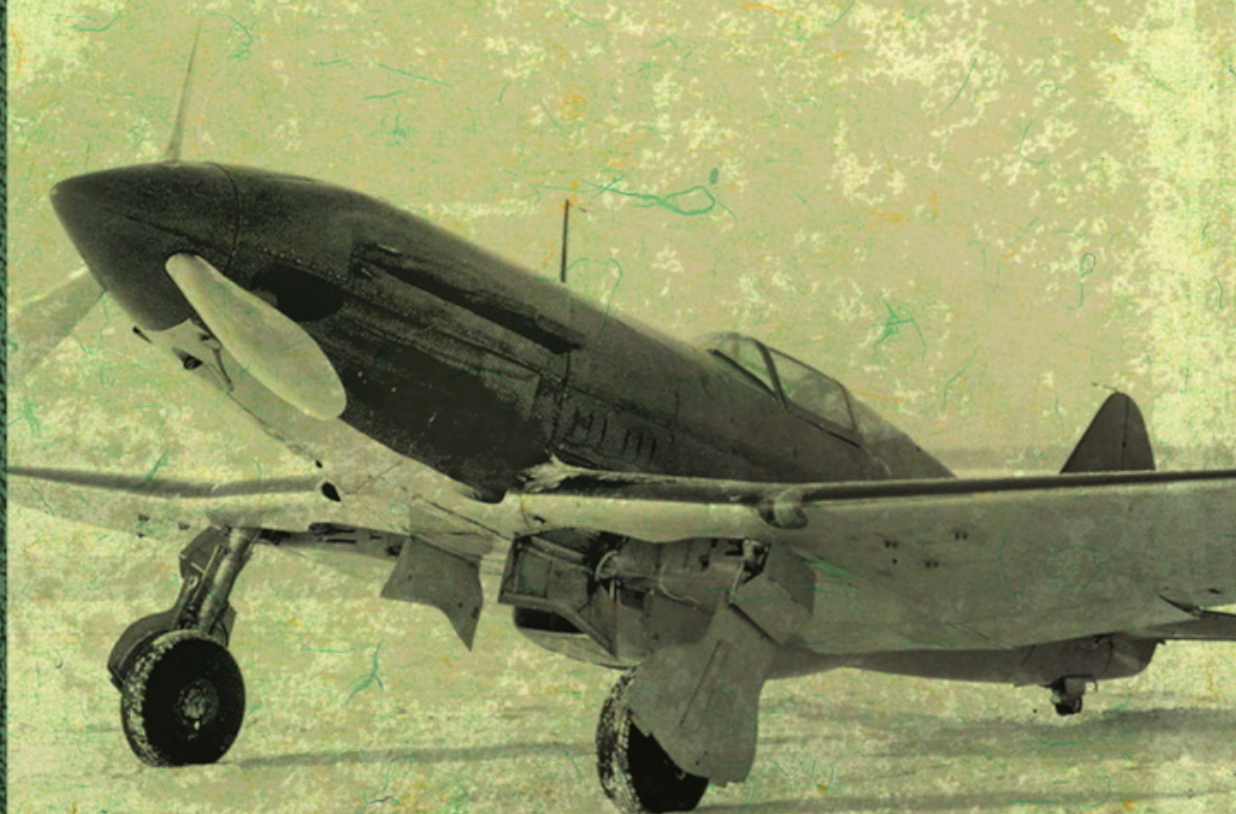


**ВОЕННЫЕ** 1941  
**М**ЕМУАРЫ 1964

**В.Г. Урвачёв**

**ЛЁТНАЯ КНИЖКА  
ЛЁТЧИКА-ИСТРЕБИТЕЛЯ  
ПВО**



Военные мемуары (Вече)

Виктор Урвачев

**Лётная книжка лётчика-  
истребителя ПВО**

«ВЕЧЕ»

2022

УДК 94(47)  
ББК 63.3(0)6

**Урвачев В. Г.**

Лётная книжка лётчика-истребителя ПВО / В. Г. Урвачев —  
«ВЕЧЕ», 2022 — (Военные мемуары (Вече))

ISBN 978-5-4484-8866-5

Георгий Николаевич Урвачёв — опытный советский летчик-ас, ветеран трех войн: с фашистской Германией, с милитаристской Японией и войны в Корее. В этой книге собраны его воспоминания о славном пути от скамьи в летном училище до испытательных полигонов. На страницах этого труда читатель найдет не только хронику воздушных боев в небе СССР, Восточной Европы, Германии, Японии и Кореи, но и детали фронтового быта советских летчиков, а также узнает об идеологической составляющей работы наших авиаторов. Благодаря бережному отношению к историческим фактам и легкому языку изложения эта книга будет интересна не только профессиональным исследователям, но и широкому кругу любителей истории. В формате PDF А4 сохранен издательский макет книги.

