

*Лестеховцы, изменившие мир***К 70-летию великой Победы****СЛЕД В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ**

Антон Антонович Шевелёв родился 17 января 1918 года в посёлке Нейво-Шайтанского завода (ныне – Алапаевский район Свердловской области) в семье служащего. Детство прошло на родине отца в селе Мордино Корткеросского района Коми АССР.

Среднюю школу закончил в Свердловске в 1935 году. В том же году поступил работать учеником в проектное бюро Уральского научно-исследовательского института лесохимии. Занимался в Доме юных техников, затем в Доме обороны: моделировал аэропланы, макеты самолётов.

С 1936-го – курсант авиашколы в городе Батайске Ростовской области. В 1939-м после её окончания с отличием его направили в 233 отряд специального применения Восточно-Сибирского управления гражданского воздушного флота. Работал пилотом на трассах местного значения: перевозил

пассажиров и грузы, принимал участие в охране лесов от пожаров.

В феврале 1941-го переводится в город Тулун Иркутской области, в 82 учебную авиаэскадрилью на должность командира звена, а в марте 1942-го – на учёбу в школу высшей летной подготовки ВВС, где осваивает новые боевые машины, прежде всего двухмоторный самолет – бомбардировщик Ил-4.

С мая 1942 года – на фронте, в составе 30 гвардейского авиаполка 48-й авиадивизии 8-го гвардейского авиакорпуса авиации дальнего следования. Совершил 247 боевых вылетов в глубокий тыл противника.

Звания Героя Советского Союза удостоен 5 ноября 1944 года.

Закончил Уральский лесотехнический институт и аспирантуру. Кандидат сельскохозяйственных наук, доцент.

Работал в Ленинградской лесотехнической академии имени С.М. Кирова, затем почти 30 лет – в Уральском лесотехническом институте, ныне – Уральском государственном лесотехническом университете.

Умер 10 мая 1981 года. Похоронен в Свердловске на Ширококореченском кладбище.

В 1948 году в Уральском лесотехническом институте появился необычный студент. Это был не безусый вчерашний школьник, а человек бывалый, прошедший Великую Отечественную войну и имевший большой жизненный опыт. При этом – Герой Советского Союза. Было ему уже тридцать лет от роду. Звали его Антон Антонович Шевелёв.

Вообще-то в лестехе он появился годом раньше, но в качестве младшего научного сотрудника научно-исследовательского отдела. Работал, присматривался к новым условиям, к новой жизни

Лестеховцы, изменившие мир

и только потом решил поступить на заочное отделение лесохозяйственного факультета. Это был вполне осмысленный шаг, Шевелёв понял, что дело, которое он выбрал, ему по душе.

Внешне этот человек ничем особым не выделялся. Среднего роста, отнюдь не богатырского телосложения. Правда, по-армейски подтянут, строг. Вел себя скромно. Многие его однокурсники даже не сразу узнали, что их товарищ – прославленный участник боевых сражений, отважный летчик, а самое главное – настоящий герой.

Среди студентов такой был в единственном числе. Однако своим высоким званием Шевелёв не бравировал, а золотую звезду героя носил на груди только по особым торжественным случаям.

Ветеран лестеха, доктор наук Николай Николаевич Чернов вспоминает: «Кажется, я вообще ни разу не видел его со звездой на груди. В отличие от некоторых других ветеранов войны он не любил хвастаться своими подвигами. Не любил сидеть в президиумах, выступать с высоких трибун. Ничего плохого в такой скромности я не вижу. Как известно, скромность красит человека. А Героя – тем более!».

Говорят, Шевелёв вообще избегал разговоров о войне. Видимо, она рождала в его душе тяжелые воспоминания, и он всячески гнал от себя эти мысли. Наверное, поэтому почти не давал интервью журналистам. Хотя благодаря награде мог бы быть на виду, в центре внимания.

Бывший секретарь комитета ВЛКСМ института Евгений Дорожкин тоже вспоминает о Шевелёве, как о человеке простом и скромном:

«Когда я учился на первом курсе лесохозяйственного факультета, Антон Антонович читал нам лекции по лесной метеорологии. Должен сказать, лекции эти всегда были интересными, познавательными, а потому ходили мы на них с большой охотой. Помню, аудитория всегда была полной. Конечно, привлекало и то, что преподаватель не совсем обычный – Герой Советского Союза. Разумеется, всем нам хотелось знать, какой подвиг он совершил. И мы не раз просили рассказать его об этом. Однако он всегда говорил, что это не относится к теме лекции, тем не менее иногда какие-то военные эпизоды вспоминал. Ведь авиация без метеорологии тоже существовать

не может. Поэтому какие-то примеры на этот счет он приводил. Умело связывал их с лесной метеорологией. Рассказ в итоге получался доходчивым. Что касается самого подвига, то о нём я узнал много позже, но не от него...»

