

# ИВАНОВ Василий Гаврилович



(28.02.1916, д. Сосновка Вяземского района - 08.05.1975,  
Москва), заслуженный летчик-испытатель СССР.

Указом президиума Верховного Совета СССР от 9 сентября 1957 года за мужество и героизм, проявленные при испытаниях новой военной техники, полковнику Иванову Василию Гавриловичу присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 11099)

## О Герое Советского Союза Иванове Василии Гавриловиче

Василий Гаврилович родился в деревне Сосновка Тумановского сельсовета Вяземского района в феврале 1916 года. Его отец работал в Москве кузнецом и в 1932 году перевез к себе всю семью. Василий окончил семилетнюю школу, работал грузчиком, позднее фрезеровщиком на заводе шлифовальных станков и одновременно учился в аэроклубе. Здесь он вступил в комсомол, был избран секретарем комитета ВЛКСМ.

В 1935 году после окончания курса обучения в аэроклубе Василия Гавриловича оставили летчиком-инструктором, а в январе 1939 года направили в Борисоглебское военно-авиационное училище имени В.П. Чкалова.

С декабря 1938 года В.Г. Иванов начал служить в истребительной авиации. Член КПСС с 1941 года. Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 года.

... В первые годы Великой Отечественной войны, командуя эскадрилей истребителей, Василий Гаврилович защищал Москву от налетов фашистской авиации. Он совершил 335 боевых вылетов. В воздушных схватках сбил лично пять самолетов противника и еще шесть – в групповых боях.

В 1943 году В.Г. Иванова отозвали на испытательскую работу. В пору, когда брала старт реактивная авиация, он исследовал боевые возможности первого сверхзвукового истребителя и многих других летательных аппаратов, первым вывел из штопора реактивный самолет с крылом большой стреловидности, выполнил немало других сложных и ответственных заданий.

Вот один случай из его исключительно трудной и почетной работы. В.Г. Иванов проводил испытание первого самолета истребителя, который в горизонтальном полете достигал скорости звука.

При выполнении фигуры высшего пилотажа машина самопроизвольно стала увеличивать угол набора высоты и терять скорость. Все усилия летчика перевести самолет в режим горизонтального полета не дали результата. Не слушаясь рулей, машина резко опустив носовую часть, сорвалась в штопор. Василий Гаврилович не раз испытывал машины на выход из штопора и был готов к любым неожиданностям. Принимая все необходимые меры управления механизмами, он слал следить за поведением самолета. Машина продолжала штопорить и, не повинаясь воле летчика, быстро приближалась к земле. Еще несколько энергичных действий рулями, но падение не прекратилось.

Положение становилось угрожающим. Иванов по радио передал на командный пункт, что машина неуправляема, и начал готовиться к катапультированию. Одновременно он не прекращал попыток спасти самолет.

Увеличивая обороты двигателя, летчик увидел, что машина едва заметно опустила нос, стрелка указателя скорости пошла вверх. Опытному испытателю стало ясно, что истребитель начал выходить из штопора. Все решили доли секунды. Не смотря на опасную близость земли, рискуя жизнью, Иванов вел машину в пикирование и, едва не задев верхушки деревьев, пронесся над аэродромом, затем мастерски посадил самолет.

Когда Василия Гавриловича спросили, почему не катапультировался, он сказал: «Что значить бросить самолет? Выходит, мою работу другому пришлось бы делать...».

После посадки летчики и инженеры детально разобрали полет. Контрольные приборы показали, что все действия летчика-испытателя В.Г. Иванова были безукоризненно правильными, и самолет стал неуправляемым ввиду конструктивных недостатков. После их устранения Василий Гаврилович успешно завершил испытания, и машина была принята к серийному производству.

За многолетнюю творческую работу в области испытаний и исследований новой авиационной техники Президиум Верховного Совета СССР Указом от 7 октября 1959 года присвоил Герою Советского Союза полковнику Иванову Василию Гавриловичу почетное звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР».

В течение многих лет В.Г. Иванов руководил летной группой испытателей. Среди его питомцев целая плеяда замечательных пилотов, таких, как заслуженные летчики - космонавты СССР: А. Манучаров, С. Микоян, П.Кабрелов, В.Петров. Своим наставником называют Василия Гавриловича летчики-космонавты СССР: Г. Титов, Г. Береговой, А.Филипченко и многие другие авиаторы.

Ратный и испытательских труд В.Г. Иванова был по достоинству оценен Родиной. Помимо медали «Золотая Звезда», он награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны I и II степени, двумя орденами Красной Звезды и многими медалями.

В 1975 году тяжелая болезнь оборвала жизнь Василия Гавриловича Иванова. Он был похоронен на Ваганьковском кладбище в Москве (участок 25).

