

В. С. Масликов

# КРЫЛЬЯ ПОБЕДЫ

402-й ИСТРЕБИТЕЛЬНЫЙ  
АВИАЦИОННЫЙ ПОЛК  
ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Москва



2006

УДК 94  
ББК 63.3(2)722  
М314

ISBN 5-900078-48-3

**Масликов В. С.**

**Крылья Победы. 402-й истребительный авиационный полк  
особого назначения. - М.: «Русское авиационное общество»  
(РУСАВИА), 2006. - 116 с.**

В книге, написанной на основе архивных документов и воспоминаний ветеранов, рассказывается о боевом пути 402-го истребительного полка, сформированного в первые дни Великой Отечественной войны из летчиков-испытателей. После войны на основе этого полка создан Севастопольский Краснознаменный ордена Суворова III степени исследовательско-инструкторский смешанный авиационный полк, ставший основой знаменитого Липецкого авиационного центра.

© Центр боевого применения и переучивания  
летного состава ВВС им. В.П. Чкалова (Липецк), 2006

# ПОЛК ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

402-й истребительный авиационный полк особого назначения занимает заметное место в истории отечественной авиации. Сформированный в первые дни Великой Отечественной войны на подмосковном аэродроме Чкаловский и укомплектованный летчиками-испытателями, он встретил Победу под Берлином на испытательном аэродроме Дальгов. Это самый результативный истребительный полк советских ВВС, на счету которого 810 уничтоженных вражеских самолетов. Боевой путь полка - наглядная иллюстрация того, как в ходе войны сначала был развенчан миф о непобедимости фашистского Люфтваффе, а затем достигнуто превосходство над ним. В послевоенный период летный и инженерно-технический состав полка шел в авангарде освоения стремительно совершенствующихся боевой техники и вооружения.

В биографии полка значительное место занимает Липецк. Сюда его впервые вывели на переформирование летом 1943 года после кровопролитных боев на Кубани. После войны специалисты полка переучивались в Липецке на новые типы самолетов и повышали свою квалификацию. В 1992 году город предоставил место для «постоянной прописки» полка, ставшего ядром Липецкого авиацентра по проведению летных экспериментов. Таким образом, историческая спираль совершила свой оборот - от летчиков-испытателей к летчикам-исследователям.

При подготовке данного материала использованы журнал учета боевых действий и исторический формуляр полка, дневники, письма и воспоминания его ветеранов, мемуарная литература и публикации различных периодических изданий.

# Глава 1

## ИСПЫТАНИЕ БОЕМ (июнь-июль 1941 г.)

*Ты же мне с чертежей, как с пеленок, знаком,  
Ты не знал виражей - шел и шел прямым.  
Плыл под грифом «секретно» по волнам науки.  
Генеральный конструктор тебе потакал -  
И отбился от рук ты в КБ, в ОТК, -  
Но сегодня попал к испытателю в руки!*

В.Высоцкий

В плане блицкрига Люфтваффе отводилась роль тарана, который должен был «распахнуть ворота» на Восток. Но поединок между советской и немецкой научно-технической мыслью начался пятью годами раньше. В 1936 году в небе Испании развернулись воздушные бои наших летчиков-добровольцев с фашистским легионом «Кондор». Впервые попавшие в боевые условия поликарповские истребители И-15, И-16 успешно сражались с «хейнкелями» и «мессершмиттами».

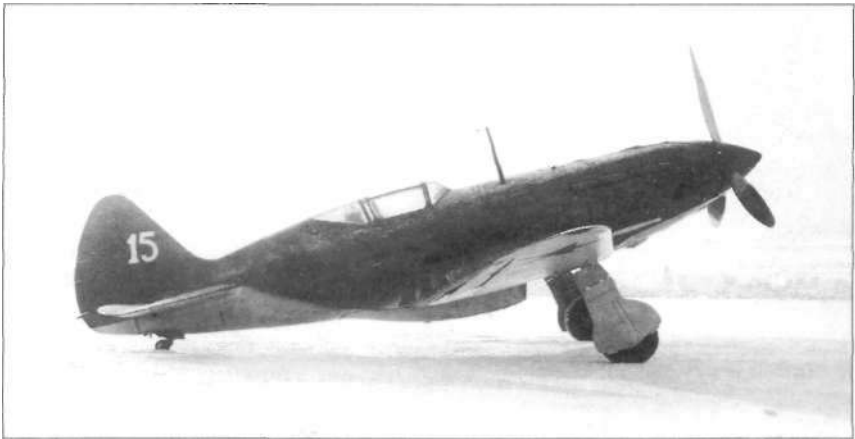
Немецким авиаконструкторам пришлось срочно проводить модификацию своих самолетов, прежде всего, истребителей (расчет оказался верным: в ходе Второй мировой войны на истребительную авиацию приходилось около сорока процентов парка боевых самолетов участвовавших в ней стран). Со своей стороны советские авиаконструкторы с учетом боевого опыта приступили к разработке новых типов машин. В 1940 году конструкторским бюро С.Лавочкина, В.Горбунова и М.Гудкова был создан истребитель ЛаГТ-3; истребитель МиГ-3 построили под руководством А.Микояна и М.Гуревича; самолет Як-1 спроектировал коллектив, возглавляемый А.Яковлевым.

Сотрудники Научно-испытательного института ВВС и Наркомата авиационной промышленности, не считаясь со временем, делали все возможное для скорейшего ввода в строй этих боевых машин. Но для завершения массового перевооружения и освоения новой техни-

ки было отпущено слишком мало времени. Новых истребителей к лету 1941 года удалось выпустить лишь около двух тысяч и подготовить на них к боевым действиям всего 14 процентов летчиков. Как писал впоследствии главнокомандующий ВВС Главный маршал авиации К.Вершинин (с 1933 года по сентябрь 1941 года он проходил службу в Липецке): «До 80 процентов общей численности самолетов, имевшихся у нас к началу войны, уступали однотипным самолетам фашистской Германии по своим летно-техническим данным».

В результате внезапного нападения Германии советская авиация понесла значительные потери. Пророческими оказались слова начальника ВВС Я.Алксниса, адресованные наркому обороны еще в 1936 году: «Аэродромы Военно-воздушных сил Красной Армии с первых же часов войны явятся главным объектом нападения авиации противника. Возможно, что этим нападением и будут начаты военные действия». Из имевшихся на западном направлении семи тысяч боевых самолетов, только в первый день войны было уничтожено тысяча двести, из них девятьсот - на земле. Но враг тоже понес ощутимые потери: 22 июня в воздушных боях было сбито до трехсот самолетов и еще около пятидесяти - наземными средствами. Гитлеровская пропаганда кричала в те трагические дни: «Русские сломлены. Большевики лишены авиации. Советская авиапромышленность парализована!».

Ясно осознавая всю остроту положения, известный летчик С.Супрун, проводивший ранее государственные испытания самолета



**Один из первых серийных истребителей МиГ-3**

МиГ-3, обратился к И.Сталину с предложением сформировать из летчиков-испытателей истребительный полк. В книге П.Стефановского «Триста неизвестных» приводится следующий диалог:

- Это очень хорошо, - произнес Сталин, - что испытатели готовы помочь нам на фронте. Но одного полка мало.

- Можно поручить моему другу подполковнику Стефановскому, - ответил Супрун, - организовать еще один полк истребителей.

- Все равно мало. Войне нужны десятки, сотни полков. Постарайтесь организовать в НИИ возможно больше добровольцев.

Решение о создании шести авиаполков принято в Кремле 23 июня, а приказ Наркома обороны подписан 27-го. Формирование двух истребительных МиГ-3, двух бомбардировочных Пе-2, по одному штурмовому Ил-2 и дальнебомбардировочному ТБ-7 (личный состав последнего - 411-го БАПОН - из-за нехватки техники распределили по другим полкам) началось вечером 23 июня. В состав этих частей, получивших категорию «особых», вошли 303 человека из числа лучших летчиков, штурманов, инженеров, техников, механиков, политработников института, а также из представителей НКАП.

Днем рождения первых двух истребительных авиационных полков особого назначения 401-го и 402-го, оснащенных самолетами МиГ-3, стало 25 июня 1941 года. Их командирами были назначены

Степан Супрун и Петр Стефановский.



**Петр Михайлович Стефановский,  
первый командир 402-го ИАП ОН**

Недостатка в добровольцах не было. Однако 705-я авиабаза НИИ ВВС, откуда в первую очередь комплектовался летный и технический состав, неохотно расставалась с нужными ей специалистами. То же самое наблюдалось и в отношении летчиков-испытателей Наркомата авиационной промышленности. Более оперативно сработало

Главное политическое управление РККА, приславшее на должности комиссаров эскадрилий и полков выпускников Военно-политической академии. Новые самолеты без промедления перегонялись с авиазаводов на подмосковный аэродром Чкаловский, но их было мало. Не меньше проблем оказалось и с получением необходимых материально-технических средств, вещевого имущества, продовольствия. Из-за бюрократических проволочек люди вынуждены были отправляться на фронт в изношенном обмундировании, ветхой обуви. Но, несмотря на некомплект личного состава и нехватку боевой техники, через пять дней оба полка убыли на фронт.

Местом назначения 402-го авиаполка первоначально был определен аэродром Крестцы на Северо-Западном фронте, в пяти километрах от Пскова. Туда, для обеспечения приема летного эшелона, в четыре часа утра 30 июня 1941 года на «Дугласе» вылетела передовая команда во главе со старшим инженером полка Иваном Лазаревым и заместителем начальника штаба полка капитаном Сергеем Осипенковым. В первый же день ей пришлось в полной мере испытать на себе все фронтовые «прелести», вызванные несовершенством управления и несогласованностью действий различных служб. При подлете к аэродрому посадки транспортный самолет был обстрелян своей зенитной артиллерией, благо от четырех попаданий никто не пострадал. Во второй половине дня на их глазах неизвестный самолет атаковал только что появившийся МиГ-3 другого полка. Ответной очередью истребителя атакующий был сбит. Им оказался наш бомбардировщик ДБ-3, экипаж которого впервые встретился с новым типом самолета. Все спаслись на парашютах. Чуть позже своим же истребителем был обстрелян скоростной бомбардировщик СБ. Три случая «самострела» на одном аэродроме - даже для бывалых фронтовиков многовато... Самое же тягостное впечатление первого фронтового дня было вызвано безнаказанными полетами немецкой авиации в районе аэродрома. Одиночные Ю-88 и Хе-111 неоднократно сбрасывали с высоты двухсот метров бомбы и возвращались обратно. Истребители находившегося здесь полка несколько раз пытались их атаковать, но огонь ими открывался бесприцельно, с больших дистанций и оказывался безрезультатным. Судя по поведению вражеских бомбардировщиков, они к этому уже привыкли.

Помимо перечисленных «боевых» эпизодов, неприятным сюрпризом оказалось известие, что аэродром занят другим истребительным полком и «гостей» никто не ждал. Пришлось срочно связываться с вышестоящим командованием и выяснять свою даль-

нейшую судьбу. К исходу дня из штаба фронта поступило распоряжение: ввиду занятости аэродрома 402-му ИАП перебазироваться на аэродром станции Идрица Псковской области. На следующий день рано утром на пяти автомашинах наземная команда выехала в указанный район. И хотя расстояние составляло всего сто пятьдесят километров, к месту назначения добрались только ночью. Ведущий колонны, представитель штаба фронта, заблудился и завез совсем в другую сторону. Кончилось горючее. Пока сориентировались, пока заправились - день на исходе.

Боевые самолеты полка сразу направились в район Идрицы. В пять часов вечера 30 июня с минимально допустимым интервалом начали взлетать двенадцать истребителей. Лидером группы на Пе-2 был летчик-испытатель И. Пискунов. Промежуточная посадка - город Калинин. Пилоты самостоятельно произвели дозаправку и осмотр материальной части, чем в немалой степени удивили местных авиаторов. Дальнейший перелет несколько раз откладывался по метеословиям в районе посадки. Наконец «добро» было получено. Но погода по маршруту все ухудшалась, резко сократилась горизонтальная видимость. Увидев впереди крупную железнодорожную станцию, Пискунов начал заход на посадку. Но это оказалась Пустошка, а до места назначения оставалось еще десять минут полета. На свой первый фронтной аэродром сажались на последних каплях бензина.

Оперативно полк вошел в состав 57-й смешанной авиационной дивизии. Статус полка особого назначения возлагал на командира подполковника Стефановского не только полную ответственность за выполнение поставленной задачи, но и право на полную самостоятельность в принимаемых решениях и действиях. Получая боевые задания, Петр Михайлович сам решал, как и какими силами его выполнять. Боевая работа началась на следующий же день: разведка, патрулирование, сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков, прикрытие наземных войск и железной дороги Идрица-Сябеж.

Первый боевой вылет звена старшего лейтенанта Константина Шадрин оказался безрезультатным. На исходе дня 1 июля несколько вражеских бомбардировщиков без всякого прикрытия предприняли налет на станцию. Наши истребители открыли огонь, но дистанция была слишком большой, и противник ушел без потерь. Тщательно обсудив неудачу, летчики сделали вывод: с противником нужно сблизиться, чтобы бить наверняка. Вскоре появились два истребителя Ме-110 - проверить, что испугало их «дорнье». На этот



раз взлетели майор Константин Груздев и капитан Борис Бородай. Они разъединили немецкую пару и навязали индивидуальный бой. Противник Бородая, получив повреждение, скрылся в сгущающихся сумерках, а Груздев на виду у всех преподнес наглядный урок борьбы с «мессером». Боевой счет полка был открыт...

2 июля полк в основном был собран. Личный состав разместился в сараях на аэродроме, штаб - рядом с командным пунктом авиадивизии. Утром из-за облаков (нижний край - сто метров) неожиданно вывалился Хе-111, который, сбросив на аэродром четыре бомбы с замедлением, сразу же скрылся в облачности. Возник пожар, который быстро потушили.

Второе появление бомбардировщика было для него менее удачным: «хейнкель» быстро отогнали патрулировавшие истребители. Боевые вылеты в этот день, а их было 36, носили активный характер. Летный состав на практике приравнивался к тактике немецких самолетов, изучал их повадки. Первым бросилось в глаза то, что истребители противника, если они не имели явного численного преимущества, чаще всего уклонялись от боя: пикировали до высоты 40-50 метров и на бреющем уходили в западном направлении.

В ночь со 2 на 3 июля над аэродромом появились два вражеских разведчика. Сбросив осветительные ракеты и проведя аэрофото съемку, они беспрепятственно удалились. Летчики полка не были подготовлены к боевым действиям в ночных условиях, а зенитная оборона аэродрома состояла из одной счетверенной пулеметной установки. По результатам ночной разведки одиночные Ю-88, Хе-111, Ме-109 до полудня пытались атаковать наш аэродром, но все налеты были успешно отбиты истребителями.

В течение дня группами продолжали прибывать МиГ-3. К вечеру их было уже двадцать три, из которых пять - небоготовых. В 17.00 поступило распоряжение: перебазироваться на новый аэродром в Великие Луки. Погрузка в «дуглас» еще не закончилась, как в 17.58 новая команда: немедленно всем полком вылететь в район Краслова - тридцать «мессершмиттов» штурмуют наши войска. Указанный район находился на пределе радиуса полета истребителей. Но



**Начальник штаба  
полка Н.В. Солдатенко**

приказ есть приказ. Командир полка принял решение: на курс ложиться без традиционного круга над аэродромом, режим полета - наивыгоднейший, к фронту идти на высоте пять тысяч метров, на воздушный бой затратить не более пяти минут и сразу же возвращаться обратно. В назначенном районе «мессеров» не оказалось, они свое черное дело сделали. Но еще кружились несколько «юнкеров» и «хейншель». Появление наших истребителей для немцев было полной неожиданностью. Они даже не сумели сгруппироваться для обороны. Пять геринговских стервятников остались догорать на русской земле...

На аэродром в Идрицу прилетели почти с сухими баками. Как потом говорили в верхах, операция была рискованной и оказалась посильной лишь для летчиков-испытателей.

Для того, чтобы оценить всю сложность положения полка в первые дни боевых действий, следует сделать небольшое отступление. Во-первых, необходимо учитывать контингент, которым он был укомплектован. Летчики-испытатели, преодолевая «детские болезни» первенцев скоростного самолетостроения, имели большой налет, знали все «капризы» и достоинства своих машин. В то же время недостаточной была их натренированность в выполнении фигур высшего пилотажа. В большинстве своем они ни разу не стреляли в воздухе. Только некоторые имели боевой опыт. В их числе Герой Советского Союза старший лейтенант Александр Мошин, воевавший с японцами и финнами; капитан Борис Бородай, прошедший Испанию, Китай, Халхин-Гол.

Во-вторых, сама атмосфера повседневной деятельности строевой части, тем более в боевой обстановке, существенно отличалась от той, в которой приходилось до этого заниматься испытателям. Слаженность, согласованность, особенно с вышестоящим командованием, приходилось отрабатывать по ходу, что, естественно, накладывало определенные трудности.

Третья особенность - состоявший на вооружении полка МиГ-3. Это был первый серийный отечественный самолет, скорость которого превышала шестьсот километров в час. Однако конструировался он как высотный истребитель-перехватчик, поэтому его летные качества наилучшими были на высоте восемь и более километров. На средних же высотах, и тем более малых, они были гораздо скромнее. Здесь сказалось возобладавшее накануне войны мнение, что действия авиации будут происходить главным образом на больших высотах. Однако практика развернувшихся воз-

душных боев доказала обратное - бои велись, в основном, на высотах до 4500 метров. К тому же новый истребитель был строг в технике пилотирования и на посадке. Его мотор АМ-35А конструкции А.Микулина, сохранявший мощность до больших высот, оказался опасно капризным при переходе с режима на режим. Истребитель был вооружен крупнокалиберным пулеметом системы М.Березина (12,7 мм). Два других пулемета Б.Шпитального (ШКАС) имели калибр обычной винтовочной пули (7,62 мм), были малоэффективными в воздушном бою и, что самое опасное, часто отказывали в самый неподходящий момент.



**Григорий Яковлевич  
Бахчиванджи**

Но, несмотря на все сложности, за первые три дня боев летчики полка уничтожили двенадцать немецких самолетов. Блистательную победу одержал капитан Григорий Бахчиванджи. Прикрывая аэродром, он в течение нескольких минут уничтожил два бомбардировщика До-215. В ходе боя у истребителя остановился винт, однако летчик сумел благополучно приземлиться. Оказалось, что мотор, оба радиатора, лонжероны крыльев, даже пневматики колес были изрешечены пулями. Такую «мертвую» машину мог посадить только испытатель.

Открыл свой боевой счет и командир полка. После двух атак на его истребители отказали все пулеметы. Тогда Стефановский решил подавить врага морально. Зайдя спереди, МиГ-3 в пологом пикировании устремился навстречу бомбардировщику. Объятый ужасом, фашист инстинктивно отжал ручку от себя. Еще несколько заходов и «дорнье» врезался в землю. Советские летчики за этот период потеряли один «миг», на нем старший лейтенант Константин Шадрин неудачно атаковал самолет-корректировщик и получил пулеметную очередь по водорадиатору. Фашистскую «раму» он все-таки доконал, но и сам про-



**Константин Шадрин**



**Инженер полка В.И.Алексеевко (справа)**

извел вынужденную посадку в непосредственной близости от переднего края. Снятые с самолета пулеметы и патроны летчик сдал пограничникам, а парашют и рацию принес с собой. Истребитель пришлось сжечь: МиГ-3 являлся новинкой и не должен был попасть в руки врага.

Успех боевой работы обеспечивался инженерно-авиационной службой, руководимой опытными специалистами И.Г.Лазаревым, В.И.Алексеевко, В.А.Березиным. Техниками самолетов были В.А.Шубралов, М.В.Самочетов, Н.В.Сурьянинов и другие, начальником штаба полка - Н.В.Солдатенко, начальником оперативного отдела - С.М.Осипенков.