Сегодня мы можем только гадать, почему Шевелёв неохотно вспоминал свое боевое прошлое. Наверное, рассказывать бесконечное количество раз даже о собственном подвиге надоедает. Итог: никаких напечатанных мемуаров о своей жизни он не оставил. В музее УГЛТУ сохранились лишь публикации в газетах: несколько о нём и всего одна самого Шевелёва – в газете Ленинградской лесотехнической академии «Лесная правда», где он работал недолгое время после учебы в Свердловске. Также удалось обнаружить выписки из книги (к сожалению, только выписки, а не саму книгу) одного из однополчан Шевелёва, ветерана Великой Отечественной войны полковника в отставке А.И. Крылова «Дальними маршрутами». Это мемуары, выпущенные в 1977 году в Москве Воениздатом. Есть в этих воспоминаниях бывшего летчика небольшая глава, в которой рассказывается и о Шевелёве. И это – всё.

Конечно, память о Шевелёве в лестехе увековечена: на главном корпусе вуза установлена Памятная доска в его честь.

Кстати, этот очерк – попытка сделать то же самое: сохранить, увековечить память о нем. Чем дальше в историю уходит Великая Отечественная война, тем меньше остается в живых ее участников. Не за горами тот день, когда их не останется вовсе. Жаль, если новые поколения не будут знать о подвигах своих отцов и дедов. Кто не знает прошлого, тому трудно строить будущее.

Война в жизни Шевелёва оставила глубокий след. Она не только сделала его героем, но и инвалидом II группы. В 1945-м он получил серьёзное ранение, после которого продолжать карьеру летчика уже не мог.

Это был последний, 247-й вылет. Трагический вылет, потому что два члена экипажа тогда погибли. Состоялся он в ночь с 16 на 17 апреля 1945 года...

Но – всё по порядку.

В книге Крылова, о которой говорилось выше, есть краткое описание и самого первого боевого вылета Шевелёва. А раз так, то предоставим слово

Лестеховцы, изменившие мир

боевому товарищу Антона Антоновича, который был участником тех событий, а главное – многое видел своими глазами, так как часто вылетал на боевые задания вместе с Шевелёвым, правда, будучи командиром другого бомбардировщика.

К сожалению, о Шевелёве в книге приводятся довольно короткие эпизоды. И это понятно, он не единственный герой мемуаров. Но сегодня и эти эпизоды представляют большую ценность, так как позволят воссоздать образ этого человека, увидеть его в непростой боевой обстановке.

«Лейтенант Шевелёв прибыл в наш полк не один, а в составе целой группы летчиков, – пишет Крылов. – С каждым из них начались контрольные полеты. Командир эскадрильи Николай Рыцарев совершил с Шевелёвым несколько таких полётов. Результатом остался доволен.

– Можете летать на боевое задание! – с уверенностью сказал он.

В полку Шевелев быстро сдружился со многими лётчиками. Особенно со штурманом Иваном Кутумовым. И тот, и другой имели хорошую летную подготовку, а главное – горели желанием громить ненавистного врага. Когда начали формировать экипажи, они попросили командира полка, чтобы их не разлучали. Тот пошел им навстречу, их просьбу удовлетворил. Так они стали летать вместе. Радистом в экипаж назначили старшего сержанта Н.Б. Бондарца, а воздушным стрелком – сержанта В.С. Воронцова».

Как указывает Крылов, именно в этом составе «экипаж машины боевой» совершил в тыл врага сотни вылетов. Конечно, по тем или иным причинам замены членов экипажа были, но это случилось не часто.

«Свой первый вылет на боевое задание, – продолжает Крылов, – экипаж в этом составе сделал 23 июля 1942 года. Цель, которую следовало разбомбить, была далеко от линии фронта – железнодорожный узел города Круспилс в Прибалтике. Это примерно четыре часа лёта в один конец. Обычно на такие задания бомбардировщики летали ночью. Вот и в тот раз стояла ясная, лунная ночь...»

Далее происходящее Крылов описывает так:

«Уже на подлете к цели штурман заметил вдали мчавшуюся навстречу пару истребителей противника с зажженными фарами.

– Командир, зачем они фары зажгли, ведь и так неплохо видно? – спросил Кутумов.

– Страху нагоняют на нашего брата, – ответил Шевелёв. Немного погодя, добавил. – К счастью, нас они не видят.

Шевелёв принял решение не вступать в бой с истребителями. Сделав пологий разворот, он с небольшим снижением повел корабль на цель.

Небо над городом просвечивали десятки прожекторов. Но Шевелёву удалось проскочить между лучами, словно между частоклом. Услышав гул мотора бомбардировщика, начали яростно, но хаотично, стрелять вражеские зенитки.

– Боевой! – скомандовал штурман.

Шевелёв, уткнувшись в приборы, повел машину по прямой. Кутумов весь погрузился в боковую наводку и прицеливание. Вот он нажал на кнопку, и бомбы одна за другой пошли вниз. Они угодили в какое-то здание, расположенное на территории станции, было хорошо видно, как в нем возник пожар.

– Ура! – крикнул Шевелёв, оглянувшись назад. – Мы попали!

