

Глава 9

НА СЕВЕРЕ И НА ЮГЕ, В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ

В период Первой мировой войны российские ВВС считались своеобразной элитой российской императорской армии. Тем не менее отношения внутри самого летного корпуса отнюдь не были идиллическими. Давали знать о себе сословные перегородки между авиаторами-офицерами (преимущественно дворянами) и пилотами, носящими звания рядовых и унтер-офицеров (выходцами из крестьянской и рабочей среды).

Разница между «белой» и «черной» костью чувствовалась как на материальном, так и на бытовом уровне. Летчики из нижних чинов получали жалованье 90 рублей в месяц, офицеры за аналогичную «боевую работу» — в 4-6 раз больше. В некоторых частях авиаторы-солдаты жили в общих казармах и не допускались в Офицерские собрания. Вероятно, в годы Гражданской войны все эти казавшиеся второстепенными вещи сыграли свою роль.

Примером того, как бывшие боевые соратники расходились по классовому признаку, могут служить судьбы двух «русских соколов». В 1917 г. они вместе (хотя и в разных чинах) сражались против немцев, а спустя всего несколько месяцев оказались по разные стороны фронта.

КАЗАКОВ

Александр Александрович Казаков родился 27 января 1889 г. в Херсонской губернии, в дворянской семье. В 1908 г. окончил Воронежский кадетский корпус и Елисаветградское военное училище. Службу начал в звании корнета в 12-м Белгородском уланском полку.

Вскоре молодой кавалерист подал рапорт о переводе в авиационный отдел Офицерской воздухоплавательной школы (будущая Гатчинская авиашкола). Через два года он получил диплом пилота и назначение в 4-й корпусной авиаотряд. 28 декабря 1914 г. вместе со своим новым самолетом «Моран-Г» Казаков прибыл на фронт. Первый его боевой вылет состоялся через десять дней и закончился неудачно: двигатель машины загорелся, и пилот с трудом сумел посадить свой аэроплан. Последующие вылеты были более успешными, и в ходе военных действий на территории Польши зимой-весной 1915 г. Казаков на своем «Моране» несколько раз проводил удачные бомбардировки тыловых баз противника.

С момента памятного тарана Нестерова на русско-германском фронте уже полгода как не было воздушных боев, заканчивавшихся гибелью хотя бы одного из противников. Встретившись в небе, авиаторы воюющих держав предпочитали не трогать друг друга и мирно разлетались по своим делам. Казаков решил покончить с этой традицией и уничтожить первого же германца, который встретится ему на пути. 20 января, наткнувшись во время очередного вылета на самолет противника, он отважно устремился в атаку. Вражеский летчик, вероятно, ошалев от столь неожиданной агрессивности, предпочел поспешно ретироваться.

Готовясь к новой встрече с врагом, Казаков изобрел так называемую «кошку с лапками», рассчитывая зацепить при ее помощи аэроплан неприятеля, что, в свою очередь, должно было привести к взрыву капсулы и детонированию пироксилиновой шашки, прикрепленных к «кошке». 22 марта 1915 г. у села Гузов российский авиатор попы-

тался осуществить свой план, но зацепить германский двухместный «Альбатрос С.І.» не удалось. «Что было делать? — вспоминал впоследствии Казаков. — Два фронта, сорок тысяч глаз русских и немецких смотрели на нас из окопов, уйти, не сделав ничего, находясь в нескольких метрах от противника, — позор перед этими двадцатью тысячами русских глаз». От досады на свое неудачное изобретение русский авиатор протаранил противника. Это был второй воздушный таран в истории, окончившийся, в отличие от тарана Нестерова, гораздо благополучней для нападавшего. Германца удалось уничтожить, и хотя самолет Казакова из-за сломавшихся шасси перевернулся при посадке, сам пилот отделался легкими травмами.