Учеба в боевой обстановке обходилась дорого. В час ночи 4 июля над аэродромом на высоте 500-600 метров появился фашистский разведчик. Ночь была светлая, но зенитная стрельба оказалась безрезультатной. Поднявшийся на МиГ-3 Афанасий Прошаков (это был его первый ночной вылет)-отогнал неприятеля, но был обстрелян своими зенитными пулеметами. Одна пуля застряла в парашюте. В 12.20 на аэродром стала приземляться группа из семи Пе-2. Немного погодя с западной стороны показалась еще одна группа из пятнадцати бомбардировщиков. Пока на командном пункте дивизии спорили, свои это или чужие, До-215 легли на боевой курс. Сигнал тревоги - красная ракета - был дан, когда фашисты уже

достигли границы аэродрома. Зенитчики бездействовали. Несмотря на разрывы бомб, несколько истребителей успели подняться в воздух. Самолет капитана Соргина был подожжен на взлете. Летчик выпрыгнул на парашюте, но от полученных ран и ожогов скончался в больнице. Четыре «мига» сгорели на земле от прямых попаданий, два получили такие повреждения, что их невозможно было восстановить. У самолетов погибли механики Быков и Коротков, еще двенадцать человек было ранено. Правда, и фашисты не остались безнаказанными. Четыре «дорнье» уничтожили летчики Григорий Бахчиванджи, Константин Груздев, Дмитрий Калараш и Петр Стефановский. «Мессер», напавший на Соргина, был сбит Василием Ефремовым.

На траурном митинге комиссар полка С.Ф.Пономарев сказал:

- Гитлер начал эту войну, но не он поставит последнюю точку. Да, наши потери велики, не все вернутся к родным очагам. Но я согласен с поэтом: «У храбрых есть только бессмертье, смерти у храбрых нет». Вечная память павшим товарищам! Спите спокойно, друзья! Мы довершим наше дело!

После митинга Сергей Федотович подошел к заместителю начальника штаба капитану С.Осипенкову, который вел журнал боевых действий:

- Ты вот что, тезка, запиши этот трагический случай в дневник. Пусть знают потомки, как мы кровью умывались, какую школу прошли.

Это был наглядный и тяжелый урок, из которого сделали соответствующие выводы. Наладили более четкую систему наблюдения и оповещения, ввели круглосуточное дежурство истребителей, рассредоточили самолеты и стали больше внимания уделять их маскировке, оборудовали надлежащим образом окопы и щели для укрытия личного состава во время воздушных налетов.

После двух недель напряженных боев в полку осталось только три боеготовых истребителя. Пришлось транспортными самолетами отправляться в Москву на доукомплектование. Одновременно в Кремль вызвали подполковника П.Стефа-



Комиссар полка  
С.Ф.Пономарев



Генерал-майор  
П.М.Стефановский

новского. После доклада И.Сталину он получил новое назначение и стал заместителем командира 6-го истребительного авиакорпуса по западному сектору противовоздушной обороны Москвы. Первый командир полка был, что называется, летчиком от Бога, отдавшим авиации свыше тридцати лет. Он освоил 317 крылатых машин различных типов, в том числе 50 - иностранных, первым в мире выполнил высший пилотаж на реактивном истребителе. В 1948 году заместителю начальника управления испытания самолетов НИИ ВВС генерал-майору авиации Петру Михайловичу Стефановскому было присвоено звание Героя Советского Союза.

## Глава 2

### «БЕДОВЫЕ РЕБЯТА»

(июль 1941 г.- ноябрь 1942 г.)

*Их восемь - нас двое. Расклад перед боем  
Не наш, но мы будем играть!  
Серезжа, держись! Нам не светит с тобою,  
Но козыри надо равнять.  
Я этот небесный квадрат не покину,  
Мне цифры сейчас не важны:  
Сегодня мой друг защищает мне спину,  
А значит - и шансы равны.*

В.Высоцкий

15 июля 1941 года в командование полком вступил майор Константин Афанасьевич Груздев. Одновременно изменился и статус полка. Командиру 57-й авиадивизии с помощью вышестоящего командования удалось исключить из его наименования словосочетание «особого назначения» и полностью подчинить себе полк. И дело тут заключалось не только в независимом поведении руководства части. Штаб дивизии, да и авиационное командование фронта скептически воспринимали многочисленные предложения, поступавшие из 402-го ИАП. Они касались совершенствования тактики боевых действий истребительной авиации, более эффективного использования боевых возможностей новых истребителей, рационального обслуживания материальной части для поддержания ее в боеготовом состоянии и так далее. Например, летчики полка не раз просили дать им возможность самим выбирать нужную высоту полета при патрулировании и сопровождении. Прошло, однако, немало



**Командир полка  
К.А.Груздев**

времени, прежде чем вышестоящее руководство убедилось в обоснованности просьбы и необходимости отказа от шаблона. Жестко устанавливаемая высота в 200-300 метров ограничивала обзор и возможности истребителей для маневра, увеличивала вероятность поражения огнем зенитной артиллерии. Испытатели настойчиво высказывались за концентрацию сил авиации для повышения эффективности ее боевого применения. Они предлагали увеличить количество истребителей, сопровождающих бомбардировщики и штурмовики. Противник, как правило, выделял для этого не менее шести самолетов, у нас же такие группы обычно состояли из двух-трех истребителей. Проходили дни и недели, пока целесообразность нововведений не доказывалась на практике, чаще всего через неоправданные потери с нашей стороны.

Характерный эпизод. Однажды четверем летчикам полка во главе с Борисом Бородаем было поручено сопровождать штурмовиков в район железнодорожной станции Старая Русса. Накануне Ил-2 уже несколько раз вылетали в этот район на штурмовку, используя все время один и тот же маршрут. На этот раз над линией фронта самолеты вначале попали под интенсивный огонь зенитной артиллерии противника. Затем внезапно навалилась большая группа «мессеров». Видимо, враг специально устроил засаду, заранее зная маршрут. Воспользовавшись численным превосходством, фашистские летчики связали воздушным боем наши истребители. Штурмовики, оставшись без прикрытия, вместо того, чтобы действовать единой группой, разбрелись по одному. В результате этих просчетов один Ил-2 не вернулся с боевого задания. Дело по обвинению летчиков полка в потере штурмовика было передано в военную прокуратуру, а старшего группы сопровождения капитана Бородай отстранили от полетов.

...Несмотря на перемены, майору Груздеву удалось сохранить новаторский дух в деятельности полка: к этому времени личный состав полностью освоился во фронтовой обстановке. Большую роль в этом играл личный пример командира. Однажды, когда оставшиеся в полку три исправных истребителя выполняли боевое задание, на аэродром налетела большая группа «юнкеров» в сопровождении Me-109. Невзирая на разрывы бомб и снарядов, командир полка, бегая от одного стоявшего на земле самолета к другому, пытался найти способный подняться в воздух. Презрев все запреты, он взлетел на истребителе, мотор которого уже вырабатывал ресурс. Быстро набрав высоту, Груздев с первого захода под-



бил Ю-88, который спустя минуту упал за лесом, возвестив об этом столбом черного дыма. Неожиданно МиГ-3 был атакован сзади «мессершмиттом». Но, казалось бы, легкая добыча пришлось не по зубам фашисту. Резким разворотом Константин Афанасьевич ушел от смертоносных трасс и сам прошел очередь нападавшего. Подбитый вражеский истребитель скрылся в сторону линии фронта.

Поэт Степан Щипачев, находясь под впечатлением встречи с летчиками 402-го ИАП, написал стихотворение «Истребители», опубликованное 14 августа 1941 года во фронтовой газете.

*Не раз дрожала свора вражья,  
Что ярко-ярко без прикрас,  
Майора Груздева бесстрашье  
В бою проверено не раз.*

*Когда-нибудь он по порядку  
Расскажет нам всю жизнь свою...  
Бомбардировщиков десятку  
Он разогнал один в бою.*

*От солнца брови побелели.  
Он, улыбаясь, говорит,  
Что наземь в пламени летели  
И «юнкеры», и «мессершмитт»,*

*Что враг узнал свой час последний  
И камнем с неба шел на дно.  
Красивый двадцатидвухлетний  
Мурзин ведет свое звено.*

*И с капитана Прошакова  
В дивизии пример берут.  
Один отважнее другого.  
В бою и тот, и этот крут.*

*Сыны Отчизны нашей милой,  
Пусть ваши славятся дела!  
Любовь народа вас вскормила,  
А крылья партия дала.*



**А.Г.Прошаков**

сы, отважный летчик таранил противника, но самому ему не удалось спастись из-за малой высоты. За этот подвиг Мамонтов был посмертно награжден орденом Ленина.

В течение первой недели напряженных боев пять вражеских самолетов уничтожил наш земляк, уроженец села Ярлуково Грязинского района, старший лейтенант Михаил Чуносков. Бесстрашный летчик-испытатель трижды за это время сажал на вынужденную свою израненную машину. 8 августа он вышел победителем в схватке с парой Ме-110, сбив одного из них, а через день, атакуя бомбардировщик, получил ранение в голову. Побыв немного дома, Чуносков вновь вернулся в часть. А вслед ушло письмо: «Добрый день, Миша! Получили от тебя письмо, которому мы все рады. Мы тебя просим о нас не беспокоиться. Твоя дочь Римма и сын Валера здоровы... Надеемся, что после разгрома фашистской гадины мы опять будем вместе счастливы. Без страха и сомнения идите в бой, не давайте пощады фашистским людоедам в воздухе и на земле. Желая успехов в бою! С приветом, твоя жена Маруся». В часть оно поступило, когда адресата уже не было в живых..



**Младший лейтенант  
Мамонтов**

15 августа 1941 года немцы вступили в Новгород. Единственной переправой, по которой остатки наших войск могли покинуть город, был мост через Волхов. Его всеми имеющимися силами прикрывали от вражеских бомбардировщиков летчики 402-го полка. С раннего утра следующего дня «миги» вели непрерывные воздушные бои с превосходящими силами противника. В тот день Чуносков сделал несколько вылетов. Во время одного из них атаковал Ю-88, затем вступил в бой с «мессером». С очередного вылета он не вернулся. Позже от наземных войск поступило сообщение, что Чуносков отвлек на себя четыре истребителя «Ме-110» и был сбит вблизи деревни Баженко.



**М.Е.Чуносков**

Так и лежали бы останки отважного пилота вместе с обломками боевой машины в новгородской земле, если бы не встреча ветеранов полка, состоявшаяся в Липецке в пятидесятую годовщину Великой Победы. Публикация в «Липецкой газете» помогла связаться с племянником погибшего летчика и другими его родственниками. Доктор наук Михаил Рыбин - внук Чуноскова - сначала списался с поисковиками новгородчины, а потом и сам поехал на место гибели деда. С помощью участников поисковой группы операции «Долина» из Боровического учебно-производственного объединения удалось найти очевидцев памятного воздушного боя и разыскать место падения самолета. В комнату Боевой славы полка были переданы обнаруженные «кубаны» и шевроны старшего лейтенанта, части подвесной системы парашюта, детали самолета. Траурная церемония захоронения останков Михаила Егоровича состоялась 24 июня 1996 года на городском кладбище Липецка. На ней присутствовали ветераны и военнослужащие полка, родственники и земляки летчика. Церемония памяти и скорби продолжилась на следующий день. В военном городке авиаторов состоялось открытие памятника летчикам Липецкого авиацентра, погибшим при выполнении полетных заданий уже в мирное время.

Для успешной борьбы с врагом фронту требовались более совершенные самолеты, поэтому летчиков-испытателей постепенно отзывали обратно. 10 августа к прежнему месту службы была

откомандирована первая группа из девяти человек. Среди них был капитан Г.Бахчиванджи, сбивший к тому времени пять неприятельских самолетов. 15 мая 1942 года он первым в СССР совершил полет на самолете БИ-1 с жидкостным ракетным двигателем. Во время одного из испытательных полетов 27 марта 1943 года Григорий Яковлевич погиб в районе аэродрома Кольцово. Спустя тридцать лет ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Его именем назван кратер на обратной стороне Луны.

Из фронтовой характеристики капитана Бахчиванджи: «Показал себя на фронте борьбы с германским фашизмом как мужественный, бесстрашный летчик-истребитель. При выполнении боевых заданий проявил исключительную инициативу и доблесть... Во время пребывания на фронте произвел 65 боевых вылетов и налетал 45 часов 05 минут. Произвел 26 воздушных боев. Волевой, требовательный командир. Уверенно водит самолеты в облаках и сложных метеорологических условиях. Как летчик уравновешен, спокоен, строго соблюдает дисциплину полета, летает охотно». К этому следует добавить оценку Юрия Гагарина: «Без полетов Бахчиванджи не было бы 12 апреля 1961 года».

Более удачно сложилась судьба еще одного летчика из первого состава полка - Ю.Антипова. Он также возвратился к прежней работе, испытывал Як-3 с двигателем ВК-107А, участвовал в испытательных воздушных боях на трофейных самолетах для определения их наиболее слабых и уязвимых мест. После войны Юрий Александрович был в числе первых испытателей реактивных истребителей. В 1957 году он стал Героем Советского Союза.



Ю.А.Антипов

Многие летчики-испытатели, проявившие высокое боевое мастерство и организаторские способности, уходили с повышением, оставаясь верными героическим традициям полка, в котором началась их боевая биография. Заместитель командира полка майор Д.Калараш был назначен на должность штурмана дивизии, а позже стал командиром истребительного авиаполка. 29 октября 1942 года в воздушном бою над оккупированной территорией он уничтожил два бомбардировщика. Но тут ему пришлось вступить в схватку с четырнадцатью «мессершмит-

тами». В неравном бою летчик был тяжело ранен. Собрав последние силы, Дмитрий Леонтьевич устремил свою израненную машину на вражеский истребитель. Это была его семнадцатая, последняя победа. Мужественному летчику посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.



Д.Л.Калараш

В 1944 году звания Героя Советского Союза был удостоен командир эскадрильи Н.Краснов. 29 января 1945 при облете в районе своего аэродрома на истребителе Николая Федоровича не убралась одна нога шасси. В это время налетели вражеские бомбардировщики, два из которых Краснову удалось сбить. Однако мотор не выдержал перегрузки и отказал. Во время вынужденной посадки самолет перевернулся, летчик погиб.

Кроме перечисленных, из летчиков 402-го полка «стефановского» набора медалью «Золотая Звезда» впоследствии были награждены Василий Ефремов, Игорь Шардаков.

.. Настоятельные предложения летного состава полка находили, в конце концов, поддержку. Так, в конце августа на аэродром Крестцы, где в это время базировалось несколько авиационных частей, в том числе и 402-й ИАП, совершили внезапный налет двадцать пять Ме-110, вызвав большой урон. Командованию полка удалось убедить штаб авиадивизии в необходимости нанесения ответного удара по немецкому аэродрому большой группой самолетов. Через день шесть Пе-2 и четыре Ил-2 в сопровождении восьмерки МиГ-3 совершили штурмовку аэродрома Сольцы, на котором находилось больше полусотни фашистских самолетов. Из-за плохой погоды (дождь, туман, низкая облачность) немцы явно не ожидали удара: незамаскированные самолеты стояли вплотную друг к другу. Пока наши бомбардировщики и штурмовики «работали» по земле, МиГ-3 подавляли зенитные батареи и сковывали вражеские истребите-



Н.Ф.Краснов



**Северо-Западный фронт, октябрь 1941 г.  
Пятый справа - Иван Петрович Лысенко; четвертый справа -  
Николай Федорович Краснов; второй справа - Иван Дмитриевич  
Лихобабин**

ли. В сообщении Совинформбюро 5 сентября 1941 года по этому поводу говорилось: «На днях наша авиация разгромила два вражеских аэродрома, расположенных западнее озера Ильмень. Советские бомбардировщики налетели на аэродром неожиданно. Немецкий истребитель, пытавшийся подняться, был уничтожен на взлете командиром авиачасти майором Груздевым. Батареи немцев открыли сильный огонь. Но наши истребители и штурмовики заставили замолчать вражеские зенитки. Уничтожив расчеты зенитных орудий и пулеметов, советские летчики добились и подожгли находившиеся на аэродроме немецкие самолеты. На двух аэродромах наши летчики уничтожили 74 вражеские машины, входившие в состав немецкого авиационного корпуса «Рихтгофен».

Летчикам 402-го ИАП приходилось выполнять и не совсем обычные задания. Например, они первыми на Северо-Западном фронте стали сбрасывать листовки на войска противника. А случилось это так. 9 сентября на аэродром Крестцы неожиданно приземлился «дуглас» с группой армейских генералов во главе со Львом Мехлисом. Собрав летчиков, начальник Главного политического

управления РККА учинил жесточайший разнос. Среди прочих были обвинения в том, что летный состав не проявляет стремления вылетать на боевые задания и что вместо своих они прикрывают войска противника. Никакие доводы армейским комиссаром 1 ранга не принимались в расчет. От такой вопиющей несправедливости летчик Николай Кривяков даже расплакался. Однако обычных в подобных случаях карательных мер не последовало. Прибывший на следующий день командующий ВВС Красной Армии генерал Павел Жигарев объективно и быстро во всем разобрался. Оказалось, что патрулирование производилось в районе, определенном штабом 57-й авиадивизии в соответствии с заявками, поступившими от наземных войск. Причина малого количества боевых вылетов была не в нежелании летчиков воевать, а в изношенности боевых самолетов. Прощаясь с летчиками полка, командующий назвал их «бедовыми ребятами», имея в виду их опыт и высокое мастерство, мужество и дерзкую отвагу. В тот же день летчикам 402-го полка П.Ананенкову, В.Гвоздеву, В.Гончарову и Уварову представитель ГлавПУРа поручил провести пробный сброс листовок с истребителей. Сделано это было, видимо, в качестве компенсации за моральный ущерб, а может быть летчиков выбрали, потому что они патрулировали перед этим район, занятый противником. Во всяком случае, первый опыт оказался удачным: пятнадцать тысяч листовок были сброшены над германскими войсками. В дальнейшем летчики полка неоднократно выполняли подобные задания.

Творческий подход к делу у личного состава уникальной части проявлялся не только в воздухе. К примеру, для обороны аэродрома инженер по вооружению Я.Рулев предложил использовать реактивные снаряды РС-82. Эффект был потрясающий.

Потом было решено попробовать «эрэсы» и в воздушном бою. В полевых условиях под руководством старшего инженера полка Василия Алексеенко под плоскостями самолета были установлены направляющие (флейты) для двух и четырех снарядов и электропроводка для их запуска. Испытания доказали возможность использования реактивных снарядов как



**Я.Рулев демонстрирует  
свое изобретение**

против самолетов противника, так и при штурмовке наземных целей. Главная сложность состояла в правильном определении дистанции до цели. О том, что вышло из этого, можно судить по отрывку из книги Т.Спивак «Крылатое мужество», вышедшей в Вологде в 2003 г. в издательстве «Грифон»:

«Испытание провел Груздев. Встретив группу «юнкеров», летчик выпустил два снаряда и подбил один из бомбардировщиков. После испытания было получено разрешение оснастить все «миги» даже не парой, а шестью эрэсами. Новое испытание прошло 25 августа. Капитан Бородай, вернувшийся с разведывательного полета, сообщил: по дороге Новгород-Чудово движется вражеская колонна численностью около четырехсот машин. Мощный заградительный огонь зениток только в районе Кречевиц. В три часа по полудни восемь «мигов» с реактивными подвесками, ведомые командиром полка, взяли курс к месту движения колонны. Разделившись на две группы, «миги» на малой высоте атаковали сразу и голову, и хвост колонны. Образовавшаяся пробка позволила «обрабатывать» колонну из пулеметов».

С «эрэсами» связан и один неприятный эпизод. При заходе на посадку на одном из самолетов не вышла левая стойка шасси. Из-за этого в конце пробега сорвался реактивный снаряд с не полностью вывернутой ветрянкой (устройство для приведения взрывателя в боевое положение). Очередным истребителям пора вылетать на сопровождение бомбардировщиков, но лежащий на поле РС-82 не позволял это сделать. Срочно убрать его поручили Я.Рулеву. Пришлось инженеру с риском для жизни перетаскивать злополучный снаряд с помощью длинной проволоки, привязанной к автомобилю. Боевой вылет не был сорван: кружившие над аэродромом Пе-2 все-таки дождались истребителей сопровождения.

