



**★ ВОЙНА ★
Я ПОМНЮ**

**ПРОЕКТ
АРТЕМА
ДРАБКИНА**

★ ВОЙНА ★
Я ПОМНЮ

ИСТРЕБИТЕЛИ



ЯУЗА-ПРЕСС
МОСКВА
2018

УДК 821.161.1-94
ББК 84(2Рос=Рус)6-44
И91

Истребители. — Москва : Яуза-пресс, 2018. —
И91 320 с. — (Война. Я помню).

ISBN 978-5-9955-0991-2

22 июня 1941 г. тысячи самолетов люфтваффе нанесли удар по территории СССР. Одной из первых целей стервятников Геринга были приграничные аэродромы. Казалось бы, немецкие стратеги все рассчитали, но с первых же минут войны в небе завязались ожесточенные воздушные бои, которые продолжались все четыре года войны.

Четыре года советские истребители, прикрывая наземные войска, взламывали строй немецких бомбардировщиков, дрались с «фокерами» и «мессерами», прикрывая свои бомбардировщики и штурмовики, умирали и побеждали, всеми силами приближая Победу.

Новая книга проекта «Я помню» (<http://iremember.ru>) — это простой и бесхитростный рассказ истребителей. Как тех, кто принял бой 22 июня 1941 г., так и тех, кто пришел им на смену.

УДК 821.161.1-94
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-9955-0991-2

© ООО «Яуза-пресс», 2018

ГОРДЕЕВ Анатолий Николаевич

— Родился я в 1922 году в селе Городище Советского района Курской области. Рос, учился, стал комсомольцем. В то время, в 1930–1933 годы, началось бурное развитие авиации в Советском Союзе. Вся молодежь очень этим интересовалась, как и вообще военным делом. Я познакомился с одним летчиком, нашим односельчанином Василием Гладких — он в отпуск приезжал. Василий рассказал об авиации, плюс печать роль сыграла, в которой бросили клич «Комсомолец, на самолет!», и я решил стать летчиком. После 10-го класса, в 1940 году, я подал заявление в военкомат о направлении меня в авиационное училище.



Анатолий Николаевич
Гордеев, 1945 год

— **У вас первый полет на УТ-2 был? На У-2 не летали, сразу на УТ-2?**

— Сразу УТ-2. На У-2 я летал уже после войны, когда массово расформировали полки ночных бомбардировщиков и самолеты в истребительные полки

по несколько штук передали. В общем, план первого полета был такой: взлет, набор высоты 3000 метров, несколько фигур высшего пилотажа и посадка — первое ознакомление с воздухом. Оторвались от земли, и самолет пошел в набор высоты. Все было настолько интересно! Смотрю, под нами проплыла заводская труба, я еще заглянул в жерло — что там? Потом вдруг земля накренилась — я первый раз в воздухе, самолет накренился, и мне показалось, что земля наклонилась. Инструктор: «Делаем первый разворот». Через минуту-две опять земля накренилась. «Делаем второй разворот». Только уже в зоне, когда инструктор сделал переворот и земля оказалась у меня над головой, я понял, что это происходит с самолетом.

— А задание какое-то было, допустим — запомнить наземные ориентиры?

— Да, сказали — наблюдайте за показаниями приборов и смотрите характерные ориентиры по маршруту полета. Я как сейчас помню, над Борисоглебском летели — улочки маленькие, домики маленькие, а люди вообще как муравьи. Первый пилотаж — два глубоких виража, левый и правый, бочка, затем переворот, петля Нестерова, опять переворот, или, как тогда его называли, иммельман. На спуске, как сейчас помню, инструктор передает мне: «Уберите газ!» Я — ррраз, и мотор сразу так послушно затих. «Дайте газ!» Я двинул сектор вперед. После посадки я прыгал от радости, так мне понравилось, и вспомнились слова начальника училища: «Побываете в воздухе, и вам еще больше летать захочется». Началась программа, я ее успешно осваивал. Мишурный очень был опытный педагог и летчик, никогда голос не повышал, никогда грубого слова не скажет — очень культурный. А потом у нас его

