

ПОБЕДИТЕЛИ
фронтовые мемуары



Федор АРХИПЕНКО

На взлет!

Записки летчика-истребителя



Федор Федорович Архипенко
На взлет! Записки
летчика-истребителя
Серия «Победители.
Фронтовые мемуары»

Текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6712037

Фёдор Архипенко. На взлёт! Записки лётчика-истребителя: Эксмо;

Москва; 2014

ISBN 978-5-699-62999-2

Аннотация

Автор этой книги, один из лучших «сталинских соколов», Герой Советского Союза Ф. Ф. Архипенко, совершил свой первый боевой вылет 22 июня 1941 года на «Чайке» – биплане И-153. Первого «мессера» сбил уже в августе, летая на тяжелом и неповоротливом «лагге». Впоследствии воевал на «яках» и «аэрокобрах», дошел до Берлина, записав на свой боевой счет 30 личных побед и 14 групповых. Его воспоминания, вошедшие в «золотой фонд» мемуаров о Великой Отечественной войне, иллюстрированы не только фотографиями из личного архива, но и обширными выдержками из его летной книжки, где велся

подробный учет всех его боевых вылетов, воздушных боев и сбитых самолетов противника.

Содержание

От составителя	5
К читателю	18
Глава I. Детство и юность	21
Конец ознакомительного фрагмента.	42

Фёдор Архипенко

На взлет! Записки

летчика-истребителя

От составителя

Федор Федорович Архипенко – один из сильнейших советских летчиков-истребителей, официально одержавший 30 личных и 14 групповых побед. При этом по волюнтаристскому решению командира полка из 12 неприятельских самолетов, сбитых им в Курской битве, лишь два, уничтоженных прямо над своим аэродромом, были записаны на счет летчика, остальные зачли как групповые. Это было явной несправедливостью, но, к сожалению, именно так командир среагировал на принципиальность младшего лейтенанта. И хотя уже в августе 1943 г. на счету Архипенко было 11 личных и 12 групповых побед, высшую степень отличия он получил только после войны, а последний боевой орден – Красного Знамени (4-й!) – нашел его спустя почти полвека...

Характер и фронтовая судьба Архипенко во многом сходны с судьбой Покрышкина: те же беззаветное служение Родине, отказ от приспособленчества и принципиальность в ущерб личным интересам, те же негибкая твердость и

мужество, с каким он сносил и ратные тяготы, и несправедливость. Так же, как Покрышкин, Архипенко одержал свои первые победы в первые дни войны, так же после неудачной попытки вывезти товарища выходил с территории, занятой немцами, так же подвергался гонениям за новаторство и независимость суждений, так же был обойден официальным признанием побед и наградами и так же неколебимо верил, что «счет войны – главный...».



Герой Советского Союза Ф.Ф. Архипенко

Он родился 30 октября 1921 г. в деревне Авсимовичи Бобруйского уезда Могилевской губернии. С 4 лет воспитывался дедом и бабушкой. Стремясь дать внуку образование, дед отвез 12-летнего паренька в Бобруйск, где он окончил 9 классов и аэроклуб. Его летные способности были замечены, и, не успев закончить 10-й класс, юноша был направлен в Одесскую военную авиационную школу. В школе Архипенко сразу проявил характер, настояв, чтобы его зачислили в эскадрилью И-16, и наотрез отказался обучаться на И-15. Сомнения приемной комиссии основывались на невнушительном внешнем виде курсанта. Невысокого роста и худенький, он был, однако, хорошим стайером и футболистом.

В октябре 1939 г. мл. лейтенант Архипенко в числе других 11 выпускников летной школы был направлен «для дальнейшего прохождения службы» в 17-й иап, базировавшийся в районе Ковеля и вооруженный «чайками».

«В первый день войны аэродром Велицк бомбили 4 раза группы по 40–60 бомбардировщиков. Можно представить, какой страх и ужас царили на аэродроме – многие летчики и техники стали седыми», – вспоминал Федор Федорович. В тот день ему выпало быть оперативным дежурным по аэродрому. На младшего летчика произвели неизгладимое впечатление выдержка и выправка зам. командира 13-й сад героя Испании Ивана Лакеева, прилетевшего на аэро-

дром около полудня и взявшего в свои руки руководство деморализованными полками. Когда около 16 часов Лакеев отпустил Архипенко с КП, тот по собственной инициативе выполнил первый полет в военном небе; прошел от Бреста до Равы-Русской, попал под огонь зенитной артиллерии и, встретив незнакомый И-153, привел его на свой аэродром...

