

Виктор Урвачев

**На защите московского
неба. Боевой путь
летчика-истребителя. 1941–...**



Виктор Георгиевич Урвачев
На защите московского
неба. Боевой путь летчика-
истребителя. 1941–1945
Серия «Военная авиация XX века»

Текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=19150464

На защите московского неба. Боевой путь летчика-истребителя.

1941–1945: Центрполиграф; Москва; 2016

ISBN 978-5-227-06817-0

Аннотация

Представленная на суд читателя книга написана сыном военного летчика Георгия Николаевича Урвачева (1920–1996) – участника войн с Германией и Японией в 1941–1945 гг., в Корею – в 1952–1953 гг. и летчика-испытателя ВВС в 1954–1964 гг. В основу книги легли записи летной книжки Г. Н. Урвачева, другие официальные документы, а также его личные воспоминания. Основная часть записок посвящена летной и боевой работе Георгия Урвачева и его друзей-летчиков из 34-го истребительного авиационного полка, который с 1938 г. входил в состав противовоздушной обороны (ПВО) Москвы, а в 1945 г. был передислоцирован на Дальний Восток, участвовал

в войне с милитаристской Японией. Главным испытанием для летчиков полка стала защита неба столицы, когда они вместе с другими истребительными авиационными полками ПВО Москвы в июле 1941 г. вступили в бой с превосходящим по силе, подготовке и оснащению противником. Тем не менее они выиграли воздушное сражение в небе Москвы. Официальный боевой счет героя этой книги – 4 лично сбитых самолета противника и 7 – в группе.

Содержание

Введение	6
Глава 1. Начало летной биографии, Люберцы	13
Пролетарский аэроклуб и Борисоглебская	13
военная школа летчиков	
57-я истребительная авиабригада, «парадные»	22
и «придворные» полки	
Истребитель И-16: летная и боевая	28
подготовка	
Глава 2. Зима – лето 1941 г. Накануне и начало	34
войны	
Проза службы и лыжные гонки	34
МиГ-3, воздушный парад над Красной	41
площадью и прием в Кремле	
Накануне, аэродром Липицы, война началась	48
Отражение первых воздушных налетов на	54
Москву	
Конец ознакомительного фрагмента.	56

Виктор Урвачев

**На защите московского
неба. Боевой путь летчика-
истребителя. 1941–1945**

© Урвачев В. Г., 2016

© «Центрполиграф», 2016

© Художественное оформление серии, «Центрполи-
граф», 2016

Введение

Начальник Генерального штаба сухопутных войск вермахта генерал-полковник Франц Гальдер 8 июля 1941 г. записал в «Военном дневнике»: *«Непоколебимо решение фюрера сровнять Москву с землей <...>. Задачу уничтожения должна выполнить авиация»*. Для этого на Московском направлении во 2-м воздушном флоте под командованием генерал-фельдмаршала Альберта Кессельринга было сосредоточено до 1700 «Юнкерсов», «Хейнкелей», «Дорнье», «Мессершмиттов» и самолетов других типов – почти половина состава люфтваффе на Восточном фронте.

Через десять дней в директиве от 19 июля Гитлер потребовал *«быстрее начать силами 2-го воздушного флота, усиленного бомбардировочной авиацией с запада, воздушные налеты на Москву»*.

На следующий день, накануне первого налета на Москву, Кессельринг обратился к экипажам бомбардировщиков: *«Мои авиаторы! Вам приходилось бомбить Англию <...>. И вы отлично справились с задачей. Теперь ваша цель – Москва. Будет намного легче.<...> Вы должны, как это делали над Англией, <...> подойти к Москве на небольшой высоте и точно положить бомбы. Надеюсь, что прогулка будет для вас приятной»*.

У генерал-фельдмаршала были веские основания для оп-

тимизма, поскольку немецкая авиация с начала войны захватила и прочно удерживала стратегическое господство в воздухе. Тем более что, как считал немецкий историк Франц Куровски, после поражений и потерь в приграничных и последующих боях *«красные ВВС встречали люфтваффе в воздушном пространстве Москвы ослабевшими и утратившими свой боевой дух»*.

Так это было или иначе, но, во всяком случае, советская авиация под Москвой уступала люфтваффе практически во всех боевых компонентах. На столицу, используя новейшие системы радионавигации и ночного наведения на цель, шли бомбардировочные эскадры люфтваффе, экипажи которых за два года военных кампаний в Западной Европе приобрели огромный боевой опыт бомбардировочных рейдов. Немецкие летчики-истребители имели на своем счету сотни боевых вылетов, десятки воздушных боев и побед.

Противостояли немецкой авиации под Москвой около 600 истребителей ПВО. Правда, с учетом фронтовой авиации на Московском направлении было примерно равное количество немецких и советских боевых самолетов. Однако на встречу противнику с подмосковных аэродромов взлетали летчики, для большинства из которых это были первые боевые вылеты. Они, как правило, не только не имели боевого опыта, но также значительно уступали немецким пилотам в летной подготовке и, в частности, не имели опыта ночных полетов, тем более что на их истребителях не было необхо-

димых для этого приборов.

При этом до 40 % самолетного парка ПВО Москвы составляли безнадежно устаревшие истребители И-16 и И-153. Более современные МиГи, Яки и ЛаГГи, близкие по своим тактико-техническим характеристикам к немецким самолетам, начали поступать в полки незадолго до войны или в ходе ее, и летный состав только приступал к их освоению.

Эффективность управления авиационными силами и средствами в люфтваффе значительно превосходила ее уровень в авиации московской ПВО. Достаточно сказать, что для этого на всех немецких самолетах стояли рации, а на советских самолетах – только на одном из десяти.

Устарела используемая ВВС Красной армии тактика, которая предписывала истребителям плотные боевые порядки и ограничения на создание тактических групп, например «ударных» и «прикрывающих». Основной тактической единицей было неповоротливое звено из трех самолетов, а в люфтваффе – маневренная пара истребителей.

Тем не менее воздушное сражение в небе Москвы советские летчики выиграли. За девять месяцев этого сражения из 8600 самолетов противника, участвовавших в налетах на Москву, было уничтожено 1392, а к столице прорвалось только 234 – менее 3 %. После первых же налетов немецкие пилоты убедились, что указание Кессельринга *«подойти к Москве на небольшой высоте и точно положить бомбы»* практически невыполнимо. Спасаясь от ПВО Москвы, они

старались забраться как можно выше и, как правило, сбрасывали бомбы беспорядочно, куда попало или на ложные цели.

Правда, в результате бомбардировок все-таки погибло 1356 москвичей, пострадало 19 небольших предприятий и получили попадания бомб 227 жилых домов и других строений. Но чтобы оценить масштаб этих потерь, следует вспомнить, что всего за одну ночь с 10 на 11 мая 1941 г. при бомбардировке Лондона значительно больше погибло жителей, было выведено из строя предприятий и разрушено домов, чем за девять месяцев бомбовых ударов немецкой авиации по Москве.

По словам немецкого историка Клауса Рейнгардта, *«противовоздушная оборона Москвы была такой сильной и хорошо организованной, что немецкие летчики считали налеты на русскую столицу более опасным и рискованным делом, нежели налеты на Лондон»*. Франц Куровски, используя характерную лексику, пишет, что ВВС Красной армии под Москвой *«продемонстрировали дикую, фанатичную решимость, которой от русских, после понесенных ими потерь, никто не ожидал. <...> Показали свою почти неисчерпаемую мощь и несгибаемую решимость любой ценой защитить Москву»*.

Учитывая огромные потери люфтваффе и незначительный результат его налетов, немецкое командование в апреле 1942 г. отказалось от бесплодных попыток бомбить Москву. Это была победа зенитчиков, прожектористов, бойцов из со-

става частей аэростатов заграждения, воздушного наблюдения, оповещения и связи, местной противовоздушной обороны. Но, безусловно, главными героями сражения в небе Москвы были летчики ПВО. Кто были эти люди, которые вступили в бой с противником, превосходящим их по силе, подготовке и оснащению, как они воевали и как победили, как сложилась их дальнейшая боевая и летная жизнь?

