

Польский летчик одной из бомбардировочных эскадрилий RAF Мечислав Стахевич (Mieczyslaw Stachiewicz) рассказывает...



Моя военная карьера началась, когда мне было 14 – я был принят в кадетское училище. Я провел в нем 5 лет и после этого, в 1937-38 гг., служил в вооруженных силах. В армии меня учили на военного летчика, причем я пошел на это добровольно. Многие молодые парни рвались в авиацию, и пройти отбор было непросто. Я стал пилотом, но после окончания срока службы записался на курс архитектуры в Варшавском Техническом Университете и едва успел закончить первый курс, как грянула война. В конце августа меня призвали в мою часть, дислоцированную в северо-западной Польше, и зачислили в летный резерв. Однако, 4 сентября нас эвакуировали – мы отправились в путь по направлению к Варшаве в вагонах для скота, но колонна немецкой бронетехники перерезала дорогу. Нам

пришлось сойти с поезда и пройти остававшиеся 40 миль пешком. Дорога к столице заняла день и ночь. Затем нас на шести машинах отправили на восток искать какую-то другую часть. Из этих шести машин до места добралась только одна...

Несколькими днями позже мы получили приказ отправляться в Румынию. Нам удалось добраться до границы, где мы узнали, что русские вторглись в Польшу с востока. Согласно новому приказу мы пересекли границу с Румынией, где были интернированы в лагере близ долины Дуная. К нам приставили охрану, поскольку этого требовали международные законы, при этом на румын оказывали давление немцы, требуя, чтобы ни один польский военнослужащий не мог покинуть страну. Немцы отлично понимали, что поляки напрямик направятся во Францию, чтобы вступить в формирующиеся там воинские части.

Но мы не застряли в Румынии, поскольку дела делались с помощью денег, и правительство в изгнании приступило к организации нашей переброски во Францию. нас переместили в Бухарест, где мы с помощью шефа местной полиции встретились с польскими представителями. В Бухаресте мы проторчали две недели, получив гражданские паспорта и проездные документы. За все нужно было платить наличными, при этом только по принципу «деньги вперед». В начале января 1940-го довольно большая группа военных, в том числе и я, покинули Румынию. Мы добрались через Югославию до Греции, и в Афинах у нас даже была возможность поглазеть на достопримечательности, ну и на Акрополь само собой. Из Греции на польском судне *Warszawa* мы добрались до Марселя. Нашим первым местом назначения во Франции был лагерь неподалеку от Тулузы. Условия были отвратительные, в бараках не было отопления, а зима 1940-го была очень холодной. Территория лагеря утопала в грязи, которая местами была по щиколотку...

Через несколько месяцев я отправился в центр польских ВВС в Лионе, где мы, летчики, проторчали два месяца в огромном бетонном выставочном центре и где нам было абсолютно нечем заняться. Надежды иссякли, и мы просто не могли понять, почему наши профессиональные навыки остаются невостребованными. Наш старший офицер не мог ответить на наши вопросы. Как ни странно, начальство приклеило нам ярлык «бунтарей» - просто потому, что мы хотели делать свое дело и сражаться с врагом.

В мае 1940-го немцы вторглись во Францию. Когда они приблизились к Лиону, нас на поезде эвакуировали на средиземноморское побережье. Нам сказали, что британское судно заберет нас, но оно все никак не появлялось. Так мы сели на другой поезд и отправились в старый рыбацкий порт на берегу Бискайского залива, откуда британский лайнер переправил нас в Ливерпуль. Позднее меня перевели в Блэкпул, который стал основным центром базирования польских ВВС. Отсюда в июне 1941 меня отправили в летную школу, где я с другими ребятами приступил к подготовке с нуля. Сначала мы летали на самолетах *Tiger Moths* и *Oxford*, но затем меня перевели в учебную часть, где нас стали готовить к службе на бомбардировщиках *Wellington*.

