

Крылатая мечта Фёдора Карповича

Мы неоднократно обращались на страницах «районки» к истории 1-го гвардейского авиаполка дальнего действия им. Н.Ф. Гастелло, в годы Великой Отечественной войны дислоцировавшегося близ станции Никифоровка. Наши постоянные читатели наверняка помнят воспоминания В.Н. Алёшина, служившего в этой части в последние десятилетия существования СССР. На этот раз, вновь благодаря усилиям Виктора Николаевича, мы получили возможность приоткрыть ещё одну страницу истории авиаполка.

За годы Великой Отечественной войны в полку служили многие достойные люди. Далеко не все они дожили до Победы, многие погибли в бою, умерли в плену или от ран. Но, к счастью, были и те, кто прошёл всю войну, честно исполнил свой воинский долг и выжил. Один из таких людей — авиатехник Фёдор Карпович Швидченко.

В Красной Армии Фёдор Карпович служил с ноября 1930 года, а летом 1931 года подал документы на поступление в Объединённую Вольскую школу лётчиков и авиационных техников. Давно мечтал летать. Однако именно в это время учебное заведение реформировали и там стали учить одних лишь техников. Впрочем, на тяжёлых самолётах техники входили в состав экипажа и тоже поднимались в небо, но всё-таки Фёдор Карпович хотел стать пилотом. Идти к своей мечте ему пришлось долгих полтора десятка лет сквозь войны и другие нелёгкие испытания.

А в начале этого пути Ф.К. Швидченко оказался в числе тех, кто непосредственно участвовал в создании тяжёлой авиации страны. В 1932 году его в числе других авиатехников командировали на завод для получения бомбардировщиков ТБ-3, которые в это время только ставились на вооружение. Эти машины содержали множество новейших на тот момент наработок, были одними из самых крупных самолётов мира, а потому тем, кто их разрабатывал, строил и летал, с очень многими проблемами и особенностями приходилось сталкиваться впервые. При этом были неизбежны различные проблемы, недоработки и ошибки, которые выявлялись и устранялись по мере эксплуатации.

Хотя официально ТБ-3 начали снимать с вооружения в 1939 году, фактически им пришлось служить до середины 1940-х. Достаточно медленные и уже устаревшие, но надёжные и, в силу конструктивных особенностей, мало уязвимые для вражеских средств противовоздушной обороны машины использовались как ночные бомбардировщики, десантные и транспортные самолёты. За это время их экипажи приняли участие в боях на Халхин-Голе, финской и Великой Отечественной войнах. Был среди них и Фёдор Карпович Швидченко, который во время операции на Халхин-



Технический экипаж ТБ-3 №120 из 21-й БАБ (г. Ростов-на-Дону, 1933 год). Ф.К. Швидченко — четвёртый слева.

Голе состоял в экипаже Николая Францевича Гастелло — человека, имя которого впоследствии носил полк.

«Отец вспоминал о нём как о прекрасном человеке, замечательном и бесстрашном лётчике, настоящем асе. И до своего последнего подвига Гастелло был достоин звания героя», — пишет в своём письме В.Н. Алёшину дочь Фёдора Карповича Татьяна Фёдоровна Тишкова.

В 1940 году Ф.К. Швидченко предпринял очередную попытку сесть за штурвал самолёта — попытка перелететь на лётчика и успешно сдал вступительные испытания. Однако мечта вновь не сбылась, так как руководство сочло нецелесообразным переучивать квалифицированного техника на лётчика. Правда, в 1941 году, во время битвы за Москву, Фёдору Карповичу довелось-таки лично поднять ТБ-3 в воздух. Что называется, нужда заставила. В результате прорыва нацистов аэродром неподалёку от Вязьмы, где базировалась одна из эскадрилий полка, возникла опасность захвата машин противником. Причём большая часть лётного состава, размещённого в близлежащей деревне, оказалась отрезанной от аэродрома.

«...Острая ситуация создалась в это время на аэродроме. Личный состав уже оценил обстановку и понял, что необходимо срочно принимать решение и спасать самолёты. А сделать это было непросто, ведь лётный состав в большинстве своём находился в деревне, а на аэродроме было всего три лётчика и пять самолётов. Зам. командира И. Маслов, командир отряда Е. Нарыжный и ещё один командир корабля могли взлететь с неполным экипажем, но оставалось ещё два самолёта. Один из наших опытей-

ших борттехников Ф. Швидченко, который очень хорошо знал самолёт ТБ-3, и ему иногда приходилось в полёте управлять самолётом, а раньше он летал на планерах, решил сам сесть за штурвал. Запустил моторы, стал вырубивать на взлётную полосу, в последний момент за самолёт уцепился молодой лётчик Львов, ещё не летавший самостоятельно. Они успешно взлетели, посадили машину сначала под Нарофоминском, а затем недалеко от Коломны...» (В.Н. Гастелло, Е.С. Щапов. «ТБ-3 вступают в бой», — Ростов-на-Дону, 2003 год.)

А вот как вспоминает об этом случае штурман А.Н. Боднар:

«Во второй эскадрилье, базировавшейся на полевом аэродроме Климов-завод, в это утро произошёл интересный и редчайший в авиации случай. На ремонте были два самолёта ТБ-3.

Утром к самолёту с жёлтым номером три на хвосте прибежал взволнованный техник Н.П. Матвейчук и сообщил, что аэродром окружён немцами, нужно срочно вылетать.