– Ура! – поддержал Кутумов. – Первое боевое задание выполнено!

Родовались успеху и Бондарец с Воронцовым...»

Как далее рассказывает Крылов, ближе с экипажем Шевелёва ему удалось познакомиться зимой сорок второго – сорок третьего годов, когда их полк выполнял задания в составе Западного и Северо-Западного фронтов. Как известно, полеты зимой связаны с большими трудностями. Низкая облачность, снегопады, изморозь, обледенение стесняют действия бомбардировщиков. Но Шевелёв даже в таких трудных условиях успешно справлялся с поставленными задачами, совершая порой по два вылета в сутки.

Так было, например, когда бомбили большие скопления живой силы противника и техники в районе Ржева и Сычевки. Всякий раз Шевелёва выручало не просто везение, а большое мастерство пилотирования, умелое использование различных тактических приёмов. Шевелёва по праву называли асом. Да и члены его экипажа считались классными специалистами. Особенно Кутумов. Таких штурманов в полку было – по пальцам пересчитать.

Лестеховцы, изменившие мир

Однажды в полёте на Ржев их бомбардировщик попал в сплошную, как говорили, «муру». Не видеть ни зги. Началась болтанка. А корабль был под завязку заправлен горючим и до предела загружен бомбами. Полёт в таких условиях мог иметь плохие последствия. Помогли опытность и находчивость Кутумова. Он тут же изменил высоту и курс полёта. Вскоре условия улучшились. Не сделай он это немедленно, неизвестно, как бы повел себя корабль дальше.

Крылов пишет: «Очень часто нам приходилось взаимодействовать в небе. В одну из зимних ночей мне и командиру эскадрильи Рыцареву было поручено произвести «подсветку» железнодорожного узла в Витебске, чтобы другие бомбардировщики успешно его разгромили. На цель мы вышли точно и тут же сбросили партию светящихся снарядов. На товарной станции стали отчетливо видны ленты составов. Сразу за нами посыпались вниз вереницы фугасных и зажигательных бомб. Примерно через пару минут на земле возникло до десятка пожаров, запылали железнодорожные вагоны. Вот в северо-восточной части станции разорвалось сразу несколько мощных бомб. Вмиг всё небо озарилось ярким светом. Со стороны нам с Рыцаревым было хорошо видно, как с земли поднялся столб пламени и дыма. Взрыв был настолько сильным, что от него несколько разрозненных пожаров слились в один огромный огненный шар. Это был результат бомбёжки Шевелёва...»

Летать в тыл врага экипажу Шевелёва приходилось почти каждую ночь, как на работу. Во многом это и была работа, только очень опасная. Вот еще один эпизод из той же книги Крылова:

«Вместе с летчиками нашего полка Шевелёву не раз приходилось бомбить Гданьск и Кенигсберг, являвшихся мощными бастионами немцев на побережье Балтики.

В ту ночь бомбардировщики уходили с аэродрома один за другим. Взлетев, они брали курс на запад. Лейтенант Шевелёв поднялся в воздух пятым. Его задачей было уничтожить цели на верфи Гданьска.

Стояла сплошная низкая облачность, она прижимала корабль к земле. Вдобавок повалил снег: в таких условиях летели до линии фронта. Здесь пришлось набрать высоту – предполагалось нали-



чие зениток. Однако на высоте началось обледенение. Лёд затягивал стекла кабины, так что ничего не было видно.

При пробивании толщи облаков вверх работать в кабине корабля становится все сложнее. Самолет бросало из стороны в сторону. Шевелёв с трудом удерживал машину. От напряжения немели ноги, штурвал вырывался из рук. На лицо были все основания сбросить бомбы на запасную цель в районе линии фронта и вернуться назад на свой аэродром. Но Шевелёв с Кутумовым настойчиво удерживали заданный курс. Облачности и болтанки, казалось, не будет конца. Не дай Бог, если и цель окажется закрыта сплошным облачным покрывалом. Как её тогда найти?

Наконец, облака стали редеть, и вскоре над головами показались звёзды. Настроение у экипажа поднялось. Шевелёв с Кутумовым стали договариваться о том, как лучше «обработать» цель, а радист запросил погоду в районе Гданьска.

– Облачность над целью три балла, перистая, ветер северо-западный, – вскоре доложил Бондарец.

Лестеховцы, изменившие мир

С приближением водного массива облака быстро рассеивались.

– Под нами море! – вдруг раздался звонкий голос стрелка Воронцова.

– Точно! Вижу слева Кенигсберг! – подтвердил Шевелёв.

– Уверен, нас немцы поджидают с суши, – сказал Кутумов. – Пройдём-ка, Антон, подальше в море. А оттуда курсом 180 зайдём на цель.

– Добро! – ответил командир.

Этот маневр оказался на руку экипажу. Когда самолёт проходил по траверсе Кенигсберга, дальнобойные зенитки начали стрельбу. Видно было, как зенитные батареи немцев нащупывали самолет, да все неудачно.