для служебного пользования

ЛИЧНАЯ ЛЕТНАЯ КНИЖКА

Взр. Командира 2-го Ст. Митенского Архипенко
(Летно-подъемная специальность и воинское звание)

Федор Федорович
(Имя, отчество)

508 иап
(Фамилия)

МОСКВА — 1941

Титульная страница летной книжки Ф.Ф. Архипенко

Через несколько дней в полку осталось 6 самолетов, и Архипенко в числе других оставшихся в живых летчиков 17-го иап попал в Ростов-на-Дону, где наскоро переучился на

ЛаГГ-3. Выполнив зачетный полет первым, он был назначен на дежурство в готовности № 1 и отдежурил в кабине двое суток непрерывно, к концу не то засыпая, не то теряя сознание, – о дежурном звене просто забыли. Когда на третьей сутки командир дал команду вылезти из самолетов, на аэродроме появился командующий ВВС округа и, не вникая в детали, приказал быстренько расстрелять все звено. Под пистолетом растерянного порученца, которому были вменены обязанности палача, Архипенко не потерял присутствия духа, а поддерживал своих товарищей, вселяя надежду, что расстреливать не будут – отправят на фронт. И действительно, командир полка майор Дервянов решительно вступился за летчиков, добился отсрочки исполнения абсурдного приговора и нашел в себе мужество проигнорировать его.

В августе 1941 г. 17-й иап был направлен под Киев. Здесь Архипенко одержал свои первые победы. В воздушной схватке над Кременчугом он сбил Me-109 и подбил другой самолет, с дымом ушедший за Днепр. Через несколько дней на прикрытии бомбардировщиков он сбил Хе-112, ярко вспыхнувший после прицельной очереди, а еще через день по всем правилам (огонь по стрелку, затем по моторам) сбил Ю-88.

15 октября при штурмовке частей противника в районе Сум был подбит самолет Н. Савина, и тот совершил вынужденную посадку на территории, занятой противником. Замыслив спасти товарища, Архипенко приземлил свою маши-

ну рядом, но на пробеге подломилось шасси... 10 дней переодетые в гражданское летчики пробирались через немецкие тылы к линии фронта, однажды даже были остановлены патрулем, но белорусская речь Архипенко и их мальчишеский вид обманули бдительных немцев. В холщовой рубаше, босиком, выходил с оккупированной территории худенький юноша, которому было суждено уничтожить несколько эскадрилий Люфтваффе. В канун своего 20-летия он пересек линию фронта и после короткой проверки Смершем вернулся в родной полк.

Вскоре 17-й иап вместе с 508-м и 438-м иап вошел в состав 205-й иад, которой в то время командовал подполковник Е. Савицкий. Летом 1942 г. Архипенко после десятиминутного инструктажа впервые взлетел на Як-1. Первый же вылет на новой для него машине оказался боевым – сопровождение Ил-2. Однако «як» в полку был всего один, и весь 1942 г., всю Сталинградскую битву, Архипенко летал на «лагге» с бортовым номером 4.

Под Сталинградом Архипенко провел несколько исключительных по своей сложности и важности разведок: одну – под Калачом, в условиях крайне ограниченной видимости, другую – в районе Ворошиловграда, покрыв расстояние, превышающее расчетную дальность полета. Из второй разведки он вернулся в режиме планирования, перетянув через Дон, разделявший советские и немецкие войска, на высоте нескольких десятков метров и посадив машину на снег... В

январе 1943 г. он «нашел» ушедшие в прорыв части 3-й танковой армии, за что командарм П. Рыбалко лично наградил его орденом Отечественной войны 2-й степени...

В апреле 1943 г. в Новокузнецке полк был перевооружен на Як-7Б и летом с аэродрома под Прохоровкой принимал участие в Курской битве, где комэск лейтенант Архипенко сбил 12 самолетов. На земле во время налета немецкой авиации он был ранен в ногу и руку (речь шла даже об ампутации руки). Однако, несмотря на такое тяжелое ранение, выбыл из строя всего лишь на две недели. В июле 508-й иап, где он тогда воевал, вновь был перевооружен – теперь на «Аэрокобры». Вскоре после переучивания командование «махнуло» непокорного комэска Архипенко на другого своенравного аса – П. Чепиногу, воевавшего в 27-м иап (129-й гиап). Архипенко принял 1-ю эскадрилью полка, где его замом недолго был выдающийся советский ас Н. Гулаев. Парой они провели лишь один бой, в котором сбили по самолету: Гулаев – Ме-109, Архипенко – Ю-87... К концу октября 1943 г. ему удалось выпестовать сильную эскадрилью, где особенно выделялась шестерка: Архипенко – Бургонов, Королев – Маринский, Лусто – Глотов. Полк, где воевал Архипенко, возглавляли известные асы: В. Бобров, затем – В. Фигичев. Под их командованием Архипенко провел эскадрилью с минимальными потерями через сражение за Днепр, жестокие бои в Молдавии, Румынии, Польше, Чехословакии, Германии.

Сам Федор Федорович на всю жизнь запомнил один бой

под Воронежем: «Во время этого воздушного боя при лобовой атаке летчик Ме-109 выстрелил, и я видел, как вылетел трассирующий снаряд, и услышал удар, как ложится шар в лузу при игре в бильярд. На встречных курсах мы проскочили друг от друга в 4–5 метрах. Снаряд прошел между моей рукой и правым боком, ударил возле бронеспинки в шпангоут, где выгорела дырка диаметром 10 сантиметров... Если бы у немца не кончился боезапас, он мог бы очередью перерезать меня».



