



Победные огни Виталия Гордиловского

Он подал особый сигнал к началу штурма столицы гитлеровской Германии

29 января исполняется 100 лет со дня рождения легендарного генерал-майора авиации Виталия Александровича Гордиловского. 16 апреля 1945 года именно ему, тогда гвардии подполковнику, командиру 250-го гвардейского бомбардировочного полка дальнего действия, была доверена историческая миссия: ровно в пять часов утра сбросить над Зееловскими высотами специальные световые бомбы, подав таким образом сигнал к штурму столицы гитлеровской Германии – Берлина.

Уже даже поэтому имя крылатого факелоносца Победы должно стоять в одном ряду с именами ее знаменосцев – пехотинцев Егорова, Кантария, Береста, Булатова, Кашкарбаева, артиллеристов Минина, Загитова... Ведь сигнальные огни Гордиловского – это начало, а алые знамена над куполом Рейхстага – это венец, победная точка последнего и самого главного сражения Великой Отечественной.

Да и после войны многие годы Виталий Гордиловский оставался на передовой теперь уже «холодной войны» – служил в дальней стратегической авиации, командовал в Барановичах первой в истории советских ВВС тяжелой бомбардировочной авиадивизией, вооруженной первыми реактивными дальними бомбардировщиками – носителями ядерного оружия.

Все, что было связано с дальней стратегической авиацией, с ядерным оружием, в советские времена находилось под строжайшим грифом секретности. В этом одна из причин того, что о белорусе Гордиловском и до сего дня нет ничего в белорусских энциклопедиях, не попал он даже в книгу «Память» Миорского района, где родился в поселке Черессы. Имя Виталия Александровича нет и на сайте Миорского райисполкома в размещенном здесь списке знаменитых земляков.

Право на полет

В 1914 году размеренная и небогатая на события крестьянская жизнь Александра Степановича и Елизаветы Федоровны Гордиловских из древних Чересс (а первое упоминание об этом белорусском селении датировано 1529 годом!) в одночасье изменилась. Война! Глава семейства Александр Гордиловский убит в действующую армию, на фронт. Был ранен, попал в госпиталь в город Вязьму, где после излечения устроился работать на железнодорожной станции. Сюда же переезз из Беларуси и семья. В 1918 году встал под знамя большевиков, вступил в партию и был направлен в Москву для работы в органах ВЧК-ОГПУ. После службы вновь вернулся на железную дорогу.

В 1927 году сын Гордиловского Виталий успешно окончил семилетку и решил пойти по стопам отца – стать железнодорожником. Начал простым рабочим на станции Вязьма, а в 1929 году поступил в Московский техникум путей сообщения, который через три года окончил по высшему разряду – с отличием!

И вдруг неожиданный поворот в судьбе: в августе 1933 года его как члена партии по спецнабору ЦК ВКП(б) призвали в армию и направили в Севастополь в 1-ю Краснознаменную Качинскую школу летчиков имени Янгиско-ва, готовившую кадры для истребительной авиации. Позже переводят в город Энгельс, в 14-ю школу пилотов, где готовили летчиков для бомбардировочной авиации. Летную школу он окончил в числе лучших и в декабре 1935 года получил право на штурвал воздушного корабля Р-6 в элитной 5-й эскадрилье, базировавшейся при штабе Белорусского военного округа в Смоленске.

Честный, принципиальный, грамотный пилот Виталий Гордиловский очень быстро завоевал в эскадрилье крейсеров высокий авторитет и был избран секретарем партийной организации. Одному из первых ему доверили осваивать и только поступивший на вооружение эскадрильи новый скоростной бомбардировщик СБ. А в апреле 1938 года лейтенанта Гордиловского повысили в должности – назначили командиром звена в соседней 4-й эскадрилье. Но пройдет всего два месяца и, несмотря на отличные аттестации, отсутствие взысканий, его вызовут в отдел кадров и объявят... об увольнении в запас

«по служебному несоответствию». И никаких тебе объяснений. Гордиловский, возмущенный вопиющей несправедливостью, начал буквально обивать пороги вышестоящих инстанций, «бомбардируя» их своими заявлениями и обращениями.