забрали, в другую эскадрилью перевели — наверное, на повышение пошел. Дали молодого инструктора. Нас было трое, лидировавших в освоении программы, мы должны были скоро самостоятельно вылететь. Начались полеты с новым инструктором — никаких замечаний, летаем — он молчит. И получилось так, что ошибки накапливались, а потом он заявляет: «Вы не готовы к самостоятельному полету, вам надо дать еще десяток провозных». Контакт с этим инструктором у нас не было, и положение становилось все хуже и хуже. Вдруг приезжает командир звена старший лейтенант Кузнецов: «Какие проблемы?» Инструктор и говорит: «Да вот, курсанты такие-то, трое, стали плохо летать, ничего не хотят воспринимать, не поддаются обучению». Кузнецов тогда: «Курсант Гордеев, в самолет!» Я быстро сел. «Первый полет я делаю сам, вы мягко держитесь за управление. Второй полет мы делаем вместе, третий полет выполняете самостоятельно». Сделали мы эти три полета, причем в третьем он не вмешивался до самой посадки, вышли из самолета, он и говорит: «Разрешаю вам вылететь самостоятельно». На следующий день, рано утром, погода выдалась идеальной для первого самостоятельного вылета — солнечно, штиль полный. Мне вместо инструктора мешок с песком весом 80 килограммов положили в заднюю кабину, и я взлетел. Сделал круг, второй круг, сел точно у посадочного знака.

— Это когда произошло? Война еще не началась?

— Уже началась, и началась для нас неожиданно... Мы не ожидали, что война будет, потому что ничего такого нам не сообщали. Мы летали с центрального Борисоглебского аэродрома, остальные эскадрильи бази-

ровались в летних лагерях. В воскресный день 22 июня я был в карауле — несмотря на то что у нас началась интенсивная подготовка, от караульной службы нас не освобождали. Во второй половине дня, ближе к вечеру, смотрю — началось какое-то движение по военному городку, инструкторы бегают, красноармейцы бегают туда-сюда. Что такое — конец выходного дня, а тут такая суета? Когда сменился с поста и пришел в караульное помещение, ко мне подошел курсант Чечет — фамилия запомнилась. Говорит — началась война. Я не поверил: «Врешь, какая война!» — «Да только что Молотов из «кружки» сказал, что началась война!» Мы наушник приемника клали в металлическую солдатскую кружку, чтобы усилить звук. Молотов сказал, что Германия напала, что враг будет разбит, победа будет за нами...

— *Что-то изменилось с началом войны в вашей подготовке, в быту?*

— Обычно после смены с караула мы чистили оружие и шли отдыхать, но в этот раз оружие поставили в пирамиды и побежали на аэродром, рассредоточивать самолеты, стоявшие в линейку крыло к крылу по привычке мирного времени. Почти до полуночи раскатывали мы самолеты, после чего отправились спать. Все с нетерпением ждали завтрашнего дня, у нас было мнение, что Красная Армия уже перешла в наступление, что в Германии будет социалистическая революция, потому что рабочий класс воспользуется тем, что началась война, а Красная Армия ему поможет. Мы даже в какой-то степени сожалели, что нам не удастся повоевать, что все быстро закончится. Договорились с дежурным по роте, чтобы он раньше включил трансляцию — нам очень интересно было узнать, что происходит.

И вот за несколько минут до подъема приходит в наш кубрик дневальный. Откуда взялась такая фантазия — непонятно, но он сообщил то, что мы хотели услышать, — что в Германии произошла социалистическая революция, Красная Армия уже наступает на запад и т.д. Мы восприняли это как должное. Потом зашипел репродуктор, и объявили, что германские войска напали на наши границы, что по всем направлениям атаки отбиты и только в двух местах враг незначительно вклинился на нашу территорию, ведутся бои по его уничтожению. Тут же передали обращение Черчилля к советскому народу. В этом обращении нам очень не понравилось заверение, что Англия поможет советскому народу в борьбе с фашистскими захватчиками. Мы подумали: чего это он нам поможет, мы сами справимся!

Вскоре нас перевели на ускоренную подготовку. Есть такая методика: при необходимости переводить курсантов на программу подготовки ускоренного плана за счет уменьшения налета.

— Я читал о том, что в начале 1941 года в летных школах и училищах был отменен высший пилотаж из-за высокой аварийности. Решили, что пилотажу летчики будут в строевых полках обучаться.

— Я по этому поводу вот что расскажу. Все это началось, когда наркома обороны Ворошилова сменил Тимошенко. Началась в авиации реформа. Нас собрали в Доме Красной Армии, зачитали приказ Тимошенко, который нас сильно обескуражил. Вместо лейтенантов нас должны были выпустить сержантами, в авиации вводилась общевойсковая сухопутная форма одежды — много там было неприятных моментов. Но

самое главное — урезали отработку фигур высшего пилотажа, вещь для истребителя основополагающую и в воздушном бою просто необходимую. Запретили делать петлю Нестерова, иммельманы, ранверсманы, бочки, а оставили только глубокие виражи, штопор, да и все. Такая усеченная программа, конечно, дала свои негативные последствия на фронте. Тут была еще другая беда — очень мало отводилось времени на отработку боевого применения.

— ***Групповой пилотаж, воздушные бои тоже не отработывались?***

— Никаких воздушных боев. Даже по конусу не стреляли, только, по-моему, один раз по наземным щитам.

