

## Детское впечатление оказалось пророческим

Однажды Юра Чурилов с ребятами купался на речке Битюг и увидел пролетающих клином три военных самолёта. Это зрелище произвело на мальчика неизгладимое впечатление, но тогда он и помышлять не смел, что когда-нибудь сам будет летать. То детское впечатление, которое Чурилов помнит до сих пор, оказалось пророческим: он стал не просто лётчиком, а лётчиком морской авиации, соединив в себе две стихии – воздух и воду.

Прошли годы. Юрий Иванович Чурилов, которого начальство называло «поэтом вертикального взлёта», получил звание Героя Советского Союза в мирное время, когда ему было всего тридцать четыре года.

### Люди дела

Будущий герой родился в селе Слостёновка Эртильского района Воронежской области. Большое влияние на становление характера Юры оказал его отец, Иван Сергеевич, который, в свою очередь, многие положительные качества унаследовал своих от родителей.

Когда началась Великая Отечественная война, дедушка Юры, Сергей Николаевич Чурилов, живущий в селе Эртиль, был призван в Красную армию. Воевал недолго. Тяжело заболев, был комиссован по состоянию здоровья. Возвращаясь домой, прибыл на



Юрий Иванович  
Чурилов

лечился в госпитале в Нальчике, и был оттуда комиссован. В 1944 году Чурилов приехал домой в Эртиль. Про войну двадцатилетний Иван односельчанам рассказывал мало и неохотно. Даже своим домашним не раскрывал деталей военной службы: не хотел всеу вспоминать то, что пришлось пережить. Упомянул лишь однажды о скудном снабжении и вооружении: не хватало патронов и ружей. Ему, будучи вторым номером пулемётного расчёта, приходилось экономить даже пулемётные ленты.

Окончательно долечившись, недавний фронтовик пошёл работать учётчиком, потом счетоводом. Окончив курсы бухчёта, стал бухгалтером. Вскоре его направили на партийную работу, где он параллельно окончил Воронежский сельскохозяйственный институт. Иван Сергеевич работал зоотехником, потом секретарём партийной организации, а затем и председателем колхоза. Он был хорошим организатором, умел мотивировать людей личным примером.

Семейству Чуриловых приходилось часто переезжать с одного места на другое, так как главу неоднократно посылали поднимать отсталые хозяйства.

В 1959 году, приехав в село Чернавка Панинского района Воронежской области, молодой председатель развернул кипучую деятельность: провёл водопровод и организовал электрификацию. На улицах установили колонки, а на машинно-тракторной станции поставили дизельный генератор, который с наступлением темноты запускали. Когда на улицах загорались лампочки, радости и удивлению жителей не было предела. Ровно в 22.00 де-

железнодорожную станцию Отрада, расположенную недалеко от родного села. В этот же день с этой же станции его девятнадцатилетний сын Иван уезжал на фронт. Не зная об этом, отец с сыном разминулись, так больше никогда и не увидев друг друга. Прохворав дома пару месяцев, Сергей Николаевич умер.

Ивана отправили на Южный фронт, где юноша принял участие в боевых действиях под Майкопом. Во время атаки ему оторвало миной пальцы на левой руке. Иван

журный электрик свет отключал, предварительно предупреждая жителей двукратным миганием.

Вообще Иван Сергеевич всегда тяготел к техническим новшествам. Так, первый радиоприёмник в селе Сластёновка появился у Чуриловых. Всезнающие бабки судачили: «У Ивана Сергеевича дома коробка орёт дурным голосом». У Чурилова появился и первый велосипед, а потом одноместный мотоцикл К-125. Отец сизмальства приучал Юру к технике: сажал мальчика на бензобак и показывал, где нажимать сцепление, где газ.

Когда колхоз в Чернавке окреп, Ивана Сергеевича перевели в отстающий колхоз села Красный Лиман 2-й, а потом назначили директором спецхоза по выращиванию свиней. Уйдя на пенсию, Чурилов продолжил активную общественную деятельность, возглавив местный совет ветеранов.