Предлагаемые записки – попытка ответа на эти вопросы на примере одного из таких людей – отца автора, Георгия Николаевича Урвачева (1920–1997), и его друзей, летчиков 34-го истребительного авиационного полка. Этот полк с 1938 г. входил в состав ПВО Москвы, а в апреле 1945 г. был передислоцирован на Дальний Восток и принял участие в войне с Японией.

Записки в основном посвящены предвоенной подготовке и боевой работе полка и его пилотов в 1941–1945 гг., когда они, как представляется, полностью исполнили свой воинский долг и главное предназначение их военной службы и жизни в войне с фашистской Германией и империалистической Японией. Последующие события боевой и летной жизни полка и его летчиков коротко изложены в заключительной части настоящих записок.

Предварительно кажется необходимым сделать одно замечание. В предлагаемых записках содержатся эпизоды, в которых поступки летчиков и других военнослужащих не всегда укладываются в рамки обывательской добропорядочно-

сти и законопослушания. По глубокому убеждению автора, это нисколько не умаляет их боевых заслуг и не затмевает морально-нравственный облик, но делает более объективным рассказ о них.

Каждый, кто возьмет на себя смелость судить их, должен помнить, что почти все они были молодыми людьми 20–25 лет, на плечи которых легла тяжелая, смертельно опасная работа и ответственность за судьбу столицы, что потребовало от них невероятного напряжения физических и нравственных сил. И не может быть никакого сомнения, что они справились с этой работой и были достойны выпавшей на них ответственности.

Записки подготовлены на основе летной книжки Г. Н. Урвачева, военного летчика, участника войн с Германией и Японией в 1941–1945 гг., в Корее – в 1952–1953 гг. и летчика-испытателя ВВС в 1954–1964 гг. Используются его устные рассказы, газетные заметки, короткие записки и тезисы к выступлениям, а также литература, архивные и другие материалы, список, которых приводится в конце записок¹. С целью лучше передать атмосферу и лексику того времени в записках приводятся многочисленные цитаты из служебных воинских документов.

Тем не менее следует иметь в виду, что летная книжка,

¹ Выписки из летной книжки, других документов, а также из опубликованных и рукописных материалов в настоящих записках выделяются курсивом.

как и другие официальные документы, не вполне адекватна реальной жизни. Трудно предположить, что в условиях напряженной, динамичной летной и боевой работы тщательно заполняются многочисленные разделы и графы летных книжек. Один летчик-истребитель вспоминал: *«Летные книжки мы не проверяли, <...> уже после войны я посмотрел документацию. Велась она безобразно, поскольку никто из летчиков ее не контролировал. Много не дописывали, много неточностей, что-то упущено».*

Урвачев был хорошим рассказчиком, но все, что использовано в настоящих записках, рассказано им от случая к случаю на протяжении десятилетий, и вот уже более пятнадцати лет его нет в живых.

Проработанная при подготовке записок литература зачастую отмечена недостатками, свойственными многим современным книгам на исторические темы, – неряшливостью, небрежностью и слабой проработкой материала при их подготовке, хотя и лишена главного из них – в ней реальная история не подменяется выдумками авторов.

Как следует из сказанного, записки могут содержать ошибки или неточности. Однако использованные при их подготовке материалы, особенно архивные, изложены максимально точно и добросовестно. В этих записках нет ни одной выдуманной строки. Высказываемые предположения сопровождаются соответствующими оговорками.

Глава 1. Начало летной биографии, Люберцы

Пролетарский аэроклуб и Борисоглебская военная школа летчиков

Георгий Урвачев родился в деревне Причалъ Веневского района Тульской области и был, как он писал в автобиографии, «из середняцкой семьи». Перебравшись до революции в Москву, его отец Николай Алексеевич работал токарем на заводе Михельсона, а мама Федосья Захаровна – прядильщицей на мануфактуре Алексеева. Затем они вернулись в деревню, где и родились их дети – сын и две дочери. Но Николай, получивший туберкулез в окопах Первой мировой войны, умер в 1926 г., и Федосья осталась с тремя детьми на руках, из которых шестилетний Егор, будущий отец автора, был старшим, и хозяйство пришло в упадок. Спасаясь от голодной смерти в 1929 г., она с детьми снова приехала в Москву на мануфактуру, ставшую прядильной фабрикой имени М. И. Калинина.

Поскольку в семье не был лишней копейки, чтобы продол-

жать учебу в школе, за что тогда начиная с восьмого класса надо было немного, но платить, Егор после семилетки пришел на завод Михельсона, который к тому времени назывался уже имени Владимира Ильича, раненного здесь в 1918 г. Окончив фабрично-заводское училище, он вскоре стал квалифицированным токарем и всегда гордился, что работал не на конвейере, а был токарем-универсалом в инструментальном цехе и выполнял «штучную» работу.

Путь Георгия в авиацию был типичным для того времени. Работая на заводе, он получил первоначальную летную подготовку в Пролетарском аэроклубе Москвы на планере и учебном самолете-биплане У-2. Одновременно с ним в этом аэроклубе учились летать будущие летчики Герои Советского Союза Евгений Балашов, Петр Вострухин, Константин Коршунов, Александр Куманичкин, Виталий Поляков, Борис Попков, Иван Сорокин, Виктор Талалихин. С ними училась, а затем работала инструктором аэроклуба Валентина Лисицына, которая во время войны стала заместителем командира 586-го женского истребительного авиационного полка, а после войны – Героем Социалистического Труда.

25 декабря 1938 г., окончив аэроклуб, Георгий Урвачев поступил во 2-ю военную Краснознаменную школу летчиков в г. Борисоглебске. Через три дня после его зачисления школе было присвоено имя погибшего за две недели до этого в испытательном полете одного из первых ее выпускников 1923 г. комбрига Валерия Чкалова. В том же декабре на-

чальником Борисоглебской школы стал еще один ее выпускник полковник Валентин Ухов, участник войны в Испании, награжденный орденами Ленина и Красного Знамени.

Впоследствии Урвачев неизменно подчеркивал, что вступил в Красную армию в восемнадцать лет добровольно, поскольку призывной возраст тогда был 21 год. 23 февраля 1939 г. курсанты приняли присягу, и через месяц у них начались полеты на учебно-тренировочном самолете-моноплане Ут-2, переходном от биплана У-2 к скоростным самолетам-истребителям. А еще через два месяца они вылетели на одном из таких скоростных самолетов – учебно-тренировочном истребителе УТИ-4.

Это двухместный вариант боевого истребителя И-16 и такой же сложный в пилотировании. Так, незадолго до первого полета курсанта Урвачева на УТИ-4 11 мая на самолете этого типа сорвались в штопор и погибли известные летчики Герои Советского Союза майор Полина Осипенко и комбриг Анатолий Серов, похороненные в Москве у Кремлевской стены.

Нарком обороны СССР в приказе об аварийности в частях ВВС отметил, что *«число летных происшествий в 1939 г. <...> достигло чрезвычайных размеров, <...> мы потеряли 5 выдающихся летчиков – Героев Советского Союза <...> – тт. Бряндицкого, Чкалова, Губенко, Серова и Полину Осипенко»*. Осваивая профессию военного летчика, курсанты познакомились и с этой ее трагической стороной. Тем летом на

аэродроме школы проходил практику слушатель-первокурсник Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского старший лейтенант Аркадий Чапаев – сын героя Гражданской войны В. И. Чапаева. При выполнении зачетного полета на истребителе И-16 Аркадий сорвался в штопор и погиб.

Самолет пришлось выкапывать из илистой отмели мелкого озера, в которую он зарылся на несколько метров, а тело пилота из сплюсненной кабины вырезать с помощью автогена. Георгий Урвачев вместе с другими курсантами участвовал в этих работах, тягостные впечатления от которых остались у него на всю жизнь, хотя впоследствии ему много раз приходилось наблюдать картины авиационных катастроф.

Тем не менее летчик-инструктор младший лейтенант Лисовский в аттестации на курсанта Урвачева отметил: *«Инициативен, решителен и энергичен в повседневной работе. Отлично летает и любит летную работу. <...> Имеет <...> командирские навыки»*.

Всего за время обучения в школе летчиков он совершил на самолетах УТ-2 и УТИ-4 203 вывозных, контрольных и самостоятельных полета. Его общий налет составил 28 часов, из которых только 19 часов самостоятельных и контрольных полетов. Известно, что при вывозных полетах самолет пилотирует инструктор, постепенно передавая управление курсанту, а при контрольных – инструктор контролирует действия курсанта, который управляет самолетом.