В поселке Чкаловский (в черте города Щелково Московской области) на доме № 3 по ул. Ленина, в котором 1953-1969 годах жил В.Г.Иванов. в его честь установлена мемориальная доска. Его именем названа улица в городе Ахтубинск Астраханской области.

\*\*\*

### «Летал до последней возможности...»

Есть в Ахтубинске улица В.Г. Иванова, а на этой улице есть школа, и уходят из этой школы мальчишки в авиацию, как и из других ахтубинских школ и хочется, чтобы о Василии Гавриловиче они знали, как знают те, кто с ним рядом служил в НИИ ВВС имени В.П.Чкалова.

Кто хоть раз встречался с ним, забыть его не мог уже никогда. Обычная биография, обычный путь человека, целеустремленно делающего свою судьбу.

Родился Василий Гаврилович 28 февраля 1916 года в деревне Сосновка Вяземского района Смоленской области. Окончив семилетку, работал трактористом в МТС.

С 1932 года жил в Москве, работал фрезеровщиком на заводе. Начал летать в аэроклубе имени Ляпидевского, затем стал летчиком-инструктором аэроклуба. С 13 января 1939 года - в армии, направлен в Борисоглебскую военную школу летчиков, которую успешно закончил. Участник Великой Отечественной войны с первого ее дня - 22 июня 1941 года.

В 1941 году вступил в партию. Сражался под Москвой. За время участия в Великой Отечественной войне совершил 365 боевых вылетов, сбил лично 5, в группе - 6 самолетов противника.

За время службы Василий Гаврилович Иванов кроме Золотой Звезды Героя Советского Союза (это звание ему было присвоено 9 сентября 1957 года) награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1 и 2 степеней, двумя орденами Красной Звезды, многими медалями, в числе которых медаль «За оборону Москвы».

В марте 1944 года летчик-истребитель капитан Иванов Василий Гаврилович отозван с фронта и направлен на испытательную работу в НИИ ВВС. Испытаниям самолетов Василий Гаврилович Иванов отдал 25 лет своей жизни, пройдя путь от летчика-испытателя до заместителя Начальника I управления НИИ ВВС по лётно-испытательной работе, начальника службы лётных испытаний. Одним из первых летчиков-испытателей страны Василий Гаврилович Иванов был удостоен почетного звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР».

Иванов начал службу в отделе, где испытывалась иностранная (в том числе, трофейная) авиационная техника, «мессершмиты», «фокке-вульффы», «арадо», «харрикейны», «китти-хоуки», «томагавки» и другие.

Испытатели летали много, налетывая в год до 400 часов. Этого требовала военная обстановка. Лётный состав увлекал своим энтузиазмом и бывший тогда руководителем прекрасный летчик-испытатель Герой Советского Союза Петр Михайлович Стефановский. К концу войны Василий Гаврилович Иванов был уже опытным летчиком-испытателем. Послевоенное время характерно в истории отечественной авиации переходом от винтомоторной авиации с поршневыми двигателями к авиации реактивной.

В этом процессе наряду с такими известными испытателями, как Герои Советского Союза, заслуженные лётчики-испытатели СССР Юрий Александрович Антипов, Григорий Александрович Седов, Иван Михайлович Дзюба и многие другие, активно участвовал Василий Гаврилович Иванов.

Летал он на многих типах самолетов, но особенно много занимался первыми сверхзвуковыми истребителями. Василий Гаврилович был ведущим лётчиком-испытателем при испытаниях первого отечественного сверхзвукового самолёта-истребителя МиГ-19. Радикально измененная по сравнению с дозвуковыми самолетами аэродинамика - стреловидное крыло, узкий фюзеляж, управляемый стабилизатор (внедренный по мере совершенствования самолета), два двигателя с форсажным режимом - все было ново, сложно, требовало рискованных экспериментов, таило в себе немало загадок и опасностей.

Так, на самолет СМ-2 (опытный истребитель ОКБ А.И.Микояна, один из предшественников МиГ-19) был выявлен серьезный аэродинамический недостаток - в определенном диапазоне скоростей у опытного экземпляра возникала потеря продольной устойчивости и управляемости. Трубные продувки признаков этого явления как будто бы не подтверждали. Однако оно проявилось в испытательном полете, коварно и неожиданно.

5 марта 1953 года Василий Гаврилович Иванов выполнял испытательный полет на самолете СМ-2. Задание предусматривало на определенном режиме убирать газ, и по мере падения скорости, сначала плавно взять ручку управления

на себя, затем отдать ее от себя. При выполнении режима самолет резко опрокинулся на крыло и, вращаясь, начал снижаться. Штопор. Остановились двигатели. Летчик отклонил рули на вывод и стал ждать, отсчитывая витки. После четырёх витков самолет из штопора не вышел. Василий Гаврилович передал на КП «Машина из штопора не вышла. Повторяю».