УДК 94(47)  
ББК 63.3(0)6

ISBN 978-5-4484-8866-5

© Урвачев В. Г., 2022  
© ВЕЧЕ, 2022

# Содержание

Введение	6
Глава I	8
Деревня Причалъ, Пролетарский аэроклуб и Борисоглебская военная школа летчиков	8
57-я истребительная авиабригада, «парадные» и «придворные» полки	13
Истребитель И-16: летная и боевая подготовка	16
Глава II	19
Проза службы и лыжные гонки	19
Истребитель МиГ-3, воздушный парад над Красной площадью и прием в Кремле	22
Накануне, аэродром Липицы, война началась	25
Конец ознакомительного фрагмента.	26

**Георгий Урвачёв**  
**Лётная книжка лётчика-истребителя ПВО**  
Военные мемуары



© Урвачёв В.Г., 2022

© ООО «Издательство «Вече», 2022

## Введение

Летная книжка – главный документ военного летчика, заводится на него в штабе воинской части, куда он направляется после летного обучения, и содержит поденную запись всех его вылетов с указанием даты, типа самолета, задания и продолжительности полета, а также результаты летной и боевой учебы, проверки техники пилотирования и другие записи, связанные с летной работой. После списания с этой работы прошнурованная и скрепленная сургучной печатью летная книжка выдается на руки ее «герою».

Предлагаемые записки подготовлены на основе летной книжки отца автора, Георгия Николаевича Урвачёва (1920–1997), военного летчика, участника войн с Германией и Японией в 1941–1945 гг., в Корею – в 1952–1953 гг. и летчика-испытателя ВВС в 1954–1964 гг. Использованы его устные рассказы, газетные заметки, короткие записки и тезисы к выступлениям, а также опубликованные, архивные и другие материалы, список, которых приводится в конце данного повествования<sup>1</sup>. С целью лучше передать атмосферу и лексику того времени в записках приводятся многочисленные цитаты из документов.

При этом следует иметь в виду, что летная книжка, как и другие официальные документы, не вполне адекватна реальной жизни. Один летчик 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»*. По словам другого летчика, *«те, кто вел документацию, вели ее халтурно»*. Тем не менее летная книжка – основное общепризнанное официальное свидетельство о выполненной ее владельцем летной работе и уровне его летной подготовки.

Урвачёв был хорошим рассказчиком, но редко предавался воспоминаниям, и все, что использовано в настоящих записках, рассказано им от случая к случаю на протяжении десятилетий, и вот уже много лет его нет в живых.

Использованная при подготовке записок литература зачастую отмечена недостатками, свойственными многим современным документальным книгам на исторические темы, но лишена главного из них – в ней реальная история не подменяется выдумками авторов.

Из сказанного следует, что записки могут содержать связанные с этим ошибки или неточности, хотя использовались материалы, отобранные со всевозможным учетом их достоверности. Во всяком случае, в записках нет ни одной выдуманной строки, а высказываемые предположения сопровождаются соответствующими оговорками.

Основная часть записок посвящена летной и боевой работе Георгия Урвачёва и его друзей – летчиков 34-го истребительного авиационного полка (иап), который с 1938 г. входил в систему противовоздушной обороны (ПВО) Москвы, в 1945 г. был передислоцирован на Дальний Восток, участвовал в войнах с фашистской Германией и милитаристской Японией. О последующих событиях рассказано более коротко, в частности из-за ограниченного доступа к соответствующим материалам.

Главным испытанием для летчиков полка была 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 столицы. Учитывая огромные потери и незначительный результат налетов люфтваффе, немецкое командование в апреле 1942 г. отказалось от бесплодных попыток бомбить Москву.

---

<sup>1</sup> Выписки из летной книжки, других документов, а также из опубликованных и рукописных материалов выделены в тексте курсивом.

Немецкий историк 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»*.

Кто были эти люди, летчики ПВО, сражавшиеся в столичном небе, как они воевали и как победили, как сложилась их последующая боевая и летная жизнь? Предлагаемые записки – попытка ответа на эти вопросы на примере одного из таких людей – Георгия Урвачёва и других летчиков-истребителей 34-го авиационного полка.

Предварительно кажется необходимым сделать одно замечание. В повествовании содержатся эпизоды, в которых поступки летчиков не всегда укладывались в рамки обывательской добропорядочности и законопослушания. Автор убежден, что это не умаляет их боевые заслуги 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 Родины. Это 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.

## Глава I

### Начало летной биографии

#### Деревня Причалъ, Пролетарский аэроклуб и Борисоглебская военная школа летчиков

Отец Георгия Урвачёва – Николай Алексеевич был крестьянином деревни Причалъ Венёвского района Тульской области, «из *середняцкой семьи*», как писал впоследствии Георгий в служебной автобиографии. Будучи призван в армию, Николай в окопах Первой мировой войны «заработал» себе чахотку, а после войны перебрался в Москву и стал токарем на заводе Михельсона. В Москве он встретил односельчанку Федосью Захаровну Авдонинову, работавшую прядильщицей на мануфактуре Алексеева, и они поженились.

Молодые жили дружно, но в городе и на заводе с начала 1917 г. стало беспокойно. Защищая свои права, рабочие нередко вступали в схватки с полицией и казаками, и во время одной из них казаки избили Николая ножами шашек. Его болезнь обострилась, врачи сказали, что больному нужно усиленное питание, а в Москве к тому времени начинался голод, и они с Федосьей вернулись в деревню Причалъ.

Там в 1920 г. у них родился сын Георгий, а затем дочери – Александра и Валентина. Семья жила в согласии, и в связи с этим Георгий вспоминал, как они с мамой и сестрами летом по вечерам у калитки встречали возвращавшегося с полевых работ отца. Подходя к дому с косой и вилами на плече, он протягивал жене букетик полевых цветов, доставал из-за ремешка картуза каждой дочке по пучку земляники, а Егорку брал на плечи.

Однако болезнь Николая не отступала, брала свое. В отчаянной попытке спасти его, купить необходимые лекарства и продукты, продали коня, но это помогло ненадолго, и Федосья в 1926 г. осталась одна с тремя детьми, из которых шестилетний Егор, будущий отец автора, был старшим и единственным мужчиной в семье.

