

ФИНЛЯНДСКИЙ ФРОНТ: "улица" Гастелло (статья в армейском журнале "Воин России" за 2004 год)



Лановенко Марк Трофимович
Герой Советского Союза

*Полковник в отставке Марк ЛАНОВЕНКО,
Герой Советского Союза*

Боевые действия между финской и Советской армиями начались 30 ноября 1939 года. Основной фронт проходил на Карельском перешейке в непосредственной близости от Ленинграда, что создавало прямую угрозу городу.

Наш первый бомбардировочный авиаполк получил приказ оказать помощь войскам Ленинградского военного округа. На базе первой и второй эскадрилий создали две оперативные группы. В них включили все экипажи, в какой-то мере уже имеющие боевой опыт.

Однако часть экипажей не имела указанной подготовки. Я был направлен в распоряжение командира авиаотряда старшего лейтенанта Гастелло во 2-ю АЭ и радовался такому назначению. Николай Францевич, требовательный к себе и подчиненным, слыл всеобщим любимцем в полку. В отношениях с товарищами выделялся тактичностью и уважительностью, был прост в обращении, не допускал несправедливости в человеческих отношениях. Воевать под командованием такого человека было почетно и приятно, но в то же время и особенно ответственно.

По пути в штаб 2-й эскадрильи я чувствовал себя напряженно, мысленно обдумывая слова, необходимые при докладе командиру. Хотя мы были друзьями, я хорошо знал, что командир Гастелло одинаково относится на службе ко всем без исключения подчиненным. Немного поговорив об общих знакомых, он тут же перешел к служебной теме: об экипаже, о самолете. Времени у нас было в обрез, и он сказал о необходимости сегодня же все подготовить к полету. Маршрут полета на финляндский фронт пролегал через Москву, где на наши самолеты установят приборы РПК-2 "Чайка" для выхода на приводные радиостанции. По готовности самолетов и экипажей предстояло вылететь на точки, откуда непосредственно будут осуществляться боевые вылеты на заданные цели для их уничтожения.

Сборы были недолги. Тяжелые бомбардировщики поднялись в воздух и взяли курс в северном направлении. Впереди летел отряд командира 2-й эскадрильи майора Кузнецова, который руководил всей группой. Справа и слева следовали другие отряды трехсамолетного состава. Вторую десятку возглавлял командир отряда 2-й эскадрильи старший лейтенант Гастелло. Мой экипаж летел в левом пеленге слева и сзади его корабля, в самом центре всего боевого порядка группы. Нашему экипажу можно было позавидовать: летим с такими командирами, как Кузнецов и Гастелло! Этих первоклассных летчиков ценили и уважали не только в нашем полку.

Перелет в Москву оказался нелегким. В середине маршрута погода резко изменилась: понизилась облачность, пошел снег, он становился все плотнее и перешел в метель. Высота облаков и видимость предельно уменьшились. Майор Кузнецов дал команду действовать всем самостоятельно. Гастелло со своим штурманом старшим лейтенантом Скорининым был уверен, что весь наш отряд сможет и в создавшихся сложных метеорологических условиях благополучно закончить предначертанный маршрут и произвести посадку на центральном аэродроме им.Фрунзе в Москве. Гастелло снижал самолет до минимально безопасной высоты и продолжал полет со слегка измененным курсом вправо. Мы поняли, что командир отряда делает это с целью выйти заранее на реку Москва и по ее руслу на столицу. Мой экипаж четко

выдерживал свое место в строю. Справа от нас летел заместитель командира эскадрильи по политической части капитан Чирсков (по его рекомендации меня взяли в отряд Гастелло) с правым летчиком лейтенантом Зуевым.

На высоте 80-100 метров мы, наконец, вышли на Москву-реку юго-восточнее столицы. Теперь, казалось, все трудности позади. Но снег пошел еще плотнее, видимость сократилась до предела.