Не знал, не мог знать тогда Виталий, что эти самые инстанции и развернули очередную кампанию по «изъятию из армии неблагонадежных». На этот раз – по национальному признаку. К подозрительным сталинские «интернационалисты» причислили поляков, немцев, латышей, литовцев, эстонцев, китайцев... Пострадали тысячи ни в чем не повинных людей. Не поправилась, видимо, кому-то его не proletарская с «польским духом» фамилия.

Изгнанный из армии, Гордиловский долго не мог найти работу. С опаской, с длительным испытательным сроком его взяли лишь простым рабочим на Смоленский пивзавод. И только через год ему удалось устроиться по своей гражданской специальности – инженером в Управлении Западной железной дороги.

В 1940 году в армии началось резкое увеличение авиационных частей. Стала ощущаться острая нехватка летного состава. Прослышав об этом, Гордиловский, почти не на что не надеясь, пишет очередное письмо в ЦК ВКП(б) и Наркомат обороны. И судьба улыбнулась ему. В мае 1940 года Виталия Александровича вызвали в военкомат и направили в Иваново, в 165-й резервный авиаполк, где он вместе с такими же бывшими репрессированными вновь получил право на штурвал.

После восстановления летных навыков лейтенант Гордиловский направляется в 125-й скоростной бомбардировочный полк, который в Могилеве формировал талантливых летчик, участник финской войны, кавалер ордена Красного Знамени майор Александр Кобец. Из Могилева 125-й полк сначала перебросили в Боровичи, а затем в Быхов. Грозное утро 22 июня 1941 года застало 38 экипажей полка на полевом аэродроме Миньков, в 10 километрах юго-западнее Рогачева.

Боевое крещение

Война для лейтенанта Гордиловского началась 22 июня в 12 часов 8 минут, когда он в составе одной из трех десятков бомбардировщиков СБ поднялся в небо и взял курс на Суwalkи – бомбить немецкий аэродром в районе озера Сервы. Экипаж Гордиловского из первого боевого вылета, который длился для него 3 часа 46 минут, вернулся целым и невредимым. Повезло! Ведь на самолете летчика Есикова, летавшего рядом с ним, после посадки насчитали около ста пробоин: дырка на дырке! А 46 экипажей 13-й авиадивизии, в которую входил их 125-й полк, в тот день из боевого вылета не вернулись вовсе...

Скоростные бомбардировщики СБ к июню 1941 года безнадежно устарели. Гордиловский со товарищи подсчитали уже после войны: средняя продолжительность жизни самолета равнялась девяти вылетам, летчика – десяти... Но то средняя, а ведь сколько пилотов погибло в первом же полете! Во втором вылете, 28 июня, сбили и Гордиловского. И все же ему удалось не только дотянуть на изрешеченном снарядами, дымящемся СБ до своей территории, но и благополучно сесть.

К 20 июля, через месяц боев в небе Беларуси, из 173 самолетов СБ 13-й дивизии в строю осталось только 2. Огромными были потери и в летном составе. Только в 125-м полку погиб 41 человек.

Гордиловского и других оставшихся в живых летчиков отправили прямо на Казанский авиазавод – осваивать новый пикирующий бомбардировщик Пе-2.

Разящий меч «Митчелла»

И здесь случился очередной и, как оказалось в дальнейшем, важнейший поворот в судьбе Виталия Гордиловского. В 125-й полк, уже получивший полный комплект бомбардировщиков Пе-2 и готовившийся к перелету на фронт, поступил неожиданный приказ: самолеты сдать, а лично составу ухать в подмосковное Могино для обучения на новой матчасти. Этой

матчастью оказалось настоящее чудо – американский бомбардировщик Б-25 «Митчелл». По меркам того времени это был суперсамолет. Он имел просторную, удобную для пилотов кабину, мощное оборонительное вооружение – от 6 до



в людях и материальной части».

И потом еще долгие годы Виталий Александрович славился в дальней авиации именно тем, что умел беречь людей, не лез на рожон, стараясь не посылать экипажа на задания, в успешном исходе



12(!) пулеметов, самые совершенные на то время средства навигации и связи, автопилот, автоматический радиокompac, прицельное оборудование, пневматическую и спиртовую противообледенительные системы, емкий бомбоотсек на 1800 кг бомб. Мощная силовая установка самолета позволяла при выходе из строя одного из двух двигателей совершенно спокойно продолжить полет и совершить успешную посадку. Об этом всем на советских самолетах тогда можно было только мечтать.