Майор Архипенко (справа) во время разбора полетов, лето 1947 г.

23 марта 1944 г. четверка Архипенко схватилась в тяжелом бою с несколькими десятками «лаптежников», сбив 8 немецких самолетов. Горючее было выработано полностью, и летчики приземлили свои истребители неподалеку – на берегу Днестра. Одна из жительниц близлежащей деревеньки пригласила офицеров к себе, от души угостила их нехитрой снедью, посетовав, к слову, что немцы увели корову. Бравый комэск, растроганный рассказом хлебосольной селянки, дал ей 700 рублей, и та, не откладывая, привела на свой двор корову, которую купила по соседству. Случай этот стал широко известен, и до конца войны Архипенко доводилось принимать в воздухе шуточные радиogramмы, вроде такой: «Десятка (позывной, по бортовому номеру)! Вижу стадо коров и твою Буренку»...

Итог боевой работы за период Великой Отечественной войны

Год	Тип самолета	Количество полетов				в облаках				Количество полетов				в облаках				Примечание
		время		под ко- паком		в облаках		время		под ко- паком		в облаках						
		ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.					
Всего произведено боевых вылетов с самолета														467				
из них:																		
Боевых противника														35				
Проведено боевых вылетов														102				
Сбито самолетов противника лично														30				
В группе														14				
Уничтожено солдат и артистов														460				
" "														25				
" "														2				
" "														10				
" "														75				
Земельных помещений																		
Повозок																		

13

Из летной книжки Ф. Ф. Архипенко. Общий итог боевой работы за всю войну – 467 боевых вылетов, 102 воздушных боя, 30 самолетов противника сбито лично, 14 – в группе

Весенние бои 1944 г. в Молдавии складывались для летчика счастливо, он сбил 11 самолетов противника. Это был уже изощренный воздушный боец и тонкий тактик. Незаурядная летная одаренность, проявившаяся еще в аэроклубе, обернулась к тому времени высочайшим мастерством пилотирования.

«Уже где-то к лету 1943 года я обрел уверенность, что истребителю меня не сбить, – вспоминал Архипенко, – я мог

упредить любой его маневр, перетерпеть большую перегрузку, опередить в принятии решения. Другое дело бомбардировщик: преследуя его, порой сам становишься мишенью, и тут вопрос в точности и неожиданности атаки...»



Слева направо: Герой Советского Союза Ф. Ф. Архипенко, М. П. Маркова, Герой Советского Союза И. И. Цапов, Н. Г. Бодрихин

Свои последние боевые вылеты замкомандира 129-го гиап по ВСС гвардии майор Архипенко провел в паре с Б. Головановым, сменившим Н. Бургонова, чей самолет был сбит в районе Ясс зенитным огнем. Над Польшей Федор Федорович одержал свою последнюю победу, а последний вылет выпол-

нил в небе Германии.

Всего за войну Архипенко совершил 467 боевых вылетов, из них 235 – на И-153, ЛаГГ-3 и Як-1, 69 – на Як-7Б и 163 – на «Аэрокобре», провел более 30 штурмовок, в 102 воздушных боях сбил лично 30 и в группе 14 самолетов противника. Сам сбит не был. Среди уничтоженных им машин: 3 Хе-111, 2 Ю-88, До-215, Хш-129, «Савойя-Маркетти», около двух десятков Ю-87, один Хе-112, несколько Ме-109 и ФВ-190.

Полковник Архипенко служил в ВВС до 1959 г. В июне 1945 г. он окончил краткосрочные курсы, а в 1946 г. стал слушателем 23-го приема ВВА. Вместе с ним в академию тогда были приняты Г. Речкалов, Д. Глинка, А. Колдунов, В. Попков и другие известные асы. В начале 50-х гг. Архипенко освоил реактивную технику: летал на МиГ-15, МиГ-17, МиГ-21. В одном из тренировочных полетов с самолета сорвало фонарь, и летчик получил тяжелую травму, но он нашел в себе силы приземлить поврежденную машину.

Герой Советского Союза (27.06.45). Награжден орденом Ленина, 4 орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и 2-й ст., Красной Звезды, медалями.

Н. Г. Бодрихин

К читателю

Перед вами, читатель, еще одна книга военных мемуаров. Написал ее летчик-истребитель, прошедший всю Великую Отечественную войну, как говорится, «от звонка до звонка».

Профессия военного летчика, в особенности летчика-истребителя, требует специфических уникальных навыков, устойчивой психики для преодоления в воздушном бою эмоциональных и физических перегрузок, а подчас незнакомых физических явлений.

Если для выполнения поставленной боевой задачи экипаж любого рода авиации, кроме истребительной, стремится избежать воздушного боя, то истребитель, напротив, решает свою задачу только в воздушном бою с целью сорвать, исключить выполнение боевой задачи противником. Для этого истребитель должен постоянно искать противника и в активном бою уничтожать его.

