

ПОБЕДИТЕЛИ
фронтовые мемуары



Федор АРХИПЕНКО

На взлет!

Записки летчика-истребителя



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

Текст предоставлен издательством
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=6712037
Фёдор Архипенко. На взлёт! Записки лётчика-истребителя: Эксмо; Москва; 2014
ISBN 978-5-699-62999-2

Аннотация

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

Содержание

От составителя	4
К читателю	11
Глава I. Детство и юность	13
Глава II. Довоенная служба	27
Глава III. Война	34
Конец ознакомительного фрагмента.	50

Фёдор Архипенко

На взлет! Записки летчика-истребителя

От составителя

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

Характер и фронтовая судьба Архипенко во многом сходны с судьбой Покрышкина: те же беззаветное служение Родине, отказ от приспособленчества и принципиальность в ущерб личным интересам, те же несгибаемая твердость и мужество, с каким он сносил и ратные тяготы, и несправедливость. Так же, как Покрышкин, Архипенко одержал свои первые победы в первые дни войны, так же после неудачной попытки вывезти товарища выходил с территории, занятой немцами, так же подвергался гонениям за новаторство и независимость суждений, так же был обойден официальным признанием побед и наградами и так же неколебимо верил, что «счет войны – главный...».



Герой Советского Союза Ф.Ф. Архипенко

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

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

«В первый день войны аэродром Велицк бомбили 4 раза группы по 40–60 бомбардировщиков. Можно представить, какой страх и ужас царили на аэродроме – многие летчики и техники стали седыми», – вспоминал Федор Федорович. В тот день ему выпало быть оперативным дежурным по аэродрому. На младшего летчика произвели неизгладимое впечатление выдержка и выправка зам. командира 13-й сад героя Испании Ивана Лакеева, прилетевшего на аэродром около полудня и взявшего в свои руки руководство деморализованными полками. Когда около 16 часов Лакеев отпустил Архипенко с КП, тот по собственной инициативе выполнил первый полет в военном небе; прошел от Бреста до Равы-Русской, попал под огонь зенитной артиллерии и, встретив незнакомый И-153, привел его на свой аэродром...



Титульная страница летной книжки Ф.Ф. Архипенко

Через несколько дней в полку осталось 6 самолетов, и Архипенко в числе других оставшихся в живых летчиков 17-го иап попал в Ростов-на-Дону, где наскоро переучился на ЛаГГ-3. Выполнив зачетный полет первым, он был назначен на дежурство в готовности № 1 и отдежурил в кабине двое суток непрерывно, к концу не то засыпая, не то теряя сознание, –

о дежурном звене просто забыли. Когда на третьи сутки командир дал команду вылезти из самолетов, на аэродроме появился командующий ВВС округа и, не вникая в детали, приказал быстренько расстрелять все звено. Под пистолетом растерянного порученца, которому были вменены обязанности палача, Архипенко не потерял присутствия духа, а поддерживал своих товарищей, вселяя надежду, что расстреливать не будут – отправят на фронт. И действительно, командир полка майор Дервянов решительно вступился за летчиков, добился отсрочки исполнения абсурдного приговора и нашел в себе мужество проигнорировать его.

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

15 октября при штурмовке частей противника в районе Сум был подбит самолет Н. Савина, и тот совершил вынужденную посадку на территории, занятой противником. Замыслив спасти товарища, Архипенко приземлил свою машину рядом, но на пробеге подломилось шасси... 10 дней переодетые в гражданское летчики пробирались через немецкие тылы к линии фронта, однажды даже были остановлены патрулем, но белорусская речь Архипенко и их мальчишеский вид обманули бдительных немцев. В холщовой рубахе, босиком, выходил с оккупированной территории худенький юноша, которому было суждено уничтожить несколько эскадрилий Люфтваффе. В канун своего 20-летия он пересек линию фронта и после короткой проверки Смершем вернулся в родной полк.

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

Под Сталинградом Архипенко провел несколько исключительных по своей сложности и важности разведок: одну – под Калачом, в условиях крайне ограниченной видимости, другую – в районе Ворошиловграда, покрыв расстояние, превышающее расчетную дальность полета. Из второй разведки он вернулся в режиме планирования, перетянув через Дон, разделявший советские и немецкие войска, на высоте нескольких десятков метров и посадив машину на снег... В январе 1943 г. он «нашел» ушедшие в прорыв части 3-й танковой армии, за что командарм П. Рыбалко лично наградил его орденом Отечественной войны 2-й степени...

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

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



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

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

Итог боевой работы за период Великой Отечественной войны

Год	Тип самолета	в 1941 г.				в 1942 г.				в 1943 г.				Примечание
		количество		время		количество		время		количество		время		
		ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	ч.	м.	
Всего произведено боевых вылетов														467
из них: с самолета и биплана на истребительном бое														35
Проведено воздушных боев														102
Сбито самолетов противника лично														30
в группе														14
Уничтожено солдат и офицеров														60
- " - автомашин														25
- " - танков														2
- " - зенитных пулеметов														10
- " - повозок														75
Подпись: <i>Ф. Ф. Архипенко</i> 17 мая 1945 г.														

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

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

«Уже где-то к лету 1943 года я обрел уверенность, что истребителю меня не сбить, – вспоминал Архипенко, – я мог упредить любой его маневр, перетерпеть большую перегрузку, опередить в принятии решения. Другое дело бомбардировщик: преследуя его, порой сам становишься мишенью, и тут вопрос в точности и неожиданности атаки...»



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

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

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

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

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

Н. Г. Бодрихин

К читателю

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

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

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

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

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

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

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

Советским асам задачи ставились гораздо более жестко, чем их противникам. Выбор цели диктовался боевой целесообразностью, а вылеты на сопровождение, прикрытие наземных войск и даже на штурмовку совершались чаще, чем на свободную охоту. В этих тяжелейших условиях сложился характер автора этой книги. Федора Архипенко всегда – и в годы войны, и после нее, когда наряду с освоением нового пришло испытание «медными трубами», – отличали высокая целеустремленность, настойчивость, активная жизненная пози-

ция. Он окончил академию и был в числе первых, кто постигал тайны реактивной авиации. И в своем труде он верен призванию – замечательной профессии летчика.

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

Баевский Г. А.

Глава I. Детство и юность

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

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

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

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



Мои родители – Федор Семенович Архипенко и Агриппина Николаевна Садовская

В то время у моих родителей было трое детей: старшая – Юлия, сын Иван и я – Федор. В моей памяти осталась прабабушка Варя (мать дедушки Н. И. Садовского); помню ее улыбающуюся, в белом чепце (головной убор), чистенько одетую, что-то тихо и ласково

говорящую мне. Ее муж, прадедушка Иван Садовский, в свое время был известный на всю округу музыкант-скрипач. Прабабушка умерла, когда мне было года три-четыре, спустя год не стало и бабушки Елены – матери моего отца, энергичной, доброй и трудолюбивой, какими всегда кажутся бабушки своим внукам. Я был на похоронах и помню, что сестра Юлия очень плакала, а глядя на сестру, всхлипывал и я.

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

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

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

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

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



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

К моему счастью, в 1929 году в поселке Большевик построили четырехлетнюю школу, куда я и поступил учиться. Учился я легко, хотя никто мне не помогал: дедушка Николай и