Прекрасно разбирающийся в технике, имеющий инженерное образование Гордиловский влюбился «в американца» сразу. Успехи Гордиловского в освоении «иностранца» начальство также заметило с ходу. Он был назначен инструктором

которых он сомневался. За что не раз обвинялся вышестоящими командованием в мягкотелости и излишней осторожности. Он действительно был добр и модной тогда в среде командиров жесткостью и крутостью не обладал. Более того, наиболее сложные и рискованные задания брал на себя.

На дальних ночных маршрутах

Летчики майора Гордиловского не раз отмечались в приказах Верховного главнокомандующего – за отличие в боях на Орловском Курском и Белгородском направлениях, за освобождение городов Ельня, Смоленск, Распавль...

В феврале 1944 года со своими орлами он совершил первый полет

И вот в предрассветном небе, прямо над полем предстоящей битвы, зажигаются видимые на десятки километров яркие факелы. Один, второй, третий, четвертый... В ответ на земле взметнулись, словно мечи, лучи мощных прожекторов – и началось! Даешь логово зверя! Даешь Берлин!

ром по обучению полетам и учил летать на Б-25 всех летчиков 125-го полка. И как говорится в его аттестации за 1942 год: «Новую матчасть самолета Б-25 освоил с отличными показателями, отлично справился и с задачами по обучению летного состава ночным полетам». Да, именно ночным, так как полк передали в дальнюю авиацию и его основным предназначением стали ночные рейды и бомбометания по целям в тылу противника.

Но пока он учительствовал, на боевые задания его не пускали. Но уж когда он наконец-то дождался своего часа и его «Митчелл» вышел на ночную охоту – причтется немцы! В декабре 1942 года командир 125-го полка подполковник Ульяновский докладывает: «Руководимая тов. Гордиловским эскадрилья является ведущей в полку. Ненависть к фашизму сочетается с высокой тактической грамотностью и правильным использованием самолета Б-25». Гордиловскому принадлежит и своеобразный рекорд – эскадрилья под его командованием совершила 800(!) боевых вылетов, как говорится в документе, «не имея ни одного случая потерь

на дальнюю цель за пределами территории СССР – столицу Финляндии Хельсинки. 17 мая Гордиловского назначили командиром дальнего бомбардировочного полка, который ему же и предстояло сформировать. А менее чем через месяц, 4 июня 1944 года, этот полк уже совершил первый боевой вылет. Летали на цели в Барановичах, Бресте, Гомеле. За отличие при освобождении Минска получили очередную благодарность от Верховного главнокомандующего И. Сталина. Гордиловский водил свой полк на цели в Варшаве и в Словакии. Всего через пять месяцев участия в боях полк подполковника Гордиловского был удостоен высшей степени отличия – стал гвардейским.

На завершающем этапе войны моторы «Митчелла» Гордиловского будили небо Кенигсберга, Будапешта, Галаца, Моравы-Остравы, Катовиц, Франкфурта-на-Одере, Данинга, Бреслау, Свинсмонде. По наиболее ожесточенно сопротивлявшимся группировкам врага в Кенигсберге и Бреслау Гордиловскому всем составом полка пришлось впервые выполнить на «Митчеллах» 5 боевых вылетов в дневных условиях.

Свет Победы

Война близилась к концу. Войска готовились к последней битве, битве за Берлин. Командующему 18-й воздушной армией главному маршалу Александру Го-



незабываемые чувства нахлынули на Виталия Гордиловского не только от увиденного, но и от осознания личной причастности к историческому событию. Ему казалось, что даже здесь, на большой высоте, он слышит громоподобное, всесокрушающее «ура!», которое лавиной понеслось над полем битвы. По его щекам потекли слезы, слезы счастья, слезы Победы!

И, согласитесь, есть в том какая-то высшая историческая справедливость, что стать факелоносцем Победы выпало именно ему – представителю многострадального белорусского народа, потерявшего на той войне каждого четвертого, а по последним подсчетам – каждого третьего! Выпало воину, прошедшему «от звонка до звонка» всю Великую Отечественную. Выпало человеку, незаконно репрессированному, но не сломленному, доказавшему право называться настоящим патриотом своей Родины.