402-му полку принадлежит приоритет в оперативном использовании радиосвязи для управления истребителями, находящимися в воздухе. Начальник связи полка Михаил Харламов вначале установил динамик на командном пункте. Это позволило слушать радиобмен наших самолетов между собой, знать воздушную обстановку и немедленно реагировать на требования летчиков. Потом был вынесен и микрофон, что дало возможность выдавать необходимые команды с земли. Во время испытаний на командный пункт полка прибыл командующий ВВС Северо-Западного фронта Герой Советского Союза генерал Т.Куцевалов в сопровождении командира дивизии полковника Катичева. Увидев протянутые провода, командующий поинтересовался:



- Что это за музыка у вас на проходе?

- Да вот, начальник связи организовал управление самолетами по радио, - ответил комдив.

- А есть самолеты в воздухе? - спросил генерал.

- Два самолета над Валдаем прикрывают наши войска, - доложил Харламов.

- А ну, позови их сюда.

Через несколько минут после получения команды самолеты появились над аэродромом.

- Пусть спикируют на нас, - распорядился Куцевалов.

Истребители так лихо выполнили приказание, что командующему пришлось пригнуться к земле. Потом он выдал еще команду:

- Передай им: противник справа, высота две тысячи метров.

Летчики безукоризненно выполнили маневр. Тогда генерал выхватил микрофон у начальника связи и сам стал управлять самолетами по радио. Разрешив через некоторое время им идти на посадку, он схватил за грудки Катичева и стал его трясти, приговаривая:

- Да ты понимаешь, что это значит? Мы же сможем наши истребители направлять прямо на самолеты противника!

- Как же не понять? - ответил командир дивизии, умолчав при этом, что радиостанции имелись только на МиГ-3.

Примерно через месяц после этого эпизода поступило распоряжение: старшему лейтенанту Харламову взять у летчиков десять шлемофонов и прибыть в штаб 57-й авиадивизии. Встретил его начальник связи дивизии майор Радушняк и объяснил причину срочного вызова:

- На аэродром Крестцы сел 12-й истребительный полк. На десяти Як-1 имеется по одному приемнику. Передатчиков на самолетах нет. Вам приказано Куцеваловым вместе с начальником оперативного отдела 57-й дивизии майором Простосердовым срочно выехать на передний край и организовать наведение наших истребителей на самолеты противника так, как вы демонстрировали ему со своими самолетами.

- Как же я буду их наводить, если Як-1 не имеет передатчика? - спросил Харламов.

- Подумайте сами, - ответил Радушняк. - Я это слушать не хочу.

Через день пункт наведения расположился на переднем крае у деревни Медведко в районе Старой Руссы с радиостанцией РСБ-Ф. Оговоренная заранее система проверки односторонней радиосвязи с самолетами прошла нормально: ведущий группы хорошо слышал

команды с земли, подтверждая это покачиванием с крыла на крыло. В один из дней, после того, как управляемые по радио «яшки» ушли, налетела группа «юнкерсов». Став в круг, она с пикирования начала бомбить наш передний край, где расположилась тяжелая артиллерия. Прикрывала бомбардировщиков шестерка Ме-109. В это время появились два Як-1, которые с ходу врезались в группу вражеских самолетов. Один бомбардировщик, не выходя из пике, врезался в землю, из второго экипаж выпрыгнул на парашютах. Еще один заход - и третий Ю-87, задымив, отвалил от строя и пошел со снижением на сторону своих войск.

- Кто вы, «сталинские соколы»? - запросил по радио М.Харламов. - Смотрите, бомбардировщиков прикрывают шесть «мессеров».

Но, видимо, на наших истребителях не было раций, и они не услышали предупреждения: на каждого из них накрутилось по паре Ме-109. Один из «яков», пытаясь уйти, вошел в крутое пике, но был прощит очередью. Самолет упал в двухстах метрах от радиостанции. При осмотре места падения офицеры пункта наведения установили, что погибшим летчиком был лейтенант Тимур Фрунзе, сын легендарного полководца Михаила Фрунзе. Произошло это 19 января 1942 года.

К ноябрю 1941 года из-за интенсивной эксплуатации (до семи вылетов в день на каждый самолет) значительное количество истребителей оказались не боеготовыми - вышел ресурс моторов, а новые не поступали. Тогда технический состав во главе со старшим инженером полка В.Алексеевко предложил вместо высотного мотора АМ-35А установить на МиГ-3 мотор со штурмовика Ил-2, который, с одной стороны, был невысоким, но, с другой, - более мощным и менее дефицитным. Эта идея родилась после осмотра мотора поврежденного Ил-2, стоявшего на аэродроме Хотилово. Оказалось, что его габариты и крепления на подмоторной раме вполне подходят и для истребителя. На складе БАО нашлись два новых заводских АМ-38. После проведенных доработок этот мотор сначала установили на одном самолете. Летные испытания, проведенные Груздевым как летчиком-испытателем и Алексеевко, в качестве ведущего инженера по испытаниям, оказались успешными. Несколько позже подобные испытания на втором истребителе провел капитан Бородай. Удалось добиться главного - прироста скорости за счет повышения мощности мотора. Выигрыш, однако, достался не даром: истребитель потерял высотность и «миги» с но-

выми моторами перестали «доставать» самолеты противника на высотах свыше пяти тысяч метров.

Во время одного из испытательных вылетов с новым мотором и дополнительно установленными «эрэсами» Груздев заметил группу бомбардировщиков противника, направлявшихся на станцию Бологое. От выпущенного с близкой дистанции реактивного снаряда Ю-88 сразу же загорелся, затем был подожжен еще один. Остальные вражеские машины, испугавшись неизвестного оружия советского летчика-истребителя, бесприцельно побросав бомбы, пустились наутек. После приземления командира Харламов признался ему:

- Товарищ командир. Я видел группу бомбардировщиков, но не стал сообщать, так как вы проводили испытания нового мотора.

Груздев отругал его, а потом, улыбаясь, добавил:

- Хорошо, что признался. Но пойми, где же можно испытать двигатель и проверить реактивные снаряды, как не в бою?

Подбитые фашистские истребители неоднократно совершали вынужденные посадки на нашей территории, и у летчиков полка появилась мысль использовать их в боевой работе. Однако все они представляли довольно плачевное зрелище. И вот однажды командир полка со своим ведомым капитаном Афанасием Прошаковым, изрядно потрепав в воздушном бою Ме-109, решили пленить лет-



**Трофейный Ме-109. Слева - инженер полка В.И.Алексенко**

чика вместе с самолетом. Взяв «мессершмитт» в «клещи» они повели его на свой аэродром. Любая попытка фашистского летчика уйти в сторону немедленно пресекалась трассирующей очередью из пулемета. Перед самой посадкой немец сделал последнюю отчаянную попытку вырваться, но, получив дополнительную порцию свинца, плюхнулся на землю. Техник Я.Фомин вместе с механиками отремонтировал трофейный истребитель. На плоскостях снизу вместо черных крестов нарисовали красные звезды. Груздев долго добивался разрешения опробовать его в деле, и наконец получил «добро». Константину Афанасьевичу удалось совершить на нем несколько полетов на разведку и свободную охоту над территорией противника. Перед каждым из них противовоздушная оборона и наземные войска заранее предупреждались о времени, месте и маршруте полета. Но затем командование запретило командиру полка рисковать своей жизнью.

Справедливости ради следует отметить, что и немцы использовали наши самолеты. Например, осенью командование фронта дало распоряжение нанести на скоростных бомбардировщиках СБ специальную опознавательную полосу белого цвета. Видимо, врагу во время наступления удалось захватить один из аэродромов с этими бомбардировщиками. Летчикам 402-го ПАП не раз приходилось преследовать СБ без опознавательных полос, правда, безрезультатно. Стояла низкая облачность и самолеты-оборотни, заметив опасность, быстро скрывались в облаках.

Как и Стефановскому, Груздеву не пришлось долго руководить полком. 19 ноября 1941 года поступил приказ о его откомандировании на должность инспектора по технике пилотирования ВВС Северо-Западного фронта. Нелетная погода позволила провести прощальный вечер. Присутствовавший на нем командир дивизии высоко оценил ратные дела личного состава полка, тепло отозвался о его втором командире и представил нового - майора И.Лысенко. Без особого желания покидал Константин Афанасьевич часть. В завершении своего выступления на вечере он сказал:

- В полку осталось много подготовленных и опытных бойцов, которые могут повести за собой полки. Я горжусь, оставляя такой крепкий коллектив. Уверен, что и в дальнейшем традиции 402-го истребительного полка будут такими же высокими. В свою очередь, я буду работать по-новому и с еще большей энергией.

Впоследствии Груздеву было поручено сформировать из летчиков-испытателей разведывательную авиационную эскадрилью, ле-

тавшую на МиГ-3 и Пе-2. Затем Груздев был снова направлен в НИИ ВВС, где занялся испытательной работой. В частности, вместе с Г.Бахчиванджи он испытывал первые ракетные истребители ОКБ В.Болховитинова. Сохранились уникальные кадры кинохроники этих испытаний, в том числе и мастерски выполненная Груздевым посадка БИ-1 на одну лыжу (вторая оторвалась во время взлета, о чем летчик не знал). Последний испытательный полет Груздева проходил на американском истребителе Белл Р-39 «Аэрокобра». Эта машина, поступавшая по ленд-лизу, отличалась надежным двигателем, мощной 37-мм пушкой, но с трудом выходила из штопора. 2 февраля 1943 года около часа летчик штопорил в уральском небе. После выхода из очередного штопора самолет с выпущенными шасси пошел со снижением на посадку и под углом 50-60 градусов врезался в землю. Оказалось, что хвостовая часть фюзеляжа из-за недостаточной прочности деформировалась и истребитель стал неуправляемым. Похоронили Константина Афанасьевича в Кольцове, под Свердловском. А полтора месяца спустя рядом с ним вечный покой обрел и Бахчиванджи.

Завершая рассказ о втором командире 402-го полка, следует подчеркнуть, что он провел около 160 воздушных боев и лично сбил 17 самолетов противника. При этом ни разу не был сбит. В сентябре 1941 года его представили к званию Героя Советского Союза (тогда оно присваивалось за 10 сбитых самолетов), но награда была снижена до ордена Ленина. Причиной этого, возможно, стали последствия разноса, устроенного составу полка начальником ГлавПУра Л.Мехлисом в том же сентябре. В 1968 году инициаторами второго представления выступили ветераны НИИ ВВС, но и оно осталось на бумаге. В одном частном письме Стефановский так характеризовал Груздева: «Костя был чересчур честным и прямым человеком, не терпящим подхалимства, несправедливости, лицемерия, трусости и человеческой подлости. А с такими качествами в наш век живетса трудновато».

Новому командиру Ивану Петровичу Лысенко пришлось нелегко: в боевой деятельности 402-го полка наступила черная полоса. С каждым днем все более плачевным становилось состояние материальной части. Героическими усилиями технического состава планеры истребителей МиГ-3 еще кое-как держались. Но вот с их сердцем - мотором - была настоящая беда. У всех из них ресурс был на пределе, а на некоторых выработан полностью. Новые с заводов не поступали. Сказывалось тяжелое положение авиационной промышленности:



**Первый ряд (слева - направо): В.Ф. Пономаренко, И.П. Лысенко, Солдатенко; второй ряд: Шашкин, В.И. Гончаров, Уваров, К.А. Груздев, Б.Г. Бородай, Н.К. Кривяков, Малафий; третий ряд: Н.Л. Кобзев, Ванеев, В.И. Алексеенко, С.Н. Кургузов, Чугаевский, В.В. Гвоздев; четвертый ряд: Голяткин, Н.И. Гусев, Одинокое, П. Ананенков, Н.Д. Лихобабин, Ларин**

в связи с эвакуацией не хватало производственных мощностей. В то время моторы конструкции А.Микулина устанавливали на МиГ-3 и Ил-2. На один из авиазаводов в Куйбышеве 23 декабря 1941 года поступила правительственная телеграмма: «...Вы подвели нашу страну и нашу Красную Армию. Вы не изволили до сих пор выпускать Ил-2. Самолеты Ил-2 нужны нашей Красной Армии теперь как воздух, как хлеб... Нам нужны не МиГи, а Ил-2. Если 18-й завод думает отброситься от страны, давая по одному Ил-2 в день, то жестоко ошибается и понесет за это кару... Сталин». Это распоряжение лишило сердца прекрасный микояновский истребитель, которое было отдано другому истребителю - истребителю танков. Если в истребительной авиа-

ции кроме «мигов» были «яки» и «лагги», то штурмовик дублеров не имел.

Таким образом, высшие государственные интересы круто изменяли дальнейшую судьбу 402-го, но об этом в полку еще не знали и поэтому изыскивали все возможности для того, чтобы поддерживать материальную часть в боеготовом состоянии. Увы, эти возможности уменьшались с каждым днем. Стационарная авиамастерская в Торжке не располагала необходимыми возможностями для качественного ремонта моторов новых истребителей. Летчики полка, прибывавшие за отремонтированными самолетами порой после многократных попыток не могли подняться в воздух. Был и такой трагикомичный эпизод: инженер авиамастерской после удачного взлета МиГ-3 со словами «Слава Богу!» облегченно перекрестился. На самолетах, которые с горем пополам добирались до своего аэродрома, техникам приходилось потом в течение нескольких дней проводить доводку и регулировку.

После эвакуации авиамастерской из Торжка положение еще более ухудшилось. Прибывающие из ремонта самолеты практически были непригодны к боевой работе. Зачастую после первого же взлета нарушалась регулировка моторов, начинало бить масло, случались даже пожары в воздухе. Так, на самолете Малафия сразу после взлета на высоте пятидесяти метров загорелся мотор. Летчику удалось посадить машину и затушить пожар снегом. Обстановку усугубляли установившиеся сильные морозы - ниже тридцати градусов. Обслуживание и ремонт материальной части приходилось выполнять на открытом воздухе. Среди технического состава появились обмороженные. Моторы боеготовых истребителей в течение ночи прогревались по несколько раз, но все равно к утру на многих застывало масло. Это приводило к переносу сроков и даже срыву выполнения боевых заданий. Участились случаи отказов матчасти.

Новый 1942 год начался с трагедии. 1 января в 12.05 по вызову ВНОС на единственном исправном истребителе капитан Б.Бородай вылетел в район Крестцов на перехват самолета противника. Сбив бомбардировщик Ю-88, он, спустя полчаса, стал заходить на посадку. Выпустил шасси, но одна «нога» не вышла, и летчик дал газ, вероятно, надеясь перегрузкой добиться ее выхода из гнезда. Самолет пошел с набором высоты, но неожиданно с левым креном перешел в крутое пикирование и взорвался в двух километрах севернее границы аэродрома. Тело летчика было обожжено до неузнаваемости: сгорел даже один из трех его боевых орденов. Причина катастрофы так



Б.Г.Бородай

и не была определена. Вероятнее всего, ею стало или ранение летчика, или серьезное повреждение самолета в воздушном бою.

Похоронили Бориса Григорьевича на Ямском кладбище в Крестцах, там, где, чуть позже, и Тимура Фрунзе. После прощального митинга в памяти боевых друзей всплывали эпизоды, связанные с этим замечательным летчиком. О том, как он в числе первых слушателей академии имени Н.Е.Жуковского подал рапорт об отправке на фронт, а на предложение начальника академии остаться учиться заявил: «Я умею драться. Учиться будем потом, после победы. Теория подождет, а практика достаточно...». Или как порой шутливо представлялся: «Бор-гер-бор». Говорили и о его мастерстве воздушного бойца, проявленном задолго до Великой Отечественной войны. Как-то в Испании его красный «чатос» («курносый», так любовно называли республиканцы наши истребители) попал в окружение десятки «фиатов». Бородай решил пойти на хитрость: пристроился к ведущему в надежде, что фашисты не будут стрелять из опасения подбить своего. Но пулеметная очередь прошила оба самолета. И все же раненному в грудь и руку летчику на подбитой машине удалось дотянуть до республиканских траншей...

6 января 1942 года из-за отсутствия исправных самолетов 402-й полк был признан не боеготовым и выведен из состава 57-й авиадивизии. Личному составу было приказано перебазироваться на аэродром Выползово и срочно заняться восстановлением материальной части. Из оставшихся самолетов четыре перелетели самостоятельно, остальные восемь с большими трудностями были доставлены наземным транспортом. Технический состав, не считаясь со временем, лютым морозом и пронизывающим ветром, сделал, казалось бы, невозможное - несколько истребителей было введено в строй. 8 января полк был включен в 8-ю смешанную авиадивизию и начал выполнять боевые задачи, хотя состояние техники оставалось по-прежнему плачевным.

Во время очередного облета после ремонта потерпел катастрофу еще один «миг». На высоте семидесяти метров на нем внезапно остановился мотор. Впереди по курсу находилась стоянка с самолетами У-2, а дальше темнел лес. Старший лейтенант Одинокоев попытался



развернуть истребитель в сторону летного поля, но высоты и скорости не хватило. На следующий день летчик, не приходя в сознание, скончался. Этот самолет во время срочной эвакуации был перегнан из Торжка без формуляра. Не зная точно остаток моторесурса, техники привели его в рабочее состояние. А так как матчасти катастрофически не хватало, то истребитель решили проверить в полете. После этого летного происшествия командир полка категорически запретил полеты на самолетах без формуляров.

31 января в полк прибыл командир дивизии Герой Советского Союза полковник Торопчин. Собрав летный состав, он с горечью отметил:

- Работать придется на той матчасти, которая есть. В ближайшее время другой не будет.

Потом, оглядев внимательно сидящих, добавил твердо:

- Все самолеты восстановить до 3 марта. Работать днем и ночью. Если нужно, снимайте блоки моторов...

Сейчас трудно представить, как это можно в полевых условиях зимой выполнять почти полную разборку мотора под открытым небом? Но инженеры и техники проводили ее, осознавая, что значит каждый боевой самолет в то тяжелое для страны время. Оставшиеся в полку двадцать восемь летчиков были готовы лететь в бой на чем угодно. Настроение поднимали успешные контрнаступательные операции Красной Армии под Москвой. А тут еще удалось увидеть первых пленных из печально известной румынской «голубой дивизии»: грязных, обмороженных, жалких...

И без того трудная судьба приготовила личному составу еще одно нелегкое испытание. Вокруг полка стала сгущаться атмосфера недоверия и подозрительности. Все началась после того, как командир полка откомандировал начальника строевого отдела и кадров за завал в работе и ложные доносы. Буквально через неделю после этого вышестоящим командованием был отстранен от должности комиссар полка Сергей Пономарев. Исключительно чуткому, принципиальному и волевому комиссару в вину вменялись и провалы в боевой работе полка, и неоправданные потери среди летного состава. Припомнили случай, когда группа техников, находясь в командировке, незаконно получив спирт, устроила пьянку с карточной игрой. Вспомнили партийное собрание, на котором один из летчиков предложил отменить все государственные займы на период войны. Перечислялись и другие, вольные и невольные прегрешения, которыми так богата фронтовая действительность. Тут же с провер-

ками понаехали комиссии из различных инстанций. Проверяющие напрочь отметали прошлые заслуги полка. В качестве обвинения использовался даже тот факт, что после двух представлений полку так и не присвоили звание гвардейского. На самом же деле причина была не в недостаточности заслуг - среди первых гвардейских были истребительные авиаполки с меньшим количеством боевых вылетов и сбитых самолетов противника, чем в 402-м. В напряженной боевой обстановке не нашлось времени оформить объемный материал, прилагаемый к представлению: журнал боевых действий; историю полка с боевыми эпизодами и схемами; характеристики на командный состав; списки личного состава, награжденных и представленных к наградам и тому подобное. Не исключено, что свою руку приложило и Главное политическое управление.