Федосья выбивалась из сил, ведя хозяйство, но когда подошло время убирать урожай на семейном наделе, она поняла, что вручную много не уберет, и с просьбой дать на время коня обратилась к зажиточному соседу, который обнадежил:

– Конечно, дам, Федосья, по-соседски. Но сначала ты вместе с нами уберешь наш урожай, потом – свой и из него десятину отдашь мне.

Дома Федосья горько сказала сыну:

– Пока я у соседа урожай буду убирать, наш осыпется, а из того, что останется, надо будет ему десятину отдать. Мы все умрем этой зимой, Егорка, хлеба нам до весны не хватит.

Оставалась надежда на сход сельской общины, который собирался после уборки урожая для решения вопросов землепользования и хозяйственных проблем. Когда дело дошло до Урвачёвых, сход согласился, что собранного Федосьей зерна ее семье не хватит, и решил выделить ей хлеб из общественного фонда. Однако за это ее сын Егор вместо школы должен был пойти подпаском в общинное стадо.

Но Федосья уже пожила в городе, поработала на производстве и знала, что значит для человека в его жизни образование, а еще ее характер закалился в женском коллективе текстильного предприятия, где работницы за словом в карман не лезли. Поэтому ее короткий, но хлесткий отказ от предложения схода еще долго вспоминали в деревне Причалъ.

Федосья не мешкая собралась, окончательно покинула деревенский дом и в 1929 г. вернулась с детьми в Москву на мануфактуру Алексеева, ставшую к тому времени прядильной

фабрикой имени М.И. Калинина, где снова стала работать, а ее дети Егор, Шура и Валя пошли учиться в школу.

Надо сказать, что изменилось не только название предприятия, но и положение на нем рабочего человека. В связи с этим Федосья рассказывала, как на фабрику из Средней Азии стала поступать некачественная овечья шерсть и заработки прядильщиц упали. Работницы бросились к начальству: «В чем дело?» Начальство стало оправдываться, дескать, писали в трест, в главк, в наркомат, а результатов нет.

Работницы тут же выбрали троих самых авторитетных среди них прядильщиц, в числе которых оказалась Федосья Урвачёва, и потребовали, чтобы директор немедленно выдал им командировки в Среднюю Азию. Там они поехали не в обком или облисполком, а в отары и кошары, где вместе с пастухами-овцеводами нашли причины брака и отметили сей факт праздничным российско-азиатским чаепитием.

После этого шерсть пошла на фабрику только первоклассная.

\* \* \*

Тем временем Егор Урвачёв закончил семилетку. А поскольку в семье не было лишней копейки, чтобы продолжать учебу в школе, за что тогда, начиная с восьмого класса, надо было немного, но платить, он пришел на завод Михельсона, который к тому времени назывался уже «имени Владимира Ильича» в память о раненном здесь в 1918 г. В.И. Ленине. В четырнадцать лет Егор поступил в фабрично-заводское училище и начал работать токарем. При этом он всегда гордился, что не на конвейере, а стал квалифицированным токарем-универсалом в инструментальном цехе, где раньше работал его отец, и выполнял «штучную» работу. Благодаря его зарплате сестры смогли закончить десятилетку.

Поначалу у несовершеннолетнего токаря рабочая смена была четырехчасовой, и нередко мастеру приходилось гнать увлекшегося работой Егора от станка. За стенами цеха его ждали заводские спортивные секции, технические и другие кружки, занятия в которых только с натяжкой можно было назвать добровольными, поскольку профком строго следил за посещением их молодыми рабочими. А для Егора сильнейшими увлечениями были занятия в аэроклубе и изостудии, поэтому он долго выбирал профессию на дальнейшую жизнь – летчика или художника. Победила авиация.

Путь Георгия Урвачёва 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, переименованном в 1944 г. в память о его конструкторе Н.Н. Поликарпове в По-2. Серийное производство этого самолета, который еще называли «летающей партией», началось в 1929 г. и продолжалось до 1953 г.

Вместе с ним в этом аэроклубе учились летать будущие Герои Советского Союза: Иван Сорокин и Пётр Вострухин с завода «Серп и молот», Александр Куманичкин с обувной фабрики «Буревестник», Виктор Талалихин с Московского мясокомбината, Евгений Балашов – студент техникума и мастер 1-го государственного подшипникового завода, Константин Коршунов – работник заводской охраны, школьники Виталий Поляков и Борис Попков.

В это же время в Пролетарском аэроклубе занималась Валентина Лисицина, ставшая затем его инструктором, во время войны – заместителем командира женского 586-го истребительного авиационного полка, а после войны – видным деятелем Советского комитета ветеранов войны, Героем Социалистического Труда.

\* \* \*

Окончив аэроклуб, Георгий Урвачёв поступил во 2-ю военную Краснознаменную школу летчиков в Борисоглебске, куда его зачислили 25 декабря 1938 г. Три дня спустя школе было присвоено имя погибшего за две недели до этого в испытательном полете комбрига Валерия Чкалова, курсанта ее первого набора и выпускника 1923 г. В том же декабре начальником Борисоглебской школы стал еще один ее выпускник, полковник Валентин Ухов, участник войны в Испании, где, будучи командиром эскадрильи, одержал ряд побед в воздушных боях и был награжден орденами Ленина и Красного Знамени.