Этот бой принес Казакову Георгиевское оружие и широкую известность. В сентябре 1915 г. он возглавил 19-й корпусной авиаотряд. 27 июня 1916 г. во время брусиловского прорыва летчик одержал свою вторую победу, и с этого момента его боевой счет нарастал с завидной регулярностью. В течение следующего месяца он сбил еще пятерых противников, став тем самым первым русским авиатором, имевшим право на звание аса (это звание получали летчики, уничтожившие не менее 5 вражеских машин).

В августе 1916 г. прославленный летчик стал командиром только что сформированной 1-й истребительной авиагруппы (созданной на базе 2-го, 4-го и 19-го корпусных авиаотрядов). Первоначально авиагруппа действовала на Юго-Западном фронте, а в мае 1917 г. была переброшена в Румынию.

Под руководством Казакова это соединение достигло высокой степени эффективности, уничтожив только в течение сентября около десятка вражеских аэропланов и потеряв всего одну свою машину. Вероятно, под вдохновляющим влиянием этих успехов на фюзеляжах машин авиагруппы стала появляться воинственная и устрашающая эмблема, позаимствованная с пиратского флага «Веселый Роджер» — череп со скрещенными костями. Сам Казаков к концу войны стал бесспорным рекордсменом среди рус-

ских истребителей, имея на счету 19 достоверных побед и 3 вероятно сбитых противников.

В отличие от пехотных частей, летчики 1-й истребительной авиагруппы отважно сражались с противником вплоть до ноябрьского приказа Военно-революционного комитета о прекращении боевых полетов. Тем не менее революционная и антивоенная агитация сделали свое дело. В среде авиаторов, причем не столько среди летчиков, сколько среди технического и обслуживающего персонала, стало ощущаться падение дисциплины. Будучи сторонником дисциплины и войны до победного конца, лучший истребитель России получил клеймо реакционера и после выборов нового командира был заменен своим бывшим подчиненным и начинающим большевиком И. У. Павловым. Сам Казаков, однако, по-прежнему пользовался значительным авторитетом и был избран командиром 19-го авиотряда (того самого, которым командовал в 1916 г.).

Взяв отпуск, Александр Александрович отбыл «для лечения» сначала в Киев, а затем в Петроград. Некоторое время он даже пытался сработаться с Советской властью, с группой авиаторов посещал Троцкого и некоторое время состоял членом комиссии по выработке новых положений и штатов истребительных авиаотрядов и авиагрупп. Однако увиденное в столице укрепило его в убеждении, что «большевики губят Россию».

В июне 1918 г. прославленный летчик появился в Мурманске в компании бывшего командира 2-й истребительной авиагруппы капитана Модраха. К этому времени русский Север был оккупирован войсками Антанты. Для борьбы с большевиками английское командование приступило к созданию так называемого Славяно-британского авиакорпуса. Всего за три-четыре недели из русских летчиков-добровольцев удалось сформировать 1-ю эскадрилью, командиром которой стал Казаков. В русской армии Александр Александрович дослужился до чина полковника, союзники присвоили ему звание капитана.

19 августа новое соединение прибыло на Двинский (или речной) фронт и сразу же приняло участие в боевых дей-

ствиях. Через три недели здесь же появилась и 2-я эскадрилья, возглавляемая штабс-капитаном Н. И. Белоусовичем. Местом базирования Славяно-британского авиакорпуса стал аэродром в местечке Березняки.

Поначалу превосходство белых летчиков над противником было подавляющим. Сказывалось как количественное превосходство в самолетах, так и боевые качества самих авиаторов. Большинство «красных соколов» в прошлом также имели звания офицеров и фактически насильно оказались мобилизованы в РККА. Не удивительно, что многие из них при первом удобном случае перелетали на своих машинах к союзникам. Однако по мере того как большевистское командование направляло на Северный фронт все новые авиачасти, баланс сил постепенно менялся.

Уже в конце октября красные предприняли контрнаступление на железнодорожном фронте (вдоль железной дороги Архангельск—Вологда). На опасный участок спешно перебросили отряд Казакова, который тут же угодил в окружение. Отправив за линию фронта уцелевшие самолеты, Александр Александрович вооружил оставшийся личный состав ручным оружием и пулеметами со сломанных машин. Начался многокилометровый пеший поход через таежные дебри. На заключительном этапе этого героического рейда отряд был блокирован красными в Сийском монастыре, однако здесь на помощь пришли английские пехотные батальоны полковника Хаггелтона (также выбиравшиеся из окружения). В 40 верстах от Березняков наступление красных было остановлено.