Конечно, в последние месяцы результативность боевой работы полка резко снизилась. Если в августе 1941 года летчиками было сбито 27 вражеских самолетов, в сентябре - 7 и в октябре - 2, то, начиная с ноября, этот счет прекратился. Добывать победы было нечем - в августе было 755 боевых вылетов, а за первый месяц 42-го удалось сделать всего шесть. На аргумент, что не поступают моторы и самолеты ремонтировать нечем, от членов комиссий следовал один ответ:

- Выкручивайтесь! У вас полный комплект технического состава.

Повторились сентябрьские события, когда разнос полку устроил «сам» Л.Мехлис. Но тогда положение спас командующий ВВС генерал П.Жихарев.

В разгар инспекционного ажиотажа произошла еще одна утрата. 18 февраля четверка «мигов», вернувшись с боевого задания, стала производить посадку. Первая пара села благополучно, а другая в это время ушла на второй круг. Третьим приземлился командир полка Лысенко. Замыкающий летчик Шашкин уже выпустил шасси, но, не доходя до третьего разворота, истребитель вдруг вошел в отвесное пикирование. Самолет и летчик сгорели. Наиболее вероятно, что летчик был ранен в воздушном бою.

Сейчас трудно судить об истинных причинах, но после этой трагедии судьба стала более благосклонной к полку. Комиссии разъехались. Вскоре прибыл новый комиссар полка батальонный комиссар Добыш. Удалось восстановить несколько самолетов, и начались самостоятельные вылеты молодых летчиков, прибывших из запасных авиаполков. Всего их было четырнадцать. Большинство не имели боевого опыта, да и общий налет их был сравнительно небольшим.

Не блистали они и знанием теории. Боевые летчики сетовали: «Неужели нельзя было организовать летную и наземную подготовку молодых летчиков в тылу? В бой летать не на чем, а тут еще молодежь надо вывозить...».

Новый отсчет в боевой работе полка начался 4 марта 1942 года - на четырех истребителях удалось сделать семнадцать боевых вылетов. Все они были связаны с ликвидацией сотысячной группировки противника, окруженной под Демьянском. Несмотря на метели и снегопады, немцы наладили воздушный мост. Транспортные Ю-52 сбрасывали окруженным грузы. Для ориентировки самолетов на подготовленных площадках немцы выкладывали свастику из живых людей. Было оборудовано и несколько аэродромов, на которые доставлялось пополнение, а обратно эвакуировались раненые. В тот день, несмотря на сильный зенитный огонь, летчики провели штурмовку одного из таких аэродромов. В первом заходе от взрывов реактивных снарядов один Ю-52 перевернулся, еще несколько самолетов загорелось. На обратном пути встретили тихоходный Хш-126. Опытные летчики Ананенков и Малафий не преминули использовать удачный момент для обучения на практике молодых - Лихобабина и Харина. Атакованный вражеский самолет врезался в лес. Всего за день было сбито три самолета и уничтожено на земле свыше десяти. Удачное начало! На следующий день был сбит еще один Ю-52 и восемь уничтожено на земле. После четырех месяцев вынужденного бездействия такие результаты... Настроение у всех сразу же поднялось. Командующий 34-й армии за хорошие боевые действия объявил летчикам полка благодарность.

В середине марта получили по паре порядком потрепанных истребителей И-16, И-15, И-153; к этому моменту все одиннадцать МиГ-3 и один Ме-109, числящиеся за полком, окончательно вышли из строя. Имелось по одному У-2 и УТИ-4. С такой материальной частью перед полком была поставлена задача прикрывать свой аэродром и действовать в качестве ночных перехватчиков. Технический состав перешел на обслуживание старых самолетов, а летчики начали осваивать ночные полеты.

В конце марта поступило распоряжение переучиваться на ЛаГГ-3. Для этой цели выделили небоеготовый самолет, планер и мотор М-105. Учебных пособий никаких, но стремление быстрее освоить новый истребитель у всех было огромным. Летчики по очереди стали заниматься на самолете. Знакомились с оборудованием кабины, производили запуск, уборку и выпуск шасси. Техники проводили

полную разборку и сборку мотора. Раздобыв на время в соседней части несколько технических схем, срочно их перерисовали: какое ни есть, а пособие. Обычно даже в условиях войны подобное перечисление производилось в тылу и отводилось на него два месяца. 402-му полку первому пришлось решать эту задачу в боевой обстановке. Одновременно производились и боевые вылеты. К тому же командир полка являлся начальником авиагарнизона, крупнейшего на Северо-Западном фронте. Личный состав занимался вопросами базирования, охраны и обороны, материально-технического обеспечения и тому подобным. Ежедневно на аэродроме находилось до двухсот самолетов, да еще приходилось принимать до восьмидесяти перелетающих. И все же, несмотря на все трудности, полк и на этот раз оказался на высоте.

В конце апреля в полк поступило восемнадцать истребителей Як-1. Снова пришлось перечисляться. С той поры и до самой победы летчики воевали в основном на самолетах конструкции А.Яковлева различных модификаций. Як-1 был хорошим истребителем, но без радиосвязи. Попытались установить на нем радиостанции РСИ-3, которых осталось от «мигов» более двух десятков. Но проба не удалась: на самолете заводом не была проведена металлизация и отсутствовала экранировка системы зажигания - создаваемые помехи не позволяли вести радиосвязь.

Основная боевая задача полка состояла в сопровождении бомбардировщиков Пе-2 и штурмовиков Ил-2. Работа очень ответственная, но однообразная и нудная. Для истребителей гораздо интереснее было вести воздушные бои или штурмовать противника на земле. Но на войне выбирать не приходится.

В отношении летчиков 402-го у фрицев сложилась «дурная» слава: даже бывая в большинстве, истребители противника неохотно ввязывались с ними в бой и при малейшей неудаче выходили из него.

Практически весь май и июнь стояла дождливая погода. С надеждой смотрели в небо, ловили «окна». Очень сложно было поддерживать в рабочем состоянии летное поле. Но несмотря ни на что, боевые вылеты продолжались. Понемногу рос и счет сбитых самолетов противника. Число боеготовых самолетов колебалось от четырех до двадцати двух. Случались аварии и вынужденные посадки - подводила техника. Чаще всего заклинивало мотор на взлете, рвались маслопроводы, замыкала электропроводка.

25 июня шел надоевший всем дождь, но в полку было праздничное настроение - годовщина со дня формирования. Как водится в

таких случаях, подвели итоги боевой работы, помянули павших, отметили лучших. За год летчиками полка сбито 97 и уничтожено на земле 105 самолетов противника. Немалыми были и свои потери. За это время погибло двадцать два летчика, одиннадцать из которых - на МиГ-3. Восемь пропали без вести на Як-1. Особенно остро переживалась гибель летчиков из-за отказов техники.

5 июля 1942 года полк был передан в резерв Ставки ВГК и вошел в состав 6-го истребительного авиационного корпуса, которым командовал полковник Иванов. Вслед за этим произошли и кадровые перестановки. Командира полка подполковника И.Лысенко сделали заместителем командира 239-й ИАД. На его место прибыл Герой Советского Союза капитан Г.Коцеба. Командир эскадрильи майор Н.Кривяков стал командовать 238-м ИАП. Старший инженер полка В.Алексеев, передав дела Петрову, убыл к прежнему месту службы в НИИ ВВС. Десять механиков ушли переучиваться на летчиков. На их место прибыли комсомолки-волжанки: хорошо обученные, крепко сложенные и бедовые на вид девчата.

В основном из полка уходили с повышением, но были и исключения. На место подполковника Н.Солдатенкова, который руководил штабом с начала формирования полка, прибыл капитан Спиридонов. Заявился в часть под хмельком. Пробыл он не долго: за пьянство и моральное разложение его отстранили от должности. Сменил его майор Галяутдин Шайморданович Шайморданов - серьезный, интеллигентный, основательный офицер. Он сразу же заменил всех машинисток, шифровальщиц и других лиц, имеющих доступ к секретным документам. Открыто возмутился практикой поощрения отличившихся летчиков: сбил самолет - получай лишний стакан водки. Эта «награда» была пагубна для пилота, особенно в дни напряженных боев.

Вникнув во внеслужебные дела, Г.Шайморданов заявил перед всеми:

- За «свинство» по отношению к девушкам отдам под трибунал любого, невзирая на заслуги.

Решительные шаги начальника штаба существенно повлияли на моральный климат боевого коллектива. Шайморда-



**Начальник штаба полка  
Г.Ш. Шайморданов**

нов оставался в этой должности до самой победы и успехи полка в значительной степени были обеспечены его вдумчивой, кропотливой и неутомимой работой.

Боевые действия на Северо-Западном фронте полк завершил осенью 1942 года. Летный и технический состав был распределен по другим авиационным частям действующей армии. Заместитель командира полка, штаб и сорок человек технического состава убыли в Багай-Барановку в 8-й запасной авиаполк на переформирование.

В скупых архивных строчках о результатах боевой работы 402-го истребительного авиационного полка с 30 июня 1941 года по 22 ноября 1942 года говорится: «Полк совершил 5295 боевых самолетовылетов (4232 часа), провел 152 групповых воздушных боя, сбил 119 самолетов противника и уничтожил на земле 105 самолетов противника, 35 автомашин, 12 повозок, до 500 солдат и офицеров. Полк потерял 45 самолетов (из них 11 - не боевые потери), 36 человек. 41 воин награжден...» [ЦАМО СССР, оп. 523642, д. 1].

## Глава 3

### «СОКОЛЫ» НАД КУБАНЬЮ

(ноябрь 1942 г. - июнь 1943 г.)

*...Мы взлетаем, как утки, с раскисших полей:  
Двадцать вылетов в сутки - куда веселей!  
Мы смеялись, с парилкой туман перепутав.  
И в простор набивались мы до тесноты,  
Облака надрывались, рвались в лоскуты,  
Пули шили из них купола парашютов.*

В.Высоцкий

Военный городок 8-го запасного истребительного авиаполка 3-й запасной авиабазы Приволжского военного округа располагался вблизи поселка Багай-Барановка в Саратовской области. Сюда в начале зимы 1942 года прибыли штаб и часть технического состава 402-го полка. Летчики остались на фронте. Ничто так не угнетает, как неизвестность: дальнейшая судьба была неопределенной. Поговаривали, что полк, как таковой, не сохранится. Наконец, во второй половине декабря все стало на свои места...

Для завоевания господства в воздухе было решено создать несколько авиационных корпусов резерва Верховного Главнокомандования (РВГК). Предназначались они для использования на тех участках фронта, где требовалось быстро усилить ударную силу авиации для достижения необходимого перелома в ходе боевых действий. Формирование 3-го ИАК было поручено генералу Евгению Савицкому. В него должны были войти шесть полков (в том числе и 402-й), насчитывающих около двухсот самолетов. Летный состав корпуса решили комплектовать дальневосточниками. Несмотря на то, что вдоль границы на Дальнем Востоке была сосредоточена семисоттысячная Квантунская армия, а Япония являлась союзницей Германии, Ставка посчитала возможным из авиационных частей взять треть наиболее подготовленных летчиков.

Основу 402-го полка составила группа из 301-го ПАП под командованием капитана Владимира Папкова, ставшего его командиром.



**Командир  
3-го истребительного  
корпуса Е.Я. Савицкий**

Начался подбор кадров. Командирами эскадрилий назначили Георгия Балашова, Анатолия Рубахина и Василия Аркушу, штурманами эскадрилий - Акопа Манукяна, Василия Кирюхина и Василия Ломоносова. Летный состав распределили по подразделениям. Из резерва 8-го ЗИАП подобрали недостающих техников, механиков и других специалистов. Всего полк насчитывал тридцать два летчика и втрое больше обслуживающего персонала.

Все стремились поскорее попасть на фронт. Как-то прослышав, что во 2-й эскадрилье заболел летчик, к старшему лейтенанту Рубахину обратились несколько летчиков, находившихся в резерве:

- Товарищ комэск, надоела нам тыловая «шрапнель», хотим фронтowej каши.

Рубахин только развел руками:

- Не по адресу обратились, я кухнями не заведу.

После короткой беседы с лейтенантами, которые всячески распищывали свои способности, он обратился к сержанту, молча переминавшемуся с ноги на ногу:

- Ну, а вы какими талантами обладаете?

- Товарищ старший лейтенант! Сержант Шпуняков, выпускник Сталинградского училища, летчик-истребитель. Жду очереди - -по-военному доложил тот.

Потом добавил:

- Нас, сержантов, здесь много. Но на фронт почему-то берут офицеров, а нам не доверяют, наверное...

Рубахин вспомнил, сколько рапортов он написал на Дальнем Востоке и как больно ранил каждый отказ на отправку в действующую армию. Взглянув еще раз на серьезного паренька, коротко бросил:

- Через час явиться со всем скарбом.

Программа тренировочных полетов была уже утверждена, и командиру эскадрильи с большим трудом удавалось выкраивать время для полетов новичка. Сергей Шпуняков с завистью смотрел на пилотов, которые садились в кабину. Заметив это, товарищи стали подтрунивать над Сергеем. Однажды, зная, что у него нет планово-



го вылета, кто-то на полном серьезе сказал ему, указывая на стоящий рядом истребитель:

- Слышь, Сергей, тебя объявили. Садись скорей в самолет и дуй!

Шпуняков, не мешкая, выслушал доклад техника, сел в кабину и пошел на взлет. В это время из-за деревянного строения вышел, придерживая штаны с не застегнутым ремнем, пилот, у которого из-под носа увели самолет. Четко выполнив учебное задание, Сергей точно произвел расчет и блестяще приземлился. Хотя этот полет и являлся грубейшим нарушением дисциплины, командир его не наказал, так как летчик действовал из самых добрых побуждений...

В январе 1943 года в Багай-Барановку прибыло руководство 265-й истребительной авиадивизии, чтобы на месте ознакомиться с ходом переформирования и переучивания личного состава 291-го, 402-го и 812-го полков, которые стали входить в ее состав до конца войны. Командир дивизии Герой Советского Союза полковник П.Коробков, начальник штаба подполковник Гривцов и начальник политотдела полковник Рязанов собрали в клубе летный и руководящий инженерно-технический состав всех полков.

Выслушав доклады, Коробков рассказал о положении на фронтах, затем отдал распоряжение:

- Учитывая высокую выучку летного состава, подготовку полков к боевым действиям провести в сжатые сроки. Времени и бензина мало. Поэтому хорошенько изучайте машину на земле, знайте все особенности и преимущества «яка» перед фашистскими самолетами. На них вам драться с противником.

В начале февраля эшелон доставил сияющие белой краской истребители Як-1 Саратовского авиазавода и делегацию трудящихся города Вольска. На митинге, посвященном передаче самолетов полку, руководитель делегации, секретарь парторганизации цементного завода Александра Мыльцева обратилась к выстроившимся на летном поле:

- Дорогие наши советские воины!.. На средства и сбережения тружеников Вольска для вас приобретено и сегодня вручается двадцать два боевых самолета. Мы твердо уверены в том, что эта боевая техника поможет вам с честью выполнить воинский долг перед социалистическим Отечеством и вы отстоите честь и независимость Родины от подлых фашистских поработителей... В бой за Родину, за честь и свободу!

Позже летчик Павел Гаврилин писал родным: «Лютая здесь стоит зима - руки пристаю к металлу, но в землянку никто уходить не



**Летный состав полка в Багай-Барановке**

торопится. Все спешат освоить новую технику, подаренную нам тружениками волжского городка. Все спешат попасть в действующую армию. Война бушует под Сталинградом, а наши все еще проводят учебно-тренировочные полеты в небе саратовском. Что ж, из Кремля виднее...».

10 февраля, после инспектирования, в акте было записано: «402 иап имел задачу доукомплектоваться личным составом, получить матчасть и переучить летный состав с И-16 на Як-1. Полк принял по штату 34 самолета Як-1 и облетал их. Полностью отработан курс боевой подготовки. Средний налет на летчика - 16 часов. Комиссия Приволжского военного округа признала полк готовым к выполнению боевых заданий в дневных условиях». Следом поступила долгожданная команда: перебазироваться на аэродром Люберцы.

13 февраля железнодорожным эшелоном была отправлена передовая команда, а через неделю к новому месту убыла оперативная группа во главе с начальником штаба Шаймордановым. Подмосковный аэродром после Багай-Барановки показался летчикам раем на земле. В степи приходилось ютиться в землянках, питаться на полевой кухне, баня за двадцать километров и то нерегулярно. Здесь же чистые постели, душ, а в столовой меню - хотя и не роскошный, но все-таки выбор.

Стали известны подробности гибели бывшего командира полка Григория Коцеба. 4 марта на аэродроме Тельгино стояла плохая по-

года, дул порывистый ветер. Два механика помогали удерживать самолет перед взлетом, чтобы он не парусил. Обычно летчик дает сигнал: «Взлетаю», но Коцеба сразу прибавил газ. Як-1 начал разбег, волоча механиков за собой. Самолет оторвался от земли и один из них упал, а второй продолжал судорожно цепляться за хвостовое оперение. Истребитель рыскнул вбок, задел за капониры и свалился на крыло...

14 марта на трофейном Ме-109 на аэродроме, где базировались 402-й и 812-й полки, прилетел командир корпуса Евгений Савицкий и провел показательный воздушный бой с Як-1, пилотируемым командиром 812-го ИАП майором Алексеем Ереминым. Бой проходил, что называется, на полном серьезе. Необстрелянные летчики смогли убедиться в сильных и слабых сторонах обоих истребителей. После приземления генерал задал вопрос:

- Кто победил в показательном бою?

Ему ответили:

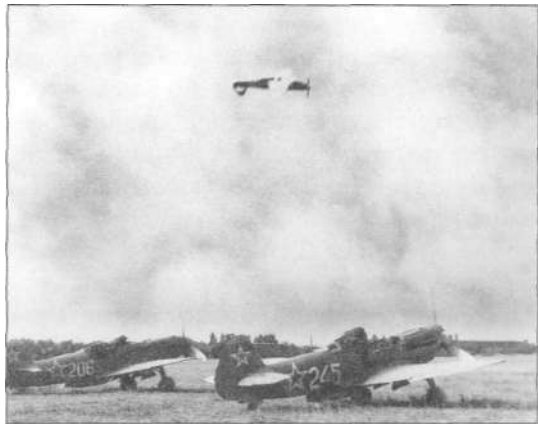
- Еремин. Он заходил вам в хвост дважды, а вы ему только один раз.

На это Савицкий заметил:

- Обе машины хороши, и победителем может быть тот, у кого окажется сильнее воля к победе.

Первоначально местом боевых действий 265-й НАД был определен район Обояни, на Воронежском фронте, в составе 17-й воздушной армии. Перебазирование еще не закончилось, как 14 апреля поступило новое распоряжение - срочно перелететь на Кубань. Как оказалось, корпус Савицкого получил приказ оперативно войти в состав 4-й воздушной армии под командованием генерала К.Вершинина и 17 апреля сосредоточиться вблизи Краснодара.

Константин Андреевич Вершинин войну встретил в должности начальника Липецких курсов усовершенствования командиров



Высший пилотаж над аэродромом

эскадрилий. В сентябре 1941 года его назначили командующим ВВС Южного фронта, которые в мае 1942 года были преобразованы в 4-ю воздушную армию. Вызвав Евгения Яковлевича к себе, он объяснил ситуацию:

- В трудный час вы прибыли на Кубань. Вы знаете о героических боях в районе Мысхако. Видимо немцы решили ликвидировать плацдарм, занятый нашими десантниками, и бросили туда более трех дивизий. В небе на подступах к плацдарму и над самим плацдармом идут ожесточенные бои и с каждым часом все жарче. Летчики 4-й воздушной армии измотаны, и ваша подмога будет в самый раз. 18-я армия генерала Леселидзе и плацдарм юго-западнее Новороссийска должны быть прикрыты от ударов с воздуха. Надежно прикрыты. С первых минут. Объясните воинам корпуса: мы не обороняемся, мы наступаем. Сил у нас с немцами на равных. Наступательный дух - вот ключ к победе.