Впоследствии Урвачёв неизменно подчеркивал, что он 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 конструкции А.С. Яковлева Ут-2, переходном от биплана У-2 к скоростным самолетам-истребителям.

А через два месяца они вылетели на одном из таких скоростных самолетов – учебно-тренировочном истребителе УТИ-4, двухместном варианте боевого истребителя И-16. Они оба были сложными в пилотировании, и незадолго до первого полета курсанта Урвачёва на УТИ-4, на самолете этого типа, 11 мая 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 К.Е. Ворошилов 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. Бряндинского, 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 полете на истребителе И-16 Аркадий попал 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 Урвачёв 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 последствий авиационных катастроф.

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

Всего в школе летчиков на самолетах Ут-2 и УТИ-4 Георгий совершил 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 следит за действиями 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 лётной 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 лётном составе для формирования новых авиачастей, поскольку после принятия в 1939 г. Закона о всеобщей воинской обязанности их количество должно было вырасти в три раза. С учетом этого в советские военные школы летчиков принимали ребят, уже получивших первоначальную лётную 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 лётной и боевой работе: инструктор в училище, зачастую сам его недавний выпускник и не служивший в строевой части, или опытный летчик-командир. Во всяком случае, Урвачёв считал, что прошел войну и остался в живых благодаря тому, что после школы летчиков его вводили в строй командир полка, командиры эскадрилий и звеньев, имевшие боевой опыт, который они получили на войнах 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 лётной подготовки. Но не единственный и не универсальный.

Была еще одна причина малого налета курсантов. Формирование большого количества новых авиационных частей в связи с угрозой войны и принятым Законом о всеобщей воинской обязанности потребовали ускорения подготовки пилотов. Для этого, наряду с организацией новых авиационных школ, Борисоглебская, как и другие военные школы летчиков, получила приказ в два раза сократить программу и время обучения курсантов набора 1938 г.

\* \* \*

В связи с этим менее чем через год после поступления в школу летчиков, уже 5 ноября 1939 г., ее выпускнику Георгию Урвачёву приказом наркома обороны СССР было присвоено звание младшего лейтенанта, и он стал летчиком-истребителем ВВС Красной армии.

В настоящее время удалось найти имена 212 выпускников Борисоглебской школы летчиков 1939 г. и какие-либо сведения только о 138 из них. Почти все они воевали, и 53 летчика не вернулись с боевых заданий, восемь – погибли в авиакатастрофах, 33 – стали Героями Советского Союза, а два Алексея – Алелюхин и Рязанов – были удостоены этого звания дважды. Из числа Героев Советского Союза пятнадцать летчиков погибли в боевых вылетах, а Семен Бычков, будучи сбит, попал в плен и стал летчиком Русской освободительной армии – власовцем. В 1946 г. его осудили и расстреляли, а в 1947 г. лишили всех званий и наград.

После войны трое выпускников школы 1939 г. стали заслуженными летчиками-испытателями СССР, в числе которых Василий Иванов получил звание Героя Советского Союза. Еще один выпускник – Василий Афонин в 1996 г. был посмертно удостоен звания Героя Российской Федерации. Сведения неполные, и не обо всех выпускниках того года, но многое говорят о судьбе этого поколения летчиков в нашем Отечестве.

Сохранился фотомонтаж «В память совместной учебы» с портретами 29 выпускников одной из учебных групп школы, среди которых Урвачёв. На фотомонтаже также портреты инструкторов: капитана Подмогильного, старших лейтенантов Маркова, Маторина, Ремезкова, лейтенантов Астафьева и Мышенкова, младшего лейтенанта Лисовского. Имеются сведения об 11 выпускниках этой учебной группы, семь из которых погибли.

Так, Семён Гуцкин погиб в сентябре 1941 г. в воздушном бою в районе Мги под Ленинградом, а Николай Крохин – в декабре при штурмовке войск противника под Ростовом. В феврале 1942 г. зенитным огнем в районе Нелидово Тверской области был сбит Сергей Корнилов,

а в марте, в Крыму – Василий Ростунов, в сентябре не вернулся с боевого задания Константин Соковин. В мае 1944 г. пропал без вести под Гомелем Сергей Любаев.

Пётр Батырев участвовал в войне с Финляндией, потом с Германией, и был, наверное, хорошим разведчиком, из 330 его боевых вылетов – 212 на разведку. В воздушных боях он сбил шесть самолетов противника. В сентябре 1944 г. в схватке с восьмеркой «мессеров» у польского города Августов Пётр был тяжело ранен и его подбитый самолет рухнул на землю. Посмертно капитану Батыреву было присвоено звание Героя Советского Союза.

На фотомонтаже есть портрет начальника Борисоглебской военной школы летчиков в 1938–1940 гг. полковника В.П. Ухова. Потом он командовал истребительной авиационной дивизией, не раз сам летал на боевые задания, был неоднократно награжден и стал генерал-майором авиации. В 1945 г. участвовал в Параде Победы на Красной площади.

В 1950 г. генерала Ухова арестовали и по вздорному обвинению приговорили к 10 годам лишения свободы. Он обратился к Генеральному прокурору СССР с жалобой на фальсифицированное в отношении его дело, указав причастным к этому своего бывшего подчиненного – Василия Сталина, поскольку, будучи его командиром, неоднократно препятствовал «художествам» сына вождя вплоть до требования отстранить Василия от должности командира полка. В 1953 г. Валентин Петрович 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 Урвачёву, направлявшемуся к месту службы, представился случай повидаться с матерью. Она, одна вырастив троих детей, познав тяжелый крестьянский и фабричный труд, обладала твердым характером и не была сентиментальной, но встреча с сыном тем не менее приняла драматический оборот.