11 ноября авиаотряд понес свои первые потери. При групповом налете на Котласский укрепленный район артиллерийским огнем с земли был сбит «Сопвич» с капитаном Коссовским и наблюдателем лейтенантом Абрамовичем. Вспыхнувшая машина рухнула в реку, при этом Абрамович был убит или утонул, а Коссовский попал в плен (впоследствии за отказ подписать агитационную листовку он был расстрелян чекистами).

Во время вылета 24 декабря загорелся мотор на «Сопвиче», пилотируемом еще одним знаменитым асом Пер-

вой мировой Свешниковым. Самолет упал посреди леса. Наблюдатель-англичанин не смог вытащить Свешникова из-под обломков и отправился за помощью в ближайшую деревню, которая находилась в 8 верстах. С группой крестьян он вернулся только на следующий день, когда Свешников был уже мертв.

В конце января 1919 г. началось наступление красных в районе Шенкурска, где был оборудован запасной аэродром 1-й эскадрильи. 24 января Казаков и его наблюдатель Норман Шрайв отправились оттуда на авиаразведку. Не успевший набрать высоту самолет был обстрелян из красных окопов. Казаков получил пулю в грудь, но сумел благополучно посадить машину. Тем не менее вплоть до начала марта ему пришлось отказаться от полетов.

Во главе авиаотряда его сменил англичанин Вандерспай, сразу же ухитрившийся рассориться со своими русскими подчиненными. В первый же день своего командования, несмотря на сильный ветер и низкую облачность, он решительно потребовал осуществить авиаразведку. Первая же поднявшаяся машина на высоте 40 метров вошла в штопор и разбилась. Начались долгие и скандальные пререкания, в результате которых Вандерспаю пришлось отменить свой приказ. 24 апреля, к тайной радости подчиненных, упрямый британец «избавил их от своего общества»: на пилотируемой им машине заглох мотор, и Вандерспаю пришлось сесть в распоряжении красных (после пребывания в большевистских тюрьмах он вернулся на свою родину, в ЮАР, где и умер в весьма преклонном возрасте).

В мае в Березняки прибыли новые машины, и английское командование решило сформировать 3 дивизиона по 2 авиаотряда в каждом. Русский дивизион возглавил Казаков, а командирами отрядов стали капитан Модрах и штабс-капитан Белоусович. Двумя английскими дивизионами командовали майоры Карр и Боуман.

5 мая разведка обнаружила аэродром в местечке Сельце, на котором базировался 18-й авиаотряд красных во главе с бывшим георгиевским кавалером поручиком Сле-

пяном. На двух других большевистских аэродромах расположился 2-й морской истребительный авиаотряд. Между красными и белыми летчиками начались бои, которые, как правило, заканчивались без определенных результатов.

Пытаясь добиться перелома, Казаков предложил сделать налет на авиабазу в Пучеге. Предполагалось сначала обстрелять аэродром с бреющего полета, а затем высадить десант, который при помощи факелов и канистр с бензином должен был поджечь машины красных. Накануне налета две машины сломались, так что пришлось ограничиться бомбами и пулеметным огнем. Тем не менее из-за понесенного урона аэродром в Пучеге вышел из строя.

К тому времени (конец июля) союзники уже приняли решение об эвакуации своих войск из Мурманска и Архангельска. Чтобы прикрыть эвакуацию, они развернули последнее наступление против красных. В этих боях Казаков на бреющем полете расстреливал красных из пулеметов, вызывая восхищение своих английских коллег. Однако в той ситуации мужество отдельных летчиков уже ничего не решало...