В небе войны Гордиловский совершил 137 успешных боевых вылетов на бомбометание. Сбил два немецких истребителя. Награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского и Отечественной войны I степени. Дважды, в июне 1943 и в августе 1944 года, представлялся к ордену Ленина и оба раза – мимо. Увы, наградной фейсконтроль опять не прошел. Мешало пятно репрессированного. Но не только. Гибким позвончиком и ластивым языком Гордиловский не обладал, подношениями никого не жаловал, всегда твердо отстаивал собственное мнение. Такие у большого начальства всегда были не в чести.

Всю войну вместе с Виталием Александровичем в одном полку была на фронте и его жена – уроженка деревни Заболотье, что под Минском, Стефанида Павлюц. После Победы на семейном совете они решили связать свою дальнейшую жизнь с армией и остаться в рядах ВВС.

ность сброса бомб в строго определенное время (5 часов утра) и в месте, указанном на карте генералом, не знал тогда даже Гордиловский.

16 апреля 1945 года. Ночь. На Кюстринском плацдарме войска 1-го Белорусского фронта замерли на исходных позициях в ожидании начала битвы за Берлин – последнего и самого главного сражения войны. Медленно, но неумолимо приближается время перехода в атаку. Об этой минуте, минуте возмездия, мечтали миллионы павших на полях сражений, миллионы замученных в лагерях и гестаповских застенках, миллионы заживо сожженных, повешенных, распятых...

И вот в предрассветном небе, прямо над полем предстоящей битвы, зажигаются видимые на десятки километров яркие факелы. Один, второй, третий, четвертый... В ответ на земле взметнулись, словно мечи, лучи мощных прожекторов – и началось! Даешь логово зверя! Даешь Берлин!

Незабываемые чувства нахлынули на Виталия Гордиловского не только от увиденного, но и от осознания личной причастности к историческому событию. Ему казалось, что даже здесь, на большой высоте, он слышит громоподобное, всесокрушающее «ура!», которое лавиной понеслось над полем битвы. По его щекам потекли слезы, слезы счастья, слезы Победы!

И, согласитесь, есть в том какая-то высшая историческая справедливость, что стать факелоносцем Победы выпало именно ему – представителю многострадального белорусского народа, потерявшего на той войне каждого четвертого, а по последним подсчетам – каждого третьего! Выпало воину, прошедшему «от звонка до звонка» всю Великую Отечественную. Выпало человеку, незаконно репрессированному, но не сломленному, доказавшему право называться настоящим патриотом своей Родины.

В небе войны Гордиловский совершил 137 успешных боевых вылетов на бомбометание. Сбил два немецких истребителя. Награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Александра Невского и Отечественной войны I степени. Дважды, в июне 1943 и в августе 1944 года, представлялся к ордену Ленина и оба раза – мимо. Увы, наградной фейсконтроль опять не прошел. Мешало пятно репрессированного. Но не только. Гибким позвончиком и ластивым языком Гордиловский не обладал, подношениями никого не жаловал, всегда твердо отстаивал собственное мнение. Такие у большого начальства всегда были не в чести.

Всю войну вместе с Виталием Александровичем в одном полку была на фронте и его жена – уроженка деревни Заболотье, что под Минском, Стефанида Павлюц. После Победы на семейном совете они решили связать свою дальнейшую жизнь с армией и остаться в рядах ВВС.

В дальней стратегической

До 1951 года Гордиловский служил командиром своего родного 250-го гвардейского полка все на тех же «Митчеллах». На «отлично» окончил Высшую офицерскую летно-тактическую школу командиров частей и в сентябре 1952 года был переведен в Барановичи на должность заместителя командира 45-й Гомельской тяжелой бомбардировочной дивизии – первой в истории ВВС дивизии стратегического назначения. Ей было суждено в качестве летчиков осваивать и проводить войсковые испытания совершенно секретного самолета Н – первого советского дальнего реактивного бомбардировщика – носителя ядерного оружия Ту-16. Он должен был стать главным аргументом в ядерном противостоянии СССР и США. Именно для этого самолета в Арктике готовились специальные ледовые и тундровые аэродромы подскока, ибо «достать» Америку Ту-16 мог только через Северный полюс.

