

100 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА И. И. ЕВСЕВЬЕВА (1910–1991)

Иван Иванович Евсевьев родился 18 октября 1910 г. в с. Оек Иркутской области. В двухлетнем возрасте родители привезли его в Барнаул. Его отец — Иван Александрович, унтер-офицер, георгиевский кавалер участвовал в двух войнах: Русско-японской 1904–1905 гг. и Первой мировой 1914–1918 гг. Домой вернулся в 1916 г. после тяжелой контузии. В семье было 7 детей, жили трудно. Иван начал работать по найму у зажиточных крестьян: пахал, боронил, косил траву, жал хлеб. За работу получал питание, иногда одежду.

В 14 лет пошел работать на Бобровский судоремонтный завод (п. Затон) и одновременно учился. В 1927 г. профсоюз завода направил его в Красноярск в ФЗУ (фабрично-заводское училище) водного транспорта. Там он вступил в комсомол. Иван Евсевьев вполне мог стать инженером-водником, но судьба распорядилась иначе.

В середине 1920-х гг. у советской молодежи появилась новая мечта. Правительство поставило задачу: создать Красный Воздушный Флот. В ноябре 1928 г. в Красноярск прибыли 3 самолета. Это было впечатляющее и незабываемое событие, определившее весь дальнейший жизненный путь И. И. Евсевьева. Он «заболел» авиацией. Взяв в комсомоле направление, после окончания ФЗУ, в июне 1929 г. он прошел медкомиссию, сдал экзамены и был зачислен в Вольскую авиационную школу.



Школа тогда только формировалась — это был первый набор. Курсанты кроме учебы работали на благоустройстве школы. Однако Вольская школа давала только теоретическую подготовку: курс специальных теоретических дисциплин, материальная часть самолетов, курс молодого бойца, а также общеобразовательные дисциплины по курсу средней школы. В конце обучения

проводилось 4–5 ознакомительных полетов с инструктором на учебном У-1. А практические летные навыки отрабатывались уже в Оренбургской авиационной школе. Впоследствии она именовалась — Оренбургское высшее военное Краснознаменное авиационное училище летчиков им. И. С. Полбина. Кстати, Иван Семенович Полбин учился в этой школе вместе с И. Евсевьевым. Он первым был допущен к самостоятельным полетам на учебном самолете У-1, И. Евсевьев — вторым. Позднее это училище заканчивал и Ю. А. Гагарин.

За год учебы в Оренбургской школе необходимо было освоить полеты на учебном У-1, на одномоторном разведчике и ближнем бомбардировщике Р-1. К самостоятельным полетам на У-1 курсант И. Евсевьев был допущен вторым, на Р-1 — одним из первых. Школу окончил с отличием и среди 9 выпускников, тех, кто летал не хуже летчиков-инструкторов, был оставлен

лен для переучивания на истребители И-2 (бис).

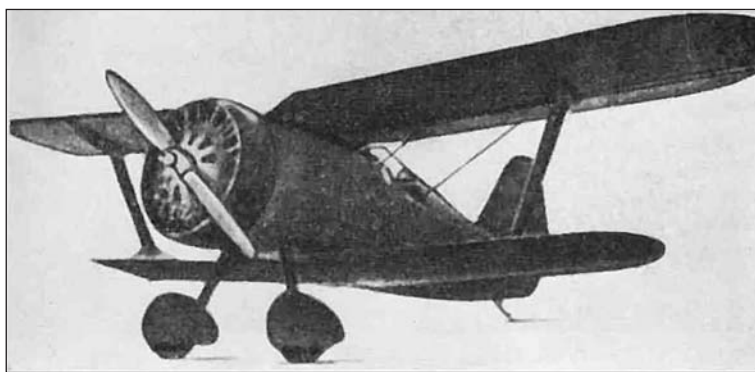
В феврале 1932 г. И. И. Евсевьев получил звание — военный летчик и был направлен в Киевский военный округ, в новый гарнизон, авиачасть которого перевооружалась на новые истребители И-5. Уже через год он — командир звена, еще через полгода — командир 1-го неотдельного летного отряда 34-й истребительной авиаэскадрильи.

17 июля 1936 г. по испанскому радио прозвучала фраза: «Над всей И с п а н и е й безоблачное небо!» Это было сигналом к началу фашистского мятежа против республиканского правительства страны. Мир вступил в первую схватку с фашизмом. Когда И. И. Евсевьев узнал, что командование Красной Армии разрешило летчикам отправиться добровольцами в Испанию, он тут же написал рапорт.