После их годичной разлуки его мать, услышав звонок и голос сына с лестничной площадки: «Это я, мама», – открыла дверь, ожидая увидеть своего невысокого, шуплого, неприятельно 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 Урвачёв был направлен служить не на Дальний Восток, как предполагалось ранее, а в подмосковные Люберцы.

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

Не далее 20 километров от Москвы, в Люберцах дислоцировалась сформированная осенью 1932 г. для противовоздушной обороны столицы 57-я истребительная авиационная бригада. Поначалу личный состав бригады размещался в землянках. Но вскоре в гарнизоне 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 воевал в Испании, стал Героем Советского Союза и командующим ВВС Московского военного округа. После него командиром бригады был назначен полковник П.М. Монархо. Однако в 1937 г. его и группу офицеров бригады арестовали по делу о «заговоре» в системе противовоздушной обороны Москвы. Командира бригады, а также командиров двух эскадрилий и метеоролога осудили и расстреляли, реабилитировали в 1956 г.

Вместе с тем люберецкая бригада была своеобразной кузницей истребительных авиационных частей и летных кадров для ВВС. Отсюда они направлялись в районы с напряженной военно-политической обстановкой и где велись боевые действия. Так, из состава бригады в 1933 г. две эскадрильи 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 направилась для оказания помощи Китаю.

\* \* \*

В 1938 г. ВВС Красной армии перешли на полковую систему. Эскадрильи авиабригад, имевшие 32–43 самолета, разукрупнились до 12–15 самолетов и из 4–5 таких эскадрилий создавались полки. Таким образом, в составе 57-й бригады были сформированы 34-й и 16-й истребительные авиационные полки, 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, 32-й 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 военной школы летчиков. Именно это круто изменило судьбу младшего лейтенанта Урвачёва, и вместо Дальнего Востока он был неожиданно направлен в Люберцы, в 57-ю истребительную авиабригаду.

Полки бригады летчики называли «придворными» или «парадными» за близкое расположение к Москве, 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 Найдено были награждены орденами Красного Знамени за воздушные бои с японцами в районе Халхин-Гола и в Китае. Там же воевали летчики полка Виктор Гридин и Николай Александров, который участвовал также в войне с Финляндией. А заместителем командира эскадрильи 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 нее направлялись выпускники летных школ – 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 школу летчиков. Правда, прослужил он недолго, после того, как его отец был репрессирован, Леонида в 1938 г. демобилизовали и осудили, в 1955 г. реабилитировали. Он стал кандидатом экономических наук, работал в АН СССР.

Большая группа выпускников Борисоглебской школы летчиков, имевших знаменитых родственников, вошла в состав 16-го полка в 1940 г. В их числе был Михаил Бабушкин, сын известного полярного летчика, Героя Советского Союза и тоже Михаила Бабушкина, который участвовал в арктическом рейсе «Челюскина», спасении экспедиции Нобиле, в поисках летчика Леваневского и высадке полярной станции «Северный полюс-1». Его именем в Москве были названы район, улица и станция метро.

Вместе с Михаилом прибыли Иван Кравченко и Александр Супрун, имевшие знаменитых старших братьев. Иван – Григория, одного из первых дважды Героев Советского Союза, летчика-испытателя, участника войн в Китае и на Халхин-Голе. Александр – Степана, Героя Советского Союза, который тоже дрался с японцами в Китае, стал летчиком-испытателем и депутатом Верховного Совета СССР.

Из Качинской школы летчиков в 16-й полк в 1940 г. прибыл Василий Сталин, а на следующий год – Степан Микоян, Тимур Фрунзе и сын члена ЦКК и ЦК ВКП(б) Е.М. Ярославского – Владимир. Кстати, в этом полку служил также сын начальника Качинской школы комбрига В.А. Иванова – Игорь.

Вместе с тем Люберцы не были местом, где заслуженные пилоты почивали на лаврах, а у летчиков со знаменитыми фамилиями якобы была необременительная служба. 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 летчики повышали свой уровень летной и боевой подготовки, обучали и тренировали молодых пилотов. Так что эти полки были не только «парадными» 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, – но не для комбрига Ерёменко, отправленного служить на Дальний Восток.*

\* \* \*

Прибывшие в 57-ю бригаду выпускники Борисоглебской школы летчиков, младшие лейтенанты девятнадцати – двадцати лет Сергей Байков, Константин Букварёв, Семен Гуцкин (в августе 1941 г. был переведен в 35-й иап ПВО Ленинграда), Иван Дыкин, Сергей Пантелеев, Николай Тараканчиков и Георгий Урвачёв были зачислены младшими летчиками в 34-й, а Михаил Воронин, Иван Голубин и Антип Пономарёв – в 16-й полк. Антон Абакумов оказался в составе нового, формировавшегося на базе личного состава этих полков бригады 148-го полка, который был направлен на войну с Финляндией.

Командовал 34-м полком, как было сказано, 28-летний майор Леонид Григорьевич Рыбкин, который под псевдонимом «Бланко» воевал в Испании на истребителях И-15 и И-16.

Был ранен и снова вернулся в строй. Над Мадридом сбил итальянский истребитель «Фиат-32» лично, а вместе с другими летчиками – два новейших немецких бомбардировщика из эскадры «Легион Кондор»: «Дорнье-17» – в паре с Виктором Кузнецовым, и «Хейнкель-111» – с испанцем Луи Сардино.