Части корпуса располагались поблизости, и Савицкий вылетел обратно без сопровождения. Некоторое время спустя он заметил немецкий Me-109, следующий параллельным курсом. «Чтобы это значило? Откуда он взялся», - размышлял Евгений Яковлевич. Первая мысль была: «Сбить!», но потом он решил пленить врага. Короткой трассирующей очередью показал «мессеру» куда надо лететь. Тот неожиданно быстро ответил покачиванием крыльев: «Понял. Выполняю». Убедившись, что самолет произвел посадку, Савицкий после приземления поспешил к плененному. Каково же было удивление генерала, когда во «фрице» он узнал сержанта Гранта Ишханова из 402-го полка. В ответ на недоуменный вопрос тот доложил, что его забыли на прежнем аэродроме. А произошло следующее. Перед самым вылетом из Люберец самолет командира эскадрильи Василия Аркуши был срочно отправлен в ремонт. Забрав у подчиненного Як-1, он поставил Ишханова в роль бессменного дежурного по аэродрому. Но какой джигит станет мальчиком на побегушках? Отладив трофейный истребитель, сержант отправился на нем догонять родной полк...

До прибытия 3-го корпуса в составе ВВС Северо-Кавказского фронта имелось около шестисот самолетов. Немцам же удалось сосредоточить на аэродромах Крыма и Тамани более восьмисот самолетов. Плюс к этому они могли привлекать до двухсот бомбардировщиков, расположенных на юге Украины. Преимущество у врага было и в расположении аэродромов: расстояние от них до плацдарма было в два-три раза меньше того, что приходилось пре-

одолевать нашим летчикам. Взлетно-посадочные полосы противника имели твердое покрытие. Наши же аэродромы в большинстве своем - грунтовые. Кроме того, чтобы добраться в зону боевых действий нашим самолетам приходилось преодолевать отроги Главного Кавказского хребта, которые из-за туманов или низкой облачности резко снижали эффективность действий авиации.

Большинство летчиков корпуса не имело боевого опыта. Что называется, с колес, им предстояло сразу вступить в ожесточенную схватку. Историки назовут ее потом воздушным сражением на Кубани, которое началось 17 апреля 1943 года напряженными воздушными боями над Таманским полуостровом, длившимися два месяца. На сравнительно узком участке фронта (в три десятка километров) ежедневно происходило от двадцати до сорока и более воздушных боев, в ходе которых с обеих сторон одновременно участвовало до ста самолетов. Здесь во всем блеске проявился талант дважды Героя Советского Союза Александра Покрышкина и многих других замечательных летчиков. Именно тут была выведена и реализована основная формула воздушного боя: «высота - скорость - маневр - огонь».

Воздушное сражение на Кубани явилось важным этапом на пути завоевания советскими ВВС стратегического господства в воздухе. По своей напряженности и достигнутым результатам оно превзошло все предшествовавшие. В ходе его советская авиация уничтожила свыше тысячи самолетов противника, и это не позволило врагу создать накануне его наступления под Курском численного превосходства в воздухе.

Перебазирование было омрачено тяжелым происшествием. При перелете с аэродрома Россось одна из эскадрилий 291-го полка вместо Ростова-на-Дону вышла на занятый фашистами Таганрог. Командир эскадрильи капитан А.Егоров, полностью доверившись лидеру - экипажу Пе-2, с ходу произвел посадку, а за ним еще два летчика. В это время находившийся над аэродромом в составе группы заместитель командира полка по политчасти майор В.Анисимов обнаружил ошибку и дал команду:

- Посадку не производить, следовать на восток, в район Ростова.

Немцы, заметив, что самолеты прекратили посадку и уходят, открыли массированный огонь и сбили два самолета.

Собрав летный состав, Савицкий сказал изменившимся голосом:

- Судьба летчиков, приземлившихся на Таганрогском аэродроме, неизвестна... - Потом, немного подумав, добавил. - Стоит ли

еще раз доказывать вам, как важно вести ориентировку в полете каждым экипажем. Надо всем уяснить, что на войне за ошибки двойки не ставят, за них расплачиваются жизнями.

После освобождения Таганрога местные жители рассказали, что Егоров, отстреливаясь из пистолета, убил двух немцев. Его и заместителя командира эскадрильи Единорова застрелили. Погиб и еще один летчик, севший вместе с ними и не пожелавший сдаваться в плен. Немцы похоронили погибших с воинскими почестями.

К месту назначения - станица Пашковская - полк прибыл 18 апреля, как раз на Пасху. Соседями по аэродрому оказался женский полк Евдокии Бершанской. Ее девушки были ровесниками вновь прибывших летчиков. Но если на груди славных истребителей было пусто, то у каждой из «ночных ведьм» красовался орден, а то и два. Неловко было чувствовать себя рядом с ними: здоровые мужики еще пороха не нюхали, а они уже повоевали, потеряли многих своих подруг. Успокаивало одно: скоро в бой, а там, если повезет, награды заслужим. Если повезет...

К концу следующего дня поступил приказ: «265-я ИАД на 20 апреля 1943 года имеет задачу: в период с 9.40 до 11.00 и с 16.00 до 18.00 непрерывным патрулированием группами в составе до полка прикрыть боевые порядки наших наземных войск от воздушных ударов авиации противника...».

Итак, боевое крещение 402-му полку в новом составе предстояло пройти над прославленной Малой Землей - плацдарм Мысхако, как ее называло командование. Клочок обугленной земли всего-навсего тридцать квадратных километров. Десантники отряда особого назначения под командованием майора Цезаря Куникова закрепились на западном берегу Цемесской бухты на южной окраине Новороссийска еще 4 февраля. Потом участок удалось расширить и переправить на него семнадцать тысяч солдат и офицеров. Командование 17-й немецкой армии бросило против десантников крупные силы пехоты и танков при поддержке авиации. На каждого защитника плацдарма враг обрушил свыше тонны снарядов и бомб. 20 апреля, в честь дня рождения фюрера, фашистское командование поставило на карту все, чтобы окончательно сломить сопротивление советской авиации. Наши же «соколы» решили раз и навсегда завоевать господство в небе над Кубанью.

Перед началом боев механики нанесли на фюзеляжи истребителей полка отличительную эмблему: крыло со звездой.

- Сокол бьет на лету, тем более красный сокол, - объяснил значение этой символики Савицкий, пожелавший в первый день лететь в бой с летчиками 402-го полка. Нужно было убедиться, как поведут в бою его «соколы».



**Отличительная эмблема полка.**

**Слева - инженер по вооружению С.Едигаров**

Утром командир полка майор Владимир Папков построил всех и выступил с напутственным словом. Сказал, что кому-то из вас суждено долететь до Победы, и уточнил: «От нашего аэродрома до Берлина 2130 километров».

Задача на этот день была простая и одновременно сложная: прикрыть плацдарм со стороны моря. Именно оттуда вражеская авиация чаще всего совершала налеты. Кроме того, нужно было обеспечить беспрепятственную работу штурмовиков Ил-2 по наседавшим на плацдарм войскам противника. С этой целью две эскадрильи перебазировались на аэродром штурмовиков. Командир штурмовой дивизии, ставя задачу на вылет, не забыл сделать напутствие летчикам-истребителям: «Если у штурмовиков будут потери по вине истребителей, то ведущему - расстрел».

Первую группу возглавил Папков. Прибыв в район предполагаемой встречи с врагом, летчики увидели чистое небо.

- Не спешат немцы, хотя им от аэродрома Анапы рукой подать, - высказал мнение командир полка.

- Значит, у немцев на дольше хватит горючего, - ответил по радио Савицкий. - А отсюда следует, что наши действия должны быть как можно стремительнее.

- Вижу немцев, - передал командир звена младший лейтенант Анатолий Бойко. - Десятка полтора «худых» (так называли Ме-109 за их тонкий, хищный силуэт).

- Ваше решение, командир? - спросил Савицкий.

- Судя по всему, - ответил Папков, - это группа расчистки. Ее задача освободить небо для бомбардировщиков. Решение: атаковать!

Истребители ринулись на врага. Но у немцев был запас в скорости, и это поставило их в более выгодное положение. «Мессеры» ушли из-под удара, набрали высоту и вот уже «яки» в обороне. Но никто не дрогнул. Атаки следуют одна за другой на встречных, пересекающихся курсах, на виражах. Один «мессершмитт» загорелся. От второго отделился купол парашюта...

Из воспоминаний командира эскадрильи Анатолия Рубахина: «20 апреля шестнадцать Як-1 вылетели на сопровождение и прикрытие с воздуха штурмовиков, наносящих удары по вражеским позициям на Мысхако. Опыта взаимодействия со штурмовиками у нас не было. До подхода к цели нас встретили около двадцати пяти Ме-109. Мы должны были отбить атаку вражеских истребителей, подставить под удар себя, но защитить Ил-2, помочь им в работе по наземным целям. В динамике боя мой ведомый увлекся атакой и оставил меня без прикрытия. И сразу четверка Ме-109 набросилась на меня. Я увернулся от удара и продолжал охранять Ил-2. Два немецких истребителя вырвались впереди меня и вышли на позицию огня, чтобы сбить наш штурмовик. Я воспользовался этим и сбил одного. Второй быстро отвернул в сторону. Это был мой первый бой и первая победа».

Четыре полковых вылета выполнили в тот день летчики 402-го. Воевали на равных, не глядя на то, что здесь были сосредоточены лучшие эскадры Люфтваффе, что у противника было значительно больше машин, да еще и поддержка зенитной артиллерии. Дальневосточники пополнили боевой счет полка тремя вражескими истребителями. Первый Ме-109 в 11.00 сбил лейтенант Акоп Манукян, второй - в 11.15 - старший лейтенант Анатолий Рубахин и третий - в 16.15 - младший лейтенант Виктор Скорняков. Не обошлось и без потерь: погиб Дмитрий Калошин и подбиты три самолета. Один из них - сержанта Сергея Шпунякова.

Из госпиталя он написал родным: «20 апреля был мой первый бой. Кто-то собьет врага, кому-то суждено погибнуть - таков закон войны. Но хотелось победить... Рядом со мной на встречных курсах проходят два «мессера». Вот один удачно вписывается в мой прицел. Я нажимаю на гашетку, но... выстрела нет. Я жму еще... Фриц уходит невредимым. Такая досада - я забыл снять предохранитель... Наши штурмовики пикируют на цель. Я за ними. Куда ни глянь - всюду белые хлопья разрывов зенитных снарядов. Они рвутся слева и справа. Взрыв, и левая плоскость моего «ястребка» в пламени. Кругом стало темно от разрывов. Следующим взрывом отбросило моего «яшку» и



свалило на крыло. Пробита кабина, но я невредим. Вижу, как мой самолет выносит в море, в сторону Новороссийска. Мне удалось выровнять самолет в горизонтальное положение и уйти в сторону своих. Нет связи, радио нарушено. А за мной уже увязалась пара «мессеров», бьют из пушек. Удар. Очередь прошла по фюзеляжу и опять через левое крыло. Резкий крен. Самолет штопорит. Еще очередь, и я ранен в руку. Немцы уверены, что я сбит. Но я обеими руками вцепился в ручку управления и у самой воды вывел самолет из отчаянно неустойчивого положения... Я удивительно спокоен. Только ненависть застилает глаза. Дотянул-таки до своего аэродрома».

На следующий день полк без потерь провел штурмовку наземных войск противника. В последовавших затем двух групповых воздушных боях, несмотря на двойное превосходство вражеских истребителей, было уничтожено девять Ме-109. Летчики Василий Аркуша, Александр Горин, Василий Ломоносов сбили по два «мессершмитта» и по одному - Иван Былов, Иван Волчков, Николай Дугин. С нашей стороны было повреждено три «яка» и погиб Василий Кирюхин.

На войне за ошибку расплата одна - жизнь. Первый «юнкерс» заместитель командира эскадрильи Кирюхин атаковал, как на учебном полигоне: сблизившись на короткую дистанцию, открыл разящий огонь. Очередь хлестанула мотор, прошла по фюзеляжу и рассекла крыло. Бомбардировщик с воем устремился к земле. Окрыленный успехом, летчик устремился в атаку на следующего. Снова удача - «юнкерс» задымил. И тут летчик допустил трагический промах: не маневрируя, обогнал подбитый бомбардировщик. Немецкий штурман немедленно открыл прицельный огонь. От прямого попадания в бак с горючим Як-1 взорвался и пылающим факелом рухнул вниз.

За отличное выполнение боевых заданий в первые дни боев орденами Красного Знамени были награждены А.Манукян и А.Рубахин, орденом Отечественной войны 1-й степени - В.Ломоносов, орденом Отечественной войны 2-й степени - Горин, А.Градусов, Н.Дугин и В.Скорняков. Это были первые награды сорок третьего года.

29 апреля летчики полка уничтожили одиннадцать вражеских самолетов. В тот же день в воздушном бою погиб командир полка майор Владимир Васильевич Папков: его самолет взорвался в воздухе. После войны останки летчика вместе с кабиной нашли в плавнях местные жители и похоронили в станице Варнавинская Абинского



**Командир полка  
В.В.Папков**

района. Потом разыскали отца, который перезахоронил сына в городе Болшево Московской области. Сбит был и ведомый командира младший лейтенант Анатолий Бойко, которого пехотинцы похоронили в районе станицы Абинская.

- К войне привыкают, - сказал на траурном митинге новый командир полка Дмитрий Ефремович Николаенков, - но к смерти близкого человека, боевого товарища привыкнуть нельзя. Солдат умирает, но Россия живет. В один узел завязана месть, смерть, жизнь и победа. Пусть болит у нас сердце, но пусть ясной остается голова. Победа будет за нами! Смерть фашистским оккупантам!

Вскоре в небе Кубани разгорелось второе воздушное сражение. Войска нашей 56-й армии перешли в наступление. Оно поддерживалось активными боевыми действиями штурмовиков и бомбардировщиков под прикрытием истребителей. Немцы ввели в бой всю авиацию, что имелась на этом участке. Напряжение воздушных боев было высочайшим - до восьмидесяти самолетов на километр фронта с обеих сторон. Не перечить всех перипетий смертельных схваток, через которые прошли летчики 402-го полка. Вот одна из них...

В составе полка Николай Дугин с ведомым Иваном Волчковым прикрывал наземные войска. Отражая очередной налет бомбардировщиков, они с первой атаки сбили два «юнкерса» и еще один подбили. Во время второго захода сами были атакованы четверкой «мессершмиттов». Вражеским истребителям удалось разъединить нашу пару. Боевым разворотом Дугин успел уйти от поражающего огня, но тут же попал под удар еще одной пары Ме-109. В крутом вираже летчик вышел в хвост атакующего и поразил его меткой очередью. В прицел отлично вписался второй фашист, но... кончились патроны. Поняв это, еще одна пара «мессеров» приблизилась вплотную, рассчитывая безнаказанно расстрелять безоружный «як» в упор. Перейдя в крутое пикирование, Дугин попытался вырваться из «клешей», но вражеские пилоты оказались опытными и не отставали. Тогда Дугин решил идти на таран. Расстояние стремительно сокращалось и... немец не выдержал, резко свернул в сторону и столкнулся со своим напарником.

Один из пленных немецких летчиков поведал, что они стали опасаться воздушных боев: « С тех пор, как «Дракон» (позывной командира 3-го ИАК Е.Савицкого) привел на фронт свою «дикую дивизию», мы потеряли половину эскадры».

Мужество и верность военной присяге летчики полка проявляли не только в воздухе. Командир звена Виктор Скорняков в паре с молодым летчиком Сергеем Шпуняковым 30 апреля патрулировал в заданном районе, чтобы не пропустить немецкие самолеты-разведчики. Положенное время подходило к концу, когда они заметили ФВ-189, возвращавшийся из нашего тыла на большой высоте. Несколько атак оказались безрезультатными, «рама» уходила все дальше за линию фронта. Израсходовав весь боекомплект, Скорняков дал команду ведомому возвращаться на аэродром, а сам решил таранить врага. От удара он потерял сознание и с перебитой рукой был выброшен из кабины. Очнувшись, летчик на предельно малой высоте сумел раскрыть парашют, но после приземления вновь впал в беспамятство. Подобрали его полицаи и сдали немцам. Дважды бежал Скорняков из лагерей, но его ловили, жестоко избивали и возвращали обратно. Наконец, в Польше ему удалось бежать из эшелона. Семнадцать суток отважный летчик пробирался на восток, пока в Винницкой области не встретил партизан. В отряде он стал подрывником, взорвал два моста, пустил под откос несколько эшелонов, воевал на территории Украины и Белоруссии. После ос-



**В.Н.Скорняков**

вобождения советской земли вернулся в родной полк и сражался в нем до победы.

Из докладной записки заместителя командира 402-го ИАП по политчасти от 19 декабря 1944 года: «Скорняков В.Н., 1917 г. р., б/п, по социальному положению рабочий, холост. В полку был с декабря 1942 г. С 30 апреля по октябрь 1943 г. находился в плену. С октября 1943 г. по январь 1944 г., по его словам, был в партизанском отряде. В полк прибыл из 13-го запасного ИАП (г. Бобруйск) 20 ноября 1944 г. Его пребывание в плену подозрений не вызывает» [ЦАМО СССР, он. 273303, д.1].

После победы Виктор Скорняков поделился с корреспондентом фронтовой газеты: «Только не пишите, что пойти на таран - это плевое дело. Тут, дескать, получить звание Героя посмертно ничего не стоит. На таран можно и надо идти, если у тебя нет другого выхода и все козыри вышли. Действовать надо решительно и, главное, отработать все точно, достать врага, не дать ему уйти. Я слышал, что у японцев есть смертники-самураи, которые умирают чуть ли не с удовольствием. А мне, честное слово, погибнуть вовсе не хотелось. Счастье, если таран над своими войсками, над родным полем... Правду говорят: "Пилоты не погибают, - просто они не всегда прилетают обратно"».

Удача на войне - птица мимолетная. Истину эту в полной мере познал на себе командир 402-го ИАП Дмитрий Николаенков. 1 мая полк прикрывал бомбардировщиков. Задача была выполнена, но на обратном пути шестерка «мессершмиттов» обманным маневром обошла наши истребители и сбила ведущего - командира бомбардировочного полка. Николаенков в это время вел бой с другой группой вражеских истребителей. В упор расстреляв один «мессер», он через пару минут поджег второй. И в этот момент в командирский «як» угодил снаряд. Огонь ворвался в кабину, обжигая лицо и руки. Летчик бросил истребитель вниз, надеясь сбить пламя, и с ужасом увидел, что пикирует на свои штурмовики. К счастью, его заметили: строй расступился. Плающую машину удалось посадить в кубанских плавнях. Пожар прекратился, Но Николаенков уже не мог покинуть самолет - потерял сознание. Подоспевшие пехотинцы вытащили его из кабины и отправили в медсанбат. Там его и отыскал Е.Савицкий.

- Споткнулся ты, Дмитрий Ефимович, - сказал генерал сочувственно. - Не знал бы я тебя раньше - отдал бы под суд военного трибунала. Ты сражался не как командир полка, а как рядовой летчик.

Да еще бомбардировщики потеряли своего командира по твоей вине. В общем, подлечись и пойдешь рядовым пилотом в соседний полк. Ордена твои сохраняются.

Командиру эскадрильи капитану Дмитрию Ащалулову повезло меньше: его разжаловали в рядовые с отправкой в штрафбат.

3 мая поступил приказ: сдать все имеющиеся самолеты другому полку и перебазироваться в станицу Тихорецкая. Поползли слухи, что полк будет расформирован как небоеспособный. Заместитель командира полка по политчасти И.Ополев и начальник штаба Г.Шайморданов обратились к командующему воздушной армией и члену Военного совета за разъяснением.

- А кто вам сказал, что полк расформируют? - спросил Вершинин. - Генерал Савицкий ваш полк аттестует с самой лучшей стороны. Принято решение вооружить вас самолетами Як-9 и Як-7 с приемопередатчиками и аппаратурой для ведения боя в ночных условиях. Они ждут вас на аэродроме в Трубетчино. Учитесь упорно, а командира мы вам найдем, коли своего не успели вырастить.

Обещанные самолеты полк так и не получил, но прибыли шестнадцать Як-1. На них воевали в районе станиц Киевская и Нижне-Стебелевская, пока не поступил приказ сдать все уцелевшие самолеты и всем составом убыть в Липецк на переформирование.