4 мая 1937 г. старшего лейтенанта И. Евсевьева вызвали в Москву. Он был назначен старшим группы. В Севастополе на испанский транспортный корабль, замаскированный под транспорт одной из буржуазных стран, погрузили самолеты в разобранном виде и боеприпасы. Летчики были переодеты в матросов. И. Евсевьев расписался за груз, но, когда спросил, куда сдавать документы и груз, получил очень неопределенный ответ: «Смотрите сами, по обстановке...». А плыть предстояло мимо фашистской Италии. Иметь при себе документы, указывающие на характер груза, порт отправки и назначения, было просто неразумно. Поэтому при выходе из Черного моря И. Евсевьев порвал

их и выбросил за борт. Плыли 10 дней. В дороге летчики учили испанский.

Уже на следующий день после прибытия в Испанию наши летчики на одном из полевых аэродромов вблизи г. Валенсия приняли только что собранные самолеты «И-16». Испанцы называли их «москас», что значит «мошки», а наши «И-15» звали «чатос» — «курносые». В течение нескольких дней отрабатывали групповую слетанность, проводили учебные воздушные бои, пристрелку оружия. А так как авиационных полигонов не было, стрельбы вели над морем. Одновременно несли боевое дежурство, прикрывая Валенсию с неба. Но первое настоящее боевое



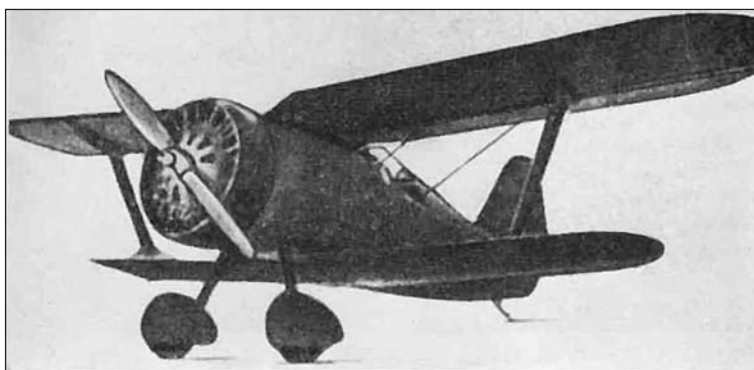
Самолет «И-15» («чато»).

задание И. И. Евсевьев получил чуть позже, на Сарагосском фронте.

Республиканское командование готовило большую наступательную операцию под г. Уэска. Чтобы дезинформировать противника, было решено имитировать подготовку наступления на другом направлении, под Сарагосой. Авиационному звену И. И. Евсевьева была поставлена задача: произвести демонстрационный полет над территорией противника, разведать вражеские аэродромы и вызвать на себя зенитный огонь, демаскировав таким образом оборону противника. Однако, когда И. Евсевьев обнаружил вражеский аэродром и увидел стоящие на летном поле тяжелые бомбардировщики, не удержался и решил «пощупать» их пулеметным огнем. «Сбавляю газ, — писал он в своих воспоминаниях, — резко снижаюсь. Смотрю: ведомые следуют за мной. На высоте около 1800 м несколько доворачиваю самолет влево и перевожу в пикирование

на цель. Очередь, вторая, третья... Мы с ревом проносимся над аэродромом и уходим. Для начала, кажется, неплохо! Снова набираем высоту и приближаемся к Сарагосе. Вот тут-то, вижу, начинают рваться около нас зенитные снаряды. Надо уходить побыстрее!.. Садимся на свой аэродром... А через несколько минут снова команда: «По самолетам!».

Вечером того же дня эскадрилья перелетела на Арагонский фронт. Наступление на Уэску началось 10 июня 1937 г. Летчики прикрывали с воздуха наступление наземных войск и сами штурмовали фашистскую пехоту. Первый бой запомнился Ивану Ивановичу на всю жизнь:



Самолет «И-16» (моска).

«По сигналу ракеты две эскадрильи поднялись и полетели к линии фронта. Мое звено находилось на правом фланге, немного позади и несколько выше остальных самолетов. Когда мы барражировали вдоль линии фронта, я заметил, что со стороны противника приближается несколько групп самолетов. И почти одновременно сзади на наше звено устремились четыре «Фиата».