Более или менее хорошо увидели столицу только тогда, когда пролетали рядом с Кремлем. Мы продолжали полет за ведущим по тому же курсу, чтобы по улице Горького выйти к Белорусскому вокзалу. А там уже совсем рядом - центральный аэродром. Таким образом, наш маршрут прошел по линии расположения Кремля, то есть по запретной для полетов зоне. Это было нарушением приказа о входе в Москву через проходные ворота, обозначенные с юга. Затем следовало совершить круг для захода на посадку западнее Белорусского вокзала. Мы же вошли с юго-восточного направления. Под фюзеляжем моего самолета висела лыжа - как резерв на случай посадки на рыхлом снегу. Приземление мы производили уже в сумерках. Посадочная полоса была под толстым слоем снега, что мешало рулению самолетов. Прямо на ней мы вынуждены были выключать двигатели, чтобы затем отправиться за тягачами к руководству аэродрома. Но не успели мы приземлиться, как к нашим самолетам сразу направились вооруженные караульные и предложили командиру, штурману и мне следовать к их машине, на которой нас и доставили в караульное помещение у Боровицких ворот Кремля. Там мы находились до двух часов ночи, пока все выяснялось.

На этот раз нам повезло. Сталину доложили, что мы направляемся на финляндский фронт, и он сказал: "Пусть летят". Нас отвезли в общежитие, где уже отдыхали другие экипажи. Оказывается, лыжу на моем самолете приняли за большую торпеду. Пока мы отдыхали, наши самолеты находились в цеху одного завода. За ночь их подготовили для полетов в сложных метеорологических условиях. Утром нам сообщили о точках, откуда мы будем совершать боевые вылеты. Для встречи экипажей всей нашей группы оставался капитан Чирсков. Гастелло с нами вылетел в район Петрозаводска. Мы приземлились на аэродроме Биссоуеу, где и приступили к полетам по выполнению боевых заданий. Для отдыха экипажей после боевых вылетов, конечно, не было никаких условий. Но, как всегда в любой ситуации, проявил свою изобретательность Николай Францевич. Он разыскал где-то два огромных ящика, в которых привозили с завода самолеты-истребители в разобранном виде. С помощью тракторов ящики приволокли ближе к столовой, установили в ряд. Гастелло раздобыл у снабженцев две печки-буржуйки, поставил их в эти ящики. В таких своеобразных "коттеджах" он поселил наши экипажи. Смеха ради на ящиках-домах поставили номера. Место их расположения называли улицей Гастелло. Впоследствии в ящиках устроили вторые этажи и разместились уже просторно. Спустя какое-то время на "Гастелловской улице" выросло много таких, как наши, ящиков-домов. Когда из-за нелетной погоды мы бездействовали, и оставались "дома" - топили печь-буржуйку и по очереди подкладывали в нее дрова. Ночью дежурный не давал погаснуть огню в печи. Бывало, за ночь ящики полностью заносило снегом, и утром мы по-пластунски выползали из снежного сугроба и бежали в столовую... Зима была суровая, с постоянными снегопадами и метелями. День длился недолго, быстро темнело. Постоянно держались сорокаградусные морозы. У наших тяжелых бомбардировщиков ТБ-3 были открытые кабины. На высоте полета самолета минусовая температура достигала 50-60 градусов, поэтому мы летали в масках и меховых комбинезонах. Вылетать на боевые задания приходилось часто. Мы наносили бомбовые удары по узлам сопротивления, по коммуникациям, по станциям выгрузки вражеских грузов, по пунктам сосредоточения финских войск. Черный гранит, железобетонные и стальные конструкции - все рушилось от разрыва фугасных авиабомб крупного калибра, сброшенных с тяжелых бомбардировщиков нашего первого тяжелобомбардировочного полка.

Обычно после выполнения боевого задания кто-нибудь из нашего экипажа ходил в соседние "ящики" узнать новости и поделиться своими. Однажды Гастелло разжился трофейным радиоприемником. Многие собирались у него, чтобы послушать новости. Кроме того, Николай Францевич сам проводил политинформации или поручал это мне.