Энергия, инициатива, самостоятельность позволили молодому летчику Федору Федоровичу Архипенко, только что окончившему летную школу, в тяжелейших условиях начала войны, в первых схватках с хорошо подготовленным врагом **ВЫСТОЯТЬ**. В последующем ему удалось преодолеть все перипетии войны, в ожесточенных воздушных боях (а их у него более ста) определить сильные и слабые стороны противника, в деталях овладеть своей ратной профессией и

закончить войну гвардии майором, заместителем командира полка, прославленным асом, Героем Советского Союза.

Воспоминания автора об особо эффективных действиях истребителей противника, упоминание 52-й истребительной эскадры Люфтваффе ассоциируются у меня с тяжелыми воздушными сражениями летом и осенью 1943 года и, на мой взгляд, позволяют высказать свое мнение о пилотах этой эскадры.

Для истребителей-асов противника были характерны высокая индивидуальность и самостоятельность действий. Субъективный выбор цели, решимость на атаку и маневр, в основе которых была внезапность, уход от маневренного боя отличали немецкого аса-охотника. Высокая психологическая устойчивость считалась обязательным качеством аса. Десятки ведущих истребителей-асов были сбиты, но если они не погибали, то возвращались в строй. Мы не склонны принижать высокую профессиональную подготовку и боевые качества ведущих асов Люфтваффе, они были исключительно сильным противником. Тем не менее и эти истребители-асы несли большие потери. Так, по немецким данным, в Курской битве погибли 13 асов-экспертов, имевших на своем счету многие десятки сбитых самолетов, а в битве при форсировании реки Днепр с 1 октября и до конца 1943 года 52-я истребительная эскадра потеряла 43 летчика! Нужно учитывать, что наши летчики непрерывно совершенствовали свое боевое мастерство, порой учились эффективным

действиям у противника.

Достигнутое к лету 1943 года бесспорное количественное превосходство советских самолетов, непрерывный качественный рост их боевых возможностей, возросшее боевое мастерство летного состава привели к большим, все возмещавшим потерям Люфтваффе и завоеванию нашей авиацией стратегического господства в воздухе. Курская битва ознаменовала коренной перелом в воздушной войне.

Советским асам задачи ставились гораздо более жестко, чем их противникам. Выбор цели диктовался боевой целесообразностью, а вылеты на сопровождение, прикрытие наземных войск и даже на штурмовку совершались чаще, чем на свободную охоту. В этих тяжелейших условиях сложился характер автора этой книги. Федора Архипенко всегда – и в годы войны, и после нее, когда наряду с освоением нового пришло испытание «медными трубами», – отличали высокая целеустремленность, настойчивость, активная жизненная позиция. Он окончил академию и был в числе первых, кто постигал тайны реактивной авиации. И в своем труде он верен призванию – замечательной профессии летчика.

Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР, военный летчик-испытатель 1-го класса, генерал-майор авиации

Баевский Г. А.

Глава I. Детство и юность

Двадцатые годы XX века в России были тяжелыми для ее народа. Только что окончилась Первая мировая война, грозно прокатились над землей революции, трудно гасло пламя Гражданской войны, там и тут сопротивлялись становлению республики интервенты.

С восточных земель Белоруссии были изгнаны польские паны, но ее западная часть осталась под владычеством Польши. Только в 1939 году все земли Белоруссии были объединены и образовалась единая Белорусская Советская Социалистическая Республика. С утверждением советской власти в Восточной Белоруссии земли начали раздавать крестьянам.

Мои родители, Федор Семенович Архипенко и Агриппина Николаевна Садовская, а также дедушка по материнской линии – Николай Иванович получили небольшие наделы в пяти-семи километрах от моей малой родины, деревни Авсимовичи, где я родился 30 октября 1921 года. Дом, где я родился, стоит и ныне в Бобруйском районе Могилевской области, там проживает двоюродный брат Николай.

В 1922 году мои родители и дедушка Николай переехали на новое местожительство, где отец мой срубил новый дом, а дедушка перевез свой старый дом со всеми пристройками из Авсимовичей. Поселок наш называли Поболово – всего здесь

поселилось тогда восемь семей.



Мои родители – Федор Семенович Архипенко и Агриппина Николаевна Садовская

В то время у моих родителей было трое детей: старшая – Юлия, сын Иван и я – Федор.

В моей памяти осталась прабабушка Варя (мать дедушки Н. И. Садовского); помню ее улыбающуюся, в белом чепце (головной убор), чистенько одетую, что-то тихо и ласково говорящую мне. Ее муж, прадедушка Иван Садовский, в свое время был известный на всю округу музыкант-скрипач. Прабабушка умерла, когда мне было года три-четыре, спустя год не стало и бабушки Елены – матери моего отца, энергичной, доброй и трудолюбивой, какими всегда кажутся бабушки своим внукам. Я был на похоронах и помню, что сестра Юлия очень плакала, а глядя на сестру, всхлипывал и я.