Русским летчикам пришлось задуматься о своей дальнейшей судьбе. Некоторые решили пробираться к Колчаку вместе с полярной экспедицией Вильницкого. Самому Александру Александровичу англичане присвоили звание майора и предложили продолжить службу в королевских ВВС. Казаков не торопился с ответом: успехи красных, бегство союзников, гибель боевых товарищей — все эти обстоятельства вогнали его в состояние тяжелой депрессии...

1 августа его самолет вылетел из Березняков, чтобы проводить судно, на котором уплывали к Колчаку его друзья Модрах и Белоусович. Пролетев несколько километров, летчик развернул свою машину и взял курс обратно на Березняки. При заходе на посадку самолет Казакова врезался в один из ангаров. Раздался оглушительный взрыв. Большинство свидетелей происшествия остались

при убеждении, что легендарный русский ас совершил самоубийство...

Похоронили Казакова в Березняках. На его могиле установили памятник с двумя перекрещенными пропеллерами и надписью «Мир праху твоему, герой России».

ПАВЛОВ

Иван Ульянович Павлов родился 26 ноября 1893 г. в селе Андреевка Херсонской губернии, в крестьянской семье. Впоследствии он не раз апеллировал к своему трудовому происхождению, однако семья, судя по всему, была довольно состоятельной. Во всяком случае крестьянский мальчик сумел не только получить начальное образование, но и поступить в сельскохозяйственную школу, чтобы учиться на агронома.

Однажды в 7 часов утра 23 мая 1913 г. (эту дату он запомнил на всю жизнь) Павлов делал утреннюю зарядку и неожиданно увидел летящий в небе аэроплан. С этих пор и на всю оставшуюся жизнь юноша заболел авиацией...

В сентябре 1914 г. Павлова призвали в армию. Благодаря своей настойчивости крестьянский паренек сумел добиться зачисления в класс мотористов Гатчинской авиашколы. Здесь он засыпал начальство новыми ходатайствами и в результате получил право на обучение полетам. 3 апреля 1915 г. Иван Ульянович впервые поднялся в воздух. Для дальнейшего обучения Павлов отправился во Францию, где благополучно прошел целых три летных курса — в Шартрской авиашколе, высшей школе воздушного боя в По и в специальной школе воздушной стрельбы в Казо. В феврале 1917 г. он возвратился в Россию и еще в дороге узнал о февральских событиях в Петрограде.

Отправившись на Юго-Западный фронт, Иван Ульянович получил назначение в 1-ю истребительную авиагруппу А. А. Казакова. Павлов впоследствии писал: «Казаков в моем представлении был самым крупным героем десятиmillionной царской армии. Человек с громадной силой воли, необычайно храбрый, способный в воздушном бою

подходить в упор к противнику и драться до тех пор, пока тот не свалится на землю, он вызывал восхищение в летной среде. За эти качества я уважал его, у него учился...».

1 октября 1917 г. в районе Гусятина Павлов одерживает свою первую воздушную победу. Неожиданным маневром ему удалось отрезать вражеский истребитель от трех других немецких машин. Дважды ухитрившись зайти противнику с хвоста, он буквально изрешетил неприятельский «Роланд», который рухнул в расположении русских войск...

Приземлившись, победитель обнаружил разбитый самолет и труп немецкого летчика — лейтенанта Шольца. Свои впечатления Иван Ульянович изложил следующим образом: «Когда я взглянул на эту картину, у меня впервые, как никогда до этого, мучительно сжалось сердце. То же самое могло быть и со мною, промелькнуло в голове... И, глубоко взволнованный, я тут же спрашиваю у собравшихся вокруг солдат: “Товарищи, кому нужно все это? Кому нужно, чтобы мы с вами так зверски убивали друг друга? Кто в этом заинтересован?”». (Стоит отметить, что в годы столь же кровопролитной Гражданской войны подобные сентиментальные мысли его уже не посещали.)

Прибывший к месту боя Казаков воскликнул: «Если бы я имел право, я бы только за один этот бой произвел вас в офицеры!». Павлов ответил довольно резко: «Нет, благодарю вас, господин полковник, офицеры сейчас становятся не в моде...». И здесь он был прав, осенью 1917 г. офицеры действительно уже были «не в моде»...