– Не там ищут! – усмехнулся Шевелёв. – Похоже, фашистов удастся провести!

– Хорошо бы! – отозвался Кутумов.

Действительно, основное внимание гитлеровские зенитчики сосредоточили со стороны суши. Со стороны моря, похоже, никого не ждали.

Спустя некоторое время показался Гданьск.

Курс 180! – скомандовал Кутумов.

Через минуту-другую от сброшенных святящихся бомб над городом и портом повисли «люстры». Более рельефно стала вырисовываться бухта и в глубине ее – судостроительные верфи. Это и была цель.

– Боевой 175! – внеся поправку на снос ветром, продолжал командовать Кутумов.

– Есть 175! – отозвался Шевелёв.

Тотчас вниз полетели бронейбойные и фугасные бомбы. Попадание оказалось точным. Видно

было, как в месте расположения верфи поднимается зарево.

Шевелёв круто развернул самолет и снова пошел на цель, до минимума приглушив моторы. Подходил к объекту словно крадучись. Тем временем пальба зениток нарастала, но Шевелёв четко выполнял все команды Кутумова. Вот штурман вновь прицелился, и вниз градом полетели фугаски. Молодец, Иван! Опять четко положил серию бомб, вызвав на территории верфи новые взрывы.

И только тут шевелевский корабль обнаружили немцы. Сразу же в него вцепилось десятка два прожекторов. Всё исчезло перед глазами летчика: ослепили так, что даже приборную доску было трудно рассмотреть. Тут же загрохотали разрывы зенитных снарядов, заглушая двигатель самолета. В какое-то мгновение Шевелёв краем глаза увидел неподалеку облако, словно пришедшее на выручку. Рванулся к нему, спрятался от прожекторов, а потом, резко изменив курс, благополучно выбрался из этого крошечного ада.

После посадки самолета авиатехник со своими помощниками – мотористами, внимательно осмотрев корабль, только развели руками: ни одной царапинки!»

Не менее удачным, как пишет Крылов, был и следующий полет экипажа. Удачным, но не менее сложным. И прежде всего из-за той же плотной облачности.

На этот раз Шевелёв получил задание разбомбить железнодорожный узел Кенигсберга.

«До самого моря шли, как и в прошлый раз, не видя под собой земли, – повествует Крылов. – Однако над Балтикой, как по заказу, небо очистилось. Внизу показалась береговая линия: косы, заливы, полуостровки. Уже с них начали огрызаться зенитки...

На цель Шевелёв зашел так же, с моря, но на этот раз немцы словно ждали бомбардировщик. Самолет тут же оказался в огненном кольце. Но Шевелёв уверенно выдержал курс, дав Кутумову возможность сбросить бомбы. Спустя сорок томительных секунд они достигают земли. Начались



Лестеховцы, изменившие мир

мощные разрывы. По вспышкам и зареву стало ясно: удар достиг цели!

Между тем снаряды вражеских зенитчиков ложились все ближе к самолету. Пристрелялись, черти! Шевелёв резко сбросил газ, замедлил скорость, и тут же шквал снарядов разорвал пустоту впереди корабля. Затем резко увеличил скорость – такая же серия разрывов снарядов пролегла за хвостом.

– Молодец, Антон! – подбодрил командира Кутумов.

Следующий маневр – поворот вправо. Расстояние от зениток резко увеличилось. Дальше уже не страшно. Самолет вышел из сектора обстрела, стал недосягаем.

– Потопали домой, ребята! – послышался в наушниках спокойный голос Кутумова...»

За бомбёжку Кенигсберга экипажу Шевелёва командование объявило благодарность. Однако ровно через 48 часов он вновь получает приказ – лететь и бомбить всё тот же железнодорожный узел Кенигсберга!

Вот как описывает этот эпизод Крылов:

«Пилоты недоумевали. Казалось, эшелоны сожгли, станцию разрушили, надо ли опять туда лететь?

– За двое суток немцы могли восстановить все подъездные пути и вновь пустить эшелоны, – предположил Шевелёв.

Так и оказалось. Пришли данные воздушной разведки, из которых следовало, что фашисты восстановили движение поездов. Этот железнодорожный узел врагу был нужен позарез. Через него шли составы с вооружением на Ленинград, Ржев, Орел. Поэтому гитлеровцы бросили на восстановление ж.-д. узла огромные силы.

Казалось бы, задание ясно и понятно. Однако перед вылетом мы просидели в землянке за маршрутными картами не один час. И не зря. Была выработана тактика воздушной атаки. Поскольку летело бомбить станцию сразу несколько самолетов, решено было зайти на нее с разных сторон, но одновременно. Разумеется, высота при этом тоже должна быть разной. Это увеличивало вероятность поражения цели и затрудняло немцам вести прицельный огонь по самолетам из зениток. Подлет с разных сторон должен был сбить с толку зенит-

чиков. Кстати, предложили такой план Шевелёв и Кутумов. И его все одобрили.