В настоящее время даже для получения свидетельства

летчика-любителя надо налетать 35 часов, выпускник летного училища ВВС России должен иметь налет 200 часов, а у курсантов немецких летных училищ до войны он достигал 250 часов. Сравнение этих показателей с налетом выпускников летных школ ВВС Красной армии давало основание для рассуждений в средствах массовой информации нашего времени на тему о готовности немецких летчиков и неготовности советских пилотов к боевой летной работе.

В связи с этим следует иметь в виду, что советская система подготовки военных летчиков перед войной строилась в условиях острого недостатка ресурсов и огромной потребности в летном составе для формирования новых авиачастей. С учетом этого в советские военные школы летчиков принимали ребят, уже получивших первоначальную летную подготовку в аэроклубах, а основное обучение полетам на боевых самолетах и боевому применению они проходили в строевых авиационных полках.

При этом можно поспорить, кто лучше подготовит молодого летчика к боевой летной работе: инструктор в училище, зачастую сам его недавний выпускник и не служивший в строевой части, или опытный летчик-командир. Во всяком случае, Урвачев считал, что прошел войну и остался в живых благодаря вводу его в строй после школы летчиков командиром полка, командирами эскадрилий и звеньев, имевшими боевой опыт, который они получили на войне в Китае, Монголии, Испании и с Финляндией.

Все сказанное не ставит под сомнение очевидное и признанное всем авиационным миром правило: налет пилота – основной показатель уровня его летной подготовки. Но не единственный и не универсальный.

Была еще одна причина малого налета курсантов. Угроза войны и формирование значительного количества новых авиационных частей потребовали ускоренной подготовки пилотов. В связи с этим Борисоглебская, как и другие военные школы летчиков, получила приказ в два раза сократить программу и время обучения курсантов набора 1938 года². Поэтому менее чем через год после поступления в школу летчиков, уже 5 ноября 1939 г. ее выпускнику Георгию Урвачеву приказом наркома обороны СССР было присвоено звание младшего лейтенанта и он стал летчиком-истребителем ВВС Красной армии.

Борисоглебская школа впоследствии была преобразована в высшее военное авиационное училище летчиков. На его сайте в Интернете есть фамилии 174 выпускников 1939 г. и краткие сведения о дальнейшей судьбе ста семи из них. Все они воевали, и 38 летчиков погибли, тридцать два – стали Героями Советского Союза, а два Алексея – Алелюхин и Рязанов – были удостоены этого звания дважды. Из числа Героев 15 летчиков погибли в воздушных боях, а один, будучи сбит, сдался в плен, служил врагам, был осужден и рас-

² В 1940 г. Борисоглебскую школу летчиков вновь перевели на двухгодичный срок обучения.

стрелян. После войны еще один летчик посмертно был удостоен звания Героя России, трое стали заслуженными летчиками-испытателями СССР, а двое из них – Героями Советского Союза. Сведения не полные, но говорят о судьбе этого поколения летчиков в нашем Отечестве.

Сохранился фотомонтаж, посвященный выпускникам 1939 г. одной из учебных групп Борисоглебской школы летчиков: «*В память совместной учебы*». На нем портреты инструкторов группы капитана Подмогильного, старших лейтенантов Маркова, Маторина, Ремезкова, лейтенантов Астафьева и Мышенкова, младшего лейтенанта Лисовского и 29 выпускников, младших лейтенантов в летных шлемах и очках, среди которых Урвачев. На упомянутом сайте имеются сведения менее чем о трети из них.

Так, Семен Гуцкин был летчиком ПВО Ленинграда и в сентябре 1941 г. погиб в воздушном бою в районе Мги. Николай Крохин погиб 31 декабря 1941 г. при штурмовке войск противника под Ростовом. В феврале 1942 г. зенитным огнем был сбит Сергей Корнилов, а в марте – Василий Ростунов, в сентябре не вернулся с боевого задания Константин Соковин. В мае 1944 г. пропал без вести под Гомелем Сергей Любаев.

Петр Батырев участвовал в войне с Финляндией, потом с Германией и был, наверное, хорошим разведчиком, которых очень ценят в авиации. Из 330 его боевых вылетов 212 – на разведку, кроме того, в воздушных боях он сбил шесть са-

молетов противника. В сентябре 1944 г. в бою с восьмеркой мессеров у польского города Августов Петр был тяжело ранен, перетянул через линию фронта, но его подбитый самолет рухнул на землю. Посмертно Батыреву было присвоено звание Героя Советского Союза.

На фотомонтаже есть также портрет начальника Борисоглебской школы летчиков в 1938–1940 гг. полковника В. П. Ухова. С августа 1941 г. он командовал истребительной авиадивизией, сам много летал на боевые задания, был неоднократно награжден, в том числе вторым орденом Ленина, стал генерал-майором авиации и в 1945 г. участвовал в Параде Победы на Красной площади.

В 1950 г. Ухова арестовали и в 1952 г. по вздорному обвинению приговорили к 10 годам лишения свободы. Он обратился к генеральному прокурору СССР с жалобой на сфальсифицированное в отношении его дело, указав причастным к этому своего бывшего подчиненного Василия Сталина, поскольку, будучи его командиром, неоднократно пытался препятствовать «художествам» сына вождя вплоть до требования отстранить Василия от должности командира полка. В 1953 г. В. П. Ухов был освобожден, в 1954 г. – реабилитирован и в 1957 г. скончался.

Но все это произошло значительно позднее, а в ноябре 1939 г. младшему лейтенанту Урвачеву, направившемуся к месту службы, представился случай повидаться с матерью. Его мама, одна вырастив трех детей, познав тяжелый кре-

стьянский и фабричный труд, обладала твердым характером, не была сентиментальной, но встреча с ней тем не менее приняла драматический оборот.

После годичной разлуки с сыном она, услышав звонок и его голос с лестничной площадки: «Это я, мама», открыла дверь, ожидая увидеть своего невысокого, щуплого, неприятно одетого Егорку, каким он уезжал из дома в школу летчиков. Но перед ней стоял рослый, крепкий парень в ослепительно-белой рубашке с галстуком, в синей форменной тужурке с красными командирскими «кубарями» на голубых петлицах, с золотыми крыльями военного летчика на рукаве, и она... упала в обморок. Придя в себя, она узнала радостную весть – младший лейтенант Урвачев был направлен служить не на Дальний Восток, как предполагалось ранее, а в подмосковные Люберцы.

57-я истребительная авиабригада, «парадные» и «придворные» полки

В Люберцах дислоцировалась сформированная осенью 1932 г. для противовоздушной обороны Москвы 57-я истребительная авиационная бригада, вооруженная бипланами И-15 и монопланами И-16. Поначалу личный состав бригаады размещался в землянках. Но вскоре были построены жилые дома, на аэродроме – самолетные ангары, домики для штабов эскадрилий, ремонтных мастерских и классов для занятий.

В 1934–1936 гг. бригадой командовал полковник П. И. Пумпур, который затем участвовал в войне в Испании, получил звание Героя Советского Союза и был назначен командующим ВВС Московского военного округа. После него командиром бригаады стал полковник П. М. Монархо. Однако в 1937 г. его и группу офицеров бригаады арестовали по делу о «заговоре» в системе противовоздушной обороны Москвы. Командира бригаады, а также командиров двух эскадрилий и метеоролога осудили и расстреляли, реабилитировали в 1956 г.

Вместе с тем Люберецкая авиабригада была своеобразной кузницей истребительных авиачастей и летных кадров для ВВС. Отсюда они направлялись в районы с напряженной военно-политической обстановкой и туда, где велись боевые

действия. Так, в 1933 г. две эскадрильи бригады убыли на Дальний Восток. В связи с агрессией Японии против Китая в 1937 г. еще две эскадрильи были переданы для укрепления ВВС Особой Краснознаменной Дальневосточной армии, а на следующий год большая группа летчиков и авиационных специалистов бригады направилась для оказания помощи Китаю.