Зимой 1941/42 мы учились летать в тяжелых погодных условиях, точнее, независимо от погодных условий. В конце апреля 1942-го я и мой экипаж были готовы к переводу в польскую бомбардировочную эскадрилью. В то время функционировало четыре таких эскадрильи – 300-я, 301-я, 304-я и 305-я. Мы получили назначение в 305-ю. Базировались мы на аэродроме RAF Хемсвелл (Hemswell), расположенном в 12 милях к северу от Линкольна. Во время боевых вылетов в нашу задачу входил, помимо бомбежки, сброс листовок над территорией Германии. Находясь над целью, мы должны были разрезать шнуры, стягивающие тюки листовок, непосредственно перед тем, как открыть люк. Вскоре мне это надоело: это занимало много времени, поэтому я как-то разрезал шнуры на всех тюках и оставил их перед люком, рассчитывая вышвырнуть их за один прием. К сожалению, когда открыли люк, ворвавшийся поток воздуха расшвырял листовки по всему самолету! Все это было бы смешно, если бы не было столь опасно. Обдумав ситуацию, мы решили, что лучше будет выбрасывать листовки прямо в тюках: по меньшей мере, будет надежда, что тюки прихлопнут одного или двух немцев!



Кроме бомб и листовок мы сбрасывали морские мины. Летом, когда ночи коротки и полетного времени над вражеской территорией мало, мы летали над немецким побережьем Северного моря или сбрасывали мины, в основном, поближе к местам базирования подводных лодок. Эти миссии называли «садоводческими» (*gardening operations*)... Зенитный огонь и вражеские истребители всегда были там, где проходили наши воздушные операции.

Приближаясь к цели, я всегда избегал полетов по прямой линии. Мы знали, что у немцев есть радары и системы радиоперехвата, используя которые они вычисляли наши цели и посылали на перехват свои ночные истребители. Меня направление каждые 30 секунд, я делал отслеживание моего курса почти невозможным. Мы не могли просматривать пространство под нашей машиной и знали, что ночные истребители предпочитают атаковать именно снизу: часто летчики осознавали, что их атакуют, только тогда, когда оказывались под огнем вражеских истребителей. Слава богу, нас ни разу не атаковали подобным образом.

На раннем этапе моего боевого пути, в начале июня 1942-го, мы участвовали в налете на Эссен. Во время предполетного инструктажа, узнав, что предстоит лететь на Эссен, мы занервничали. Эссен был в центре долины Рура – сердца германской тяжелой промышленности, и поэтому был хорошо защищен от атак с воздуха. На инструктажах нам всегда указывали время прибытия к цели и ухода. Наша машина в ту ночь была ведущей, но как только мы покинули британские берега, стало ясно, что мы не укладываемся во указанное время – наш самолет тянул как-то плохо... Когда мы долетели до Эссена, под нами было совершенно темно и тихо. Затем штурман сообщил,

что мы проскочили цель, поэтому я уведомил экипаж, что что нам придется развернуться и повторить заход. При повторном приближении к цели все было по-прежнему спокойно, но едва мы сбросили бомбы, как голубой луч света вытянулся в нашем направлении и уперся в мой самолет. Еще несколько лучей последовали его примеру. Через две секунды уже по меньшей мере три десятка лучей сомкнулись на нас, и огонь зениток не заставил себя ждать. Один из членов моего экипажа исполнял обязанности второго пилота. «Не дай ослепить себя! Сконцентрируйся на приборах и веди меня!» - приказал я ему. Он стал давать мне инструкции и, все время меняя курс, я стал пытаться оторваться от света прожекторов и огня зениток. Минут 10-12 они не отставали от нас, пока мы не вышли из оборонительного периметра ПВО и вновь не оказались в темноте. Мы получили множество повреждений, но, к счастью, жизненно важные части машины не пострадали. Уже после приземления мы насчитали, по меньшей мере, 40 пробоин в фюзеляже.