Надо сказать, этот план сработал. Похоже, немцы не сразу сообразили, что к чему. Потому что некоторое время вели огонь беспорядочно. И только когда истребители-перехватчики начали пускать цветные ракеты и осветили часть неба, прожекторы начали выхватывать в небе наши самолеты. Но время было упущено, наши пилоты уже успели сбросить на землю тонны бомб. На станции творилось невообразимое, все горело. Светящиеся бомбы озарили округу на несколько километров. От их света блекли даже лучи прожекторов...

Экипаж Шевелёва на этот раз опять проявил незаурядное мастерство и хитрость. По плану нарушать заданную высоту полета было нельзя. Изменять направление захода – тем более. Тогда Шевелёв повёл корабль к цели змейкой, то и дело меняя скорость. Таким образом, ему вновь удалось вернуться на аэродром без единой пробоины в самолете, тогда как другим повезло меньше...»

Как уже отмечалось выше, иногда в составе экипажей самолетов по тем или иным причинам происходили временные замены. Так, в ночь с 31 декабря 42-го на 1 января 43-го годов, т. е. в самую что ни на есть новогоднюю ночь, Шевелёв получил приказ произвести разгром железнодорожного узла «Сычёвка». Вместо Кутумова штурманом тогда был назначен В. Боржимский. Много позже, через тридцать три года после войны, в апреле 1978-го, он тоже написал о совместном полете с Шевелёвым небольшие воспоминания, которые опубликовал в газете «Невская заря» – тогдашнем органе Всеволожского горкома КПСС и городского Совета народных депутатов.

Вырезка из этой газеты также хранится в музее УГЛТУ.

Боржимский, кстати, закончивший войну, как и Шевелёв, в должности заместителя командира авиаэскадрильи бомбардировочного полка, пишет:

«В конце 1942 года мне довелось выполнить несколько боевых вылетов в составе экипажа, где командиром корабля был А.А. Шевелёв. Один из них произошёл прямо в новогоднюю ночь. В районе Сычёвки тогда скопилось много эшелонов с боевой техникой врага, и нам приказали разгромить

Лестеховцы, изменившие мир

станцию. В те дни шли кровопролитные бои на подступах к Сталинграду, и было очень важно не пропустить эти эшелоны к Волге, где их ждала армия Паулюса.

Погода была не самой лучшей. Облачность высотой до 1000 метров. А в облаках – обледенение. Однако в районе цели начальник метеослужбы старший техник лейтенант Гудожников обещал прояснение и повышение облачности до четырёх – пяти тысяч метров.

До линии фронта летели над нижней кромкой облачности, временами цепляя обледенение. Передовую определили по интенсивной перестрелке. Вскоре облака стали редеть, и мы полезли вверх, набирая высоту. Обледенение не прекращалось. Лёд налипал на стекла кабины, на переднюю кромку плоскостей, на винты и, срываясь оттуда, бил по обшивке самолета. Но Шевелёва это не смущало. В такой погодной ситуации он летал не раз, и был уверен, что обшивка выдержит, обледенение не катастрофическое.

Вскоре появилась луна, а с ней закончилась и облачность.

– Молодец, Гудожников! – сказал Шевелёв, – прогноз дал точный! И, обращаясь ко всем, предупредил, чтобы были на чеку – в воздухе могли появиться вражеские истребители.

Но всё было тихо и спокойно. В отблеске лунного света просматривались шоссе и железные дороги, небольшие реки – притоки Волги. Я занялся расчётами и подготовкой к бомбометанию, ожидая пролет контрольного ориентира – железной дороги Вязьма – Сычёвка. Когда до цели оставалось минут десять лёту, командир спросил меня по внутренней связи:

– Штурман, где находимся?

Однако Воронцов вдруг опередил меня: «Пролетаем реку Вазузу, – выпалил он звонко, – а справа город Зубцов!»

– Правильно! – подтвердил я. А сам удивился, как он мог определить место нахождения, даже не имея карты?

Забегая вперед, скажу, что по прилёту на аэродром я узнал, что наш воздушный стрелок родом из тех мест. Река Вазуза – приток Волги – протекает через Сычевку, а в своем устье – через Зубцов. Это и позволило ему определить местность.

Тем временем я дал командиру курс, высоту и время бомбометания, а сам залег у прицела, готовясь ловить в перекрестье вражеский объект. И вот он показался. Вспыхнули прожектора, начали бить зенитки. Разрывы снарядов были везде: слева, справа, с одного боку, с другого. Об этом только успевали извещать стрелки. Но Шевелёв не свернул с боевого курса. Он только маневрировал скоростью. Но вот бомбы посыпались вниз. Они точно накрывали вражеские эшелоны, превращая их в обломки. Вскоре станция горела. А самолет, развернувшись, вновь заходил на цель...

Вся бомбежка, а в ней участвовали и другие самолеты, длилась не более четырех минут.

Вдруг зенитки прекратили стрельбу. И тут же в воздухе мы увидели святающиеся трассы от пуль. Поняли: рядом немецкие истребители.