Напряженные, порой драматичные бои в воздухе и на земле продолжались. Трудности для наших войск состояли в том, что линия Маннергейма примыкала флангами к Ладожскому озеру и Финскому заливу. Укрепления имели 135-километровую ширину по фронту и до 35 километров в глубину. Вся система состояла из нескольких полос обороны, где находилось до двух тысяч долговременных огневых сооружений (ДОС и ДЗОС). Только главная полоса обороны имела 25 узлов сопротивления, на которых находилось 280 ДОС и 800 ДЗОС. Эти зловещие сооружения, тщательно замаскированные в лесу и кустарниках да еще занесенные толстым слоем снега, были недоступны нашим наземным войскам.

Наши авиаторы делали все возможное и невозможное для оказания помощи наземным войскам Красной Армии. Фугасные бомбы крупного калибра, сброшенные с наших бомбардировщиков ТБ-3, результативно уничтожали железобетонные сооружения. Однако вскоре противник для борьбы с нашей успешно действующей авиацией стал использовать новые зенитные средства. Наша авиация стала нести большие потери.

К этому времени на фронт прилетели все самолеты нашей группы. Их привел майор Кузнецов и наш правый ведомый капитан Чирсков. Стало немного легче...

Погода изменилась к лучшему: прояснилось небо, видимость увеличилась до максимальной. Направляемся к самолетам. Техсостав едва успел подготовить машины к полету. Подвесить полутонные фугасные бомбы, мы их быстро подвесили, ввернули взрыватели. Пришел Гастелло и объявил боевой приказ:

- Нанести бомбовые удары по морской базе противника, расположенной в юго-западной части линии Маннергейма. Наша задача, - продолжал командир, - уничтожить батареи береговой и зенитной артиллерии. Выход на цель с Финского залива. Высота удара - 2500 м. Полетим в темное время суток.

Ночь была безлунная, но ясная, на небе мерцали бесчисленные звезды. Поиск цели вели по характерному изгибу береговой зоны - залива. Поблескивал плотный слой снега. При подходе к цели высоко над нами стали появляться облака. Это создавало для нас благоприятные условия: в случае ухода от вражеских истребителей мы могли скрыться за ними.

Вот и цель... Стараюсь уйти от лучей прожекторов. Самолет уже обстреливается. Штурман Михайлов дал сигнал о начале боевого прицеливания. Прекратив противозенитные маневры, я стал выдерживать режим полета. Самолет тряхнуло, значит, бомбы сброшены на цель. Возобновляю противозенитный маневр. Со снижением и увеличением скорости полета беру курс на аэродром посадки. Радист запрашивает разрешение - ответ неутешительный. Аэродром закрыт, нужно лететь на запасной. Вижу, что Гастелло летит по прежнему курсу. Следую за ним. Гастелло запросил допуск к посадке на своем аэродроме при наличии слабого тумана... Летаем по кругу в районе аэродрома на малой высоте. Ведущий вошел в туман, я за ним. На высоте 50 метров ясно вижу луч прожектора. Можно идти на посадку...

Скоростные бомбардировщики СБ, тоже находившиеся здесь, не могли брать бомбы крупного калибра. Вот поэтому сюда и были вызваны наши ТБ-3. Мы совершили еще несколько боевых вылетов.

Был конец января 1940 года. Погода была сложная, поэтому нередко вылеты на боевые задания отменялись. В один из таких дней Гастелло вошел к нам с человеком в летном обмундировании, который назвался Головановым. Гость рассказал о своем полете на самолете ПС-84 для бомбардировки целей в районе Хельсинки. Отметил, что ПС-84 оборудован радиотехническими средствами самолетовождения и приборами пилотирования в облаках, а также механизмами против обледенения.

- При полетах в сложных метеорологических условиях значительно меньше шансов встречи с истребителями противника, с его зенитными средствами. Облака на всех высотах, туман, дождь, снег - постоянные спутники летчиков в полете, наши враги. А ведь их можно сделать своими помощниками, - говорил Голованов. - Вот на американских "дугласах" наши летчики в сложных условиях чувствуют себя, как рыба в воде.