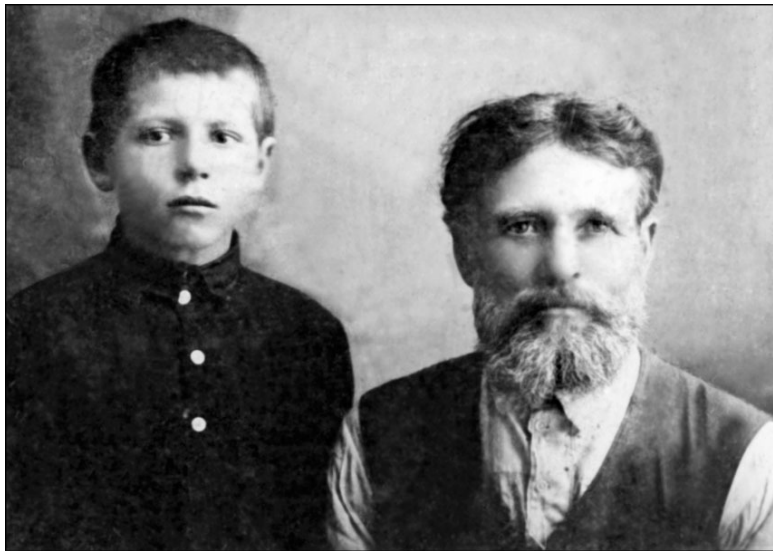
В Авсимовичах оставался жить брат отца Данила, сестра Александра с семьей переехала в поселок Большевик, что вырос в двух километрах от Поболова, другой брат отца, Иван, уехал в Ленинград, где работал и учился, получил высшее образование – стал инженером.

Брат дедушки Николая, Садовский Евдоким Иванович, после революции учился, стал педагогом и был директором Могилевской железнодорожной школы почти сорок лет – с 1924 по 1963 год.

Вообще же родственников у нас было много, но я о них знаю не все.

Дедушка Николай и бабушка Наталья имели большой хозяйственный опыт, трудились от зари до зари и поднимали хозяйство, оно стало крепким середняцким. Старики стали думать о наследнике. Бабушка Наталья хотела взять «в сыновья» сына младшей сестры – Алексея, моя же мать прочила на это место меня или старшего брата Ивана.

В конце концов выбор пал на меня, и лет с четырех я стал жить у дедушки Николая и бабушки Натальи. Они меня любили: я был неизбалованным, послушным и покладистым, с малых лет не чурался крестьянского труда, находил в нем удовлетворение и даже свои радости. Между тем я подрастал, а вопрос о школе представлялся сложным. Ведь ближайшая школа-семилетка была в пятнадцати километрах в деревне Воротынь.



Николай Иванович Садовский с внуком Федором (с получением паспорта стал Архипенко)

К моему счастью, в 1929 году в поселке Большевик построили четырехлетнюю школу, куда я и поступил учиться. Учился я легко, хотя никто мне не помогал: дедушка Николай и бабушка Наталья были неграмотные. Когда я окончил четвертый класс, дедушка отвез меня к своим знакомым в город Бобруйск, где я был принят в 5-й класс семилетней школы.

Так, на двенадцатом году, началась моя самостоятельная жизнь. Теперь приходилось не только учиться, но и заботить-

ся о пропитании. Тогда же я начал играть в футбол, навсегда проникся динамизмом и многогранностью этой игры. Пока позволяло время и здоровье, играл сам, позднее урывками, но с большим удовольствием следил за игрой мастеров, хотя болельщиком какой-то отдельной команды никогда не был.

Дедушка Николай почти еженедельно навещал меня, привозил что-нибудь из продуктов или передавал через односельчан.

Я хорошо успевал по математике, а по остальным предметам учился на тройки-четверки. Летние каникулы проводил в деревне. К этому времени коллективизация в Белоруссии заканчивалась, а дедушка Николай вступил в колхоз в числе первых.

Работая в колхозе, я зарабатывал за лето по девяносто трудодней, чем гордились и дедушка, и бабушка. Проявлял я и кой-какие организаторские способности – помню, гордился, что старшие со мной считаются, с уважением выслушивают, а порой и соглашаются с моими предложениями.

Особенно любил я возить сено в город – для сдачи государству. Обычно в субботу вечером мы уезжали колонной (8–10 вozов), к концу воскресного дня возвращались домой. Сдачу сена я проводил быстро, проявляя организаторские способности и заслужив уважение приемщиков, чем укреплял свой авторитет в глазах односельчан. Помню, что большое удовольствие доставляли мне совместные поездки на рынок на моей любимой лошади по кличке Вороной. За

несколько лет работы на ней я ни разу не ударил ее кнутом, да никогда и не было в том необходимости. Конь этот помнил меня, радостно ржал, когда я появлялся даже после многомесячного перерыва, слушался малейшего движения, слова и, как мне порой казалось, даже мысли.