В ответ с КП услышал команду: «Подготовиться к катапультированию». Обстановка усложнилась и тем, что из-за остановки двигателей не работала система обогрева кабины, остекление фонаря покрылось изморозью, ухудшая ориентировку. Но все же после нескольких минут тяжелейшей борьбы за спасение самолета, благодаря высочайшему летному мастерству, Василию Гавриловичу удалось вывести самолет в горизонтальный полет и запустить двигатель.

Это был первый в стране вывод из штопора самолета с крылом большой стреловидности. Об этой черте В.Г. Иванова пишет один из его сослуживцев (несколько позже, чем Василий Гаврилович, пришедший в НИИ ВВС), дважды Герой Советского Союза, Заслуженный лётчик-испытатель СССР, летчик-космонавт СССР Георгий Тимофеевич Береговой.

«У лётчика Иванова я учился чувствовать машину, а чувствовать её можно по-разному, одним кажется, вполне достаточным ощущать то, на что машина способна...

Однако машину можно чувствовать еще глубже. Чувствовать не только то, что она может, но и что она хочет... Любой самолёт, который вам придется пилотировать, будет обладать своими собственными особенностями поведения, причудами и капризами. Уметь ощущать, их на ручке управления, на педалях, по тону шумов, по характеру вибрации и означает чувствовать машину, как самого себя. Иванов обладал этим качеством в совершенстве».

В этом Василию Гавриловичу Иванову равных не было, что и помогало выходить с честью из самых острых ситуаций. Он испытывал МиГ-19 на штопор, отрабатывал комплексы вооружения, взлетал на МиГ-19 с катапульты - подвижной

наземной пусковой установки, мощного автотягача со стальными направляющими на прицепе, по которым с помощью специальных пороховых ускорителей «подбрасывался» в небо самолет (в этих испытаниях кроме Василия Гавриловича участвовали еще Михаил Степанович Твеленев, Юрий Александрович Антипов, Георгий Тимофеевич Береговой). Василий Гаврилович был первым в НИИ ВВС летчиком-испытателем, преодолевшим звуковой барьер.

Это случилось в 1954 году, когда на испытания поступил истребитель СМ-9 - развитие СМ-2 с модифицированными двигателями, имеющими форсажный режим работы, также предшественник МиГ-19.

К сожалению, самолет МиГ-19, испытанный Василием Гавриловичем Ивановым, был в свое время недооценен и на вооружение не принят, хотя в частях ВВС был, выпускался серийно. Много сил Василий Гаврилович Иванов отдал испытаниям самолетов ОКБ Артема Ивановича Микояна и ОКБ Павла Осиповича Сухого, в конечном счете поступившим на вооружение Военно-Воздушных Сил. Он участвовал не только в государственных, но и в многочисленных контрольных и специальных испытаниях разных модификаций самолетов МиГ-21 и Су-7Б: МиГ-21ПФ, МиГ-21Ф-13, МиГ-21С, МиГ-21Р, УТИ МиГ-21, Су-7Б, Су-7БКЛ, Су-7БМ, Су-7У и других.

Неоднократно в выполнявшихся им полётах возникали экстремальные ситуации, но лётное мастерство всегда его выручало. Садился с заглохшим двигателем вне посадочной полосы, спасая самолет, садился с умышленно (в целях испытаний) остановленным двигателем, боролся с помпажами, возникавшими при пусках ракет, помогая найти «лекарство» от этого тяжелого недуга.

Начиная свой путь в качестве помощника руководителя бригады в нескольких испытаниях, мне удалось встретиться с Василием Гавриловичем: государственные испытания учебно-боевого самолета Су-7У, ряд испытаний Су-7Б, Су-7БМ, МиГ-21У, МиГ-21Ф-13. Поражала тщательность

его подготовки к полету, сосредоточенность и даже какая-то отрешенность после занятия кабины самолета. И еще поражаало глубокое уважение к нему всех, кто готовил его полет: техников, механиков, ведущих инженеров, собратьев по лётной профессии.

Герой Советского Союза Заслуженный летчик-испытатель СССР, летчик ОКБ им. Микояна Борис Антонович Орлов вспоминает: «Авторитет среди летчиков-испытателей Василий Гаврилович имел абсолютный, а главное - его любили. Волевой, жесткий командир, даже суровый, он притягивал к себе людей, даже мало с ним общавшихся, какой-то, необыкновенной человечностью».