Из четырех экипажей, которые получили назначение в эскадрилью одновременно с нами, к концу июня осталось только два. Один из них мы потерял после налета на Эмден. После атаки истребителей их машина была повреждена: было видно, что самолет теряет высоту, и до английских берегов они не доберутся. Так и случилось – самолет упал в море... Приземлившись, мы помчались к командиру эскадрильи и получили разрешение на вылет к месту катастрофы и поиск членов экипажа. Прилетев на место, мы начали описывать постоянно расширяющиеся квадраты над местом падения самолета. Краем глаза я неожиданно увидел небольшую оранжевую точку посреди волн. Мы подлетели поближе и вправду увидели надувной плот, затем поднялись до высоты около 600 м и радировали на базу о том, что экипаж найден и нужно срочно отправить на место падения спасательное судно. Конечно, была опасность того, что немцы перехватят радиограмму (а мы были не так далеко от побережья оккупированной Европы) и тоже что-то предпримут. Но мы продолжали делать круги над спасательным плотом еще часа полтора, поскольку боялись, что спасатели не смогут найти его. Мы направились на базу, когда летчиков подобрали, и по возвращении организовали вечеринку. Посреди веселья мы узнали, что спасенные летчики были из другой эскадрильи – наши ребята пропали без вести. И вы знаете, из эскадрильи, летчиков которой мы помогли спасти – это были австралийцы, как мы потом узнали, - даже не пришло благодарственного письма, я уже не говорю о том, что нам не прислали и бутылки вина в подарок...

В июле я пережил свою первую аварию. Вскоре после взлета один из двигателей заглох, и мне пришлось повернуть назад. Вдобавок к этой неприятности вышел из строя радиопередатчик и отказали бортовые огни. Без связи с землей, летя в полной темноте, мы уже приготовились к тому, чтобы покинуть самолет. Затем я разглядел сигнальные огни, обозначавшие путь к какому-то аэродрому, и понял, что придется приземляться не иначе как здесь и сейчас же. Когда мы были на высоте метров в 100, наземные огни погасли. У меня работал один мотор, шасси уже были выпущены, закрылки опущены, и лететь дальше я уже не мог. Мы упали на землю как блин. По счастью, никто не пострадал, один из парней заработал несколько синяков, вот и все. Через пару недель мне сообщили, что аварийная посадка произошла по моей вине и не стоило даже пытаться это сделать....

К концу июля эскадрилья потеряла 11 экипажей. По штату в ней полагалось иметь 12 машин. За одну неделю мы потеряли двух старших офицеров. С таким темпом потерь было крайне тяжело поддерживать нужную численность, но мы продолжали летать и в августе осуществили множество бомбардировочных и «садоводческих» миссий. Как-то после взлета оба моих двигателя начали перегреваться. Это могло кончиться пожаром, и

я повернул назад: до моря, где я мог бы избавиться от бомбового груза, было слишком далеко – это означало, что мне придется садиться со всеми моими бомбами на борту... Приближаясь к взлетно-посадочной полосе, я понял что не смогу посадить самолет должным образом. Коснувшись земли и выровняв самолет, я увидел, что осталось совсем мало места для пробега... Должен добавить, что на краю аэродрома был склад авиабомб, в который я вот-вот должен был врезаться! Однако мне удалось резко отвернуть в сторону как раз в тот момент, когда переломились опоры шасси. Самолет остановился – это была моя вторая авария.

На этот раз претензий ко мне не было. На следующее утро прислали доктора, который дал нам недельный отпуск, но мы отклонили это предложение. Начальство настояло и отдало приказ отдыхать два дня. Позднее выяснилось, что экипаж летал, по сути дела, не имея право делать это. По каким-то причинам мы ни разу не прошли медосмотр с самого начала нашей летной практики в Англии, поэтому нас отстранили от полетов и заставили ждать вызова над медкомиссию в Лондоне. Нам даже запретили появляться вблизи нашего самолета! В конце концов, мы прошли медкомиссию. Врач дал мне разрешение на полеты и предложил четырехнедельный отпуск. Я просто не мог поверить в это: война была в разгаре, а мне предлагали месяц отдыха! Я сумел добиться сокращения отпуска до двух недель. Провел его в Шотландии в небольшом замке на скалах, где, казалось, я очутился совершенно в другом мире... Ну а потом была снова война.