В 1938 г. ВВС Красной армии перешли на полковую систему. Эскадрильи авиабригад, имевшие 32–43 самолета, разукрупнялись до 12–15 самолетов, и из 4–5 таких эскадрилий создавались полки. В соответствии с этим в составе 57-й авиабригады были сформированы 34-й и 16-й истребительные авиационные полки (иап), командирами которых стали соответственно майоры Л. Г. Рыбкин и Ф. М. Пруцков, участники войны в Испании.

В 1939 г. на базе этих полков был сформирован еще один истребительный авиаполк, направленный в район боевых действий на реке Халхин-Гол в Монголии. Поэтому в бригаде образовался большой некомплект летного состава, и командование решило пополнить его за счет выпускников школ летчиков. Именно это круто изменило судьбу младшего лейтенанта Урвачева, и вместо Дальнего Востока он был неожиданно направлен в Люберцы, в 57-ю бригаду.

Полки бригады летчики называли «придворными» или «парадными» за близкое к Москве расположение, постоянное участие в парадах над Красной площадью и в Тушино,

а также за особенности комплектования их летным составом. Сюда для прохождения службы направляли летчиков – участников боевых действий или имевших другие отличия в летной работе и отмеченных государственными наградами. Так, например, в 34-м полку командиры эскадрилий Андрей Шокун и Михаил Найденко были награждены орденами Красного Знамени за воздушные бои с японцами в районе реки Халхин-Гол и в Китае. Там же воевали летчики Виктор Гридин и Николай Александров, который участвовал также в войне с Финляндией. А заместителем командира эскадрильи в полку была капитан Вера Ломако, участница рекордного перелета вместе с Мариной Расковой и Полиной Осипенко на гидросамолете из Севастополя в Архангельск, награжденная за это орденом Ленина.

Бригада отличалась еще одной особенностью комплектования. В ее состав после летных школ направлялись родственники высокопоставленных государственных деятелей и других известных людей страны. Это упоминавшийся Аркадий Чапаев – до поступления в академию, а также сын кандидата в члены политбюро ЦК ВКП(б) П. П. Постышева Леонид, окончивший Борисоглебскую военную школу летчиков. Правда, прослужил он недолго, после того как его отец был репрессирован, Леонида в 1938 г. демобилизовали и осудили, в 1955 г. реабилитировали.

Из Борисоглебской школы летчиков прибыл в 16-й полк Михаил Бабушкин, сын знаменитого полярного летчика Ге-

роя Советского Союза тоже Михаила Бабушкина, который участвовал в арктическом рейсе «Челюскина», спасении экспедиции Нобиле, поисках летчика Леваневского и высадке полярной станции «Северный полюс – 1». Его именем в Москве были названы район, улица и станция метро.

А у Ивана Кравченко и Александра Супруна, тоже направленных в 16-й полк из Борисоглебской школы летчиков, были знаменитые старшие братья. У Ивана – Григорий, один из первых дважды Героев Советского Союза, летчик-испытатель, участник войн в Китае и на реке Халхин-Гол. У Александра – Степан, Герой Советского Союза, который тоже дрался с японцами в Китае, стал летчиком-испытателем и депутатом Верховного Совета СССР. В полк прибывали и выпускники Качинской школы летчиков – в 1940 г. Василий Сталин, а на следующий год – Степан Микоян, Тимур Фрунзе и сын члена ЦКК и ЦК ВКП(б) Е. М. Ярославского Владимир. Кстати, в полку служил и сын начальника Качинской школы комбрига В. А. Иванова Игорь.

Вместе с тем Люберцы не были местом, где заслуженные пилоты почивали на лаврах, а служба летчиков со знаменитыми фамилиями была необременительной. До войны 16-й и 34-й полки несли боевое дежурство, а на аэродроме от рассвета до заката шли напряженные учебно-тренировочные полеты, на которых опытные боевые летчики повышали свой уровень летной и боевой подготовки, обучали и тренировали молодых пилотов. Так что эти полки были не только «па-

радными» и «придворными», но и боевыми.

Командование ВВС Московского военного округа (МВО) уделяло особое внимание люберецким полкам, правда, иной раз весьма своеобразно. Об этом свидетельствует упоминавшийся приказ наркома обороны об аварийности в 1939 г., который отмечал: *«Два Героя Советского Союза – командующий ВВС МВО комбриг Еременко и его заместитель полковник Осипенко в неурочное время вздумали произвести «показательный» воздушный бой над люберецким аэродромом и произвели его на такой недопустимо низкой высоте, позволили себе такое нарушение всех установленных правил и приказов, что только благодаря счастливой случайности этот, с позволения сказать, «показательный» бой закончился благополучно».*

Прибывших в 57-ю бригаду выпускников Борисоглебской школы летчиков Сергея Байкова, Константина Букварева, Семена Гуцкина³, Ивана Дыкина, Сергея Пантелеева, Николая Тараканчикова и Георгия Урвачева зачислили в 34-й иап, а Михаила Воронина, Ивана Голубина и Антипа Пономарева – в 16-й. Антон Абакумов сразу оказался в составе нового, формирувавшегoся в бригаде полка, который был направлен на войну с Финляндией.

Девятнадцатилетний младший лейтенант Урвачев в 34-м полку был назначен на должность младшего летчика, а ко-

³ С. М. Гуцкин в августе 1941 г. был переведен в 35-й иап, включенный в состав ПВО Ленинграда.

мандовал полком, как было сказано, двадцативосьмилетний майор Леонид Григорьевич Рыбкин. В одной из книг о войне в Испании есть фотография молодого курносого блондина с орденами Ленина и Красного Знамени на груди. Под ней надпись: *«Леонид Рыбкин, командир звена (псевдоним «Бланко»).* Совершая 9-й боевой вылет за день, в воздушном бою от огромных перегрузок получил кровоизлияние в мозг, почти ослеп и был отправлен в СССР».

Молодые летчики, прибывшие для пополнения 57-й бригады, как и другие холостые летчики люберецкого гарнизона, поселились в общежитии – доме № 8, который сохранился до сих пор как жилой многоквартирный дом № 17. Там же поселился прибывший почти одновременно с ними лейтенант Василий Сталин.

Урвачев вспоминал, что сын вождя тогда ничем не выделялся среди других молодых пилотов, *«был прост, еще не избалован, квартировал на общих условиях, ходил в столовку и на танцы, был хлебосолен, делился, чем бог послал, хотя сам одалживал от полочки до полочки. Выпивал от случая к случаю».* Правда, поначалу он не соблюдал порядок, по которому летчики по очереди убирали свою комнату. Тогда его соседи по комнате очертили кровать Василия мелом по полу и не подметали в этом месте при уборке. Он все понял и больше не пренебрегал этими обязанностями. Впрочем, уже в сентябре 1940 г. лейтенант Сталин отправился на учебу в Военно-воздушную академию имени Н. Е. Жуковского.

Истребитель И-16: летная и боевая подготовка

В полку, как положено, на младшего лейтенанта Урвачева была заведена «Личная летная книжка», в разделе которой «Поденная запись летной работы» отмечены его первые вылеты в качестве строевого летчика:

«29.01.1940, самолет УТИ-4. Упр. 2 КЛП (курс летной подготовки. – В. У.), количество полетов – 3, время полетов – 12 минут».

Упражнение 2 – это взлет, полет по кругу с четырьмя разворотами над аэродромом, посадка – четыре минуты в воздухе. В школе летчиков Георгий Урвачев не имел ни одного вылета на боевом истребителе, поэтому через месяц, после множества полетов в полку на учебно-тренировочном истребителе по кругу в разделе летной книжки «Результаты проверки техники пилотирования» появилась запись:

«25.02.40, УТИ-4, задняя кабина, на лыжах, облачность 500 м».

Далее выставлены оценки за взлет, выдерживание, набор высоты и другие элементы полета, общая оценка – 4, записано указание инструктора в срок до 10 апреля при подготовке к полетам в классе на макетах отработать соблюдение скоростного режима и заключение: *«Разрешаю самостоятельный вылет на самолете И-16. Инструктор по технике пи-*

лотирования капитан (подпись)».

И в тот же день у младшего летчика Урвачева первые самостоятельные вылеты на знаменитом боевом истребителе И-16, который пилоты называли «ишаком»:

«25.02.40, И-16. Упр. 4 КЛП-40, 3 полета, 12 минут».