В 1933 году мой отец с семьей переехал в деревню Беларучи Логойского района Минской области, в один из приграничных колхозов. Остались в Бобруйске мы вдвоем с сестрой Юлей, которая заканчивала ФЗО при фанерном комбинате им. С. М. Кирова.

В Логойске у меня появились еще сестра и брат Николай. Брат Иван к тому времени уже служил в армии на границе под Перемышлем в танковой части, Аркадий учительствовал в начальной школе в Минской области и тоже был призван в армию в начале войны.

В первый же день войны отец и мать с детьми на повозке выехали из Логойского района и, что удивительно, сумели вернуться в Поболово, где поселились в доме бабушки Натальи; дед к тому времени умер.

Пытаясь соблюсти хронологию событий и проследить судьбы немногих близких мне людей, позволю себе небольшое отступление.

Вспоминается случай, произошедший, когда мы, несколько мальчишек, купались в Березине, потом пробежали около километра по берегу и по течению поплыли до места, где оставили одежду. Вдруг судорогой у меня свело ноги и левую

руку, и я пошел ко дну. Изгибаясь всем телом, вынырнул, крикнул и опять ушел под воду, а когда выскочил второй раз, знакомый парень, Болес Соколовский, подхватил меня и вытащил на берег. После этого случая воды я боялся как огня и дальше 10 метров от берега никогда не заплывал. В 1953 году я встретил Болеса в Волковыске, где проходила моя военная служба и где он, как оказалось, работал в больнице хирургом. Встреча была радостной, особенно для меня, ведь он был моим спасителем.

В августе 1936 года дедушка Николай привез меня в Могилев к своему брату Евдокиму Ивановичу, бывшему там, как я уже писал, директором железнодорожной школы.

Учиться в 8-м классе было непросто, ведь моими сверстниками были в основном те, кто с детства учился в русской школе, я же 7 классов закончил в белорусской. Труднее всего давались мне русский и немецкий языки. Жизнь в чужой, хотя радушной и гостеприимной, семье, вдали от дома, угнетала меня, и поэтому в 9-й класс я перевелся в Бобруйск, в 1-ю Сталинскую школу, сняв угол (койко-место) неподалеку.

...В один из осенних дней 1937 года в нашу школу пришел представитель Бобруйского аэроклуба техник Василевский и провел беседу с учениками старших классов, рассказав о реальной возможности овладения сказочной летной профессией. Неудивительно, что все парни нашего 9-го класса записались у него. Отправились на медицинскую комиссию, которую прошли, однако, лишь несколько учеников, а остались

учиться в аэроклубе только двое – я в летной группе и Николай Пинчук в технической. Остальные не смогли преодолеть родительского вето – профессия эта в то время казалась крайне опасной, и мальчишек из благополучных, по тем временам зажиточных, семей в авиацию шло немного.

Лично я мечтал стать летчиком лет с шести, с тех пор, как увидел самолет, севший на вынужденную посадку в 5–6 км от нашего поселка. Дело было зимой, самолет приземлился на лыжах. А два летчика в меховых комбинезонах, унтах и летных шлемах с очками окончательно потрясли мое воображение. Живя в Бобруйске, где был военный аэродром, я нередко любовался взлетающими самолетами, во все глаза смотрел на встречавшихся на улицах летчиков, бывших в моем представлении полубогами.

Когда я уже начал заниматься в аэроклубе, начштаба сообщил мне, что не нашли моей справки о прохождении медкомиссии, и предложил пройти ее вторично. Вот тут и произошло недоразумение: терапевт не допускал меня «на летчика», только «на техника». Это был самый сильный удар судьбы, нанесенный мне в то время. Однако через два дня я снова пошел к этому врачу и убедил его, что первый раз прошел медицинскую комиссию «на летчика», здоров и страстно желаю им стать. Врач, по-видимому, сжалился надо мной и удовлетворил мою слезную просьбу, дав заключение «годен к летной службе». Вот это заключение и открыло мне дорогу в авиацию. Позднее выяснилось, что первая справка

О прохождении мною медкомиссии была украдена из аэроклуба родителями ребят, которым не разрешили там учиться из-за боязни, что они могут погибнуть, так как были случаи, когда самолеты в районе Бобруйска разбивались.



Самолет У-2

В то время, в 1936–1937 годах, был провозглашен призыв: дать стране 150 тысяч летчиков, и наш Ленинский комсомол взял шефство над авиацией.

В 1937 году днем я учился в 9-м классе, а вечером в аэроклубе. В школе особенно успевал по математике, а в аэро-

клубе занимался только на «отлично». Весной 1938-го мы окончили теоретическое обучение, и в мае, с аэродрома Еловики, началась летная практика на самолете У-2.

Той же весной меня и бабушку постигло большое горе – дедушку Николая, учителя Лавицкого, который обучал детей с 1-го по 4-й класс, и соседей Парахневичей – Михаила и Алексея – арестовали. Причина их ареста до сих пор не ясна. Через 5–7 месяцев выпустили Парахневичей. Дедушка же не выдержал лишения и вскоре умер в тюрьме.