В ноябре, ближе к концу положенного мне периода боевой службы, нам сообщили о предстоящем перебазировании в Tangmere, на юг Англии. Самолет был загружен бомбами, но горючего было ровно столько, сколько нужно для перелета. После приземления нас полностью заправили и установили дополнительные баки. Затем был проведен инструктаж, во время которого мы узнали, что летим бомбить Турин. Это было незадолго до высадки союзников в Сицилии, и итальянцы уже чувствовали себя довольно шатко на этом этапе войны. Я думаю, бомбардировка Турина – индустриального города – была нацелена на то, чтобы «убедить» их побыстрее капитулировать.

Мы взлетели с превосходной бетонной полосы. Я почти сразу заметил, что мое правое крыло как-то шатается вверх-вниз и не реагирует на рычаги управления. Через несколько секунд я взял ситуацию под контроль и стал понемногу набирать высоту, но крыло снова начало раскачиваться. Я не мог продолжать полет и на высоте около 300 м над морем принял решение сбросить бомбы в воду и вернуться на базу. Так я сделал – при этом было забавно видеть, как зажигательные бомбы начали гореть под водой! Когда я приземлился, само собой, меня начали расспрашивать, что случилось. Ну я и сказал, что что-то было не так с правым крылом. Офицер, расследовавший происшествие, забрался на крыло и обнаружил, что заслонка над крышкой для заправки одного из запасных баков не была закреплена. Она свободно болталась, нарушая аэродинамический профиль машины и вызывая крен. Это был мой то ли 28-й, то ли 29-й вылет.

Неисправность устранили, и на следующее утро мы вернулись в Hemswell. По прибытии один из моих коллег встречал нас. Он подошел ко мне и сказал: «Твой летный срок закончился. У тебя новое назначение». Я спросил, что это за назначение. Он сказал: «Тебя посылают в университет». Я был весьма удивлен: я и не думал об учебе в университете. Вскоре я выяснил, что в Ливерпульском университете только что открылся польский факультет архитектуры. Очевидно, кто-то заглянул в мое личное дело и заметил, что я учился на архитектора в Варшаве. Кажется, они решили, что лучше иметь одного живого архитектора, чем еще одного мертвого летчика.

Университетская жизнь была в чем-то потрясением: ушло напряжение, я перестал терять друзей - в нашей эскадрилье потери были на уровне трех экипажей из четырех. Во время учебы в университете я встретил свою жену. 13 апреля 1944 года мы поженились, а еще через год окончили учебу. Когда я получил свой диплом, страна уже возвращалась к миру и концентрировалась на восстановлении. Архитекторы и инженеры были востребованы, и я получил возможность начать карьеру гражданского человека.

Конечно, ближе к концу войны мы, поляки, были разгневаны тем, что страна оказалась в руках Сталина. Поляки храбро сражались в период Битвы за Британию и прославили нас. Мы, летчики бомбардировочной авиации, тоже крепко бились за свободу Польши и для победы союзников. Я помню, как Министр Авиации даже прислал Сикорскому письмо с благодарностью и похвалами в адрес поляков, воевавших в составе бомбардировочных эскадрилий. Были времена, когда мы (в Англии – ВК) были друзьями всем и каждому: люди подходили к нам, хлопали по спине и благодарили за то, что мы делали. К лету 1944 года нас стали называть фашистами. Меня не раз называли фашистом, когда я появлялся на людях в польской военной форме. В то время все уже очень любили русских...

Члены моей семьи, оставшиеся в Польше, пострадали, но выжили. Во время оккупации немцы решили «германизировать» район Варшавы, в котором жила моя семья. Здесь же находилась штаб-квартира гестапо, где допрашивали и пытали людей где погиб мой кузен. Мою семью вскоре выселили: им дали всего два часа на сборы. Мой брат в итоге оказался в концлагере, но, будучи талантливым художником, он рисовал портреты охранников и благодаря этому выжил. Мать пережила оккупацию и восстание 44-го года.

В 2007-м лондонский Институт Пилсудского сообщил в австралийское посольство в Соединенном Королевстве о той роли, которую Стахевич сыграл в спасении австралийского экипажа летом 1942-го. Польского ветерана в день его 90-летия неожиданно посетил высокопоставленный офицер RAAF и вручил ему бутылку вина, которую бывший летчик ждал так много лет, и благодарственное письмо от австралийского народа...

<http://www.polishairforce.pl/stachiewicz.html>