Поскольку дело происходило зимой, а кабины УТИ-4 и И-16 были открытыми, в полетах на них летчики использовали кожаные маски с подкладкой из шелка или кротового меха, закрывавшие лицо и имевшие отверстия для глаз, носа и рта. Можно представить фантастический вид летчика в такой маске с надвинутыми на глаза летными очками.

И-16 – поначалу один из наиболее скоростных истребителей и первый в мире серийный свободнонесущий самолет-моноплан с убирающимся шасси, который положил начало распространению этой схемы. Правда, шасси убиралось и выпускалось вручную. По словам Георгия Урвачева, он на всю жизнь запомнил, что для уборки шасси на И-16 надо было 43 раза повернуть рукоятку лебедки. Но в 1940 г. «ишак» уже значительно уступал новым немецким истребителям в скорости, хотя по-прежнему отличался исключительной маневренностью. Как говорили летчики, на нем *«можно было замкнуть вираж вокруг телеграфного столба»*.

Однако И-16 не прощал летчику ошибок в пилотировании, о чем впечатляюще написал Степан Микоян, ставший после войны генерал-лейтенантом авиации, заслужен-

ным летчиком-испытателем СССР и Героем Советского Союза: «И-16 очень строг был в пилотировании, <...> легко сваливался в штопор <...>, в строевых частях многие разбивались именно из-за сваливания в штопор на малой высоте. Машина требовала тонкого, точного пилотирования. И на посадке очень сложный был самолет. Если ты на посадке выровнял (самолет. – В. У.) <...> на высоте больше, чем сантиметров 15–20, он падал на крыло. Мало того, на нем очень трудно было выдержать направление, когда он уже бежал после приземления при посадке <...>, если чуть упустил, он развернется волчком, а когда на большой скорости, то и перевернется».

Кстати, Степан Микоян вскоре из 16-го был переведен в 11-й полк, базировавшийся в Москве на Центральном аэродроме. Здесь в январе 1942 г. при вылете в паре с командиром звена он был сбит и тяжело ранен в воздушном бою без участия противника. Как показало расследование, Микоян ошибочно атаковал пролетавший мимо Як-1, а затем, якобы разобравшись, атаку прекратил, но Як, в свою очередь, зашел в хвост самолета Микояна и поджег его. Однако, как вспоминал Урвачев, летчики ПВО поговаривали, что Микояна сбил командир звена, когда убедился, что тот не реагирует на его сигналы об ошибочности атаки.

7 мая младший лейтенант Урвачев прошел проверку техники пилотирования на УТИ-4 с элементами сложного пи-

лотажа: виражи 45° и 60°, штопор, боевой разворот, спираль, скольжение. *«Общая оценка – 4. Разрешаю отрабатывать пилотаж на самолете И-16. Командир эскадрильи капитан (подпись)».*

Через месяц начались полеты по курсу воздушного боя и воздушной стрельбы (КВБ и ВС) и в разделе летной книжки «Листок огневой подготовки. Воздушная стрельба и бомбометание» появились первые записи:

«9.06.40, КВБ и ВС упр. № 1, стрельба по воздушным целям. Количество выпущенных пуль – 34, количество попаданий – 0, оценка – 2».

Через два дня – соответственно 60 и 0, оценка – 2. И наконец:

«14.06.40, КВБ и ВС упр. № 1, стрельба по воздушным целям. Количество выпущенных пуль – 60, количество попаданий – 15, оценка – 5».

В следующем вылете закрепление достигнутого результата: выпущено 80 пуль, 7 попаданий, оценка – 4, и в третьем за день вылете переход к следующему упражнению – стрельбе по наземным целям, требовавшей большей точности. Но первый блин комом: *«Количество выпущенных пуль – 80, попаданий – 7, оценка – 2».* После этого 22–29 июня еще четыре вылета для стрельбы по наземным целям, в ходе которых выпущено 170 пуль, попаданий – 1 и четыре оценки – *«не выполнено».* И все-таки через неделю:

«6.07.40, КВБ и ВС упр. № 7, стрельба по наземным целям.

Количество выпущенных пуль – 40, количество попаданий – 10, оценка – отлично».

До конца года летчик Урвачев сделал еще пятнадцать вылетов на стрельбы по воздушным и наземным целям, получил пять отличных оценок, и количество выпущенных в одном заходе пуль доходило уже до 100–200.

В связи с этим вспоминаются рассуждения современных «умников» о том, что советские летчики воздушно-стрелковой подготовкой перед войной не занимались и поэтому к ней были не готовы. Между тем директивой Наркомата обороны СССР «О задачах боевой подготовки ВВС Красной армии на летний период 1941 года» было приказано: *«Быстрейшее овладение боевым применением – <...> воздушным боем, <...> воздушной стрельбой <...> – считать основной задачей».*

Тем временем, как следует из летной книжки, Урвачев после нескольких тренировок в начале августа, в последний перед войной День авиации пролетел в составе полка над аэродромом Тушино:

«18.08.40, И-16. Воздушный парад, 1 полет, 40 минут».

На параде впервые был продемонстрирован опытный самолет – будущий истребитель МиГ-3, который через полгода предстояло освоить летчикам 34-го иап и одержать на нем большинство побед в предстоящей войне. В Тушино самолет пилотировал известный летчик, участник войн в Испании, Китае и с Финляндией майор Михаил Якушин. В нача-

ле войны он стал заместителем командира 6-го истребительного авиационного корпуса ПВО Москвы, в состав которого входил и 34-й авиаполк. Через несколько десятилетий судьба свела генерал-лейтенанта авиации Якушина и полковника Урвачева в совете ветеранов этого корпуса.

А в 1940 г. младший лейтенант Урвачев, как свидетельствует его летная книжка, выполнил 247 полетов на УТИ-4, И-16 и У-2 с общим налетом около 75 часов, что почти в три раза больше, чем в предыдущем году за время обучения в школе летчиков.

Глава 2. Зима – лето 1941 г. Накануне и начало войны

Проза службы и лыжные гонки

Однако жизнь шла не только на аэродроме, о чем свидетельствуют приказы командира полка в январе наступившего 1941 г. Так, в соответствии с требованиями Наркомата обороны он назначил комиссию и уполномоченных от подразделений по рационализации и изобретательству, а также объявил состав спортивного комитета полка. И как вершина этой культуртрегерской деятельности – принял на работу в качестве вольнонаемной преподавательницу английского языка для изучения его начсоставом.

Но и проза служебной жизни давала о себе знать. Одним из первых приказов командир объявил приговор суда чести младших командиров срочной и сверхсрочной службы по делу младшего комвзвода Татарникова. Он обвинялся в самовольном уходе с работы, оскорблении товарищей по службе, нарушении дисциплины в строю, нетактичном поведении в быту, на работе и в учебе с указанием конкретных дат и фактов этих злодеяний. В соответствии с приговором суда Татарников был снят с должности оружейного мастера и лишен

звания младшего комвзвода, что ныне, возможно, кое-кто из поборников прав человека расценит как свидетельство репрессивности «тоталитарного» режима в те времена.

Однако «режим» был, несомненно, суров. Новый нарком обороны С. М. Тимошенко посчитал неправильным, что пилоты и авиатехники после окончания военных школ сразу приобретают *«право жить вне казармы, на отдельной квартире и иметь при себе семью»*. Это, по его мнению, *«наносит величайший вред боевой подготовке летно-технического состава и боеспособности всей нашей авиации»*. А посему в соответствии с приказом наркома в январе 96 младших лейтенантов и младших воентехников из летно-технического состава полка, находящихся в рядах Красной армии менее четырех лет, были объявлены срочнотрудовыми и переведены на казарменное положение.

Не сулил летно-техническому составу легкой жизни и приказ командира полка о принятии в феврале зачетов по «Наставлению военно-химического дела 1939 года», поскольку он предусматривал: *«Продолжительность пребывания в противогазах с летным составом довести к 1.06.41 до 3 часов, а с техническим составом до 5 часов»*. Но личный состав полка, наверное, легкомысленно отнесся к требованиям по укреплению химзащиты и тут же почувствовал железную руку командира, который через две недели провел проверку.