Они уже стреляли, в том числе по нам. Одна из очередей попала в наш корабль. Тут же затрещал в ответ пулемет нашего стрелка-радиста.

– Что случилось? – спросил его командир.

– Отгоняю «мессера»! – последовал ответ.

Вскоре все стихло. «Мессер» ушел. Мы повернули восвояси, но тут к нам неожиданно привязался очередной немецкий истребитель. Он летел параллельным курсом на некотором удалении от нас и повторял наши движения. Правда, в бой не вступал, но не давал пройти «домой» – к нашему аэродрому.

– Ждёт, подлец, когда у нас кончится горючее! – зло выпалил Шевелёв. – И тут же приказал: «Приготовиться к атаке!»

– Все готово! – ответил я.

Видя, что истребитель, имея преимущество в скорости, чуть обогнал нас, Шевелёв резко развернул бомбардировщик вправо и, введя машину в пикирование, вывел ее на бреющий полет. Гитлеровский ас не растерялся и кинулся в след, попытался повторить движение «Ильюшина», но не учёл глубокой просадки «мессершмитта» и, задев за деревья, нашёл свою смерть на чужой земле...

Перехитрил его Шевелёв.

Приземлившись на аэродроме, наши техники были удивлены: они насчитали в самолете 10 пулевых пробоин и 20 – осколочных...

Далее В. Боржимский рассказывает: «Уже после войны мне довелось познакомиться с житель-

Лестеховцы, изменившие мир

ницей Сычёвки Надеждой Петровной Минкевич. Из-за того, что у нее было трое маленьких детей, она не смогла во время эвакуироваться. Жила в страхе на занятой территории. И хорошо запомнила бомбёжку станции в ту самую новогоднюю ночь. По ее словам, немцы не ждали налета советской авиации. Они готовились встречать торжество. Кое-где даже горел электрический свет. Со стороны железной дороги и казарм, прилегающих к станции, неслись песни под аккомпанемент губной гармошки, в том числе про Розу Мунде. Когда до Нового года оставались считанные минуты, послышалась немецкая застольная про Зузанну. И тут вдруг над станцией повисли яркие «люстры», стало светло, как днем. В небе послышался гул самолетов. Следом загремели мощные разрывы бомб. Земля содрогалась, все горело кругом. Шум, гам. Мы спрятались в подвале и дрожали, как мышата. Было страшно и в то же время радостно, что оккупантам крепко не поздоровилось...»

К весне сорок третьего на счету экипажа Шевелёва было уже около ста боевых вылетов. Удача улыбалась пилотам. Но 16 марта во время бомбардировки станции Мга, что под Ленинградом, чуть не случилось непоправимое. Самолёт Шевелёва атаковал вражеский истребитель. Он появился неожиданно сзади и сразу открыл огонь. Пулеметными очередями пробил бензобак, баки с маслом. Бондарец и Воронцов получили ранения, но, терпя боль, продолжали выполнять свои обязанности. К счастью, корабль не загорелся и не потерял управления. Благодаря облакам, Шевелёву удалось спрятаться в них, а затем уйти от преследования. Все это произошло на подлете к объекту, который надо было разбомбить. До него оставались считанные минуты лета. И тогда Шевелёв принял мужественное и смелое решение: дошёл до цели и сбросил на врага бомбы. И только после этого повернул машину домой. Дотянул с трудом. А садиться пришлось и вовсе с огромным риском для жизни – всего на одно колесо, так как другие из-за повреждения не действовали. Но Шевелёву все же удалось приземлиться! При этом



при посадке самолет не разрушился и не загорелся. Сделать ему это помогло именно большое лётное мастерство. Так он спас свой бомбардировщик и жизнь своим товарищам.

Кстати, когда самолет приземлился, все ахнули: он был весь изрешечён. На нем насчитали 72 пробоины!

За этот подвиг Шевелёву было присвоено звание Героя Советского Союза.

Воронцов и Бондарец попали в госпиталь, но после выздоровления вновь вернулись в строй и продолжили летать с Шевелёвым.

Война приближалась к концу. Наступил 1944 год. Всё чаще Шевелёв с Кутумовым заводили разговоры о том, как будут жить после победы. Мечтали, строили планы. Они стали настоящими боевыми друзьями.

Последний свой полет с Кутумовым Шевелёв совершил примерно в конце февраля – начале марта 44-го. Точной даты автор мемуаров Крылов не указывает.

«Летели бомбить порт Мемель на Балтике, – пишет он. – Стояла сплошная многослойная облачность. Интенсивное облечение не позволяло набрать высоту. Из-за этого некоторые летчики повернули назад, сбросив бомбы на запасные цели. Но несколько самолетов, в том числе капитана Шевелёва (к этому времени он уже стал капитаном), достигли порта Мемель. Внизу, у самого причала, в небольшом прогале между облаков, члены экипажа вдруг увидели вражеский корабль.