В жизни у Ивана Сергеевича, кроме работы, было три страсти: рыбалка, разведение пчёл и выращивание винограда. Пчёлами он занимался до конца своей жизни, заразив своим увлечением многих сельчан, став их непререкаемым инструктором. После смерти Ивана Сергеевича его вдову опекают местные пчеловоды, оказывают посильную помощь и добрым словом поминают её супругу.

### **«В войну Вам никто помогать не будет»**

Видно, судьбе было угодно, чтобы Чурилов связал свою жизнь с небом. Окончив школу, Юрий отправился в Воронеж и устроился работать на авиационный завод, где впервые мог так близко не только смотреть на самолёты, но и готовить их к полёту. Однажды по дороге на работу он увидел объявление о приёме в учебно-авиационный центр ДОСААФ и сразу понял, чем ему заниматься в жизни. После успешного окончания аэроклуба Чурилов подал рапорт о зачислении его на военную службу и, получив офицерское звание, попал в лётный полк, базировавшийся в Тернопольской области. Шесть лет службы под командованием командира полка Алексея Шимутина стали для молодого лётчика настоящей школой лётного мастерства. Дед, так звали за глаза полковника Шимутина, никому не давал поблажки и учил личным примером, как нужно выполнять сложные лётные задания в тяжёлых погодных условиях. Поначалу Юрий считал, что Дед слишком строг, но впоследствии по достоинству оценил его «школу» и неоднократно вспоминал любимую поговорку командира полка: «В войну вам никто помогать не будет».

## Таких лётчиков было меньше, чем космонавтов

В СССР было четыре тяжёлых авианесущих крейсера. Корабли «Киев» и «Баку» входили в состав Северного флота, «Минск» и «Новороссийск» в состав Тихоокеанского. Когда Юрий Чурилов попал на Краснознамённый Тихоокеанский флот, ему было двадцать семь лет. Тогда его родным домом стал отдельный штурмовой корабельно-авиационный полк, где он начал службу с должности заместителя командира эскадрильи и дослужился до командира полка. В то время самолётов с вертикальным взлётом и посадкой, предназначенных для нового класса авианосцев «Киев», на которых и стал летать Чурилов, было немного. Хотя разработка таких самолётов, как Як-36, началась ещё в шестидесятые годы, но они на флоте не эксплуатировались, поэтому на основе Як-36 был создан новый аппарат Як-38. Впервые он поднялся в воздух только в 1971 году. Неудивительно, что Чурилов стал двадцать вторым лётчиком, который полетел на таком самолёте, а космонавтов в то время было уже тридцать шесть.

### «Восприятие пространства сильно меняется»

Когда Юрий Иванович впервые увидел авианесущий корабль, то сильно удивился: надо же, какой огромный! Если смотреть на него снизу вверх приходилось сильно задирать голову. А когда Чурилов сел в кабину самолёта и вырулил на взлётную полосу, удивился ещё раз: «Как же так, какая палуба неболь-



шая, и тут она заканчивается, и там». По мнению Юрия Чурилова, с технической точки зрения взлёт с корабля – сложный элемент, но не более. Основная проблема не техническая, а психологическая. Любой лётчик привык, что на земле вокруг взлётно-посадочной полосы есть ещё какая-то «запасная плоскость», а на корабле этого нет – сразу море. Восприятие пространства сильно меняется. Особенно непривычно в осеннее время, когда облачность: небо серое, море тоже, какой-то серый кокон, в котором находится самолёт. И когда боевая машина выныривает из облаков и только начинает подлетать к кораблю, лётчик думает: «Ёлки-палки, какой-то карандаш. Как на него уместиться?». И только подлетев поближе, видит, что он всё-таки большой. Иногда бывает, что и корабль обнаружить трудно, особенно когда на небе кучевые облака: солнце светит, и тень от этих облаков на поверхности воды создаёт камуфляж из тёмных и светлых пятен, поэтому визуально найти корабль довольно сложно, хорошо, что приборы подсказывают.