Ничто не укрылось от командирского глаза: *«Личный со-*

став ходит без противогазов, оставляя их в шкафах, ангарх и оружейных каптерках. У одних противогазов не было, у других было два, а некоторые пользовались чужими противогазами. Противогазы содержатся в неудовлетворительном состоянии, маски грязные, коробки в пыли, в сумках посторонние предметы: книги, тряпки, провода, сахара». Было приказано потерявшим противогазы купить их за свой счет, излишние и чужие сдать начальнику химзащиты, а за повторение выявленных недостатков строго взыскивать.

Но на аэродроме командирский глаз был еще более зорек, а требования строги. Так, из-за «неправильной эксплуатации материальной части самолета в полете» лейтенант Борисов на исправном самолете произвел вынужденную посадку, а старший политрук Подопригора посадил самолет с наполовину выпущенными шасси. Старший лейтенант Шокун нарушил летную дисциплину и выполнил бреющий полет, не предусмотренный заданием. В результате Шокуна и Подопригору «арестовать домашним арестом с исполнением служебных обязанностей» на восемь, а Борисова на пять суток «с удержанием 50 % содержания за каждый день ареста».

На фоне этих событий в январе – марте 1941 г. поденная запись вылетов в летной книжке младшего лейтенанта Урвачева велась с пометкой: «Полеты по программе курсов командиров звеньев». А Василий Сталин тогда же, минуя эту должностную ступень и уйдя из академии, где проучился

всего три месяца, направился сразу на курсы командиров эскадрилий в Липецке. Через два месяца он вновь появился в Люберцах уже в звании старшего лейтенанта как летчик-инспектор Инспекции ВВС Красной армии, самолеты которой находилась в одном из ангаров люберецкого аэродрома.

Тем временем летчик Урвачев совершенствовал свою технику пилотирования и проверяющий заносил в его летную книжку замечания о малейших ошибках: обращал его внимание на «*позднюю дачу газа после вывода из переворота*» и «*резкий ввод в переворот*», на «*резкие движения рулями в воздухе*».

В один из январских дней после четырех полетов на УТИ-4 в пятом, поверочном он выполнил фигуры сложного пилотажа: виражи, штопор, боевой разворот, переворот, иммельман, бочку, спираль: «*Общая оценка – 4. Разрешаю инструкторские полеты с летным составом. Командир 2 авиаэскадрильи Курсов командиров звеньев при 24 АД капитан (подпись)*».

24-я ад – это сформированная в сентябре 1940 г. на базе 57-й авиабригады истребительная авиационная дивизия (иад), в состав которой помимо 16-го и 34-го иап вошли еще три истребительных авиационных полка. Командир дивизии – полковник И. Д. Климов.

Таким образом, за год после летной школы Георгий Урвачев был подготовлен в полку как полноценный строевой военный летчик на уровне командира звена, имеющий право

обучать и тренировать других летчиков. В тот же день его первые инструкторские полеты:

«17.01.41, УТИ-4. За инструктора, 6 полетов, 1 час 39 минут».

То есть 17 января всего он выполнил одиннадцать полетов. В последующие полтора месяца ему иной раз приходилось ежедневно совершать значительно большее их количество:

«20.03.41, УТИ-4. Инструкторские, 22 полета, 1 час 44 минуты».

Дело в том, что в 1940 г. за счет летчиков люберецких полков были сформированы еще два истребительных авиаполка, один из которых направился в «освободительный поход в Бессарабию», другой – на войну с Финляндией. Образувавшийся в 34-м полку некомплект летчиков восполнили 33 выпускника летных школ – это половина его штатной численности, и их надо было вводить в строй, выполнять с ними инструкторские полеты.

Однако и сам инструктор, вчерашний новичок младший лейтенант Георгий Урвачев находился под приглядом командира эскадрильи, который после проверочных полетов с ним отмечал в его летной книжке допущенные ошибки в технике пилотирования: *«резкие вводы в разворот»* и *«большие крены, крен не более 40° допускать в полетах по кругу»*. Видимо, младший лейтенант Урвачев пилотировал слишком лихо, особенно на разворотах, которые выполнял с глубоки-

ми кренами.

Судя по дневнику полка, наряду с полетами, основными занятиями личного состава являлись расчистка аэродрома от снега и... лыжные гонки. Так, 5 января были проведены лыжные соревнования на дистанции 5 км между эскадрильями, которые выставили команды по 5–8 человек. Отличились 3-я и 4-я эскадрильи, потому что их команды в полном составе добрались до финиша, а в 1-й и 2-й эскадрильях половина лыжников сошла с дистанции.

Это было недостойно «сталинских соколов», и через день по решению спортивного комитета состоялся, как сказано в приказе командира полка, *«тренировочный забег на разные дистанции»*. Участвовало 145 человек – по 35 лыжников от каждой эскадрильи и одиннадцать – от управления полка. Объявив благодарность призовой тройке победителей, командир приказал в целях подготовки к предстоящему массовому кроссу провести лыжные соревнования между звеньями и эскадрильями. При подведении их итогов использовался олимпийский принцип: «Главное не победа, а участие» – и тщательно подсчитывался в процентах уровень участия личного состава подразделений в соревнованиях.

И наконец, 9 февраля гвоздь сезона, грандиозное мероприятие: *«Массовый лыжный кросс им. Героя и Маршала Советского Союза С. К. Тимошенко»*. На старт вышли 209 человек. Только в зависимости от лыжной подготовки участ-

ники стартовали на дистанциях 10 или 20 км. На дистанции 20 км победил товарищ Урвачева по эскадрилье и член спортивного комитета полка младший лейтенант Бардин. Семь месяцев спустя они вместе вылетели на боевое задание, и Владимир Бардин погиб в воздушном бою.

Но пока продолжалась мирная жизнь, и через неделю был проведен кросс для не участвовавших в соревнованиях ранее, а также для желавших попробовать себя на дистанции 20 км.

Одновременно с расчисткой аэродрома, лыжными занятиями, полетами на И-16 и УТИ-4 полк начал осваивать новые истребители МиГ-3.

МиГ-3, воздушный парад над Красной площадью и прием в Кремле

Предшественник МиГ-3 – опытный самолет И-200 совершил первый вылет в апреле 1940 г., достиг рекордной для того времени скорости 651 км/ч, и в условиях приближающейся войны было решено ускорить принятие его на вооружение. Через семь месяцев, до завершения испытаний МиГа началось его серийное производство. Такие темпы стоили дорого: в ходе испытаний и организации серийного производства самолета в январе – марте 1941 г. погибли летчики-испытатели А. Н. Екатов, В. Ф. Кулешов и С. Н. Афанасьев.

МиГ-3 показал отличные летно-технические данные на больших высотах, однако на малых и средних уступал другим истребителям в скорости и маневренности. Серьезным недостатком было слабое вооружение, отсутствие пушек, всего один крупнокалиберный пулемет – 12,7 мм и два – 7,62 мм. Кроме того: *«На многих режимах полета пилотирование МиГ-3 было под силу лишь физически очень сильным пилотам».*

По мнению известного летчика-истребителя Героя Советского Союза генерал-майора авиации Г. Н. Захарова, МиГ-3 *«ошибок пилотирования не прощал, был рассчитан на хорошего летчика. Средний пилот на МиГ-3 автоматически пе-*

переходил в разряд слабых. А уж слабый просто не мог на нем летать <...>. От 4 тыс. метров и выше он действительно не имел себе равных <...>. Но практика боевых действий показала, что большинство воздушных боев происходило на высотах от 1,5 до 3 тыс. метров». Урвачев говорил: «Выше 5 тысяч метров на МиГе я был король, ниже – он тяжеловат».

Первыми серийными МиГ-3 было приказано укомплектовать авиаполки западных округов и 34-й иап, чтобы он срочно освоил эти самолеты и показал их на Первомайском параде. Поскольку времени уже оставалось мало, а МиГов в Люберцах еще не было, в феврале ежедневно 16 летчиков вместе с техниками отправлялись в Москву для изучения нового самолета на авиазаводе № 1 в районе Ходынского поля. Здесь на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе в начале марта эти летчики совершили первые вылеты на МиГах.