Надо выходить из-под удара! Делаю энергичный боевой разворот влево и тут же стараюсь поскорее набрать высоту. Это удастся. Но вот беда! Ведомые, Бутрым и Козырев, не ожидавшие такого резкого разворота, отстают от меня. Таким образом, я хоть и оторвался от «Фиатов», но остался один. Ищу глазами эскадрилью и тут замечаю несколько ниже себя «Фиат», по-видимому, тоже оторвавшийся от своих. Ну, наконец-то! И я сразу же атаковал его с ближней дистанции, дав несколько очередей. «Фиат» валится на крыло и падает! Боевой счет открыт!»

Республиканская авиация по численности во много раз уступала фашистской. На некоторых фронтах — в 10 и более раз. Фашисты, получив из Германии новейшие самолеты (бомбардировщики «Хейнкель-111», «Хейнкель-123» и истребитель «Мессершмитт-109») господствовали в воздухе. Те несколько эскадрилий, которые имелись в распоряжении республиканцев, приходилось постоянно перебрасывать с одного фронта на другой. «Такими малыми силами и в таких трудных усло-

виях мне, пожалуй, не приходилось действовать и в Великую Отечественную войну», — вспоминал позднее Иван Иванович.

К о г д а в середине июня 1937 г.

помощь авиации потребовалась на Северном фронте, туда отбирали «добровольцев из добровольцев». Шансов выжить у них почти не было. Практически при полном отсутствии республиканской авиации фашисты чувствовали себя там полными хозяевами неба. Но когда И. Евсевьева спросили, согласен ли он выполнить «очень ответственную и опасную задачу», он ответил: «Я прибыл сюда, чтобы воевать против фашизма, и все, что на меня будет возложено, постараюсь выполнить».

Вся авиация Северного фронта республиканцев состояла из одной эскадрильи «И-15», пилотируемых испанцами. К ним на помощь и прибыли 8 советских летчиков — эскадрилья «И-16». Прибыв на место, обнаружили, что аэродром разбомблен, и им пришлось базироваться на маленькой полевой площадке: 600 м в длину и до 100 м в ширину. Взлетать и садиться на ней можно было только по одному. Интенсивность полетов была очень высокой. Прихо-

дилось совершать до пяти вылетов в день. Воздушные бои сменялись штурмовками, штурмовки — воздушной разведкой.

Воздушные бои приходилось вести со значительно превосходившими силами противника. При этом нашим летчикам совместно с испанцами удавалось не только не сдавать своих позиций, но одерживать победы и заставляя фашистов поворачивать назад. Вот лишь один из таких боев, описанный самим И. И. Евсевьевым: «При подходе к линии фронта вижу две шестерки вражеских бомбовозов, выше их идет восьмерка «Фиатов», а дальше еще две группы фашистских истребителей. Сколько их — пока определить трудно. Но, во всяком случае, не меньше 8–9 самолетов в каждой. Стало быть, одних истребителей у них раза в полтора-два больше, чем у нас. Да еще бомбардировщики... Решаю атаковать...

Воздушный бой продолжался не долго, но мы заставили врага повернуть восвояси и не дали возможности «Юнкерсам» прицельно бомбить наши позиции. Конечно, численное превосходство фашистов сказалось. Многие наши машины получили пробоины, в моем самолете их насчитали по возвращении 48. Пришлось даже заменить одну лопасть. Но зато три фашистских самолета, в том числе один «Юнкерс», врезались в землю.

...В Испании, на Северном фронте наши две ослабленные эскадрильи воевали без какого бы то ни было пополнения, не имея ни запасных аэродромов, ни необходимых запасных частей. Лишь отлич-

ная боевая выучка и ясное сознание своего долга помогли нам держаться и побеждать».

Несмотря на героизм и отвагу наших и испанских летчиков, в целом республиканцы терпели поражение. 12 октября 1937 г. И. И. Евсевьев со своими боевыми друзьями покинул Испанию. На его счету 4 единично сбитых самолета и 12 — в групповом бою, в том числе новейший немецкий самолет «Мессершмитт-109», считавшийся тогда неуязвимым. 28 октября 1937 г. Постановлением ЦИК СССР старшему лейтенанту И. И. Евсевьеву было присвоено звание Героя Советского Союза с формулировкой: «За образцовое выполнение специальных заданий Правительства по укреплению оборонной мощи Советского Союза и за проявленный в этом деле героизм». Одновременно ему было присвоено внеочередное звание: полковник. После учреждения медали «Золотая Звезда»,



как знака особого отличия для Героев Советского Союза, ему была вручена медаль № 59. И. И. Евсевьев стал первым Героем Советского Союза на Алтае.