Самолет был «сырой», делался в спешке, имел массу недоделок и дефектов. Поэтому освоение Ту-16 – это целая эпопея, по накалу страстей и количеству жертв сравнимая разве что с реальными боевыми действиями. И все это свалилось на плечи Гордиловского.

Особенно жестко груз ответственности «придавил» его в 1955

году, когда он стал командиром 45-й дивизии и председателем комиссии по войсковым испытаниям Ту-16. В 1954 году потеряли два самолета, еще два – в 1955 году. В 1956-м разбилось целых 9 Ту-16, а на следующий год еще 7! Но все – не в дивизии Гордиловского. У него Ту-16 – не падали! Сказались требовательность, неуступчивость и дотошность Виталия Александровича. Наживая себе сотни врагов, он исписал сотни бумаг с перечнями недостатков самолета Ту-16, требовал и добивался их устранения, категорически запрещал поднимать самолеты в воздух, если были хоть какие-то сомнения в благополучном исходе полета. Скольким летчикам эта несговорчивость, упрямство Гордиловского стоила жизни не только в войну, но и в мирное время!

В августе 1957 года Гордиловскому присвоили звание генерал-майора авиации, а в начале 1958 года министр обороны лично выделил его среди всех командиров дивизий стратегической авиации и «за умелое руководство летной работой без тяжелых летных происшествий» объявил благодарность и наградил ценным подарком. В том же году Ту-16 в других частях похоронил под своими обломками еще 6 экипажей.

Весной 1958 года Гордиловский получил приказ, от которого явно разило так несоборными им авантюризмом и показухой. На самом верку решили, чтобы побольнее насолить американцам, сделать на дрейфующей льдине полярной станции «Северный полюс-6» аэродром подскока и впервые в мире посадить реактивные бомбардировщики Ту-16 – носители ядерных бомб – на этой ледовой устоив.

Генерал Гордиловский выделил для этой цели отряд из трех Ту-16 52-го гвардейского полка с аэродрома Мачулищи. Возглавил «ледовый поход», за которым лично следил глава советского государства Никита Хрущев, заместитель Гордиловского по летной подготовке, его земляк, белорус, Герой Советского Союза гвардии полковник Антон Алехнович.

Сесть на льдину Алехновичу удалось. Но, увы, на взлете Ту-16 занесло, и он крылом зацепил стоящий здесь же транспортный самолет Ил-14. Все остальное живых, происшествие квалифицировали всего лишь как поломку, но ни Гордиловскому, ни Алехновичу ее не простили. Все их заслуги были забыты в один миг. Алехнович уволили из армии, а Гордиловского сняли с должности командира и назначили начальником 30 Центральных курсов подготовки летного состава дальних авиации. А в ноябре 1961 года и вовсе отправили на пенсию. За плечами у летчика 1-го класса генерал-майора Гордиловского тогда было 3600 часов налета, а на груди – 3 ордена Красного Знамени, ордена Александра Невского, Красной Звезды, Отечественной войны I степени и 7 медалей.

Началась новая для него гражданская жизнь, в которой Виталий Александрович тоже не потерялся – многие годы успешно работал начальником аэропорта в подмосковном Внукове...

К сожалению, и до сего дня имя факелоносца Победы не получило широкой известности даже в родных краях. Причиной тому, конечно, многолетняя служба Гордиловского в секретных, особо режимных частях дальней авиации. Сказалось, без сомнения, и то, что в послевоенные годы у нас старались не вспоминать и американские самолеты, поставленные в советские ВВС по ленд-лизу. А выполнил он свой исторический полет, как назло, именно на заокеанском «Митчелле», а не на отечественных «пешке» или «илушке». Плюс ко всему неприятная «загогулина» репрессированного в биографии.

...Каждый раз, когда над Минском расцветают грозди праздничного салюта, я вижу в них и победные огни отважного летчика Виталия Гордиловского. Думается, наконец-то пришло время достойно увековечить имя легендарного летчика. А столетний юбилей со дня его рождения – хороший для этого повод.

Николай КАЧУК

Репродукции и фотографии В. Гордиловского и архивных документов сделаны автором и публикуются впервые.