Несмотря на горькую потерю, я продолжал летать в аэроклубе на У-2, а по воскресеньям уезжал к бабушке Наталье – помочь по хозяйству, да и самому запастись нехитрой снедью.

Осенью 1938 года я окончил аэроклуб, и председатель комиссии – командир авиаэскадрильи Одесского военного училища майор Сидоров, который проверил технику пилотирования в воздухе, – дал самую высокую оценку моим летным качествам.

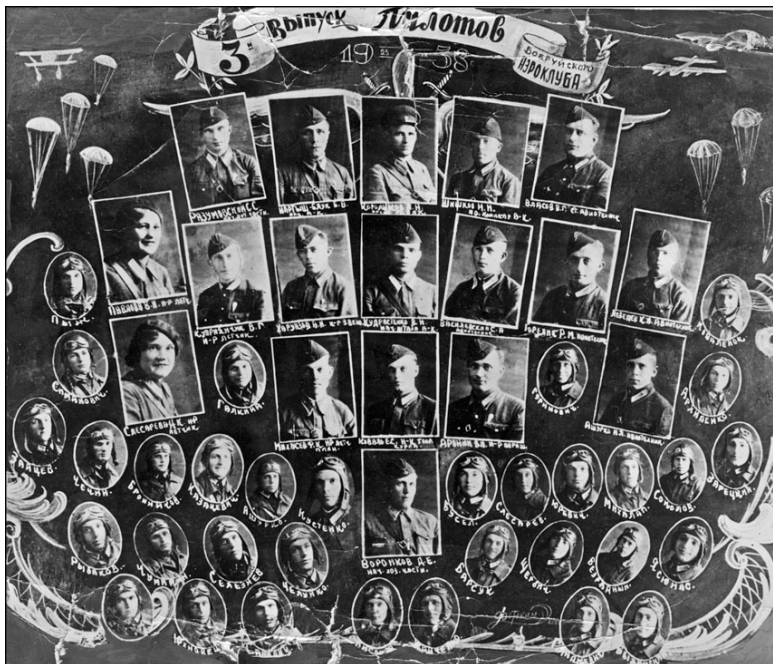
В октябре мне вручили комсомольскую путевку и предложили явиться на станцию Березина с вещами, предупредив – без родственников. Даже не сообщили, куда повезут. Все держалось в секрете.

Перед отъездом я заготовил бабушке торфа и дров года на два. Простившись с ней и сестрой Юлей, не окончив 10-й класс, я уехал в авиационное училище, тогда еще неизвестно в которое – это держалось в секрете. Начиналась новая

жизнь.

До сих пор я с благодарностью вспоминаю своих учителей, кто в то непростое время делился со мной знаниями, кто дал мне возможность овладеть современной в то время профессией летчика.

В начальной школе, в поселке Большевик, эрудированный и терпеливый учитель Лавицкий научил нас, деревенских ребятишек, читать, писать и считать, привил любознательность, дал первые систематизированные представления о человеческой культуре. Несмотря на врожденную тактичность, он был требователен и приучал нас к дисциплине.



3-й выпуск пилотов Бобруйского аэроклуба. Второй сверху в крайнем правом углу – курсант Федор Архипенко

В 6-й неполной средней школе Бобруйска запомнились директор Широкий Алексей Иванович – он вел белорусский язык – и Вера Ивановна, учившая математике. Относились учителя ко мне хорошо, особенно Вера Ивановна. Порой и она не могла решить задачу или пример по алгебре так, чтобы ответ был точен, а я ночь до утра просижу, но найду ре-

шение.

В 1-й Сталинской школе города Бобруйска все тоже складывалось хорошо, директор школы Николай Филиппович Заяц был очень расположен ко мне. Не последнюю роль здесь сыграло и то, что я был капитаном футбольной команды школы, а Николай Филиппович был равнодушен к футболу и даже нашел средства для приобретения формы и бутс. Наша команда была среди лучших школьных команд города.



У-2 в полете

Начальником аэроклуба был Картыш-Блук, красавец-мужчина, грамотный человек и хороший организатор. В аэроклубе техником самолета был Василевский С. А. Первый полет на самолете У-2 я совершил с инструктором Мотыкиным. Приходилось также летать с инструкторами-женщи-

нами: Павловой В. И. – милой и симпатичной девушкой, я был влюблен в нее и в ее полеты, и со Слесаревой А. К., она летала смело, но была грубовата и в воздухе, и на земле. Заместитель начальника аэроклуба по летной части Разумовский С. С. запомнился мне как человек большого ума, способный быстро и добротнo выполнять дело.

Из Бобруйска мы прибыли в Одессу, на вокзал, затем трамваем № 13 доехали до летного авиаучилища, где нас разместили в казарме и месяц держали на карантине. За это время рассмотрели и одобрили наши кандидатуры для подготовки во 2-й авиаэскадрилье на самом скоростном по тому времени отечественном истребителе И-16. Остальные авиаэскадрильи училища имели на вооружении самолеты И-15.

