

Казак А.

ФЕДОР АРХИПЕНКО: КОГДА СТРАНА ПРИКАЖЕТ БЫТЬ ГЕРОЕМ...

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ФЕДОР АРХИПЕНКО входит в десятку самых результативных советских летчиков-истребителей Великой Отечественной войны. Он один из немногих, кто прошел ее с первого и до последнего дня. Дружеские отношения связывали его с Кожедубом и Гуляевым, с Речкаловым и Колдуновым, с десятками других летчиков-героев. Свой ратный путь будущий мастер воздушных атак, сбивший более 40 самолетов противника, начинал в Бобруйске.

ПУТЕВКА В НЕБО

Вот как Федор Федорович вспоминал о начале дороги в небо в своих "Записках летчика-истребителя".

"...В один из осенних дней 1937 года в нашу школу пришел представитель Бобруйского аэроклуба техник Василевский, провел беседу с учениками старших классов, рассказал о реальной возможности овладения сказочной летной профессией. Неудивительно, что все мальчики нашего 9 класса записались у него. Пошли на медицинскую комиссию. Медкомиссию прошли, однако, лишь несколько учеников, а остались учиться в аэроклубе только двое – я в летной группе и Николай Пинчук в технической. Остальные не смогли преодолеть родительского вето, профессия эта в то время казалась крайне опасной и мальчишек из благополучных семей, в авиацию шло немного.

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

...В 1937 году днем я учился в 9 классе, а вечером в аэроклубе. Особенно успевал по математике, а в аэроклубе занимался только "на отлично". Весной 1938-го мы окончили в аэроклубе теоретическое обучение и в мае, с аэродрома Еловики, началась летная практика на самолете У-2"...

Став впоследствии одним из ведущих советских авиаторов, Федор Архипенко всю жизнь помнил о наставниках, у кого он в молодые годы был ведомым. Вот как он пишет об этом в своей книге.

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

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

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

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

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

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

В аэроклубе техником самолета был Василевский С. А., тот, что однажды предложил нам поступить в аэроклуб. Начальником аэроклуба был Нартыш-Блук красавец-мужчина, грамотный человек и хороший организатор. Первый полет на самолете У-2 я сделал с инструктором Мотькиным. Приходилось также летать с инструкторами-женщинами: Павловой В. И. – милой и симпатичной девушкой, я был влюблен в нее и в ее полеты, и со Слесаревой А. К., она летала смело, но была грубовата и в воздухе, и на земле. Заместитель начальника аэроклуба по летной части – Разумовский С. С. – запомнился мне как человек большого ума, способный быстро и доброту выполнять дело...".

А ПОТОМ БЫЛА ВОЙНА

Младший лейтенант Архипенко встретил войну на аэродроме под Ковелем в 4 часа 25 минут 22 июня 1941 года. А закончил он ее в мае 1945-го гвардии майором, заместителем командира 129-го гвардейского истребительного полка. Сделал 467 боевых вылетов, в 102 боях сбил 44 самолета противника, из которых 30 лично, четыре в паре и десять в группе... Был дважды ранен и контужен. Награжден восемью орденами, из которых особо ценил "Полный бант" четырех орденов Красного Знамени. Воевал на самолетах И-153, ЛаГГ-3, Як-1, Як-7б и "Аэрокобре".

– С самолетом сливаешься. Это же твой спаситель, твоя вторая родина! – говорил Герой Советского Союза.

И как не любить родной самолет, который, как и его хозяин, не раз получал серьезные раны... В одном из боев лета 1942 года под Воронежем двадцатилетний Федор Архипенко со своим ведомым вступил в схватку с пятью "мессершмиттами" и сбил два. Еще с одним встретился в лобовой атаке.

– Я видел, как он выстрелил, – вспоминал ветеран. – Из ствола вылетела, сверкнув, трассирующая пуля, и услышал удар. Звук такой, как будто ложится шар в лузу... На встречных курсах мы с немцем проскочили в четырех-пяти метрах друг от друга. Пуля прошла между моей правой рукой и боком, выжгла в шпангоуте дыру диаметром сантиметров десять. Если бы у него оставались еще патроны, он перерезал бы меня очередью.

После окружения армии Паулюса в Сталинграде Архипенко по приказу заместителя командующего ВВС Юго-Западного фронта полетел на разведку аэродрома и железнодорожной станции на Ворошиловград. Требовалось определить, какие силы содействуют окруженной немецкой группировке.