Об этом же писала, вспоминая Василия Иванова, летчик-испытатель IV управления Марина Лаврентьевна Попович, какое-то время готовившаяся на нашем аэродроме к рекордным полетам и летавшая на МиГ-21У с нашими летчиками, в том числе и с Василием Гавриловичем (я этому был свидетелем, так как одно время был помощником руководителя бригады на МиГ-21У). «Летчики за Василием Гавриловичем шли без оглядки. Его энтузиазм, увлеченность, сила характера увлекали людей. И даже самых инертных людей В.Г. Иванов умел раскачать и заставить шевелиться. А о людях, любящих нашу работу, преданных ей и говорить ничего. Этим людей Василий Гаврилович мог поднять на любое свершение».

И ещё одна черта Василия Иванова глубоко располагала к нему. Он уважал собеседников, сослуживцев, никогда не унижал демонстрацией собственного превосходства. Более того, Василий Гаврилович умел учиться у людей, чьи познания в каком-то вопросе казались ему большими, чем у него самого.

Он мог учиться у подчиненных ему по службе специалистов ИАС, у инженеров-испытателей. В вопросах испытаний он не считался с «регалиями».

Помню такой случай. Как-то после окончания летного дня в присутствии Василия Гавриловича я обратился к одно-

му из летных начальников с просьбой внести на следующий летный день изменение в плановую таблицу полётов. Этот начальник выговорил мне: «О чем раньше думал?». Василий Гаврилович вмешался: «Миша! Он, что просит у тебя дровишек для титана? Нужно сделать!».

Меня поразило, что Василий Гаврилович своему старому товарищу, да еще полковнику к тому же, не побоялся выразить недовольство в присутствии «салаги», старшего лейтенанта. Зато эта сцена помнилась мне всю жизнь и напоминала о важности не только собственной роли, но и роли инженера-испытателя вообще.

Когда не было Центра подготовки лётчиков-испытателей, Василий Гаврилович Иванов (конечно, со своими соратниками) сам был таким центром. О нем знали военные, да и не только военные, летчики страны. Впервые стенд с материалами о Василии Гавриловиче я увидел в военном городке Липецкого ЦБП (даже в Ахтубинске такого стенда не было), когда был там в командировке. Многие летчики, стремясь попасть в испытатели, писали В.Г. Иванову и большинство прошли через его отбор. Сколько из них стало Героями, Заслуженными лётчиками-испытателями!

Например, «сынок» (так назвал его Василий Гаврилович) Владимир Николаевич Кондауров, Вадим Иванович Петров, Бронислав Иванович Грузевич, Валерий Валентинович Мигунов, Николай Ильич Стогов, да всех и не перечислить. Василий Гаврилович помог вернуться в лётную работу таким выпускникам военно-инженерных академий, как Герои Советского Союза, Заслуженные лётчики-испытатели СССР Степан Анастасович Микоян, Александр Саввич Бежевец, Заслуженный лётчик-испытатель СССР Геннадий Филиппович Бутенко, которые позднее стали генералами, и другим.

Но пройти экзамен у Василия Гавриловича было очень непросто - высокая планка. Знаю случай, когда бывшие лётчики (инженеры-выпускники) экзамена проводимого В.Г.Ивановым не выдерживали и прощались с летной работой.

Когда вспоминаю Василия Гавриловича Иванова, всегда всплывает один майский день 1968 года, когда на летную планерку пришел необычно встревоженный В.Г. Иванов. Перед этим его вызвали по телефону из Чкаловской, где у него оставались друзья-лётчики, где его многие знали и любили.

Именно от Василия Гавриловича мы узнали, что на Чкаловской пропала отметка самолёта МиГ-15УТИ, в котором летели Герои Советского Союза лётчик-космонавт №1 Юрий Алексеевич Гагарин и лётчик-испытатель (в прошлом), командир авиаполка Владимир Сергеевич Серегин, давний сослуживец Василия Гавриловича.

Именно то, что впервые об этом мы узнали от В.Г. Иванова, навсегда избавило меня от веры в различные спекуляции вокруг этого события. К тому же, после этого в нашем Управлении по заданию Правительственной комиссии, исследовавшей обстоятельства катастрофы, проводились испытания по изучению разнообразных отказов на МиГ-15УТИ, там летал и Василий Гаврилович.

Вообще Василий Гаврилович Иванов летал до последней возможности, которую отвела ему судьба. Он летал до конца, пока болезнь не сожгла его.

8 мая 1969 года Василия Гавриловича Иванова не стало. Похоронен Герой Советского Союза, Заслуженный лётчик-испытатель СССР, полковник Иванов Василий Гаврилович на Ваганьковском кладбище в Москве.

*По материалам Б.Г. Баханского  
(Ахтубинский краеведческий музей).*