— ***После УТ-2 начали готовиться на УТИ-4?***

— Да, двухместный УТИ-4, а с УТИ-4 на И-16. Конечно, УТ-2 был самолетик очень комфортный, он позволял выполнять все фигуры высшего пилотажа. И-16, наоборот, очень строгий, особенно на посадке, чуть только высокое выравнивание — он на крыло и ломает шасси. Выпустили нас досрочно в октябре 1941 года.

— ***Какой на момент выпуска из училища у вас был суммарный налет?***

— Часов 50–60 в сумме на УТ-2, УТИ-4, И-16 — очень маленький налет.

В общем, в октябре 1941 года нас выпустили, 50 человек отличников, присвоили звание «сержант» и... оставили как аэродромную команду, никуда не распределив. Начались ранние холода, а мы оставались в летнем лагере Калмык, палатки засыпало снегом. Летать нам не давали, летали только те, у кого получалось хуже нас, — подтягивали. Позже нас перевели в гарнизон, в теплые казармы — мы хоть отогрелись.

Мы выполняли хозяйственные работы, в частности, демонтировали авиационные мастерские. Жалко было станки, силовые кабели — мы все выворачивали с мясом и отправляли на восток.

— ***К эвакуации готовили?***

— Да. Не было уверенности, что немцы не дойдут до Борисоглебска. Где-то в конце ноября пришел приказ отправить нас во 2-й запасной авиационный полк, который базировался вблизи станции Сейма, между Москвой и Горьким. Сформировали команду выпускников со всех эскадрилий, человек девяносто, назначили старшим какого-то капитана, дали продуктов на трое суток, посадили в плацкартные вагоны, и мы поехали в Сейму. Доехали до Балашова — и все, дальше пассажирского движения нет. Дальше ехали в пульмане с удобрениями, а там открытые люки — пыль летит, мы грязные как черти. На станции Ртищево, кажется, мы увидели в тупике два пассажирских вагона. Захватили их и прицепились к эшелону, который в направлении Сеймы шел. Голод у нас был страшный — продуктов на трое суток прошло, а мы ехали в итоге 17 дней. Только один раз, в Пензе, удалось поесть пшенной каши, и опять голодать — до самой Сеймы. Очень тяжелое время, вспоминать и то тяжело — ранняя зима, морозы, вокзалы забиты женщинами с детьми — массы людей эвакуируются на восток. Трагедия...

— ***Насчет продуктов — в целом хорошо кормили в училище? С началом войны изменилась кормежка?***

— До войны питание было превосходное, с началом войны, через некоторое время, сильно ухудшилось.

Доехали до Сеймы — голодные, злые. Вечером вышли из вагонов, построились — холодно, мороз. А нас там никто не ждет! Разместили до утра в недостроенной землянке — окон и дверей нет, голые деревянные нары. Прижались друг к другу, кое-как переночевали. Утром нас отвели в баню, выдали белье, мы там отогрелись, помылись. После завтрака настроение вообще улучшилось. Вдруг команда поступает — с вещами прибыть на вокзал. Ну, думаем, опять начинается! Смотрим, стоит нормальный поезд, пассажирские вагоны, проводники. Зашли, чистенько все — мы поняли, что не везде хаос. Нас отправили в город Семенов, северо-восточнее Горького, и разместили в Доме культуры.

— **Что там находилось?**

— Дело вот в чем. Когда немец был под Москвой, командование решило заблаговременно создать базу в Семенове, чтобы при необходимости перебазировать 2-й запасной авиационный полк. К счастью, Москву отстояли, и мы весной, в марте месяце, снова вернулись в Сейму. В Семенове мы тренировались, летали на И-16, но летали мало, потому что самолеты были старые и изношенные — четверых товарищей потеряли в катастрофах из-за отказов матчасти. В полете над лесом отказывает мотор, и все — там кругом лес, настоящая тайга, сосны громадные, вековые. Спаситься невозможно.

В общем, мы вернулись в Сейму, когда немцев отогнали. Кстати, когда ехали, прицепились к эшелону с сибиряками, какая-то дивизия с Востока перебазировалась. Мы посмотрели на этих крепких ребят — экипированные все, такие здоровяки, у всех прекрасное настроение. Пока они нас тянули, мы по-

знакомились с некоторыми. Они говорят: мы напад-
дадим немцам под Москвой!