– Мы с капитаном Ворониным подсчитали, что горючего не хватит вернуться на свой аэродром, и доложили генералу, – рассказывал Федор Федорович. – Он ответил: надо лететь и передать данные по радио! А если придется садиться, то искать на территории противника партизан. Кругом степь, какие партизаны?! Но мы – патриоты своей Родины... Вылетели на выполнение задания. На аэродроме Ворошиловграда обнаружили 50-70 самолетов и до 15 эшелонов на станции. Воронин передал по радио эти данные. Взяли курс обратно... На подлете к Дону на высоте 3000 метров горючее кончилось, винт остановился. В кабине стало тихо, лечу, как на планере. Установил самолет на наивыгоднейший угол планирования и начал тянуть к Дону. В голове одна мысль – как бы перетянуть ленточку реки и сесть у своих. Перетянул все же Дон на высоте 80-100 метров и сел без шасси на поле в снег. Вылез на плоскость, сел, закурил, кругом тишина... Степь. Мне повезло, вижу – едет крестьянин в санях, я закричал, он увидел меня и остановился. Час мы шли навстречу друг другу, разгребая глубокий

снег... Воронин тоже произвел вынужденную посадку в десяти километрах от меня...

Первым орденом – Отечественной войны II степени – Федора Архипенко лично наградила в феврале 1943 года командующий 3-й танковой армией П. С. Рыбалко за спасение его "сынков". Летчику удалось на четвертом вылете найти в степи оставшихся без боеприпасов и горючего танкистов.

– Самое главное для летчика – иметь трезвый ум и не бояться. Чтобы не было мандража. У кого он появлялся, те в большинстве своем погибали, – вспоминал ветеран. – Трудно представить себе атаку бомбардировщика. Рядом с кабиной проносятся шнуры пулеметных трасс. Кто-то не выдерживал и отворачивал... А чтобы сбить, надо было идти "ва-банк". О себе, о наградах, о должностях я не думал. Корысти не было. Чему быть, того не миновать. Запустил мотор, вырулил на полосу. Как говорится, перекрестился и пошел на взлет... Когда взлетал, становился спокойным, рассудительным человеком. Первым замечал немецкие группы. Строил маневр. Каждый бой обязательно анализировал, тут помогала мне дружба с математикой, всегда по этому предмету имел отличные оценки.

Молодых летчиков, кого сам не ввел в строй, в бой не брал. Хотя сколько за это получил от начальства "строгачей". Их логика – как же так, дежурят 10-12 самолетов, в небе жарко, а я поднимаю только шестерку "стариков". Начальство ругало, сами молодые обижались, но я оставался при своем мнении – воевать по-суворовски, не числом, а умением...

Для советских истребителей главным было прикрытие наземных войск, сопровождение своих и атаки чужих бомбардировщиков. Авиация была для них не опасным видом спорта, а оружием Победы. Абсолютно отсутствовал у наших летчиков комплекс неполноценности перед немцами. Наоборот.

– В целом они воевали по-другому, сильно от нас отличались, – говорил Архипенко. – Действовали с хитрецой. Сбивали в основном "из-за угла", со стороны солнца, из-за облаков. Равного, открытого боя не любили. Мы были воспитаны так, что если "мессер" атакует наш бомбардировщик, то надо его спасти любой ценой, хоть голову свою подставить. А немец – эгоист, своя жизнь ему была дороже, атаковал с выгодной позиции, рассчитав, чтобы потом удрать...

За годы войны Федор Архипенко сам ни разу сбит не был. Звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали "Золотая Звезда" гвардии майору Архипенко присвоено Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 июня 1945 года.

* * *

После войны Федор Архипенко продолжил активную трудовую деятельность, о чем читаем в тех же "Записках летчика-истребителя".

"...Хорошо мне запомнилась командировка в Оренбург, в конце 1956 года, в 1-е Чкаловское авиационное училище летчиков имени К. Е. Ворошилова, куда я был назначен председателем Государственной экзаменационной комиссии.

Согласно плановой таблице мне пришлось тогда слетать в зону с курсантом Юрием Гагариным. Летал он, как у нас в авиации говорят, "в полоску", т. е. средне; два полета на боевом самолете выполнил на "хорошо", посадку произвел в пределах нормативных правил также на "хорошо". Вскоре я подписал и вручил ему диплом об окончании училища. Позднее я неоднократно встречался с первым космонавтом на аэродроме Внуково, где работал после списания с летной работы, принимал участие в организации его торжественной встречи, когда после полета в космос он прибыл во Внуково и так по-гагарински шел по ковровой дорожке с развязавшимся шнурком...". Вот так, и к подготовке первого космонавта Земли приложил руку наш знаменитый земляк! И еще долго не расставался с военной авиацией.

Казак, А. Федор Архипенко: когда страна прикажет быть героем... : Герой Советского Союза Ф. Архипенко из Бобруйского аэроклуба / Александр Казак // Вечерний Бобруйск. — 2015. — 1 мая. — С. 3.