Лестеховцы, изменившие мир

На раздумывание времени не оставалось. Шевелёв тут же принял решение – атаковать! Резко снизил высоту и, проходя над судном, сбросил серию бомб. Раздался грохочущий гул, вверх взметнулись столбы огня и воды. Самолет от удара взрывной волны подбросило и швырнуло в сторону. Шевелёв с трудом выровнял бомбардировщик, чудом не коснувшись волн.

– Ого! Так можно и окунуться! – с тревогой в голосе проговорил Бондарец.

– Обязательно окунемся, но после войны, – желая подбодрить товарища, ответил Кутумов. – И даже позагораем на здешнем пляже.

Но этому не суждено было сбыться...»

По словам Крылова, весной 44-го Кутумов вылетел на боевое задание в составе другого экипажа – подполковника Бориса Азгура. Они успешно выполнили боевое задание и возвращались домой. Однако тут повалил сильный снег. Видимости никакой. Посадка самолетов оказалась рискованной. У самого аэродрома обстановка ухудшилась еще сильнее: над полем бушевала настоящая метель. Скорость ветра достигала 20 метров в секунду. В этот момент в воздухе находилось восемь самолетов.

У землянки командного пункта собралось начальство. Решали, что делать. Синоптики уверяли, что «снежный заряд» закончится примерно через тридцать минут. Полковник Василий Иванович Щелкунов дал команду кружить над аэродромом, ждать улучшения условий. Однако прогноз метеорологов не оправдался: небывалый по силе

снегопад не утих и спустя час. Тогда Щелкунов скомандовал по радио, чтобы экипажи уходили на другие точки – в район Петрозаводска.

На пути туда Азгур заметил, что стрелка бензомера быстро падает.

– Сколько лететь до запасного аэродрома? – спросил он Кутумова.

– Около часа, – ответил тот.

– Не дотянуть, – сказал Азгур. – Горючего осталось совсем немного. Будем садиться в поле.

Вскоре заметили небольшую заснеженную поляну. Снег в этом месте шел не такой сильный, но видимость все

равно была ограничена. Азгур, включив бортовые фары, осторожно повел машину к земле. Штурман монотонно отсчитывал высоту, скорость. Вот уже совсем рядом заискрился снежный покров, замелькали кусты. Вдруг Кутумов закрычал:

– Отверни, сосна!

Азгур успел нажать на правую педаль, но в это время ствол низкорослой сосны врезался в кабину, придавив штурмана к спинке сиденья. Полетели в сторону сучья и обломки самолета, все затрещало, перед глазами взметнулось облако снежной пыли. Тут же Азгур услышал стоны Кутумова...

Так погиб лучший друг Шевелёва...

Два других его члена экипажа – Воронцов и Бондарец – тоже немного не дожили до Победы.

На этот счет сохранились воспоминания самого Антона Антоновича. Напомню: они были опубликованы в газете в Ленинградской лесотехнической академии «Лесная правда» 5 мая 1966 года.

«В те дни, – пишет он, – мы летали бомбить логово фашизма – Берлин. Аэродром базирования находился в Польше. В тот раз наша цель была Зееловские высоты, что в окрестностях Берлина. Ночь была безлунная, темная. Какая-то особая, мрачная, но в то же время торжественная обстановка царилла вокруг. И вдруг в этой темноте вдоль зигзагообразной линии фронта, растянувшейся, наверное, на сотни километров, взметнулось море огня. Как оказалось, это началось генеральное наступление наших войск. По всему фронту бесперебойно била наша артиллерия, «катюши». Это был настоящий огненный вал. Даже в кабине стало светлее. В нем,

Лестеховцы, изменившие мир

казалось, переkreщивались многочисленные мечи, сабли и стрелы тысяч прожекторов, напоминающие магические лучи всепожирающего гиперболюида инженера Гарина.

Глядя на это светопреставление, мой новый штурман Илья Рыбаков воскликнул: «Вот это да!» Добавить к этому было нечего. Все с восторгом любовались незабываемым зрелищем.

Вскоре вышли на боевой курс. Всех охватило непередаваемое волнение. В самолете наступила необычная, напряженная тишина. В шлемофоне слышалось лишь учащенное дыхание членов экипажа.

Но вот на приборной доске перед моими глазами замелькали сперва красные, затем зеленые огоньки. Это штурман с помощью световой сигнализации сообщал мне, что приближаемся к цели. Вот вспыхнул белый огонек: мы у точки прицеливания! В тот же миг в нос ударил запах взрывающихся пиропатронов. Это бомбосбрасыватели вступили в работу. Самолет взмыл вверх, как на воздушной подушке – вниз пошли две тяжелые крупнокалиберные бомбы. Секунда, другая, и я бросаю самолет на правое крыло. Все члены экипажа видят, как обе «пятисотки» попадают прямо в цель. Штурман ликует, что-то кричит. Я тоже радуюсь, но сдерживаю себя. Командую: «Иду на второй заход!»

Опять загорается световая сигнализация. Штурман негромко командует: «Чуть влево. Чуть вправо». И вот вражеский объект опять в прицеле. Снова дружно захлопали пиропатроны, и очередная партия бомб летит вниз. Надо уходить. Впереди, сзади, с боков рвутся снаряды зениток. Вновь делаю крутой вираж, так что экипаж снова видит, как наши бомбы разрушают укрепления врага.