- Кстати, - продолжал наш гость, - все эти мною названные средства широко применялись во время событий в районе реки Халхин-Гол, при боевых действиях в Испании, где мой экипаж принимал непосредственное участие.

Голованов обратил особое внимание на то, что тогда тяжелые бомбардировщики использовались более рационально, чем сейчас, на финляндском фронте.

Мы продолжали бомбить линию Маннергейма. Обрушивались на противника со всех сторон, что, в конце концов, парализовало его оборону. В феврале наши войска под началом командарма первого ранга Тимошенко перешли в решающее наступление. Упорные бои не прекращались ни днем, ни ночью. Мы совершали по несколько полетов в сутки. В эти дни на наш аэродром в помощь тяжелым бомбардировщикам прилетел известный полярный летчик Герой Советского Союза Водопьянов. Он загружал в свой красного цвета самолет до пяти тысяч килограммов крупнокалиберных фугасных бомб.

Война в Финляндии стала действенной проверкой боевой подготовки наших Вооруженных Сил. Наши командиры и бойцы проявили чудеса беззаветного героизма, мужества в преодолении невероятных трудностей, ведя бои в условиях необычно сурового климата, в сложных метеорологических условиях. Гастелло не щадил сил, чтобы экипажи нашей группы использовали ежедневно, ежечасно каждый удобный момент для подготовки к полетам и выполнения боевых заданий. Сам он летал безотказно, проявляя высокое мастерство и мужество. Нам было с кого брать пример. Война выявила и ряд недостатков, в том числе, и в нашей группе. В дальнейшем это учли при обучении войск. Спустя какое-то время наша группа тяжелых бомбардировщиков получила приказ срочно отбыть в распоряжение майора Кузнецова, уже находившегося на аэродроме в районе города Кемь. Там взлетно-посадочная полоса находилась на льду залива Белого моря, западнее Соловецких островов. В качестве ориентира мы использовали в этой пустынной местности Мурманскую железную дорогу. Прибыв к месту назначения, Гастелло доложил Кузнецову о выполнении боевых действий в составе авиасоединения СБ и вручил ему письмо командира этого соединения. Кузнецов произнес теплые слова в наш адрес и объявил благодарность всей группе. Здесь нам сообщили о потере нашего бомбардировщика: при выполнении боевого задания был сбит ТБ-3 из группы майора Щелкина. На душе было муторно от такого известия. Этого не случилось бы, если бы экипаж, кстати, удачно сбросивший бомбы и поразивший цель, при возвращении четко соблюдал свое место в общем боевом порядке группы. Но самолет отстал от ведущего. В это время три истребителя противника "фоккер" атаковали группу. Бортовые стрелки вовремя заметили противника и дружным огнем отбили их атаку. Но отставший от строя самолет они не смогли прикрыть. Свои же бортовые стрелки не справились в воздушном бою с тремя истребителями, и самолет загорелся. Объятый пламенем, он рухнул на территорию противника.

Не успели мы устроиться, как меня со штурманом вызвал начальник местного гарнизона командир авиадивизии Герой Советского Союза Каманин. Он предписал нам новую боевую задачу. Мы должны вылететь в направлении Крайнего Севера. На аэродроме вблизи порта Владимир, расположенного на берегу Баренцева моря, мы должны взять на борт спецгруз, который подлежит перевозке в Москву. Николай Петрович показал на карте точку в 50 километрах севернее Мурманска.

На точке, указанной комдивом Каманиным, нас ждали, мы удачно приземлились, дозаправили самолет горючим, взяли груз и взлетели. Все происходило в полной темноте. На обратном пути нас встретила непогода. Но еще в Кемь комдив нам так доходчиво объяснил характерные ориентиры местности, что и в сложных метеорологических условиях мы точно выдержали маршрут полета. Когда возвратились на свой аэродром, нам сообщили добрую весть - 13 марта 1940 года закончилась война с Финляндией.

Источник: http://www.russdom.ru/oldsayte/ruswarrior/2004/2004_14.htm