Обладая высокой техникой пилотирования, однажды в бою с четверкой «фиатов» он так закрутил их искусным маневрированием, что два истребителя противника столкнулись в воздухе и рухнули на землю, а рядом на парашюте приземлился и попал в плен итальянский пилот одного из этих самолетов – Альфонсо Маттель.

В июле 1937 г. Леонид Рыбкин, совершая 9-й боевой вылет за день (!), в воздушном бою от огромных перегрузок получил кровоизлияние в мозг и почти ослеп. После излечения вернулся в ВВС Московского военного округа и поначалу командовал эскадрильей 16-го истребительного авиаполка. Был награжден орденами Ленина и Красного Знамени.

Молодые летчики, прибывшие на пополнение 57-й бригады, поселились вместе с другими холостыми летчиками люберецкого гарнизона в общежитии, расположенном в доме № 8, который сохранился до сих пор, как жилой многоквартирный дом № 17. Там же поселился прибывший почти одновременно с ними лейтенант Василий Сталин.

По словам Урвачёва, 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. Вытывал 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 им. Н.Е. Жуковского.

## Истребитель И-16: летная и боевая подготовка

В полку, как положено, на младшего лейтенанта Урвачёва завели «Личную летную книжку», в разделе которой «Поденная запись летной работы» были отмечены его первые вылеты в качестве строевого лётчика:

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

Упражнение № 2 курса летной подготовки – это взлет, полет по кругу с четырьмя разворотами над аэродромом, называемый в авиации «коробочкой», и посадка – четыре минуты в воздухе. Зачем это многократное повторение, казалось бы, простейшего полета? «Коробочка» – стандартный маневр перед посадкой, которая считается одним из самых трудных и важных элементов полета. Недаром в авиации считается, что «научиться летать – это садиться и взлетать», а не «летать научиться – взлетать и садиться». То есть, умение приземляться в обучении лётчика на первом месте. А многократное повторение какого-либо элемента полета необходимо для выработки у лётчика автоматизма его выполнения.

Так, инструкциями установлен твердый порядок действий лётчика, значений высоты, скорости и крена, которые ему надлежит выдерживать на посадке. Но при ее выполнении он должен не напрягаться, вспоминая их, а соблюдать, не думая, автоматически. В этом залог не только успешного выполнения полета, но и сохранения его жизни. Недаром авиационная мудрость гласит: «При аварии лётчик должен действовать быстро – делать медленные движения без перерывов между ними». То есть не терять время, раздумывая, что делать дальше, а выполнять необходимые действия одно за другим автоматически, заученно.

Удивительно, но из-за ускоренного обучением курсантов летной школы по сокращенной программе они ни разу не летали на боевом истребителе. Георгий Урвачёв впервые сделал это в полку, через месяц после множества полетов на учебно-тренировочном УТИ-4 по кругу. В разделе его 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. После этого 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 пилотирования капитан (подпись неразборчивая)».

В тот же день Георгий Урвачёв вновь выполняет три «коробочки» над аэродромом, но на И-16, который лётчики называли «ишаком» – это его первые вылеты на боевом истребителе:

*«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 лётчики использовали кожаные маски с подкладкой из шелка или кротового меха, закрывавшие лицо и имевшие отверстия для глаз, носа и рта. Можно представить фантастический вид лётчика в такой маске с надвинутыми на глаза летными очками.

\* \* \*

Конструктора И-16 Н.Н. Поликарпова часто именовали «королем истребителей», и этот самолет поначалу был одним из самых скоростных, и первым в мире серийным свободнонесущим монопланом с убирающимся шасси, который положил начало распространению этой схемы. Правда, шасси убиралось и выпускалось вручную. По словам Георгия Урвачёва, он на всю жизнь запомнил, что для уборки шасси на И-16 надо было 44 раза повернуть рукоятку лебедки. Но в 1940 г. «ишак» уже значительно уступал новым немецким истребителям в ско-

рости, 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, направленный после летной школы в 16-й иап, ставший впоследствии генерал-лейтенантом авиации, заслуженным 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 после прибытия в Люберцы был переведен из 16-го 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. Как показало расследование, Микоян ошибочно атаковал пролетающий мимо Як-1, а затем, якобы разобравшись, атаку прекратил, но Як, в свою очередь, зашел «в хвост» его самолета и поджег. Согласно расследованию, это сделал летчик ПВО Москвы младший лейтенант Михаил Родионов, который через четыре месяца таранил Ю-88 и погиб при вынужденной посадке. Посмертно был удостоен звания Героя Советского Союза. Однако, как вспоминал Урвачёв, летчики ПВО поговаривали, что Микояна сбил командир звена, когда убедился, что тот не реагирует на его сигналы об ошибочности атаки.

\* \* \*

7 мая младший лейтенант Урвачёв прошел проверку техники пилотирования на УТИ-4 с выполнением фигур сложного пилотажа – виражей 45° и 60°, штопора, боевого разворота, спирали, скольжения: *«Общая оценка – 4. Разрешаю отрабатывать пилотаж на самолете И-16. Командир эскадрильи капитан Найденко»*.

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

*«9.06.40. И-16, 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. И-16, 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. И-16, КВБ и ВС, упр. № 7, стрельба по наземным целям. Количество выпущенных пуль – 40, количество попаданий – 10, оценка – отлично»*.

До конца года летчик Урвачёв 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 200.

