

Герой Советского Союза Иван Якурнов

Его именем названа улица
в городе Ульяновске

1930-е годы – это время, когда миллионы людей верили, что скоро будет построено новое, справедливое общество, в котором не будет места насилию и эксплуатации человека человеком. Это были годы, когда страна совершала стремительный рывок из аграрного прошлого в индустриальное будущее. И появление тысяч серебристых птиц на просторах СССР знаменовало собой переход к новой реальности. В ноябре 1931 года в Ульяновске открылась объединенная школа лётчиков и авиатехников. Она успешно подготовила и выпустила несколько тысяч пилотов, большинство из которых героически сражалась на всех фронтах, а более 60 выпускников получили звание Героя Советского Союза.



И.Ф. Якурнов у Ил-2

Один из героев – выпускников школы лётчиков – Иван Федотович Якурнов, который в 1938 году в качестве инструктора-лётчика был направлен в Рыбинский, а потом в Ярославский аэроклуб, где подготовил более 50 будущих лётчиков. С декабря 1942 года он в действующей армии. Вот один из эпизодов его фронтовой биографии, относящихся к марту 1944 года.

«Наш полк стоял очень близко от линии фронта... Немецкие истребители два раза штурмовали наш аэродром. Штурман корпуса нашёл немецкий аэродром, с которого фашисты делали налёты. Решили атаковать его ночью, <...> на прикрытие нас взлетели шесть истребителей. При подходе к аэродрому противника по нам интенсивно ударила зенитка... Я в строю

был крайним правым, поддерживать строй было нетрудно. Вспомнив в расположении зенитных батарей, заметил странное явление. В круге зенитной обороны аэродром не расположен в центре, он приходится на его восточный край. Следовательно, противник мощным зенитным огнём прикрывает не аэродром. А что же тогда? Стал всматриваться в центр круга и заметил на железнодорожной станции Красное длинный эшелон с паровозом на его восточном конце. Сразу стало всё ясно. На днях наши войска в районе города Броды окружили небольшую группировку противника. Заткнуть образовавшуюся брешь в линии фронта немцы подбросили свежие войска из тыла.

Между тем в воздухе стало немного светлее. <...> Но сколько

я ни всматривался в местность, так и не смог найти самолёты, автомашины, заправщики и штабеля с боеприпасами. <...> мой палец лежит на кнопке бомбосбрасывателя, но я не могу нажать: подо мной чистое поле, нет цели. Я считаю задание невыполненным, оставляю группу и иду самостоятельно выполнять задание на запасную цель. Я решил атаковать эшелон, находящийся под разгрузкой на станции Красное, благо и боекомплект у меня весь цел. Но как это сделать? Эшелон прикрыт мощным зенитным огнём. Как только я начал разворачиваться на боевой курс, по мне зенитчики открыли такой ураганный огонь, при котором очень трудно удержаться на спланированном пути. Для меня возникла опасная ситуация. <...> Плавню отдаю штурвал



себя, нос самолёта незаметно выпускается, скорость увеличивается, высота уменьшается, и произошло чудо: все огненные трассы и разрывы снарядов остались позади самолёта. Впереди весь путь совершенно чистый. Спас меня немецкий педантизм, доходящий до абсурда. Командир зенитной батареи знает, что истребитель летает со скоростью 300 километров в час; определив высоту полёта 1200 метров, он и лупил по этим данным по самолёту <...>.



Иван Федотович Якурнов

Определив дистанцию для открытия огня, самолёт перевожу на снижение, выпускаю реактивные снаряды, привожу в действие пушки и пулемёты, постепенно прицеливаю по эшелону. Вот нос самолёта начинает накрывать вагоны. Продолжаю стрелять и в то же время одну за другой сбрасываю бомбы. Стараюсь распределить их по всему эшелону, а последнюю положить на паровоз. Вот и паровоз мелькнул под самолётом, все бомбы сброшены, весь боекомплект израсходован. Перевожу самолёт на снижение на набор высоты, стараюсь вывезти его поскорее из зоны интенсивного обстрела. Слышу глухой удар – всё же напоследок попали. Вначале я этому удару не придавал значения, стараясь за счёт большой скорости уйти поскорее вверх. На высоте метров 500 на передней части мотора заметил брызжанчик пара, тут же почувствовал запах дыма, запах горящего масла. Перевожу самолёт в горизонтальный полёт, осматриваю приборы. Давление масла ноль,