### **Трижды получал приказ катапультироваться**

Шли годы, повышалось лётное мастерство пилотов, летавших на Як-38. Сначала этот самолёт был приспособлен только для вертикального взлёта и посадки, но усовершенствование автоматической системы посадки сделало возможным взлёт с разбегом при включении подъёмных двигателей и повороте задних сопел. Правда, повышение лётного мастерства проходило не всегда гладко, иногда случались и нештатные ситуации, которые могли закончиться не только потерей самолёта, но и гибелью лётчика. Было такое и у лётчика палубной авиации Чурилова, который трижды получал приказ катапультироваться. Один раз пришлось выполнить такой приказ и катапультироваться над морем. Самолёт ушёл на глубину, а сам Юрий очутился в воде в трёхстах километрах западнее Анголы. Дважды, когда в двигатель попали птицы и когда механики забыли докрутить гайки после технического осмотра, рискуя своей жизнью, Чурилов сумел спасти и посадить самолёт.

Рисковать Юрию Ивановичу приходилось не только при освоении новой техники. Когда авианосец «Минск», на котором базировались летательные аппараты Чурилова, проходил Средиземное море и через Гибралтар двигался на Дальний Восток, отрабатывая действия кораблей и палубной авиации, наши лёт-



чики буквально мешали американским самолётам-разведчикам Б-52 фотографировать «Минск». Дело это было непростое. Нужно было вплотную подлетать к американским самолётам и перекрывать их люки с фотоаппаратурой.

В 1984 году Чурилов Юрий Иванович за достижение высоких показателей в овладении новейшей боевой техникой, за мужество и героизм, проявленные при несении боевой службы, получил звание Героя Советского Союза. Он стал единственным лётчиком в корабельно-авиационном полку, удостоенным такой высокой награды. 9 мая 2011 года на Аллее Героев в поселке Панино Воронежской области был установлен бюст Юрию Ивановичу Чурилову.

## Тропический душ

Служба, однако, состояла не только из героических подвигов. Запомнилась она разными случаями, порой забавными, которые помогали военным скрашивать суровый армейский быт. Как и другим лётчикам, Чурилову, служившему в авиационном полку военно-воздушных сил Краснознамённого Тихоокеанского флота, приходилось приспосабливаться к несению службы в условиях тропиков. Районом боевой службы 10-й оперативной эскадры, где он служил, был остров Сокотра, расположенный между Красным и Аравийском морями.

– Бывало, идёшь, небо чистое, ни облачка, – вспоминает Юрий Иванович, – потом – раз, появляется небольшое пятнышко, которое начинает быстро расти, словно взрывается, и из него тропический ливень как даст! На корабле по периметру полётной палубы находится бортовое ограждение, так называемый бимс,



высотой сантиметров пятнадцать, и вода там стоит, не успевает стекать, вот такой силы дождь. Через десять-пятнадцать минут он также неожиданно прекращается, как и начинался.

Эти неожиданные ливни заставляли напрягаться лётчиков, особенно молодых. Как-то раз Юрий Иванович руководил плановыми полётами, всё шло нормально, и тут один не совсем опытный пилот на самолёте Як-38 попал в тропический ливень. Всё бы ничего, но этот самолёт в условиях тропиков долго держаться в воздухе не может. Температура воздуха влияет на тягу двигателя: чем больше температура, тем меньше мощность двигателя. Для того чтобы компенсировать это уменьшение мощности, заправляли меньше топлива, и, соответственно, продолжительность нахождения в воздухе самолёта существенно снижалась. Что делать? Топливо на исходе, ливень идёт, видимость нулевая, начали вести лётчика по микрофону – «на соске», объясняя, что и как делать в такой ситуации.

Рассказывая о произошедшем, Юрий Иванович, заулыбался:

– Это нужно было видеть! Картина была впечатляющая. Стекла дождя – и вдруг из неё, как сказочное чудовище, выныривает покрытый облаком пара самолёт. Температура выходящих газов из сопла шестьсот градусов, самолёт начинает снижаться к палубе, на ней вода, она разбрызгивается, превращаясь в пар. Садился весь в водяном тумане. Когда лётчик вышел из самолёта, сказал: «Ничего себе баньку получил».