— А где же лётчики? — забеспокоились техники.

— В деревню ворвались танки и отрезали их от аэродрома.

Создалась критическая ситуация. Дорога была каждая минута. От своевременного и правильно принятого решения зависела жизнь наземного экипажа и сохранность самолёта. Некоторые предлагали машину сжечь, а самим пробираться к нашим лесам.

— Вот что, ребята, — сказал вдруг Ф.К. Швидченко, исполняющий обязанности инженера отряда, — уничтожить боевую машину мы не имеем права. Нужно лететь.

— Кто же полетит? — недоумевали многие.

— Я полечу, — твёрдо ответил Фёдор Карпович.

В самолёт быстро погрузили всё, что считали необходимым: стремянки, баллоны сжатого воздуха, запасные части. Ремонтники заняли места в фюзеляже. Правое пилотское сиденье занял Швидченко. Обязанности бортового техника выполнял старшина С. Лопатинский. Самолёт начал вырубивать. В это время к самолёту бежит за штурвалом человек в лётном комбинезоне. Его взяли на борт. Это был совсем молодой и ещё неопытный лётчик Николай Львов. Швидченко просит его сесть за штурвал, но он ни в какую не соглашается.

— Я ещё никогда не взлетал, — сказал он, — и не смогу это сделать, точно угроблю людей и машину.

— Но у нас другого выхода нет, — громко кричит ему Швидченко. — Дорога каждая секунда, аэродром окружён немцами.

В этот момент где-то близко затрещал пулемёт, раздалось несколько взрывов. Львов махнул рукой и быстро сел за штурвал. Дал полный газ, и самолёт начал разбег.

Бомбардировщик благополучно приземлился неподалёку от Коломны. При этом был спасён не только самолёт, но также часть аэродромного оборудования и 16 человек личного состава, не считая тех, кто вёл машину. Врагу достался лишь один ТБ-3, который из-за серьёзных повреждений взлететь не мог.

А самое начало войны застало Фёдора Карповича, как и его однополчан, в Белоруссии, на аэродроме Зябровка. Вот что пишет Татьяна Фёдоровна, много слышавшая от отца о военном времени:

«Вспоминал, как в первые дни войны в Зябровке немецкая авиация разбомбила группу наших самолётов. Запчастей в полку не было, решили из трёх разбитых самолётов сделать один. Если перебит лонжерон, то и завод не берётся восстанавливать: «А мы сделали!» Прислали лётчика, полетели, но были сбиты. Упали. Затормозил движение самолёта дуб. Отцу всю жизнь казалось, что до сих пор стоит в дремучем лесу этот ТБ-3. Немцы тем временем продвинулись на восток, но маленький отряд благополучно вышел из окружения.

Он рассказывал, что, вылетая бомбить Сталинград, разбрасывали зажигательную смесь — в шариках из двух спянных половинок. Земля горела под ними. А когда возвращались, всё было черно. Потом запретили её использовать.

Часто вспоминал и этот

случай. Бомбить Новорос- сийск было не легче, чем Сталинград. Каждый вылет — как последний. Пере- крестья вражеских прожекто- ров цепко держали самолёт, зенитки били не переставая. Отбомбились, живыми ушли из зоны обстрела. Скоро линия фронта. Кончается горючее, идут на брёющем. И вдруг опять прожектора, огонь зениток, разрывы сна- рядов. Это конец, потому что на небольшой высоте ТБ-3 становится прекрасной ми- шенью. Но снаряды взры- ваются всё дальше от них, экипаж в недоумении. И вдруг раздаётся гомерический хо- хот: зенитки бьют по тени самолёта на облаке. Луна стояла низко, и тень ложи- лась на облако, под которым летел самолёт.

Всё остальное — эмоции. Леденящий холод финской зимы, смертельная уста- лость техников, застоля с английскими лётчиками, чув- ство досады, когда после войны возвращали американ- цам их самолёты. Союзники зорко следили, чтобы уком- плектованы они были пол- ностью до последнего винти- ка, гаечного ключа, до пары перчаток. И всё это наши благодетели тут же спусти- ли в море.

И всё-таки мечта Фёдора Карповича в конце концов сбылась! В 1945 году, уже после войны, он пересел за штурвал самолёта. По словам его дочери, помог исполнить мечту маршал Георгий Константинович Жуков, под командованием которого Ф.К. Швидченко воевал ещё на Халхин-Голе. В то время на смену стареньким ТБ-3 при- шли Ли-2 и другие машины, но неизменной осталась любовь этого упорного и отважного человека к небу. Авиации он посвятил всю свою жизнь.

«Я родилась в 1951 году, детские фотографии сохрани- ли память о Каунасе и Торжке. Зябровка, Шайковка, Климов Завод, Юхнов, Никифоровка, Ногинск — все пункты дислока- ции полка в начале сороковых на слуху. Отец о них часто рас- сказывал», — пишет Татьяна Фёдоровна.

И после выхода в отставку Фёдор Карпович не забывал однополчан, поддерживал со многими из них добрые отно- шения. До последних дней жизни (скончался Швидченко в ноябре 1999 года) он пере- писывался с Александром Николаевичем Боднаром, который не раз упоминает его в своей книге.

Подготовил
Дмитрий ХАТУНЦЕВ.
Фото из семейного
архива Швидченко.
Материалы предо-
ставлены
В.Н. Алёшиным.