Задание выполнено, самолёт взял курс на свою базу. Ничто не предвещало беды. Однако тут, откуда ни возьмись, появился немецкий истребитель...»

В своей газетной статье Шевелёв не сообщает подробности случившегося. Более полную картину опять же дает уже известный нам автор мемуаров Крылов. Вот как он описывает этот трагический момент: «Истребитель противника незаметно зашел сзади и дал длинную очередь. Самолет прошило насквозь. Были повреждены мотор, крылья. Шевелёв резко бросил бомбардировщик вниз, но

более скоростная машина фашиста не отставала, продолжала обстреливать. Воронцов и Бондарец молчали.

– Ребята, что с вами? – кричал в ларингофон Шевелёв. В ответ ни слова, ни стопа. Видимо, они были либо убиты, либо смертельно ранены.

Шевелёв связался со штурманом. То был цел и невредим. Решили идти напрямую, только бы дотянуть до линии фронта. Но тут последовала очередная атака истребителя. Бомбардировщик получил новые повреждения. Видимо, оказался пробит бензобак. Машина загорелась. Жаркое пламя обдало кабину командира. Вести самолет стало невозможно.

– Прыжок! – отдал команду Шевелёв.

– Есть прыжок! – ответил штурман и тут же покинул корабль.

Следом стал готовиться к прыжку Шевелёв. Но не тут-то было! Пытаясь встать, он почувствовал острую боль в левой ноге. Понял, что получил ранение. С великим трудом все же открыл колпак и, опершись правой ногой на штурвал, приподнялся и навалился на борт кабины. Поток встречного воздуха подхватил его и вытянул из самолета. Шевелёва отбросило назад, к хвостовому оперению и с силой ударило правой ногой о стабилизатор. Теперь у него оказались повреждены обе ноги. Правая оказалась сломана.

Тем временем неуправляемую машину бросило уже в плоский штопор. До земли оставалось всего метров 150. Мгновенно выхватив кольцо, Шевелёв выпустил парашют. Его резко дернуло и закачало из стороны в сторону. Через несколько секунд он плюхнулся в воду. К счастью, это было неглубокое озеро. Отстегнув парашют, Шевелёв стал ползти к берегу. Неподалеку от него упал и горящий самолет. Там находились стрелок и радист. Видимо, уже мертвые.

– Прощайте, друзья, – прохрипел Шевелёв, еле сдерживая слёзы...

Шевелёва подобрала наша пехотинцы, оказавшиеся неподалеку. Они видели, как упал бомбардировщик. Штурман тоже приземлился удачно...»

На этом война для Шевелёва закончилась. Она не пощадила трёх членов его экипажа, его лучших и верных товарищей. Чудом уцелел и сам Антон Антонович.

Лестеховцы, изменившие мир

День Победы он встретил в госпитале. Почти год лечился. В 1946-м, получив инвалидность, в звании майора вышел в отставку. Уехал на родной Урал.

В его личном деле приводится любопытная статистика: за годы войны он 494 раза пересекал линию фронта, имел общий налет 1825 часов, принял участие в бомбёжке сотен вражеских объектов. Только на северных аэродромах Финляндии им было уничтожено более 70 самолетов, на его счету не менее десятка взорванных мостов и эшелонов... Одновременно с бомбардированием целей выполнял роль фотографа – запечатлевал результаты бомбежек самолетами полка. Им засняты результаты бомбардирования 24 целей...»

Что говорить, воевал Шевелёв здорово.

Родина высоко оценила заслуги Антона Антоновича. Его грудь украшала не только золотая звезда Героя Советского Союза, но и два ордена Ленина, два ордена Боевого Красного Знамени, орден Отечественной Войны I степени, десять различных медалей, в том числе «За взятие Берлина».

Одну из последних своих наград Шевелёв получил в 1978 году – знак «За сбережение и при-

умножение лесных богатств РСФСР». В то время он уже был кандидатом сельскохозяйственных наук, доцентом, преподавателем.

Шевелёв – автор 35 научных статей.

Свою педагогическую деятельность он активно сочетал с общественной работой. Шевелёв неоднократно избирался депутатом Октябрьского райсовета города Свердловска, много лет был председателем Совета ветеранов Великой Отечественной войны института, членом Совета ветеранов войны и труда Октябрьского района.

Конечно, трудно рассказывать о человеке, которого уже нет более тридцати лет. За это время многое изменилось, забылось, к сожалению, ушли из жизни его бывшие друзья по службе, по ветеранским организациям, по работе. Но даже те факты, которые удалось собрать, говорят, что Антон Антонович Шевелёв был личностью уникальной. Он достойно воевал и достойно жил в мирное время. К сожалению, судьба даровала ему короткий век, он прожил всего 63 года, но успел оставить после себя заметный след как в небе, так и на земле...

Анатолий ГУЩИН