В 1939 г. в 29 лет он был назначен командиром истребительной авиадивизии и получил звание генерал-майора. 8 августа 1940 г. он — командир 38-й Сибирской истребительной авиадивизии. В июне 1941 г. дивизия получила приказ перебазироваться на Запад. Эшелон со штабом двинулся в путь 20 июня, и о начале войны И. Евсевьев узнал в дороге. Первое боевое крещение дивизия получила под Смоленском, затем участвовала в боях за Ельню.

За 26 суток летчики 38-й авиадивизии совершили 2230 боевых самолетовылетов, проведя 700 воздушных боев. Особо крупные группы комдив И. И. Евсевьев водил в бой сам.

С ноября 1941 г. по март 1942 г. он командовал 102-й истребительной авиадивизией противовоздушной обороны (ПВО). Части дивизии успешно прикрывали Сталинград и железнодорожные станции, связанные с ним. За это время летчикам удалось сбить 7 неприятельских самолетов, не потеряв ни одного своего.

Впоследствии И. И. Евсевьев сражался на Воронежском фронте, командуя последовательно 141-й и 101-й истребительными авиадивизиями ПВО. В июне-июле 1942 г. в небе Воронежа летчики-истребители 101-й истребительной авиационной дивизии (ИАД), отражая массированные налеты фашистов, произвели 2413 самолетовылетов, провели 68 воздушных боев и сбили 47 вражеских самолетов. В 1944–1945 гг. генерал-майор авиации И. И. Евсевьев ко-

мандовал Военно-Воздушными Силами ПВО Закавказского военного округа.

Награжден двумя орденами Ленина, орденом Боевого Красного Знамени, тремя орденами Отечественной войны 1 степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями, а также правительственными наградами ГДР и Болгарии.

После войны Иван Иванович окончил Академию Генерального штаба и командовал авиакорпусом, а затем войсками ПВО Киевского военного округа. В 1965 г. вышел в отставку и поселился в Киеве. Но до конца своих дней оставался в строю, возглавляя Совет ветеранов национально-революционной войны в Испании при Киевской секции Советского комитета ветеранов войны.

Умер Иван Иванович Евсевьев 30 декабря 1991 г., похоронен на городском кладбище г. Берковцы (Украина).

Л. И. Бузова

ЛИТЕРАТУРА

Публикации И. И. Евсевьева

Евсевьев, И. И. На севере Испании // Вместе с патриотами Испании: воспоминания участников национально-революционной войны испанского народа. Киев, 1986. С. 86–108: портр.

*Евсевьев, И. И. «Гренада, Гренада, Гренада моя // Правда Украины. 1986. 3 окт.

Литература о жизни и деятельности

Мехед, В. «Волонтер Свободы» / В. Мехед, Л. Левин // Молодежь Алтая. 1976. 6 окт.

Петренко, В. Первый с Алтая // Алтайская правда. 1986. 13 мая.

Шинель первого Героя // Алтайская правда. 1986. 24 мая.

Бузова, Л. Наш первый Герой // Свободный курс. Барнаул, 2001. 10 мая (№ 19). С. 1, 4 : фото.

Бузова, Л. И. Они сражались с фашизмом // Вечерний Барнаул. 2005. 18 окт.: фото.

К 95-летию со дня рождения первого на Алтае Героя Советского Союза летчика И. И. Евсевьева.

Кокшенов, В. Звезда за Испанию // Голос труда. Барнаул, 2005. 20 окт.: рис.

Об И. И. Евсевьеве, первым на Алтае получившем звание Героя Советского Союза в 1937 г.

Муравлев, А. Первый герой // Алтайская правда. 2005. 27 окт.

Тот памятный 37-й год / материал подгот. А. Н. Бондарев // Алтайская нива. 2007. 8–14 марта (№ 10). С. 8.

В т. ч. о присвоении звания Героя Советского Союза И. И. Евсевьеву.

Муравлев, А. Наши генералы – участники локальных войн // Алтайская правда. 2007. 28 апр. : фото.

В т. ч. об И. И. Евсевьеве.