У всех нас проверили технику пилотирования на У-2 – летал со мной будущий инструктор лейтенант Федор Бодешко, моим полетом он остался доволен, а я впервые с воздуха увидел Черное море.

Спустя месяц начали нас вызывать на мандатную комиссию.

Вид у меня был невзрачный – мне только-только исполнилось 17 лет, был я худой, невысокого роста. Мне задали несколько элементарных вопросов, за границей родственников у меня не было, про дедушку Николая я рассказал, но у них, по-видимому, уже были эти данные, и особо меня не расспрашивали.

По социальным, моральным и летным качествам я подхо-

дил для обучения на моноплане И-16, но комиссия сомневалась в моем возрасте и здоровье – хватит ли мне сил управлять И-16 – и предложила обучаться на биплане И-15 в 3-й авиаэскадрилье Сидорова. Я решительно запротестовал, заявив, что обучаться на двукрылом истребителе не желаю, а только на одномкрылом.

Просмотрели члены комиссии еще раз мои теоретические оценки, летную характеристику и объявили, что зачисляют курсантом во 2-ю авиаэскадрилью, которая имела на вооружении И-16.



Истребитель И-16

Через день повезли нас в Одессу, в баню, где переодели в

курсантскую форму – роскошные темно-синюю гимнастерку и брюки, кожаные сапоги и буденовку.

Приказом по училищу я был зачислен в 4-е звено, 12-ю группу 1-го отряда, где инструктором был Федор Бодешко, командиром звена ст. лейтенант Николай Бессонов (чья жена была самой красивой во всем гарнизоне). Командиром авиаотряда был капитан Беляков, представительный мужчина с бакенбардами (мы звали его Пушкиным), а командиром авиаэскадрильи – майор Пушкарев, умный и волевой человек, грамотный летчик. Вскоре, однако, Пушкарева отозвали в Москву, и эскадрилью принял майор Зайцев – сильный летчик, имевший опыт пилотирования на самолетах И-16 во время парадов над Москвой. К сожалению, ему не повезло: вскоре во время послеремонтного облета истребителя И-16 он погиб.

В декабре 1938 года мы приступили к теоретическим занятиям. Учеба была очень и очень напряженной, но я был упорен, усидчив и занимался по всем предметам успешно, сдавая экзамены на «5» и «4».

В марте 1939 года по авиаучилищу разнесся слух: пришли контейнеры с какими-то новыми самолетами. Были разные толки, строились самые невероятные предположения, но до времени все держалось в секрете. Оказалось, что прибыли самолеты УТ-2. Это был учебно-тренировочный деревянный моноплан, близкий по пилотажным качествам к боевым машинам, для первоначального обучения курсантов.

В апреле, изучив материальную часть и сдав зачеты, мы начали летать на УТ-2. Самолет освоили быстро, пройдя вывозную программу с инструктором, а затем положили в кабину мешок с песком, и я вылетел самостоятельно. После УТ-2 надо было освоить полеты на УТИ-4, бывшем, как это следует из его названия, учебно-тренировочным истребителем. Прежде чем приступить к вывозной программе с курсантами, на УТИ-4 начали тренировку инструктора, и все мы стремились попасть в стартовый наряд, так как имелась возможность за пассажира слетать с инструктором на этой машине.

Довелось и мне попасть в стартовый наряд и совершить один полет с инструктором 10-й группы лейтенантом Чеботаревым. Впечатление осталось очень плохое, и пришла мысль, что этим самолетом мне не овладеть и летать на нем я не смогу. Во-первых, поступательная скорость при взлете показалась очень большой, горизонт из задней кабины был виден плохо, в воздухе стрелки приборов тряслись, заход до полосы приземления слишком длинный, а после посадки, из-за биения «костыля» о землю, казалось, что хвост самолета вот-вот отвалится.



МУЗЕЙ ВВС, МОСКВА

УТ-2

1935

УТ-2

1 поршневой дв.
1 М 11 piston 4
Мощность дв.
Engine power,

Экипаж, чел.
Взлетная ма.
Дальность л.
Крейсерская с

На протяжении 10 лет УТ-2

Ф.Ф. Архипенко с супругой возле учебно-тренировочного самолета УТ-2

Позднее, успокоившись и проанализировав тот свой полет, я пришел к выводу, что, по-видимому, инструктор после перерыва плохо владеет техникой пилотирования. Мое ощущение оказалось верным, и при полетах со своим инструктором Бодешко все стало на свои места. В первом вывозном полете на УТИ-4, когда вырулили на старт, инструктор по переговорному устройству дал команду: «Взлетай», а поскольку теоретически я был подготовлен, то сам выполнил почти весь полет. Правда, скорость и высоту я выдерживал плохо, и посадку, как самый сложный элемент техники пилотирования самолета, осуществил инструктор.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.