Дорого обошлось второе боевое крещение полка, уже дальневосточного состава. В небе Кубани погибли командир полка Владимир Папков, летчики Василий Аркуша, Анатолий Бойко, Владимир Волков, Юрий Калинин, Дмитрий Калошин, Василий Кирюхин, Павел Масленников, Василий Михеев, Василий Пустушкин, Иван Чернышев. В госпитале оказались Николай Бердес, Иван Феклин и Сергей Шпуняков. В плен попал Виктор Скорняков. Потеряно двадцать два самолета. Но учеба не прошла даром. Летный и наземный состав вышел закаленным и готовым к новым схваткам с врагом. Тридцать девять человек стали орденосцами, из них четыре заслужили этой чести дважды. Командование дивизии направило представления на присвоение звания Героя Советского Союза Георгию Балашову, Павлу Гаврилину, Николаю Дугину, Василию Ломоносову, Акопу Манукяну Николаю Павлушкину (все они со временем были реализованы).

Из приказа командира 402-го ИАП № 029 от 1 июня 1943 года «Итоги боевой работы полка за период с 20 апреля по 30 мая 1943 года»: «...Произведено 459 боевых вылетов. Проведено 44 групповых воздушных боя, в результате которых уничтожено 76 самолетов

противника... Летный состав, не имевший боевого опыта к началу боевых действий, приобрел его в жестоких боях с коварным и численно превосходящим противником. В проведенных 44 упорных воздушных боях летчики показали умение и мастерство использовать мощное советское оружие, проявили героизм, отвагу, мужество и упорство в борьбе с ненавистным врагом. В жестких схватках летчики совершенствовали свое боевое мастерство, в результате чего полк имеет таких замечательных истребителей, как ст. лейтенант Рубахин, лейтенант Балашов, лейтенант Манукян, ст. лейтенант Ломоносов, мл. лейтенант Новиков, мл. лейтенант Макаров, мл. лейтенант Дугин, мл. лейтенант Гаврилин, лейтенант Павлушкин, мл. лейтенант Горин и других, сбивших по 5-6 вражеских самолетов и покрывших себя славой. Технический состав в течение целого месяца напряженной технической работы, имея в наличии 30 процентов штата, блестяще справился с обеспечением боевой работы» [ЦАМО, оп. 52190, д. 7].

## Глава 4

### ОСВОБОЖДАЯ КРЫМ

(июнь 1943 г. - июнь 1944 г.)

*Я - «як», истребитель. Мотор мой звенит.  
Небо моя обитель.  
Но тот, который во мне сидит,  
Считает, что - он истребитель.  
В этом бою мною «юнкерс» сбит, -  
Я сделал с ним, что хотел.  
Но тот, который во мне сидит,  
Изрядно мне надоел.*

В.Высоцкий

К исходу 21 июня 1943 года все летчики и три четверти технического состава полка транспортными самолетами были доставлены в Липецк. Остальные прибыли железнодорожным эшелоном. После огненного смерча Кубани мирный, утопающий в зелени, тихий город показался довоенным сном. Приметы войны, конечно, были и здесь: не засыпанные воронки, окопы, ночное затемнение, военные патрули... И все же тут можно было окунуться в чистые воды реки Воронеж, не опасаясь, что тебя прошьет очередью самолет с черным крестом. На два с лишним месяца Липецк стал родным домом для авиаторов, измотанных непрерывными боями.

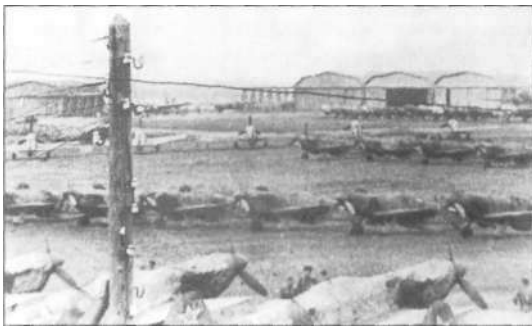
На липецкой земле отметили вторую годовщину полка. В праздничном приказе, в частности, говорилось: «За два года боевой работы на Северо-Западном и Северо-Кавказском фронтах полком произведено 5814 самолето-вылетов. Летчиками полка произведено 202 воздушных боя, в результате которых сбито 203 вражеских самолета... Родина никогда не забудет имена славных сталинских соколов, покрывших себя неувядаемой славой и отдавших жизнь в боях за Советскую Родину: Героя Советского Союза капитана Дехтяренко, старшину Корниенко, старшего лейтенанта Смольникова, майора Груздева, капитана Бородай, старшего лейтенанта Ананенкова, капитана Бахчиванджи, майора Гончарова, капитана Гвоздева, майора Ба-

улина, лейтенанта Аркуша, младшего лейтенанта Бойко, младшего лейтенанта Калинина и других...» [ЦАМО СССР, оп. 52190, д. 7].

Некоторые, получив заслуженную передышку, поехали к себе на родину повидаться с семьей. Правда, не для всех оказалось радостным свидание с милым сердцу домом. Воспользовавшись предоставленной возможностью, побывал в родном Воронеже Анатолий Рубахин. Город он не узнал - сплошные руины. Связь с близкими оборвалась, но прибавилось ненависти к фашистам.

В Липецке полк пополнился летным и техническим составом. Были получены новые самолеты: знакомый уже Як-1 и Як-9Т с 37-мм пушкой, которая вызвала у летного состава восхищение и восторг. Теперь никакая броня не спасет фашистов! Эти машины нужно было освоить в короткий срок, ввести на них в строй молодых летчиков, а также обеспечить слаженность действий боевых расчетов пар - основной тактической единицы истребительной авиации. Задача не такая уж простая, если учесть, что полку боевые задания предстояло выполнять в ночных условиях. Первыми ночные вылеты совершили Балашов, Павлушкин, Пивоваров и Рубахин. Одновременно летчики несли боевое дежурство, прикрывая район базирования от возможных налетов вражеской авиации.

С 18 июля в командование полком вступил майор А.Еремин, до этого бывший командиром 812-го ИАП. Решение было вызвано тем, что он имел опыт боевых действий ночью. Прежний командир - майор Д.Николаенков - был назначен на его место. Алексей Устинович Еремин, по словам хорошо знавших его, был смелым и грамотным пилотом, но отличался самолюбивым и властным характером. Свою деятельность на новом месте начал со скрупулезной проверки каждого летчика, невзирая на прежние заслуги и звания. Выбрав



Аэродром Липецк, 1943 г.

виды Як-1, командир полка начал проводить учебные воздушные бои со своими подчиненными. Если летчик сумел доказать, что он все сможет, ему вручали новенький Як-9Т. «Небо никому не прощает недоученности, перед ним все равны, его тре-



бования ко всем одинаково жестки, - заявил Еремин на первом же совещании летного состава. - В авиации всякая спешка и некомпетентность чревата большими опасностями, перегрузки могут отозваться внезапными болями в пояснице и головокружениями, гибелью пилота и машины».

В полку состоялась конференция, на которой был обобщен опыт боевых действий на Кубани. Чуть позже подобная конференция прошла с руководящим, летным и техническим составом 265-й дивизии. На ней отмечалось, что с 19 апреля по 29 июня в ходе воздушных боев было сбито 246 самолетов противника. Свои потери: 63 летчика и почти 100 процентов самолетов. После тщательного разбора действий летного состава были рассмотрены вопросы обеспечения полетов ограниченным количеством технического состава. Дело в том, что к началу воздушных боев на аэродромы летным эшелонам была доставлена только часть обслуживающего персонала. Остальные прибыли позже наземным транспортом, когда полки в основном уже выполнили боевую задачу. Закрывая конференцию, командир дивизии полковник А.Корягин сообщил, что нахождение в резерве закончено и 3-й авиакорпус передается в оперативное подчинение 8-й воздушной армии Южного фронта.

Перед убытием на передовую летчики полка «похитили» одного из инструкторов Липецкого аэроузла - горячего и смелого Шамиля Абдрашитова, рвавшего на фронт. Впоследствии он стал одним из лучших воздушных бойцов и получил звание Героя Советского Союза.

В конце августа полк получил приказ перебазироваться в район Ново-Шахтинска. 4 сентября он сосредоточился на аэродроме Дубровка. К этому времени наши войска освободили Таганрог и начали изгнание оккупантов из Донбасса. Немецко-фашистское командование отдало приказ своим войскам удерживать рубеж на реке Миус любой ценой, так как считало, что судьба Донбасса будет решаться именно здесь. Фюрер полагал, что по Миусу будет проходить «новая государственная граница Германии - нерушимая и неприкосновенная». Однако в результате стремительной атаки пехоты и танков «Миус-фронт» был прорван, несмотря на то, что свои оборонительные позиции гитлеровцы укрепляли здесь в течение двух лет.

Для предотвращения дальнейшего развития наступления наших войск враг увеличил свою авиационную группировку до 750 самолетов. Авиакорпусу Савицкого предстояло обеспечить надежное прикрытие с воздуха боевых действий 5-й ударной армии генерала

В.Цветаева, 2-й гвардейской армии генерала Г.Захарова и конно-механизированной группы генерала Н.Кириченко.

Командующий 8-й воздушной армией Т.Хрюкин довел до Е.Савицкого замысел командования:

- Ставка Верховного Главнокомандования приняла решение прорвать вражескую оборону на рубеже реки Молочной, прочно запереть фашистов в Крыму, выйти на нижнее течение Днепра и форсировать его.

Оборонительный рубеж противника на Молочной был южной оконечностью так называемого Днепровского вала. Немцы называли эту линию по-своему - «Вотан», то есть бог войны. Здесь они собирались перемолоть советские войска, перезимовать, а весной вновь двинуться вперед.

26 сентября Южный фронт перешел в наступление и для «соколов» 402-го снова началась боевая круговерть, уже не только днем, но и ночью. В один из дней звено Акопа Манукяна в составе Павла Гаврилина, Григория Новикова и Сергея Шпунякова в районе Большого Токмака встретилось с девятой Хе-111. В скоротечном пятиминутном бою все бомбардировщики были сбиты. Сверху хорошо были видны парашюты экипажей повергнутых самолетов и наши ликующие пехотинцы, поджидающие немцев. После боя пленных специально привезли в полк: летчики-истребители жаловались, что ни разу не видели в лицо врагов, которых они «снимают с неба». Спустя два дня это же звено, произведя штурмовку вражеского аэродрома, уничтожило на земле еще одиннадцать самолетов.

В первой половине октября наземные войска захватили южную окраину города Мелитополь. Для их поддержки самолеты 265-й дивизии перелетели на ближайший аэродром Астраханка. Из-за отсутствия необходимого автотранспорта перебазирование обслуживающего персонала пришлось проводить, в основном, пешим порядком. В этих условиях нагрузка на технический состав по обслуживанию боевых вылетов возросла в три-четыре раза. Боевая работа протекала в исключительно сложных погодных условиях: низкая облачность и плохая видимость.

23 октября 1943 года войска полностью захватили Мелитополь. Этот день для авиаторов стал праздничным вдвойне: приказом Верховного Главнокомандующего 265-й истребительной авиационной дивизии было присвоено почетное наименование Мелитопольской.

После освобождения города напряженные бои развернулись по преодолению вражеской обороны на рубеже реки Молочная. Вот од-

на из выдержек оперативной сводки тех дней: «25 октября 1943 года. В 8.25 группа 402-го ИАП, ведущий лейтенант Павлушкин, встретила двенадцать Ю-87 под прикрытием четырех Ме-109. На высоте 400—500 метров вела бой, в результате лейтенант Горин и мл. лейтенант Кружилин сбили по одному «юнкерсу», а лейтенант Варлыгин - «мессершмитт»».

Командир 3-го ИАК, несмотря на возражение командования, часто сам вылетал на боевые задания. При этом особую привязанность он питал к 402-му полку. Однажды полк был поднят на перехват бомбардировщиков противника. Вместе с ним вылетел и Савицкий, взяв с собой пару из 1-й эскадрильи - лейтенанта Ивана Вылова и сержанта Владимира Меркулова. Под прикрытием истребителей бомбардировщики шли плотным строем. Воспользовавшись преимуществом в высоте, комкор, дав команду ведомым: «Делай как я», устремился на ведущего. Вот свалился один «хейнкель», за ним второй. Немецкие летчики, видимо, узнали голос Савицкого, поэтому в эфире начало многократно повторяться предупреждение: «Ахтунг! Ахтунг! «Дракон» в воздухе!». Истребители пошли на второй заход, и в это время Меркулов заметил, что в хвост Савицкому зашел «мессер». Было поздно предпринимать что-либо, и сержант подставил свою машину под огонь врага, успев крикнуть в микрофон: «Дракон», атака!..» Выбросившегося с парашютом летчика, немецкие истребители попытались расстрелять в воздухе, но генерал вовремя успел вырвать боевого товарища.

Освободив Донбасс, войска Южного фронта к 21 сентября вышли к оборонительному рубежу немцев на реке Молочная - наиболее подготовленному участку «Восточного вала». На мелитопольском направлении от проливных дождей началась распутица. Колеса самолетов вязли до полуосей, густая вязкая жижа забивала радиаторы и от перегрева заклинивало моторы. А конный корпус генерала Н.Кириченко уже орудовал в тылу немцев за рекой Молочной и остро нуждался в прикрытии истребителей: вражеская авиация располагала капитально оборудованными аэродромами. Положение становилось критическим, Савицкий не по-уставному прямо заявил командиру полка:

- Милый мой, Алексей Устинович. Если вы не выполните задачу по прикрытию конников, то будете преданы суду военного трибунала. Пока не сможете доложить, что полк готов к вылету, на глаза мне не появляйтесь...

Собрав весь инженерно-технический состав, майор А.Еремин обрисовал ситуацию. Присутствовавшие слушали, понурился: положение казалось безвыходным. Поднялся техник-лейтенант Николай Горяинов:

- Надо бы потолковать с молодежью. Тут одна девушка...

- У нас нет девушек, есть красноармейцы, - резко оборвал его командир полка. - И нам некогда митинговать, работать надо.

Расхотелись с гнетущим чувством тревоги. Горяинов направился прямо к девчатам:

- Расскажите, как вы с грязью маетесь?

- А что с ней можно сделать? Отмываем...

- Но после взлета грязь в воздухе не отмыть.

- Значит надобно загородиться, - сказала Варя Беленец и подвела Горяинова к самолету.

Устройство оказалось до смешного простым: решетка радиатора была загорожена куском фанеры.

- Вы что, смеетесь надо мной? Куда с такой шторкой лететь?

- И не надо лететь. Шторка от грязи только на взлете, а потом ее можно сбросить. Пригодится на другой раз.

- А как сбросить?

- Ну, уж это мужское дело. Придумайте там тросик или еще что.

Горяинов минуту помолчал, а потом побежал к своему другу Юрию Колычеву. Вскоре первый образец сбрасывающихся предохранительных шторок был готов. Испытать его в полете взялся помощник командира полка Рубахин. Все прошло отлично.

- Кто придумал? - спросил он после посадки. Ему показали на Варю. На радостях Рубахин подошел к девушке и со словами: «Благодарю за службу», поцеловал.

- Ой, что это вы? - возмутилась та. - Что же теперь люди скажут: сгубил дивчину...

- Фу ты, господи, - растерялся Рубахин и, увидев начальника штаба полка, обратился к нему: - Запишите нас женихом и невестой, после войны поженимся.

- Так это когда еще война кончится?.. - перестала плакать девушка.

О случившемся доложили Савицкому, когда он прибыл лично убедиться, что шторки действуют безотказно на всех самолетах. Потом вызвал Рубахина и Беленец. Поблагодарив за смекалку, поинтересовался и сердечными делами. Оказалось, что в полку с нетерпением ждут «конца войны» еще несколько пар: Шамиль Абдрашитов и Лидия Лен, Олег Макаров и Полина Скоморощено, Па-

вел Пожарский и Панна Григорьева. Получив «добро», вскоре сыграли свадьбы. Семьи оказались крепкими, а Варвара Васильевна на долгие годы связала свою судьбу с отважным летчиком.

Интенсивность боев нарастала с каждым днем, а с ней росли потери летного состава. С 21 по 26 сентября погибли штурман полка капитан Николай Андрушин - в районе Васильевки, лейтенант Анатолий Агеев - в районе Камышевка-Царицын Кут, лейтенант Василий Мазун - в районе Васильевки, сержант Виктор Крайнюк - в районе Большого Токмака, младший лейтенант Иван Феклин - в районе Копани Токмак.



**В.В.Рубахина**

К 1 октября полк перебазировался ближе к наступающим наземным войскам, на левый фланг фронта - совхоз имени Карла Либкнехта.

7 октября в 18.30 группа, возглавляемая капитаном А.Рубахиным, на высоте 4500 метров встретила двенадцать Хейнкель-111. Наши истребители пошли на сближение и стремительно атаковали противника. В результате атаки Рубахина один бомбардировщик задымил и пошел со снижением. Капитан попытался его преследовать, но Хе-111 загорелся и, увеличивая угол, стал падать. В это время по радио поступила команда:

- «Синица-40», я «Рубин», прекратить преследование! К району Мелитополя подходят три группы бомбардировщиков Хейнкель-111. Атакуйте их!

- «Рубин», я «Синица-40», понял, выполняю!

Прекратив преследование, Рубахин повел группу к месту нахождения бомбардировщиков и с ходу атаковал их. Вторую девятку «хейнкелей» атаковало звено Акопа Манукяна. При выходе из атаки ведущий обнаружил и третью группу, которая летела с большим превышением. Рубахин приказал атаковать ее паре истребителей, находившейся на одной высоте с противником. Николай Павлушкин и Шамиль Абдрашитов, внезапно атаковав, сбили ведущего. Остальные самолеты противника, не дойдя до цели, сбросили бомбы западнее реки Молочная, развернулись и стали уходить.

Появившиеся фашистские истребители помешали Рубахину провести повторную атаку. Завязался воздушный бой. Пара Пав-

лушкина, находясь выше, на большой скорости свалилась на «мессершмиттов». Заметив атакующую пару, Ме-109 стали уходить вверх. Но Павлушкин и Абдрашитов, имея запас скорости, повторили маневр противника и Абдрашитов почти в упор расстрелял ведомого фашиста. Не имея своих потерь, группа капитана Рубахина сбила пять самолетов: четыре бомбардировщика и один истребитель. К тому же она не допустила прицельно бомбардировать наши войска.

Поддержка боевых действий 9-й гвардейской Кубанской кавалерийской дивизии генерала И.Тутаринова существенно отличалась от других задач, которые до этого приходилось выполнять истребителям. Нужно было приноровиться к реакции лошадей: низко пролетающая ревущая машина - это не пулеметная тачанка. Вначале кони шарахались, но потом привыкли к своим крылатым хранителям.

Бои проходили на территории знаменитого заповедника Аскания-Нова. Правительство издало директиву - максимально ограничить применение артиллерии и бомбардировочной авиации, чтобы сократить до минимума ущерб флоре и фауне. Было и еще одно осложнение. - категорический приказ о недопущении налетов немецкой авиации по коннице. Только за то, что «юнкерс» пролетел над расположением конников и не был сбит, командир соседнего авиаполка был осужден военным трибуналом на двенадцать лет лишения свободы, а командир звена - на восемь, с отбыванием наказания после войны. Пока же оба летчика были отправлены в штрафную роту.

Маленький научный городок немцы превратили в своеобразную крепость. Конники И.Тутаринова вынуждены были остановиться перед ней, чтобы не нести напрасных потерь людей и лошадей.

- Эх, если бы истребитель мог быть одновременно и штурмовиком, и бомбардировщиком, - мечтательно произнес генерал Савицкий.

И выход нашелся. Еще во время Курской битвы наши штурмовики стали применять легкие кумулятивные бомбы, надежно поражающие танки противника. Таких бомб Ил-2 мог брать одновременно до двухсот штук. Какое-то количество их мог бы взять и истребитель, пусть и меньше, но куда их поместить? Под крыльями уже подвешены две «фугаски». Техники предложили использовать особую кассету. Командир авиакорпуса разрешил переоборудовать несколько истребителей.