Вернулись в Сейму, но на фронт мы никак не могли попасть, потому что в Сейме не хватало самолетов. Там переучивались на ЛаГГ-3 с И-16 и «мигов». Мы с И-16 не могли переучиться, потому что пришли пополнения, которые закончили школы на МиГ-3, который был все же ближе к «лаггу», и им дали «зеленую улицу». Мы опять остались в сторонке, опять начали мучить — аэродромная команда, наземные тренажи и прочее. И вот однажды... Хотя до этого я упустил момент — в стартовый наряд я ходил. Обязанности простые — два флажка, красный и белый, и этими флажками даешь разрешение на взлет. И вот, находясь в стартовом наряде, во время перерывов — самолет на заправке или какая-то неисправность — я эти свободные часы стал проводить в кабине двухместного Як-7В. Изучал режимы полета, приборы, сравнивал — мы к тому времени уже начали теоретическое изучение ЛаГГ-3. И вот однажды кому-то пришлось в голову дать нам, несчастным сержантам, по одному провозному на Як-7В в зону. Мы к тому времени уже окончательно превратились в аэродромную команду — И-16 списали, потому что после катастроф на них опасно было летать, а «миговцы» отсекали нас от формирования полков, которые пришли с фронта.

И вот инструктор старший лейтенант Команденко начал по очереди поднимать нас в воздух. Делает в зоне пилотаж, а потом говорит по СПУ: бери управление и веди самолет на аэродром! Ну, ребята в новом самолете, кабины незнакомые — никто не смог выполнить задание. Подошла моя очередь, покрутил он меня в зоне. Я сразу понял, что «як» сложнее в смысле

пилотажа, чем И-16, в том плане, что у него более затяжные перегрузки и скорость значительно более. Команденко говорит: бери управление, веди самолет! Я, поскольку в этой кабине как дома находился, уверенно взял управление, довел, быстро нашел аэродром, начал снижаться. Когда уже подошли к кругу, Команденко говорит: «Все, я беру управление». Сели. Он спрашивает: «Вы летали на «яке» раньше?» Я говорю: «Первый полет». — «Странно. Зайдите ко мне с летной книжкой вечером». Я не понял, к чему это все.

— ***Летная книжка при вас была или у адьютанта эскадрильи хранилась?***

— У адьютанта. Я пошел вечером, взял книжку, прихожу к Команденко. Он посмотрел, полистал: «Да, не летал. Что ж это такое, будто ты летал на «яке»! Знаешь что, дорогой, я тебе завтра дам пару провозных вне плана. Будешь в стартовом наряде — приходи». Я вернулся в казарму: «Ребята, так и так. Не пойму, почему такое ко мне отношение?» — «Земляк, наверное, твой». — «Да нет, если б был земляк, я бы знал». В общем, никому не ясно. На второй день иду в наряд, взял с собой шлемофон на всякий случай — хотя не верил. Команденко целый день летает, учит людей, устает и еще мне даст дополнительные провозные? А он сдержал свое слово. В конце летного дня дал мне два провозных, назавтра еще два провозных, а потом включил в состав летной группы «миговцев». Я не мог понять, что происходит. Потом стало ясно, что это мои тренажи мальчишеские, посиделки в кабине, дали такой эффект. Команденко же подумал, что я обладаю уникальными способностями, и решил подготовить меня вместо себя инструктором, а сам удрать на фронт. Это уже потом, когда я закончил куцую про-

грамму на ЛаГГ-3 и меня должны были зачислить в боевой полк, Команденко пришел ко мне в казарму и говорит: «Вот что, Анатолий, давай сделаем так. Тебе на фронт рано — ну что ты на фронте будешь делать? А я столько лет уже летаю! Давай так: ты останешься за меня, а я пойду в полк, воевать». Боже мой... Я не ожидал такого разговора — какой я инструктор?! У него сложилось впечатление, что у меня такие способности, что я уже могу быть инструктором. И я с болью в душе отказал ему. Он очень расстроился: «Жаль! Годик бы полетал инструктором, а уж потом на фронт. Ты бы себя там чувствовал увереннее».

Когда я программу на Як-7 закончил, Команденко отдал меня вместе с группой на проверку командиру эскадрильи — майор Матвеев такой был. Классный летчик, всегда подтянутый, высокого роста. Единственный минус — не блистал вежливостью, грубоват был, и все его побаивались. Каждый должен был взлететь, сделать два круга и выполнить посадку. Я смотрю — вместо двух кругов все по одному делают и садятся. Потом случайно услышал, как он одного засранцем назвал, говорит: «Вон из кабины! Следующий!» Ну, думаю — это летчики с «мигов», а я с И-16, совсем мизерный налет, меня он хлеще назовет! Сел в кабину: «Разрешите...» Он таким раздраженным тоном: «Выруливай!» Вырулил на старт, взлетел, сделал круг — молчит, делаю второй круг — молчит. Я забыл, что у меня кто-то сидит в задней кабине, а потом в зеркало заднего обзора посмотрел — он куда-то в сторону смотрит. Зашел на посадку, расчет сделал правильный, но на пробеге рано самолет опустил на колеса, он взмыл и сделал «козла». Матвеев тут же взял управление и исправил ошибку, прижал само-