В связи с этим вспоминаются рассуждения современных «умников» о том, что советские летчики воздушно-стрелковой подготовкой перед войной не занимались и поэтому были к ней 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 после нескольких тренировочных полетов Урвачёв в парадном строю полка пролетел над аэродромом Тушино:

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

Это был последний перед войной День Воздушного Флота СССР, всенародно именуемый просто как День Авиации, и с 1933 г. ежегодно отмечавшийся 18 августа.

На этом параде впервые был показан опытный самолет И-200 – будущий истребитель МиГ-3, который вскоре предстояло освоить летчикам 34-го полка и встретить на нем надвигающуюся войну. Самолет пилотировал известный летчик, майор Михаил Якушин, участник войн в Испании, где он одержал восемь побед в воздушных боях, Китае и с Финляндией, награжденный тремя орденами Красного Знамени.

В 1941 г. он стал начальником Восточного сектора ПВО Москвы, заместителем командира 6-го истребительного авиационного корпуса (иак), в состав которого входил и 34-й полк. Через несколько десятилетий судьба свела генерал-лейтенанта авиации Якушина и полковника Урвачёва в совете ветеранов этого корпуса.

А в 1940 г. младший лейтенант Урвачёв, как следует из его лётной книжки, 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 II

### Накануне и начало войны

#### Проза службы и лыжные гонки

Однако жизнь шла не только на аэродроме, о чем свидетельствуют первые приказы командира полка в наступившем 1941 году. Так, он назначил комиссию и уполномоченных от подразделений по рационализации и изобретательству, объявил состав спортивного комитета полка, и, как вершина этой культуртрегерской деятельности, принял на работу вольнонаемную преподавательницу английского языка для изучения его начсоставом.

Но и проза служебной жизни давала о себе знать. Также 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, находившихся в рядах Красной армии менее 4 лет, были объявлены срочнослужащими 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 состав ходит без противогазов, оставляя их в шкафах, ангарах 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, сухари»*. Было приказано утерявшим 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 произвел вынужденную посадку, а старший политрук Подопригора посадил самолет с наполовину выпущенными колесами шасси, – видимо, не докрутил рукоятку лебедки. Старший лейтенант Шокун нарушил летную дисциплину и выполнил не предусмотренный заданием бреющий полет. 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 лётной книжке младшего лейтенанта Урвачёва 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 инспектор-лётчик Инспекции ВВС Красной армии, самолеты которой находилась в одном из ангаров люберецкого аэродрома.

Тем временем Георгий Урвачёв совершенствовал свою технику пилотирования, и проверяющий заносил в его лётную 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, в пятом вылете на УТИ-4 Георгий выполнил сложный пилотаж: 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 нераборчивая)».*

24-я АД – это истребительная авиационная дивизия (иад), сформированная в августе 1940 г. на базе 57-й бригады ее бывшим командиром полковником Н.А. Сбытовым. В состав дивизии помимо двух люберецких 16-го и 34-го истребительных авиаполков вошли еще три – 24-й в Кубинке, 11-й в Москве на Центральном аэродроме и 27-й в Клину, бывший командир которого полковник И.Д. Климов в ноябре был назначен командиром этой дивизии.

Таким образом, за год после лётной школы Георгий Урвачёв был подготовлен в полку как полноценный строевой военный лётчик-истребитель на уровне командира звена, получивший право обучать и тренировать других лётчиков. В тот же день после пяти вылетов у него еще шесть, но уже первых инструкторских полетов:

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

В последующие полтора месяца количество ежедневно выполняемых Урвачёвым инструкторских полетов иногда возрастало в несколько раз:

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

Это было связано с тем, что в 1940 г. за счет лётчиков 16-го и 34-го полков были сформированы еще два истребительных авиаполка, один из которых, 146-й – направился в «освободительный поход в Бессарабию», другой, 148-й – на войну с Финляндией. После этого в 34-м полку осталась половина лётного состава по штату, и его пополнили 33 выпускника лётных школ, которых надо было вводить в строй.

Однако и сам инструктор, вчерашний новичок Георгий Урвачёв находился под приглядом командира эскадрильи, который после проверочных полетов с ним отмечал в его лётной 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 Урвачёв пилотировал слишком лихо, особенно на разворотах, которые выполнял с глубокими 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 половина лыжников 1-й и 2-й эскадрилий 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 11 – от управления полка.

Объявив благодарность призовой тройке победителей, командир приказал в целях подготовки к предстоящему массовому кроссу до конца января 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.

Наконец, 9 февраля – гвоздь сезона, грандиозное мероприятие: *«Массовый лыжный кросс им. Героя и Маршала Советского Союза С.К. Тимошенко»*. На старт вышли 209 человек. В зависимости от лыжной подготовки участники стартовали на дистанциях 10 или 20 километров, на которой победил товарищ Урвачёва по эскадрилье, председатель спорткомитета 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 ранее не участвовавших в соревнованиях, а также для желавших попробовать себя на дистанции 20 километров. Одновременно с лыжными занятиями, расчисткой аэродрома, полетами на истребителях И-16 и УТИ-4 полк начал осваивать новые истребители МиГ-3.

## Истребитель 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/час, и было решено ускорить принятие его на вооружение. Через семь месяцев, до завершения испытаний МиГа, началось его серийное производство. Такие темпы стоили дорого – за это время, в январе – марте 1941 г., погибли летчики-испытатели А.Н. Екатов, С.Н. Афанасьев и В.Ф. Кулешов.