В воздух поднялась пара «яков».

, - А ну, ударьте-ка по этим каменным постройкам, а то кони застоялись, - раздался в наушниках голос Савицкого.

- «Дракон», вас понял. Атакуем!

Самолеты Шамиля Абдрашитова и Сергея Шпунякова устремились на врага. Невзирая на плотный огонь, они сделали один заход, потом еще... И вот поднялась ободренная бесстрашием летчиков конница и пошла всесокрушающей лавой в лихую атаку. На месте полегли вражеские орудийные расчеты, опрокинуты повозки и мотоциклы с колясками. Оставшиеся в живых немцы бросились спасаться на автомашинах, беспорядочно отстреливаясь от наседавших кавалеристов и истребителей. Победа была блистательная.

- Я полагаю, - произнес Иван Васильевич Тутаринов, - что оба пилота достойны не только высшей похвалы, но и награды.

- Полностью с вами согласен, - ответил Савицкий.

Взаимовыручка в боевой обстановке проявлялась по-разному. Например, одно время сложилось острое положение с питанием в авиаполках корпуса. Остались твердые, как камень, тронутые плесенью сухари да фляги с трофейным подсолнечным маслом. Дошло до того, что у некоторых летчиков при перегрузках во время маневрирования в воздушном бою начинала кружиться голова и темнело в глазах. Необходимо было срочно найти выход для поддержания боеспособности летного состава. Предложение увеличить питание летчиков за счет инженерно-технического состава было отвергнуто, так как сами летчики на это не согласились бы. Было множество других вариантов, пока не остановились на одном, который предложил начальник политотдела корпуса полковник Н.Ананьев: попросить кавалеристов выбраковать на мясо какое-то количество лошадей. Е.Савицкий лично обратился с этой просьбой к генералу Н.Кириченко, на что тот ответил:

- Ты же у танкистов танк разобрать на запчасти просить не станешь. А для кавалериста конь то же самое, что танк для танкиста. Могу поделиться говядиной. Центнеров пять-шесть... Больше не дам, не взыщи.

Но это была капля в море. Наконец сошлись на том, что Н.Кириченко выбракует рабочих лошадей из обоза. Однако конина оказалась практически несъедобной: сплошные жилы, пропитанные конским потом. Уроженец здешних мест летчик Шамиль Абдрашитов поделился секретом татарской кухни: конину пропустили через мясорубку, а затем в течение суток фарш промыли в проточной холодной воде. Котлеты, поджаренные на трофейном масле, оказались

вполне приличные: «съешь и еще попросишь». Так в рационе летчиков появилось мясо, и темнеть в глазах у них перестало.

В начале ноября 43-го войска Южного фронта, уже переименованного в 4-й Украинский, вышли в ходе Мелитопольской операции к низовьям Днепра и Перекопу. На южном берегу Сиваша удалось захватить плацдарм. Далее предстояло освобождение Крыма. Но противник закрепился у Никополя и готовил контрудар. Необходимо было пресечь его намерения.

Лейтенант Абдрашитов со своим ведомым сержантом Грибовым обнаружили на одном из вражеских аэродромов более двадцати транспортных самолетов. Соблазн ударить немедленно был велик, но Абдрашитов отвернул в сторону и вызвал по рации полк на штурмовку. Рассчитав время подлета полка, наша пара вновь появилась над аэродромом, чтобы вызвать на себя вражеские истребители прикрытия. Полк вышел на цель без помех. Ох, и поработали наши пилоты - похоже, ни один самолет на земле не уцелел, плюс девять истребителей противника было уничтожено в воздухе. Командующий фронтом, осмотрев пленку фоторазведки, объявил благодарность Шамилю Абдрашитову, Георгию Балашову, Ивану Волчкову, Грибову, Николаю Дугину, Владимиру Егоровичу, Михаилу Пивоварову и приказал отличившихся представить к правительственным наградам.

«1.9.1943 г. - 1.01.1944 г., Южный фронт (бои за Донбасс). Произведено 1381 самолетовылет днем и 99 ночью. Проведено 245 воздушных боев и 86 штурмовок. Сбито 77 самолетов противника и 3 уничтожено при штурмовке... Боевые потери - 12 самолетов и 10 летчиков. Небоевые потери - 3 самолета и 2 летчика. 50 человек личного состава за боевые действия на Южном фронте награждены орденами и медалями Советского Союза». *[Исторический формуляр 402-го ИАП: Участие в боях. ЦАМО СССР, оп. 523642, д. 1].*

Новый 1944 год личный состав встречал на двух аэродромах - Агаймак и Аскания-Нова. Теперь основным направлением боевых действий стал Сиваш - «гнилое море». Название этого безжизненного уголка ласкового Азовского моря известно со времен Гражданской войны: форсирование Сиваша и штурм Перекопа стали легендой. И вот спустя четверть века история вновь повторилась. Главной задачей полка было прикрытия переправы через Сиваш. Немецкая авиация, не считаясь с потерями, стремилась оборвать «нить жизни», питающую защитников плацдарма. Не один раз им удавалось разносить переправу в щепки, но проходили считанные



часы, и она вновь оживала. С приходом 402-го ИАП «связующая нить» уже не обрывалась. Для обеспечения боевой работы полк впервые стал использовать радиолокационную установку РУС-2. Это позволило не только не «утюжить» зря воздух во время патрулирования, но и сэкономить горючее и моторесурс. Радиолокационное наведение давало возможность уверенно обеспечивать перехват самолетов противника в любых метеоусловиях.

Из дневника Анатолия Рубахина: «Январь, 1944. Погода дрянь, дерьмо. РУС-2 наводит пилотов на цель, как слепых котят. Но и противник сбавил активность. Наша связь на высоте - начальник связи Харламов получил второй орден Красной Звезды. А наш 3-й истребительный авиакорпус отныне будет именоваться Никопольским... Февраль, 1944. Перебазировались на фронтовой аэродром поближе к переправе. Только и разговоров, что о скором штурме Крыма. Задача 402-го ИАП прежняя: любой ценой прикрыть переправу через Сиваш».

Наглядным свидетельством напряженных воздушных схваток являлась поверхность мелководного залива, густо утыканная хвостами немецких бомбардировщиков. Дело в том, что у Ю-87 передняя часть тяжелее хвостовой, да и сбивали их в основном на пикировании. Так и оставались они торчать хвостами вверх из сивашской воды. Потери противника тогда по сравнению с нашими были четыре к одному, а переправа, несмотря на все усилия врага, действовала бесперебойно.

Выполнение этой задачи давалось нелегко как летному, так и наземному составу. Голая степь, промозглая погода, воды не хватает даже для приготовления пищи. Особенно тяжело было девушкам. Начальник связи полка М.Харламов в своем дневнике писал: «Не женское дело - война. Но даже ночная охрана аэродрома поручена девушкам. А они, небось, боятся мышиного шороха... Работают безропотно на морозе до побеления пальцев и носов. Храбрытся под бомбежками...».

Оружейницы на пронизывающем ветру каждый снаряд отмывали от смазки в бензине и вытирали до блеска. Кожа на лице и руках трескалась и кровоточила, покрывалась незаживающими язвами. Казалось, все, прощай девичья красота. И тут Аня Шеина предложила неожиданный выход - умываться собственной мочой (сейчас это по научному именуется уринотерапией). Она рассказала, что ее бабушка издавна использовала это народное средство и лицо у нее всегда выглядело молодо. Возможно, способ этот покажется сей-



Н.Т.Конукоев

час кому-то диким, но тогда он принес спасение: буквально через несколько дней трещины и язвы пропали.

Во время одного из патрулирований паре Назира Конукоева и Александра Иванова пришлось сразиться с двенадцатью «юнкерсами» и четырьмя «мессершмиттами». При таком превосходстве фашисты не опасались нападения - это было чистым самоубийством, если рассуждать логически. Однако «яки» свечей взмыли вверх, а потом обрушились на бомбардировщиков. С первой же атаки Назир и Александр подожгли по одному бомбовозу. Случилось это настолько неожиданно,

что истребители прикрытия поначалу замешкались. Воспользовавшись этим, Конукоев с близкого расстояния буквально отрезал левую плоскость еще одного «юнкерса». «Но где же Саша?» - мелькнула мысль. Поднявшись повыше, летчик увидел, что его ведомого вражеские истребители взяли в «конверт» и уже готовы быстро с ним расправиться: тот специально отвлек на себя «мессеров», заметив что они намеревались атаковать Назира. Теперь уже ведущий бросился спасать своего друга. В стремительной атаке он израсходовал весь свой боезапас.

- До сих пор не пойму, - вспоминал потом Н.Конукоев, - чего испугались немцы. Ведь после этой атаки я оказался, по существу, безоружным. Они могли безнаказанно расстрелять нас обоих. Но фашисты бросили «Цыганка» и повернули на свой аэродром.

На изрешеченных «яшках» друзья благополучно вернулись домой. А на следующий день Иванова не стало. Случилось так, что штурмовики не смогли разбомбить аэродром, с которого вражеские самолеты наносили удары по переправе.

- Мало того, что по цели промазали. Они еще демаскировали свой аэродром, - возмутился генерал Савицкий и приказал командиру 402-го полка отправить четверку самых отчаянных летчиков, предупредив. - За их действиями буду наблюдать лично.

На рассвете на боевое задание вылетели Владимир Егорович, Николай Дугин, Назир Конукоев и Александр Иванов. Гитлеровцы были настороже и быстро подняли навстречу все имевшиеся на аэродроме «мессеры». Завязался жестокий бой, счет в котором открыл «Цыга-

док». Потом самолет Конукоева загорелся и летчик бросил его в крутое пикирование, чтобы сбить пламя. В погоню за ним устремилась пара вражеских истребителей, надеясь добить наверняка. Однако Назир не только ушел от погони, но и поджег одного фрица. И в это время Сашин самолет вспыхнул и стал разваливаться в воздухе.

- Нет на свете более невыносимого зрелища, чем видеть, как на твоих глазах погибает очень близкий и дорогой тебе человек, а ты не имеешь возможности помочь ему, - рассказывал, не скрывая скудных слез, Конуков.

Враг не оставлял попыток уничтожить переправу. 11 марта по сигналу зеленых ракет четверка в составе Акопа Манукяна, Павла Гаврилина, Сергея Шпунякова и Алексея Малашина вылетела на перехват бомбардировщиков.

- Впереди справа к переправе «топают», - доложил Гаврилин, заметив издали группу фашистских самолетов Ю-87.

- У нас преимущество - высота. Атакуем все вместе! - приказал Манукян.

Истребителей противник заметил с опозданием и беспорядочно начал сбрасывать бомбы в серые воды Сиваша.

- Промазали «лаптежники» (так называли немецкие пикирующие бомбардировщики Ю-87 за их каплевидные обтекатели колес неубирающегося шасси), - радостно крикнул Манукян, прорезая огненной очередью ведущего «юнкерса», от которой тот задымил.

Неподалеку Гаврилин вел поединок с другим немецким самолетом, экипаж которого яростно отстреливался. Но летчик нашупал «мертвое пространство» и решительно пошел на сближение. От прямого попадания бомбардировщик взорвался, чуть не задев обломками «як».

К бою подключились «фоккеры» прикрытия. Соперники оказались достойными друг друга. Правда, на стороне врага было численное преимущество: десять против четырех. Вскоре на выручку нашим истребителям подоспела еще пара. Первого ФВ-190 «снял» Конуков, второго - Шпуняков, третьего - Малашин. Немного погодя в волны Сиваша был отправлен и четвертый. Численного преимущества как не бывало, и немцы стали покидать поле боя. Но один «фокке-вульф» неожиданным маневром пристроился в хвост Шпунякову. Снаряды и пули прошли над самой кабиной. Фашистский летчик чуть подправил свою машину, решив, что следующий залп будет окончательным... И в этот критический момент Малашин, спасая своего командира, таранил врага.



А.А.Малашин

- «Девяносто первый!»! Леша! - крикнул в микрофон Шпуняков, видя, как охваченный пламенем истребитель свалился в крутое пике. От пылающего самолета к вражеской колонне автомашин протянулись пушечные и пулеметные трассы. Затем удар, столб огня и дыма...

- Прости, Леша... - произнес Шпуняков, делая прощальный круг над местом гибели ведомого.

Восемнадцать лет покоились обломки самолета, занесенные песком и соленым илом, на кромке крошечного островка посередине Сиваша. В 1962 году жители сел Петровка и Васильевка в присутствии московских представителей школы № 460 и автоколонны № 1, где учился и работал Малашин, вместе с однополчанами перезахоронили прах отважного летчика в братскую могилу. Следопыты посадили двадцать пять березок - по числу лет, прожитых Алексеем.

В комнате боевой славы средней школы совхоза «Урожайное» близ Симферополя в свое время висели поэтические строки, написанные ее директором И.Лебеденковым:

*Сраженье в небе нашем: идет за боем бой.*

*На «ястребке» Малашин - «летающий огонь».*

*Он завернул вираж над самой переправой.*

*Под ним седой Сиваш — свидетель вечной славы.*

*Он по врагу ударил - удача сердце грела.*

*В душе - мечта Икара, в груди - огонь Гастелло.*

*Он верит в свои силы, он не боится ран.*

*В защиту командира готовый на таран.*

Противник, понеся большие потери бомбардировщиков Ю-87 от наших истребителей, с 11 марта 1944 года повысил активность своей истребительной авиации. Все налеты «юнкеров» на переправу и плацдарм теперь проводились под сильным прикрытием больших групп Ме-109 и ФВ-190. Дополнительно в район бомбометания высылались самостоятельные группы по шесть-двенадцать истребителей с задачей связать боем наши прикрывающие группы в районе Сиваша до подхода бомбардировщиков. Для борьбы с

истребителями противника в дивизии была создана специальная группа из лучших летчиков 402-го полка. Она находилась в готовности № 1 и вылетала одновременно с группами уничтожения бомбардировщиков братских полков - 291-го и 182-го.

23 марта 1944 года с должности командира полка был снят Алексей Еремин и на его место назначен Анатолий Рубахин. Причина была несколько необычной. За отличие в боях 402-му ИАП было присвоено звание гвардейского. Сообщить радостное известие выехал начальник политотдела авиакорпуса полковник Н.Ананьев. Погода была паршивая, грязь непролазная и машина забуксовала. Выручил военный, проезжавший мимо на лошади. Когда машину вытаскивали из колдобины, начальник политотдела обратил внимание, что от всадника разит спиртным. На аэродроме Веселый от многих тоже «попахивало» - видимо известие о присвоении почетного звания уже дошло в часть. Рассерженный и уставший в дороге Ананьев вызвал командира и замполита полка. Ян Михайлович Левин был трезв, как стеклышко, но не знал, где находится командир. Разыскали Еремина в соседнем селе, откуда он прибыл навеселе с разбитной бабенкой. В руках у нее визжал поросенок для жаркого.

- Я вас отстраняю от командования полком, - выпалил начальник политотдела и сразу же выехал в штаб корпуса.

В третий раз фортуна отвернулась от 402-го и, несмотря на боевые заслуги, он так и не стал гвардейским. Ветераны с неохотой вспоминают этот неприятный эпизод. Алексей Устинович сумел реабилитироваться. Войну закончил командиром 355-го ИАП и был удостоен звания Героя Советского Союза. А 402-й полк, несмотря на все превратности судьбы, по-прежнему оставался ударным в 3-м авиакорпусе.

Наступление войск 4-го Украинского фронта началось 8 апреля 1944 года. Перед этим у командира корпуса состоялся телеграфный диалог с представителем ставки Верховного Главнокомандования, закончившийся напутствием: «Милый мой Евгений Яковлевич, если вы не выполните эту задачу (прикрытие переправ войск через Сиваш) и переправы окажутся разрушенными, вы будете преданы суду



**Командир полка  
А.У. Еремин**



**Командир полка А.Е.Рубахин проводит разбор воздушного боя**

военного трибунала. До свидания. Желаю вам удачи. С глубоким уважением, Василевский».

Накануне наступления в полку прошел митинг, на котором была принята резолюция: «В битве на Кубани мы научились побеждать врага, бить его смертным боем. В боях на Молочной, Миусе, на Дону и Дне-

пре мы были верны лучшим традициям воинов. Сейчас перед нами задача добить фашистского зверя, пойманного в Крымскую западню, утопить его в Черном море...».

Чтобы сократить воздействие авиации противника по наступающим войскам, 7 апреля полк в полном составе нанес штурмовой удар по аэродрому Ички (ныне Советский). В налете участвовали недавно прибывшие молодые летчики. Удар оказался настолько неожиданным, что зенитная артиллерия противника не успела открыть огонь. Внезапность была достигнута полетом над морем на малой высоте, вдоль Арбатской Стрелки, на удалении в пределах ее видимости. С задания возвратились без потерь. В день наступления группа из четырнадцати самолетов - ведущий майор Анатолий Рубахин - нанесла второй штурмовой удар по аэродрому, в результате которого было уничтожено двенадцать Ю-87, более десяти повреждено и сбит в воздушном бою один ФВ-190.

12 апреля полк перебазировался на аэродром Райзендорф. Наступательный порыв при освобождении Крыма был настолько сильным, что на очередной аэродром, случилось, садились, когда вокруг еще были немцы. 14 апреля в Сарабуз (ныне Гвардейское) самолеты прибыли раньше передовой наземной команды полка и батальона аэродромного обслуживания. Командир 265-й ИАД полковник А.Карягин вместо посадочного знака «Т» выставил свою легковую машину, а посадкой по радио руководил начальник связи полка М.Харламов. Помощь в охране аэродрома оказывали танкисты из 19-го танкового корпуса, который прикрывал 3-й ИАК.

Напоминанием о яростных схватках с врагом весной 44-го на долгие годы остался уникальный случай, пожалуй, единственный в истории Великой Отечественной войны. 13 апреля Павел Гаврилин со своим ведомым, младшим лейтенантом Константином Алексеенко, возвращался со «свободной охоты», во время которой было уничтожено три фашистских самолета. Над территорией, занятой противником, их атаковала группа «мессершмиттов». Самолет ведущего был поврежден, а снаряд от «эрликона», пробив бронеспинку, вонзился в тело летчика. Как посадил самолет и вылез из горящей кабины Гаврилин не помнил. Очнулся на дне воронки. Когда стемнело, по ложине пополз в сторону села Кара-Кияк. Жившая в крайнем доме семья, в которой было трое детей, с риском для жизни, укрыла летчика. Чтобы не нашли собаки-ищейки, его зарыли в коровий навоз. Когда на следующий день наши войска освободили село, Павла Федоровича внесли в хату, обмыли, перевязали раны, хотя он и был без сознания.

Полковой врач Щипахин говорил потом:

- Ни из одного воина я не извлекал столько крупповской стали, сколько из богатырского тела Гаврилина. Разных привозили мне на излечение, но у них хоть десять шансов из ста было, чтобы выжить. У Гаврилина я не видел ни одного: три позвонка всмятку и снаряд под сердцем. Пульс еле обозначен: двадцать ударов в минуту...

Раскаленный до 800 градусов снаряд буквально прожег грудную клетку и застрял в двух сантиметрах от сердца. В госпитале Мелитополя его удалить не смогли. Так с немецким «гостинцем» в груди и вернулся Гаврилин в родной полк. Дошел, вернее, долетел до Берлина. За мужество и героизм стал кавалером «Золотой Звезды». А после войны благодарный летчик разыскал своих спасителей и бесстрашных патриотов - Гавриила Лазаревича и Александру Ивановну Талаловых.

Однако фашистский «подарок» все время давал о себе знать. Постепенно вокруг него образовалась «сумка» из мышц, связанных с сердцем и операцию по удалению инородного тела стало проводить опасно. С собой снаряд занес остатки термита и окалины, отчего временами происходило воспаление. В 1984 году состояние



П.Ф.Гаврилин

здоровья Павла Федоровича стало критическим. Единственное спасение было в хирургическом вмешательстве, хотя врачи не ручались за благополучный исход. Во время операции он оказался в состоянии клинической смерти. Но и на этот раз «старуха с косой» его обошла.