В декабре 1917 г. новое большевистское правительство отменило воинские звания и ввело выборность командования. По результатам этих выборов Павлов стал новым командиром авиагруппы. В ходе последующих дискуссий о прекращении боевых действий и роспуске воинской части военнослужащие украинцы предложили пропорционально разделить имевшиеся самолеты между русскими, украинцами и грузинами (личный состав авиагруппы состоял в основном из представителей этих трех национальностей) и разлететься по домам. Не встретив одобрения, простодушные хохлы предложили попросту сжечь маши-

ны, «шоб никому ни було обидно». Тем не менее и в обстановке всеобщего хаоса ценой больших усилий Павлову удалось сохранить костяк соединения. В ряде случаев для спасения машин приходилось прибегать к оружию.

Так, однажды имуществом авиагруппы попытался поживиться возвращавшийся на Родину отряд польских кавалеристов (около 700—800 сабель). Противника встретили жестоким артиллерийским и пулеметным огнем. В результате многие поляки погибли, оставшихся разоружили и распустили по домам. В эти дни Павлов как человек, продемонстрировавший свою преданность новой власти, был принят в ряды РКП(б).

В феврале 1918 г. германские части перешли в решительное наступление, закончившееся подписанием «похабного» (по выражению Ленина) Брестского мира. Часть имущества авиагруппы досталась немцам в качестве трофеев, часть растащили украинцы, однако большинство машин удалось перебросить в Центральную Россию.

Некоторое время Иван Ульянович со своим «Ньюпором» был прикреплен к «Железной» дивизии Киквидзе. Затем (в апреле 1918 г.) он был отозван в Москву, где приступил к формированию 1-й советской истребительной авиагруппы.

15 августа 1918 г. первое авиасоединение РККА появилось на Восточном фронте и приняло участие в сражениях под Свияжском и Казанью (любопытно, что в этот же самый день на Двинский фронт отправилась эскадрилья Казакова). Поскольку белые имели на этом участке лишь отдельные старенькие машины, превосходство большевистских летчиков было почти бесспорным.

До воздушных боев дело не доходило, так что Ивану Ульяновичу и его подчиненным приходилось ограничиваться авиаразведкой и бомбометанием. Пытаясь лишний раз досадить противнику, красные авиаторы частенько на бреющем полете атаковали вражескую пехоту и обстреливали ее из пулеметов. Впоследствии подобные действия получили название штурмовых, широко вошли в практику и даже привели к появлению особого типа самолетов —

штурмовиков. Однажды Павлов и его приятель Ингаунис узнали что у единственной белогвардейской зенитки осталось всего полтора снаряда. Друзья решили заставить противника расстрелять весь боезапас и с этой целью принялись кружиться вокруг пушки. Рискованная затея кончилась тем, что одним из последних снарядов зенитка подбила свой собственный самолет, который неосторожно поспешил к месту боя.

Бои под Казанью закончились победой большевиков и стали своеобразным дебютом красной авиации. Здесь же Павлов нашел и свое семейное счастье, женившись на юной татарке с экзотическим именем Биби-Сара. С дисциплинированностью, присущей восточным женщинам, она сопровождала своего мужа по всем фронтам Гражданской войны.

Правда, после отбытия из-под Казани светлая полоса в жизни Ивана Ульяновича сменилась темной. Сначала во время очередного полета он попал в аварию; сильно разбил голову, повредил левое бедро и плечо. Затем летом 1919 г. на аэродром 1-й советской авиагруппы налетела прорвавшаяся через красный фронт конница Шкуро. Едва оправившийся от недавней аварии Павлов вместе с товарищами поднял часть машин в воздух, обстрелял противника и забросал его бомбами. Тем не менее «шкурята» успели сжечь оставшиеся на земле самолеты, горючее и почти всю материальную часть. Как боевая единица 1-я советская авиагруппа прекратила свое существование...