Наконец 10 марта командир 24-й иад полковник И. Д. Климов и инспектор дивизии по технике пилотирования майор Д. Л. Калараш пригнали на Люберецкий аэродром в полк первую пару МиГов. Тут же на одном из них в воздух поднялся майор Рыбкин, следом – наиболее подготовленные летчики, и через три дня командир полка приказал *«считать вылетевшими самостоятельно и систематически летающими на самолете МиГ-3»* майора Макарова, старших лейтенантов Лукина, Шокуна и старшего политрука Герасимова. Вскоре первый вылет на МиГе совершил и

младший лейтенант Урвачев:

«20.03.41, МиГ-3. Тренировочный полет по кругу, 1 полет, 12 минут».

А на следующий день при подготовке одного из МиГов к полету техник самолета *«допустил небрежность в работе, отчего поломал 8-ю раму фюзеляжа, чем нанес ущерб государству в сумме 168 руб. 36 копеек»*. Командир полка был беспощаден: *«Указанную сумму удержат из содержания воентехника 2-го ранга В. П. Джуренко и деньги сдать в доход государства»*.

Тем временем в конце марта наступила оттепель, аэродром раскис, и полеты прекратились. А в апреле переучиванию на новый самолет мешала нелетная погода и в журнале дневника полка почти ежедневно отмечалось: *«Полеты сорваны из-за плохой погоды»*. Поэтому летчики пока начали высотные тренировки в барокамере, и младший лейтенант Урвачев только через месяц после первого вылета на МиГе получил формальный допуск к полетам на нем:

«20.04.41, УТИ-4, задняя кабина, упр. 1 КБП-41.<...> Общая оценка 4. Разрешаю полеты на МИГ-3. Командир 1 авиаэскадрильи (подпись)».

В этот день с завода пригнали еще девять МиГов, и снова непогода. Задание командования о подготовке к параду оказалось под угрозой срыва. Довольно двусмысленная запись появилась в дневнике полка за четыре дня до парада: *«Полеты сорваны из-за плохой погоды. Летный состав изучал и*

прокладывал маршрут 1-го мая и пристреливал самолеты в тире». Но накануне парада, как положено, оружие на самолетах было опломбировано.

Наконец, за день до первомайского парада на небе ни облачка. Полеты начались в 5.00 утра, и ведущие звенья прошли по парадному маршруту, а Урвачев и другие летчики раз за разом поднимались на МиГах в воздух, выполняя учебно-тренировочные полеты:

«30.04.41, МиГ-3. КБП-41, 5 полетов, 1 час 17 минут».

Перед парадом из-за технических неисправностей один МиГ-3 был разбит, три других совершили вынужденные посадки. Тем не менее 1 мая командир дивизии поздравил личный состав полка с праздником и пожелал успешного выполнения ответственного задания. По его сигналу 27 МиГов поднялись в воздух, взяли курс на Москву и строем прошли над Красной площадью. Один из них пилотировал младший лейтенант Урвачев:

«01.05.41, МиГ-3. Воздушный 1-во майский парад, 1 полет, 1 час 18 минут».

Как видно из летной книжки, он участвовал в воздушном параде на новом, сложном в пилотировании самолете всего после семи вылетов на нем, что явно недостаточно для его освоения и особенно для тренировки полетов в строю.

После парада технический состав провел послеполетный осмотр самолетов и поставил на них боекомплекты. Однако при проверке пулемета на МиГе летчика Чистякова старший

техник по вооружению Марфин случайным выстрелом из него отстрелил у самолета лопасть пропеллера. Майор Рыбкин вновь был неумолим: *«Этот безобразный факт произошел в результате преступной халатности Марфина и бесконтрольности со стороны Чистякова»*, и каждый получил по заслугам: *«За принесенный материальный ущерб государству с воентехника 2-го ранга Марфина произвести удержание из денежного содержания по 25 % в течение двух месяцев, старшему лейтенанту Чистякову – выговор»*.

Но за хорошее проведение воздушного парада нарком обороны СССР объявил его участникам благодарность, и они были приглашены в Кремль на прием. Урвачев рассказывал, что И. В. Сталин и все приглашенные сидели за накрытыми столами. Участники приема, кто хотел, свободно подходили к Сталину, чокались с ним, о чем-то говорили. О себе сказал: «Я не подходил». Когда И. В. Сталин ушел, у С. М. Буденного в руках появился баян, и дальше вечер пошел с песнями и плясками. По ходу его тех, кто выпил лишнего, служители Кремля выводили из зала и на автомобилях отправляли по домам.

Одного из них доставили в люберецкий гарнизон. Дежурный по части, увидев состояние прибывшего, тут же арестовал его, а утром доложил об этом командиру полка, реакция которого была мгновенной: участнику приема в Кремле отпуск – три дня, дежурному по части арест на такой же срок. За рвение не по уму и политическую близорукость.

Как-то много лет спустя Георгия Урвачева спросили, как он и его друзья тогда относились к И. В. Сталину, учитывая события 1937 г. в РККА. Ответил он коротко:

– Мы уважали свое правительство.

– Ты в армии с 1938 года и, наверное, если не был свидетелем, то мог слышать о том, что сейчас называют репрессиями.

В ответ он рассказал, что в их гарнизоне помнит только один случай «репрессий». Молодой летчик вечером гулял в ресторане «Националь» и стал слишком настойчиво ухаживать за какой-то дамой. Когда по ее жалобе в дело вмешалась милиция, выяснилось, что эта дама – сотрудница иностранного посольства, а у донжуана в кармане обнаружили блокнот с записями о новейшем самолете МиГ-3, который они тогда осваивали. Поэтому милиция передала задержанного гуляку не военным, как полагалось, а органам госбезопасности. Вернулся он в полк через неделю, бледный и осунувшийся.

Рассказ заканчивался сентенцией:

– Такие блокноты мы все таскали в карманах, но только не в рестораны, и были более разборчивы при выборе объектов ухаживания.

Ужин молодого летчика в «Национале» вызвал удивление, на что Урвачев сказал:

– Зарплата нам это свободно позволяла. Кстати, я и токарем на заводе зарабатывал не намного меньше. Поэтому по-

чему бы нам было не уважать свое правительство?

Накануне, аэродром Липицы, война началась

После парада в полку шли ежедневные полеты почти без выходных, и почему-то в воскресенье они были наиболее интенсивными, как, например, 18 мая, когда они продолжались с 6.00 до 20.25. Правда, на следующий день, в понедельник, полетов не было. Вместо них, наверное, для разрядки проводились соревнования по волейболу. Но во вторник с 5.00 вновь полеты и последняя перед войной воздушная стрельба, результаты которой, судя по летной книжке Урвачева, остались неизвестными:

«20.05.41, КБП-41 упр. № 13, стрельба по воздушным целям. Количество выпущенных пуль – 60. Утерян конус».

Воздушная мишень – полотняный конус, который буксировался на длинном тросе за самолетом, был утерян в связи с тем, что в него на И-16 врезался младший лейтенант Алексей Макаров, для которого это закончилось вынужденной посадкой.

В связи с продолжающимся обучением прибывших в полк выпускников летных школ в мае в летной книжке младшего лейтенанта Урвачева записей о многочисленных вывозных полетах с ними на учебно-тренировочном истребителе, как правило, более десятка в день:

«29.05.41, УТИ-4. Вывоз летного состава, 19 полетов,

1 час 37 минут».

Одновременно он летал по курсу боевой подготовки на И-16 и по программе переучивания на МиГ-3, иногда пересяживаясь в течение дня с одного самолета на другой:

«15.05.41, И-16. КБП-41, упр. 28, 13, 4 полета, 3 часа;

15.05.41, МиГ-3. Программа переучивания упр. 4, 1 полет, 50 минут».

Всего за месяц до начала войны Урвачев приступил к освоению на МиГе курса боевой подготовки:

«22.05.41, МиГ-3. КБП-41, упр. 5, 3 полета, 2 часа 10 минут».

Рассказывая об этом времени, он удивлялся: «Перед войной у нас с мая отпуска отменили, мы были на казарменном положении и с аэродрома не уходили, а офицеры западных округов ехали через Москву в отпуск на юг». Очевидно, об этом надо помнить, рассуждая о том, за что в начале войны было расстреляно командование западных округов.

А личному составу 24-й иад с апреля были запрещены даже увольнения в *«городской отпуск»* – на выходные дни. Тем не менее командир полка Леонид Рыбкин разрешил все-таки *«увольнять <...> тех, кто имеет билеты в театр»*, полагая, видимо, что театр укрепляет морально-волевые качества пилотов, один из элементов их боевой подготовки.