Вспомнив этот случай, Чурилов рассказал и о том, как во время тропических ливней происходит помывка личного состава. Когда корабельные локаторы фиксируют формирование облака, раздаётся команда: «Приготовиться к помывке на полётной палубе». Полторы тысячи человек хватают шампунь, мочалки и бегут на палубу. Ждут, когда корабль войдёт в зону тропического дождя, чтобы воспользоваться природным душем, потому что пресная вода на корабле дефицит. Случаются иногда и курьёзы: все намылились, а дождь неожиданно прекратился, облако ушло в сторону. Тогда корабль разворачивают и вновь входят в зону дождя.

### **«Лётчик готов летать даже на венике»**

В 1999 году полковник Чурилов, совершивший за время своей службы на Тихоокеанском флоте более тысячи посадок на авианосец (а это среди лётчиков палубной авиации считается большим достижением: к примеру, за пятьсот посадок американские лёт-



чики получают золотой значок отличия), подал в отставку. Как и любой пилот, Юрий Иванович сохранил любовь к небу и полётам, поэтому и устроился на работу в аэроклуб, где помогал молодым ребятам осваивать лётную технику, учил правильно прыгать с парашютом, ведь и сам когда-то начинал с аэроклуба и совершил восемьсот прыжков. Но Чурилова сильно огорчало невнимание властей к нуждам аэроклуба и к боевой авиации в целом. Если раньше он совершал 140–150 часов налёта в год, то в последние годы количество лётной подготовки лётчиков сократилось до 10–20 часов. «Лётчик готов летать даже на венике, лишь бы летать», – часто слышал такие горькие слова от своих друзей, с которыми служил последние годы. Трудная ситуация с полётами, с зарплатой сотрудников была и в аэроклубе. «Чтобы не рвать себе сердце», Чурилов ушёл на гражданскую работу, на этот раз уже не связанную с любимым небом. Тринадцать лет Юрий Иванович был директором государственного архива Липецкой области. Он проводил всевозможные выставки, особенно связанные с историей липецкой авиации и с историей Липецкого края, активно помогал в сборе документов, связанных с Героями Советского Союза и России, проживающими в области, с ветеранами Великой Отечественной войны и Вооружённых сил. Юрий Иванович возглавляет Липецкое региональное отделение «Российской Ассоциации Героев». Кроме мероприятий, направленных на защиту прав и интересов членов ассоциации, активно занимается сохранением памяти военнослужащих, кому посмертно было присвоено звание Героев Советского Союза и Российской Федерации, осуществляет социально-экономическую поддержку семей погибших и умерших Героев.

Юрий Иванович считает, что сохранение достойной памяти Героев – одна из важных задач нашего времени, и если её не поддерживать, то плачевные последствия не заставят себя ждать, что наглядно подтверждают события на Украине. Поэтому Чурилов принимает деятельное участие в работе общественной организации «Движение поддержки флота» и регулярно участвует во встречах с молодёжью в библиотеках и школах.

В 2017 году Юрий Иванович стал автором иллюстрированного биографического справочника «Время выбрало нас». Лётчик морской авиации Чурилов продолжил начатое краеведом-фронтником К.Т. Огрызковым повествование о местных героях, биографии которых были напечатаны в 1995 году в книге «Боевые звёзды липчан». С той поры прошло двадцать два года: измени-





Липецкие герои. ГРФ А.П. Петров, ГСС Ю.И. Чурилов,  
ГРФ В.И. Богодухов, ГРФ О.В. Сторожук

лась страна, появились новые герои. В своей книге Чурилов опубликовал ранее неизвестные материалы о Ф.Г. Ганусе – танкисте, заживо сгоревшем в танке, но не сдавшемся врагу, о В.Л. Кротевиче – лётчике-штурмовике, направившем свой горящий самолет на вражеский корабль, о И.А. Флёрове – первом командире батареи реактивной артиллерии «Катюш». Только в середине 90-х годов прошлого века были по-настоящему оценены подвиги этих людей. Погибшие воины были удостоены звания Герой Российской Федерации (посмертно). Чурилов рассказал и о других Героях Советского Союза, Героях Российской Федерации, полных кавалерах ордена Славы, чья деятельность связана с липецкой землёй. А их немало: в Липецкой области – 173 Героя Советского Союза и 23 Героя Российской Федерации!

Как-то Юрий Иванович сказал: «Жизнь прекрасна, если знаешь, для чего живёшь». И эти слова он подтверждает делами.