температура воды и масла на приборах, контролирующей работу двигателя, вышла далеко за нормальные показания. Всё ясно, снаряд разбил маслорадиатор, помпа выкачала всё масло за борт, это конец. Мощный микулинский мотор не может работать без масла, сейчас заклинит. Высота полёта 500 метров, 25 километров за линией фронта, начинается паника, надо искать площадку, чтобы сесть поближе к лесу.

Стоп, солдат, без паники, надо действовать так, как учили, а учили нас очень хорошо. С моторного завода к полку был прикомандирован инженер Коваленко, он всё время находился с лётчиками и без устали рассказывал правила эксплуатации мотора. Это он научил меня летать на оборотах винта 1750 оборотов в минуту, за счёт чего намного увеличивается радиус действия самолёта. Он говорил: мотор может проработать пять минут без масла. Вот когда больше всего потребовалась наука – в самую критическую минуту. Устанавливаю мотору наивыгоднейший режим работы, но скорость постепенно падает, уже не могу держаться в горизонтальном полёте, уменьшается высота и скорость. Тяни, тяни, мысленно подбадриваю мотор, всем телом подаюсь вперёд, помогая ему. Самолёт летит над самой землёй, впереди небольшая возвышенность, отворачивать нельзя, при малейшем креке самолёт просто упадёт. Перетягивать горюшку нечем, значит, посадка на живот. Только подумал об этом, самолёт уже коснулся земли, немного прополз и остановился. Выскакиваю из кабины и осматриваюсь, поблизости заметил окоп почти в полный рост, прыгаю в окоп и кричу воздушному стрелку Билсагаеву: «Бери автомат и иди сюда». В окопе приготовили автомат и пистолеты к бою. А кругом такая тишина, солнце только что взошло, слышно, как птички поют. Спрашиваю у стрелка: «Где мы сели: у своих или у немец?»

Пыль от севшего самолёта рассеялась. Мы услышали одиночный выстрел и шелест летящего снаряда. Упал он, не долетев до хвоста самолёта метров двадцать. Разорвавшись, поднял зем-

лю. Сразу стало ясно: мы у своих, немцы по нам стреляют... Быстро берём парашюты из самолёта и уходим на восток по курсу самолёта».

В полку уже считали экипаж погибшим. Все были обрадованы счастливому возвращению. Каманин выслушал доклад Якурнова и приказал оформить наградные документы на высшую правительственную награду. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 октября 1944 года Якурнову Ивану Федотовичу присвоено звание Героя Советского Союза.

После войны Якурнов окончил курс обучения в лётном центре ГВФ в Баку. Работал во Внуково, а потом полтора года в Берлине. Вновь поступил на курсы переподготовки школы высшей лётной подготовки в Бугуруслане, где и остался в качестве инструктора. В 1950 году ШВЛП перебазировалась в Ульяновск. По этому поводу Якурнов шутил: «Видите, я сделал крюк по Европе, по войне, чтобы после 1938 года вновь оказаться в нашем городе».

Вплоть до 1963 года Якурнов работал пилотом-инструктором на разных типах самолетов, затем перешёл на должность диспетчера. На этой работе ему удалось предотвратить две катастрофы. Путём подачи своевременных энергичных команд спас от гибели учебный самолёт Ил-14 и рейсовый самолет Ту-124 с пассажирами на борту.

Мне посчастливилось познакомиться с Иваном Федотовичем в середине 1980-х годов, после официального открытия в Ульяновске головного отраслевого музея истории гражданской авиации. В эти годы музей возглавил мой отец, Гуркин Александр Петрович, они тесно работали вместе с Иваном Федотовичем по поиску и восстановлению старых самолётов со всех концов страны. Этим собранием самолётов по праву может гордиться не только Ульяновская область, но и вся страна.

Владимир Гуркин,
профессор УлГТУ