В конце мая командир полка приказом распределил самолеты между летчиками. За помощником адъютанта 1-й эскадрильи младшим лейтенантом Урвачевым был закреплен

самолет, имевший заводской № 24–48. Поскольку МиГов в полку было 27, а летчиков, согласно штатам предвоенного времени, 65, за другими летчиками были закреплены «ишаки». Кроме того, в приказе имелось примечание: *«Летчики, не имеющие самолетов И-16 и МиГ-3, проходят летную подготовку на самолетах своего звена»*. То есть летчиков в полку было больше, чем самолетов.

9 июня наземная команда полка выехала в летние лагерь Липицы – аэродром в пойме Оки недалеко от Серпухова. Через три дня туда перелетели летчики, и в последнее мирное воскресенье перед войной 15 июня начались полеты, продолжавшиеся с 6.00 до 20.00 часов. Летчики приступили к высотным тренировкам на МиГах. Начав с 5000 м, они постепенно, набирая в каждом последующем вылете по 500 м, поднимались на все большую высоту.

Через день полеты вновь шли от рассвета до заката, а затем ночью с 22.00 до 1.00 уже следующего дня. 19 июня в полку четверо летчиков выполнили полеты уже на высоте 6000 м, а другие четверо – на 7000 м. До потолка самолета оставалось еще 4500 м, а до начала войны – всего два дня. Но накануне войны, 20 и 21 июня, полетов не было – шел дождь.

За день до войны для укрепления противовоздушной обороны Москвы на основе 24-й дивизии был сформирован 6-й истребительный авиационный корпус (иак) под командованием полковника И. Д. Климова. В состав корпуса вошли 11 истребительных авиаполков, где имелось 389 истребителей,

в том числе – 170 МиГ-3. Из них в 34-м иап было 27 МиГов и 38 истребителей И-16. Исследователи отмечали: *«Ряд полков 6-го иап – 11, 16, 27, 34-й – составляли гордость ВВС Красной армии. <...> По уровню боевой подготовки, налетанных часов их летчики <...> заметно превосходили своих сослуживцев по корпусу. Еще до рождения советской гвардии под Москвой появились отборные части».*

22 июня в журнале дневника полка не чернилами, как обычно, а карандашом торопливо записано: *«В связи с выступлением Германии против Советского Союза была объявлена боевая тревога в 5.00 командиром дивизии»*. Ночью летчики полка совершили 24 вылета на прикрытие Серпухова. А через день поступил приказ: новое место дислокации – аэродром Внуково, куда вместе с другими летчиками на МиГах перелетел и Урвачев:

«24.06.41, МиГ-3. Перелет Липицы – Внуково, 1 полет, 40 минут».

Часть полка на И-16 осталась в Липицах, где через два дня капитан Вера Ломако попала в летное происшествие. На высоте 15 м после взлета «обрезало» мотор, и при ее попытке развернуться самолет зацепился крылом за землю: *«Самолет подвергся поломке. У летчика поцарапано лицо»*. В начале октября Вера вместе с майором Мариной Расковой приступила к формированию трех женских авиационных полков

и в одном из них, 586-м истребительном⁴, стала командиром эскадрильи.

Тем временем во Внуково у младшего лейтенанта Урвачева первый боевой вылет:

«26.06.41, МиГ-3. Вылет по тревоге, 1 полет, 30 минут, высота 6 тыс. м».

Таким образом, война для него началась, когда он имел за плечами полтора года службы в строевом истребительном авиационном полку, 695 полетов с общим налетом 147 часов, в том числе на МиГе – 27 полетов и 13 часов. То есть его общий налет был все еще значительно меньше, чем у выпускника немецкого летного училища. Однако качество подготовки пилота должен был показать начавшийся экзамен – война.

У Георгия Урвачева, как и у других летчиков полка, почти ежедневные вылеты *«по тревоге»* и дежурство в воздухе на высотах более 5000 м. В одном из таких вылетов едва не погиб его одноклассник по школе летчиков и друг Николай Тараканчиков. При взлете «сдал» мотор на его самолете, который упал в лес и разбился в 5 км от аэродрома. Николай получил тяжелые ранения и был отправлен в госпиталь. В полк он вернулся только два месяца спустя: *«Считать прибывшим из отпуска по болезни и приступившего*

⁴ Начальником штаба этого полка была капитан А. А. Макунина, ставшая после войны профессором географического факультета МГУ, у которой автор имел честь учиться.

к своим обязанностям младшего лейтенанта Тараканчикова Н. Е. с 16.9.41».

В Московской зоне ПВО первый «Юнкерс-88» был обнаружен постами воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС) 1 июля над Вязьмой. Через сутки вражеские самолеты появились в районе Ржева, Калинина и Великих Лук, где перехватчики Московской ПВО открыли боевой счет. Летчик 11-го иап лейтенант Степан Гошко вылетел с аэродрома Великие Луки на самолете Як-1, таранил немецкий разведчик «Хейнкель-111» лейтенанта Майера из эскадры «Легион «Кондор» и приземлился с поврежденным винтом. Чуть позже на подходе к столице был сбит Ю-88, а 4 июля первый вражеский самолет-разведчик все-таки достиг западной границы Москвы.

Всего за первые три недели июля в Московской зоне ПВО было зафиксировано около сотни немецких самолетов, которые вели разведку железнодорожных перевозок, аэродромов, системы ПВО и других военно-промышленных объектов. Иногда они бомбили железнодорожные составы и колонны автомашин в районах Ржева, Торжка, Волоколамска. Но перехватить эти самолеты было непростой задачей. Так, 8 июля «Юнкерс» прошел на высоте 7000 м по маршруту Вязьма – Гжатск – Можайск – Кубинка – Внуково – центр Москвы и ушел в сторону Ржева. На его перехват поднимались 19 истребителей из различных полков, в том числе из 34-го иап, но найти и атаковать противника им не удалось.

Отражение первых воздушных налетов на Москву

Вскоре войска вермахта в ходе наступления вышли на рубежи, откуда бомбардировщики люфтваффе могли в течение ночи достичь Москвы и вернуться на аэродромы базирования. С этой целью на аэродромах Даугавпилса, Минска, Бобруйска, Орши, Витебска, Бреста, Барановичей и других была создана авиационная группировка, в состав которой вошли бомбардировочные эскадры «Хольцхаммер», «Блитц», «Генерал Вефер», «Левен», «Легион «Кондор», «Гриф», KG28 и авиагруппа «Викинг» – всего 300 бомбардировщиков «Юнкерс-88», «Хейнкель-111» и «Дорнье-215».

На аэродромах ПВО Москвы находились в боевой готовности 11 истребительных полков 6-го иак. Зона их действия начиналась на рубеже в 120 км от Москвы и в радиусе 25–30 км вокруг нее сменялась зоной огня зенитной артиллерии. Прожекторные станции создавали световые поля, обеспечивая действия истребителей, и освещали цели зенитчикам. Центр столицы кроме зенитчиков прикрывали также привязные аэростаты заграждения.

21 июля в 21.00 с постов ВНОС в районе Смоленска поступили первые сообщения о приближении большой группы самолетов противника. Когда они подошли к рубежу Ржев – Вязьма в 200 км от Москвы, первыми взлетели летчики 11-

го и 34-го, а следом еще трех полков 6-го истребительно-го авиакорпуса. В налете, который продолжался пять часов, участвовало около 250 немецких бомбардировщиков, шедших четырьмя эшелонами с интервалом 30–40 минут на высотах от 1000 до 4000 м.

Отражая налет, истребительные полки ПВО совершили 173 самолето-вылета, и в том числе 34-й полк – 18 самолето-вылетов на МиГах и 5 – на И-16. В них участвовали самые опытные летчики полка Леонид Рыбкин, Дмитрий Ледовский, Виктор Гридин и другие. Сбитые самолеты противника были занесены на счет Михаила Трунова, Анатолия Лукьянова и Николая Щербины. Но подтверждений о падении этих самолетов не поступило, и командир полка в донесении о каждом из них осторожно указал: *«Можно полагать самолет сбитым»*

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.