МиГ 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 миллиметра. Кроме того, *«на многих режимах полета пилотирование МиГ-3 было под силу лишь физически очень сильным пилотам».*

Известный летчик-истребитель, генерал-майор авиации, Герой Советского Союза Г.Н. Захаров отмечал, что МиГ *«ошибок пилотирования не прощал, был рассчитан на хорошего летчика. Средний пилот на МиГ-3 автоматически 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».*

Урвачёв говорил:

– Выше 5 тысяч метров на МиГе я был король, ниже – он тяжеловат.

Было приказано первыми серийными истребителями МиГ-3 укомплектовать авиаполки Московского и западных военных округов, а «парадному» 34-му иап – срочно освоить эти самолеты и показать их на первомайском параде. Поскольку времени уже оставалось мало, а МиГов в Люберцах еще не было, в феврале ежедневно 16 летчиков полка и столько же техников отправлялись в Москву для изучения нового самолета на авиазаводе № 1 (до 1919 г. назывался «Дукс») в районе Ходынского поля, где началось его производство. Здесь на Центральном аэродроме им. М.В. Фрунзе в начале марта эти летчики совершили первые вылеты на МиГ-3.

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 младший лейтенант Урвачёв:

*«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 и приказал: *«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 Дневнике полка почти ежедневно отмечалось: *«Полеты сорваны из-за плохой погоды».* Поэтому летчики пока начали высотные тренировки в барокамере, и младший лейтенант Урвачёв 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 (Курс боевой подготовки. – В.У.). <...> Общая оценка 4. Разрешаю полеты на МиГ-3. Командир 1 авиаэскадрильи Найдено».*

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 летчики звеньев прошли по парадному маршруту через главный командный пункт и Красную площадь. Младший лейтенант Урвачёв, как и другие летчики, раз за разом поднимался на МиГе в воздух, выполняя учебно-тренировочные полеты:

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

В ходе освоения МиГа в полку перед парадом один самолет был разбит, а три другие в результате технических неисправностей совершили вынужденные посадки.

1 мая командир дивизии поздравил личный состав полка с праздником и пожелал успешного выполнения ответственного задания. По его сигналу 27 МиГов звеньями по три самолета поднялись в воздух, взяли курс на Москву и строем прошли над Красной площадью. Один из них пилотировал младший лейтенант Урвачёв:

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

Как видно из лётной книжки, он участвовал в воздушном параде на новом, сложном в пилотировании самолете после всего шести вылетов на нем, что было явно недостаточно для его освоения, и особенно для полетов на этом самолете 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 хорошую организацию и проведение воздушного парада нарком обороны СССР объявил его участникам благодарность, и они были приглашены в Кремль на прием. Урвачёв рассказывал, что приглашенные, И.В. Сталин и руководство Наркомата обороны сидели за накрытыми столами. Все, кто хотел, свободно подходили к Сталину, чокались с ним, о чем-то говорили. О себе сказал: «Я не подходил». Когда И.В. Сталин ушел, С.М. Будённый взял баян, и дальше вечер пошел с песнями и плясками. По ходу вечера тех, кто выпил лишнего, охрана Кремля выводила из зала и на автомобилях отправляла 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.

\* \* \*

Много лет спустя Георгия Урвачёва 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 Красной 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». В Люберцах, в здании новомодного тогда архитектурного стиля «конструктивизм» находились кинотеатр и ресторан, в которых молодые летчики нередко проводили вечера со знакомыми девушками. Но один из них как-то в поисках светских развлечений отправился в московский ресторан «Националь», где 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 он тогда осваивал. Поэтому милиция передала задержанного гуляку не военным властям – в комендатуру, как полагалось, а органам госбезопасности. Вернулся он в полк через неделю, бледный и осунувшийся. Его спросили:

– Били?

– Нет, но кормили селедкой, а воды пить давали мало.

Рассказ Урвачёв заканчивал 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 Урвачёв сказал:

– Зарплата нам это свободно позволяла. Кстати, я и токарем на заводе зарабатывал ненамного меньше. Поэтому почему бы нам было не уважать свое правительство?

## Накануне, аэродром Липицы, война началась

После парада и приема в Кремле в полку шли ежедневные полеты почти без выходных дней, и почему-то в воскресенье они были наиболее интенсивными, продолжаясь, как, например, 18 мая, с 6.00 до 20.25. Правда, на следующий день, в понедельник, полетов не было. Вместо них, наверное, для разрядки, соревнования по волейболу. Но во вторник с 5.00 вновь полеты и последняя перед войной воздушная стрельба. Однако, судя по лётной книжке Урвачёва, ее результаты остались неизвестными, поскольку нельзя было определить, сколько из выпущенных лётчиком-истребителем пуль попало в цель:

*«0.05.41. И-16. КБП-41, упр. № 13, стрельба по воздушным целям. Количество выпущенных пуль – 60. Утерян конус».*

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

В связи с продолжающимся обучением прибывших в полк выпускников лётных школ младший лейтенант Урвачёв в мае выполнял с ними многочисленные вывозные полеты на учебно-тренировочном истребителе, как правило, более десяти в день:

*«29.05.41. УТИ-4. Вывоз лётного 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 меняя один тип самолета на другой в течение дня:

*«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».*

К освоению курса боевой подготовки на МиГе Урвачёв, как и другие лётчики полка, приступил всего за месяц до начала войны:

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

Рассказывая об этом времени, он удивлялся:

## **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.