Несмотря на столь жестокий разгром, красное командование не забыло о Павлове и осенью 1920 г. поставило его во главе всех авиасоединений, действовавших на Южном фронте. Во время боев в северной Таврии Ивану Ульяновичу пришлось столкнуться с другим замечательным летчиком, В. М. Ткачевым (в 1917 г. он занимал должность авиадарма — командующего всеми российскими ВВС, затем занимал аналогичные посты в армиях Краснова и Врангеля).

Как тактики воздушной войны Павлов и Ткачев стояли друг друга, но численное превосходство большевиков

сыграло свою роль. Сформировав мощное соединение из 32 самолетов, красные предпринимали массированные налеты на пехотные и кавалерийские части противника. В результате авиагруппе Павлова удалось сорвать наступление корпусов Кутепова и Секретева. Несмотря на свою высокую должность, сам Иван Ульянович лично участвовал в боевых вылетах и дважды чуть не поплатился за это жизнью.

Первый раз на его машине заглох мотор, так что пришлось совершить вынужденную посадку на поле гречихи. Пока Павлов подкачивал давление ручной помпой, к его самолету устремились стрелявшие на бегу спешенные казаки. Несколько пуль пробили крылья и фюзеляж, и все же буквально в последнюю минуту аэроплан все-таки поднялся в воздух...

Через несколько дней Иван Ульянович неудачно атаковал вражеский бронепоезд. Самолет был подбит и вновь приземлился в расположении белых. Бронепоезд ушел, однако на машину наткнулся разъезд казаков, весьма нелицеприятно поинтересовавшихся: «Ты кто такой, подлюка красный или кто?». Признаться в принадлежности к «подлюкам красным» Павлов считал рискованным и принялся разыгрывать из себя белогвардейца-аристократа. Спасло его то обстоятельство, что самолет был французский, и на его фюзеляже кроме звезды красовалась совершенно большевистская надпись «Vieux ami» («Старый друг»). Обратившись к офицеру, Иван Ульянович рассказал о том, как этот аэроплан недавно отбили у красных и между делом упомянул о своей недавней поездке в Париж. Доверчивые казаки помогли ему завести мотор, после чего, поднявшись в воздух, Павлов обстрелял своих спасителей из пулемета...

Гражданскую войну Иван Ульянович закончил с двумя орденами Красного Знамени — за Казань и за операции против Врангеля. Третий орден он получил позже, после того как изучение документов военного времени подтвердило многие совершенные им подвиги. В последующие годы Павлов последовательно командовал авиацией Ки-

евского, Северо-Кавказского и Московского военных округов. Затем, по окончании Высших академических курсов, он пошел на повышение и занял должности сначала заместителя инспектора, а затем и главного инспектора Военно-воздушных сил РККА.

При этом Павлов активно летал и лично осваивал новые типы истребителей. Несмотря на то, что модели машин постоянно менялись, самолет главного инспектора всегда выглядел одинаково — он был выкрашен в серебряный цвет, а на фюзеляже на фоне советского знамени красовалась надпись «За ВКП(б)».

Между тем старые раны и, прежде всего, последствия давней авиакатастрофы давали о себе знать. Здоровье «красного авиадарма» постоянно ухудшалось и в конце концов закончилось тяжелой болезнью со смертельным исходом. Скончался Иван Ульянович Павлов 11 апреля 1936 г., оставив по себе репутацию верного сына большевистской партии и одного из создателей советской военной авиации.

Рассматривая судьбы двух выдающихся летчиков, нельзя ограничиваться лишь линией противостояния «белые — красные». Скорей здесь можно говорить об учителе и ученике, основоположнике и продолжателе. Стараниями Казакова было создано первое в российской императорской армии истребительное соединение, стараниями Павлова возникло первое аналогичное соединение в другой армии — советской.

Личные взаимоотношения двух авиаторов не до конца ясны историкам, однако с уверенностью можно утверждать, что при всей драматичности происшедших событий эти отношения никак не были враждебными. В годы Первой мировой оба летчика отважно сражались с врагами России, в годы Гражданской прославленные истребители оказались в противоположных лагерях, но никогда не воевали друг против друга. А воевали они отважно и на Севере, и на Юге, и на земле, и в своей «родной» стихии — в воздухе.