С 18 апреля и до завершения Крымской операции полк работал с аэродрома Кача. Для ночных вылетов неподалеку был оборудован полевой аэродром, так как основной с наступлением темноты почти ежедневно подвергался обстрелу катерами противника и дальнобойной артиллерией с мыса Херсонес. Воздушные схватки становились все яростнее. Летчики днем и ночью вели бои с врагом над Севастопольской бухтой и Сапун-горою, Мекензиевыми горами и долиной Бельбека. Когда в воздухе не было фашистских самолетов, охотились за торпедными катерами или штурмовали укрепленные огневые точки на Сапун-горе.

Из воспоминаний Анатолия Рубахина: «Скованная боевой активностью нашей авиации днем, авиация врага все чаще стала применять массированные бомбовые удары ночью. 402-й ИАП имел хорошо подготовленных пилотов и самолеты-истребители для ночного боя. В один из поздних вечеров я с Абдрашитовым повел восемь «яков» на перехват, как нам сказали, крупной группы бомбардировщиков. При полете на малой высоте мы обнаружили на фоне неба более ста Ю-88. Мы немедленно вступили в бой. Абдрашитов сбил два Ю-88, остальные - по одному. Со второго захода мы повредили еще несколько самолетов и заставили всю армаду повернуть назад. С этой ночи немецкая авиация стала действовать в сумерках осторожнее и реже».

Всех потрясла гибель лейтенанта Шамиля Абдрашитова за четыре дня до освобождения Севастополя. Возвращавшийся со штурмовки с



Ш.М.Абдрашитов

опустевшими баками, бесстрашный и опытный боец над Севастопольской бухтой вступил в бой с четверкой Ме-109 и сбил один «мессер». Во время второй атаки кончилось горючее. С аэродрома, где базировался полк, было хорошо видно, как километрах в трех от берега самолет стал падать, потом от него отделился летчик и раскрылся купол парашюта. Немедленно был поднят самолет-спасатель. И тут один из фашистских стервятников на виду у всех открыл по парашютисту огонь. Приземлившийся вскоре Аюп Манукян пе-



решел на другой истребитель и рассчитался с убийцей, но тело летчика так и не удалось найти. Шамилю Мунасыповичу Абдрашитову звание Героя Советского Союза было присвоено посмертно. На обелиске из красного гранита, установленном на Сапун-горе, его фамилией начинается список Героев, павших в боях за освобождение Севастополя.

На следующий день здесь же над морем был сбит немецкий истребитель, и пилот выбросился с парашютом. Наши в него не стреляли. Более того, сбросили плавсредства. Каково же было удивление наших воинов, когда они увидели, что «фоккер» пикирует на своего пилота и бьет по нему боевыми. Воистину, гитлеровские каннибалы...

Из тридцати двух летчиков, начинавших бои в небе Кубани, в полку осталось только семеро «стариков»: Ишханов, Конукоев, Макаров, Манукян, Павлушкин, Рубахин и Шпуняков. Остальные - молодежь, птенцы, которых нужно было учить. Школа в полку была особая. Одно из правил - дать возможность молодому летчику выиграть первый бой. Для этого его посылали в такой компании, чтобы немца ему на блюдечке преподнесли. Так вырабатывалась уверенность в характере. Потом схватки проходили по-разному, но от удачи в первом бою зависело очень многое. Оставшиеся в живых ветераны полка с благодарностью вспоминают своих учителей. Говорят даже, что 402-й ИАП послужил прототипом при создании кинофильма «В бой идут одни старики».

В политдонесении заместителя командира полка капитана Конопота начальнику политотдела авиадивизии сообщалось: «До 8 апреля 1944 г. полк успешно выполнял задачу по прикрытию переправ через Сиваш и отходу войск от бомбардировщиков у Перекопа. Полк сопровождал прорыв 19-го танкового корпуса. За время операции полк потерял два летчика и пять самолетов. В боях за освобождение Крыма отличились летчики-коммунисты л-т Гаврилин, сбивший 7 самолетов противника, командир АЭ ст. л-т Егорович Владимир - сбил 4 самолета противника, ст. л-ты Конукоев и Манукян, сбившие по 5 самолетов противника, л-ты Пивоваров и Иванов - по 4 самолета противника, м-р Рубахин - 3 самолета противника» [ЦАМО СССР, он. 273303, д. 1].

За четыре года войны полк совершил около 13500 боевых вылетов, уничтожил 810 самолетов противника, 25 аэростатов заграждения и наблюдательных, 436 автомашин, 99 железнодорожных вагонов, 12 бензоцистерн, 4 склада боеприпасов и 2 склада ГСМ, живой силы - 2795. Свои потери: живой силы - 88, самолетов - 81, из них 13 самолетов - небоевые потери [ЦАМО, ф. 402 иап, он. 235492, д. 3, л. 17].

## Глава 5

### РАДОСТЬ ПОБЕДЫ

(июнь 1944 г.- май 1945 г.)

*Он кричал напоследок, в самолете сгорая:*

*«Ты живи, ты дотянешь!» - доносилось сквозь гул.*

*Мы летали под Богом возле самого рая.*

*Он поднялся чуть выше и сел там, ну, а я до земли дотянул.*

В.Высоцкий

В июне 1944 года 3-й ИАК вывели в резерв Ставки ВГК. Было приказано самолеты сдать, а личному составу перебазироваться в район Курска и Орла на доукомплектование. Штаб полка разместился в Орле, а аэродром находился севернее Микулино. 5 июня стало известно, что капитанам Георгию Балашову и Николаю Павлушкину первыми в полку присвоено звание Героя Советского Союза.

С 22 июня полк снова на фронте, теперь уже 3-м Белорусском, в составе 1-й воздушной армии генерала Т.Хрюкина. Первоначально летчики с аэродрома под Витебском прикрывали железнодорожные узлы от налетов вражеской авиации. С началом Белорусской опера-



Г.С.Балашов

ции под кодовым наименованием «Багратион» полк переключился на поддержку 3-го гвардейского механизированного корпуса генерала В.Обухова и конно-механизированной группы генерала Н.Осликовского. Поскольку танки и конница совершали глубокие прорывы, то в первых эше-

лонах наступающих были представители авиаполка для обеспечения бесперебойной связи и взаимодействия. Чтобы не отстать от стремительно наступающих наземных войск, летчикам не раз приходилось садиться на только что захваченные вражеские аэродромы. Отступая, немцы часто перепаживали и минировали летные поля. Танкисты помогали восстанавливать взлетные полосы, укатывали их после выравнивания. Активно подключались к этому и местные жители.

Особое значение имела воздушная разведка. Однажды, выполняя разведку в направлении Орша-Минск, Н.Конукоев неожиданно встретил четыре ФВ-190. Немцы его или не заметили, или посчитали, что одиночный самолет так далеко в тылу не может быть советским. По всем правилам Назир должен был разминуться и продолжать выполнение задания. Но подвел кавказский темперамент: используя элемент внезапности, он с первой атаки сбил ведущего. Остальные бросились врассыпную, а потом, опомнившись, взяли нашего истребителя в оборот. Когда «як» выполнял очередной маневр, сорвалась с замка и вышла одна стойка шасси, скорость резко упала. Немцы уже предвкушали легкую победу, но Конукоев нырнул в облако и полетел... еще дальше в тыл. Подкарауливавшие его в противоположном направлении немецкие истребители остались ни с чем.

В одном из вылетов на разведку ведомым у «Дракона» был лейтенант Михаил Пивоваров. Западнее Вильнюса, где части 3-го гвардейского механизированного корпуса вели ожесточенные бои в тылу, наши истребители внезапно были атакованы двенадцатью «фоккерами». Пришлось принять неравный бой на малой высоте. Однако «легкая добыча» и на этот раз ускользнула: Як-7Б, на которых выполняли боевое задание Савицкий и Пивоваров, оказался гораздо маневреннее ФВ-190. Летчикам удалось не только выкрутиться, но и повредить несколько вражеских машин. Правда, после посадки на самолете Пивоварова насчитали восемнадцать пробоин, а на плоскости другого зияла огромная дырища.



**Слева направо: зам. ком. АЭ М. Пивоваров, инженер по АВ С. Едигаров, зам. нач. штаба полка Бровко**

Отрывок из дневника Михаила Харламова: «13.7.44. Мы на аэродроме Кивишки. До этого чуть не попали в беду: прилетели в Вильно, а за город еще идут бои. Метнулись на аэродром Коряжки (севернее Вильно). Варя Беленец приготовила очень вкусный обед. Я запретил брать у местного населения продукты без денег. Печальное известие: капитана Черниченко в Вильно из-за угла убили литовцы...».

Каунасская наступательная операция началась 28 июля. К этому времени полк перелетел на аэродром Кармелава. Активность вражеской авиации резко повысилась, особенно против наступающих войск на переправах на Немане. Штурмовыми ударами по аэродромам противника и непрерывным патрулированием переправ удалось резко снизить эффективность немецкой авиации. Пытаясь не допустить Советскую Армию к границам Восточной Пруссии, противник предпринял контрудар по войскам 1-го Белорусского фронта в районе Шауляя. Здесь ему удалось сосредоточить отборные авиационные части и временно захватить инициативу в воздухе в свои руки.

Воздушная разведка обнаружила полевой аэродром у населенного пункта Немокшты, на котором было сосредоточено свыше четырех десятков самолетов ФВ-190 и Ме-109. 16 августа двенадцать самолетов во главе с майором Анатолием Рубахиным нанесли по аэродрому штурмовой удар. Вслед за ними еще четыре налета совершили летчики остальных полков 265-й авиадивизии. На следующий день еще одна группа из десяти самолетов - ведущий капитан Михаил Пивоваров - провела штурмовку аэродрома. В итоге День Воздушного Флота - 18 августа - прошел при резко снизившейся активности авиации противника. На следующий день полк получил задачу прикрывать действия штурмовых авиадивизий, наносивших удары по войскам противника, прорвавшего западнее Шауляя нашу оборону. Новым местом базирования стал аэродром Буда.

23 августа командующий воздушной армией генерал Т.Хрюкин на аэродроме Каунас собрал совещание по итогам боевых действий авиации в Белорусской операции. На нем присутствовал руководящий состав от командира эскадрильи и выше. Там наши летчики познакомились с представителями знаменитого французского полка «Нормандия-Неман».

«22.6 - 1.9.1944 года, 3-й Белорусский фронт. Полк произвел 1361 боевой самолетовылет. Провел 70 воздушных боев, сбито 50 самолетов противника (13 Ме-190, 33 ФВ-190, 1 Ю-87, 1 Савоя, 1 ФВ-156).

Принимается как партия, подтверждаемая!



ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР  
ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА ССРС  
ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА ССРС  
УКАЗЫВАЮЩИЙ ОБ ОБРАЗОВАНИИ В ОБОИХ ССРС  
УКАЗЫВАЮЩИЙ ОБ ОБРАЗОВАНИИ В ОБОИХ ССРС  
УКАЗЫВАЮЩИЙ ОБ ОБРАЗОВАНИИ В ОБОИХ ССРС  
УКАЗЫВАЮЩИЙ ОБ ОБРАЗОВАНИИ В ОБОИХ ССРС  
УКАЗЫВАЮЩИЙ ОБ ОБРАЗОВАНИИ В ОБОИХ ССРС  
УКАЗЫВАЮЩИЙ ОБ ОБРАЗОВАНИИ В ОБОИХ ССРС  
УКАЗЫВАЮЩИЙ ОБ ОБРАЗОВАНИИ В ОБОИХ ССРС  
УКАЗЫВАЮЩИЙ ОБ ОБРАЗОВАНИИ В ОБОИХ ССРС



### ГРАМОТА

## ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

за образцовое выполнение заданий Командования в боях с немецкими захватчиками при освобождении реки Березина, за овладение городом Борисов и проявленные при этом доблесть и мужество, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1944 года награжден ООЕ-й истребительной авиационной Селестополевский полк

### ОРДЕНОМ КРАСНОГО ЗНАМЕНИ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА ССР *М. Молотов*

СЕКРЕТАРЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА ССР *А. Горький*

№ 105520



МОСКВА — КРЕМЛЬ, 7 Сентября — 1961 г.

При штурмовке уничтожено 39 самолетов противника. За образцовое выполнение заданий командования в боях с немецкими захватчиками при форсировании реки Березина, за овладение городом Борисов и проявленные при этом доблесть и мужество Указом Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1944 года полк награжден орденом Красного Знамени». *[Исторический формуляр 402-го ИАП: Участие в боях. ЦАМО СССР, оп. 523642, д. 1].*

После Белорусской операции полк получил самолеты Як-3, и летный состав приступил к отработке техники пилотирования и слаживанию боевых расчетов на аэродроме запасного полка в Разбойщине Саратовской области. Самолет оказался прекрасным во всех отношениях: с мощным вооружением, надежной двухсторонней радиосвязью. Первоначально на нем устанавливалась одна 23-мм пушка и два пулемета крупного калибра - 12,7 мм, в последующих сериях - три 23-мм пушки. А главное, он был самым легким и маневренным в мире истребителем периода Второй мировой войны. Летный состав пополнился молодежью, которую надо было подготовить к



**Идет подготовка молодых летчиков полка**

предстоящим боям. Требовалось время и для слетанности пар, звеньев в соответствии с новым боевым расчетом.

Проводилась активная партийно-политическая работа. Если в начале года основным был лозунг: «Очистим Родину от оккупантов», то к его концу появился но-

вый призыв: «Добить фашистского зверя в его собственном логове». Война перешагнула границы Советского Союза, и политработники разъясняли личному составу, что «гитлеры» приходят и уходят, а народ немецкий и государство германское остаются. Порядок должен быть не только военным, но и революционным, ибо война ведется против фашистской диктатуры и наша армия не завоевательница, а освободительница.

В конце сентября личный состав полка вылетел на аэродром Могильно. Летный состав отправили во Владимир-Волынский в дом отдыха для восстановления здоровья и подготовки к дальнейшим боевым действиям. Там генерал Евгений Савицкий организовал проведение лётно-тактической конференции по итогам Белорусской операции, на которой от 402-го полка выступили Анатолий Рубахин и Владимир Егорович. 3-й ИАК вошел в оперативное подчинение 6-й воздушной армии генерала Ф.Полынина, находившейся в резерве Ставки Верховного Главнокомандования. Эта армия была сформирована в июне 1942 года на базе ВВС Северо-Западного фронта, где начинался боевой путь 402-го ИАП.

15 октября генерал-лейтенант авиации Савицкий организовал показательный учебный бой между американской «Аэрокоброй», немецким Фокке-Вульф 190 и нашим Як-3. И хотя на всех трех машинах были опытные летчики, «яшка» всеми наблюдавшими за поединком был признан победителем. В конце октября по содержанию материальной части и готовности к боевой деятельности полк занял первое место на корпусном смотре, а 3-й ИАК стал лидером аналогичного смотра в воздушной армии. Началась уси-

ленная подготовка к перебазированию на фронтовой аэродром.

17 ноября 1944 года под командованием майора Анатолия Рубахина полк в составе сорока пяти летчиков и сорока восьми самолетов Як-3 и Як-9 вошел в состав 16-й воздушной армии генерала С.Руденко 1-го Белорусского фронта.



**Вручение наград личному составу полка командиром корпуса Е.Я.Савицким**

Местом базирования стал польский аэродром Вышницы. Первой боевой задачей явилось прикрытие Магнушевского плацдарма на западном берегу Вислы, южнее Варшавы.

С наступлением морозов на Як-3 начала отклеиваться и отставать фанерная обшивка плоскостей - заводской брак. В соседнем 812-м полку во время тренировочного полета у самолета отлетела правая плоскость, -летчик погиб. Для расследования причин катастрофы прибыла группа из ОКБ А.Яковлева. Во время их работы у лейтенанта Ивана Кружалина на самолете разрушилась левая плоскость. Машина сорвалась в штопор, летчик погиб. Дальнейшие полеты на Як-3 были прекращены. Полк фактически оказался небоеспособным. Пришлось в полевых условиях в течение месяца с помощью представителей авиапромышленности все переделывать заново. Материал снимался, обрабатывался ацетоном и после просушки наклеивался вновь, а затем красился. От ядовитых жидкостей начались болезни: кашель, насморк, пятна по всему телу, язвы на руках, расстройство желудка. У многих, принимавших участие в ремонте самолетов, осталась стойкая аллергия на «химию» - различные растворители и краски. Но к Новому году все было восстановлено.

Накануне новогоднего праздника командование 16-й воздушной армии провело в Бела-Подляске конференцию лучших летчиков-истребителей и штурмовиков. Обсуждалась тактика воздушного боя и взаимодействия с наземными частями в наступательной операции. На ней присутствовало 110 воздушных асов, в их числе 18 Героев Советского Союза, 11 - из корпуса Савицкого. 402-й полк представлял Герой Советского Союза капитан Николай Павлушкин.



**К.С.Алексеевко,  
единственный летчик  
полка,  
награжденный  
орденом Славы.  
Погиб в 1945 году**

Наступление войск 1-го Белорусского фронта под командованием Маршала Советского Союза Г.Жукова началось 14 января прорывом с Мангушевского и Пулавского плацдармов. Из-за плохой



**Командиры эскадрилий Д.Н.Ашаулов и  
А.Б Манукян**

1945 год встречали по-семейному, вместе с поляками: многие жили на квартирах. Хозяева достали свои праздничные припасы, да и фронтовой паек оказался кстати. Настроение у всех было приподнятое - победа была не за горами.

4 января полк перебазировался на аэродром Желехув, ближе к Мангушевскому плацдарму. Из-за плохой погоды перелет проводился небольшими группами на высоте 150-200 метров в условиях полного радиомолчания. Одна эскадрилья произвела посадку на передовой аэродром Мангушев и находилась под самым носом у противника. Была поставлена задача - прикрыть наземные войска на Мангушевском плацдарме, не допустить нанесения ударов немецкой авиации по переправам и вести непрерывную воздушную разведку. 8 января часть самолетов перелетела на аэродром Ласкажев.

погоды - дождь со снегом, низкая облачность, туман действия авиации были ограниченными. В воздух поднимались одни «старики» - самые опытные летчики, работавшие на пределе человеческих возможностей. Но они были горды тем, что им доверено действовать на главном направлении.

Командир корпуса Е.Савицкий не просто



посылал 402-й полк на самые ответственные и опасные задания, но и сам летал с ним, за что не раз получал внушения от вышестоящего начальства. Но у «летающего генерала» на сей счет было собственное мнение. Так, 18 января вместе с А.Рубахиным он захватил аэродром Сохачев, покинутый в панике гитлеровцами. На поле стояло несколько готовых к вылету самолетов, а на кухне - горячая пища. Не успели они отрулить в сторону, как над аэродромом появились истребители с эмблемой 402-го полка. Потом летчики недоумевали, откуда у «Дракона» такие точные сведения о результатах штурмовки. Особое расположение комкора к полку помогало порой и в курьезных моментах. Как-то летчики сбили вблизи своего аэродрома вражеский истребитель, а пилота захватили в плен. После допроса повели его с собой на ужин и «накачали» на русский манер. На следующий день об этом стало известно Савицкому. Все ожидали разноса, но из корпуса поступила лишь команда отправить пленного к ним в штаб.

402-й ИАП оставил в судьбе Евгения Яковлевича Савицкого и еще один след. Служила в штабе полка Лида Лазаренко. Видная из себя, но очень строгая. Участвовала в полковой самодеятельности. Ее песня «Очи черные» и танец «Яблочко» всегда проходили «на бис». И пригласилась она одному дивизионному начальнику. Поступило распоряжение: красноармейца Лазаренко откомандировать в штаб 265-й НАД. Вся в слезах Лида обратилась к командиру полка, объяснив, что стоит за этим. Тот решил оставить ее на месте, хотя прекрасно понимал, чем грозит неподчинение. Узнав о случившемся, Савицкий во время очередного прибытия в полк пригласил девушку на беседу. Потом сказал Галяутдину Шайморданову:

- У вас служит писарь по учету самолетов Лазаренко Лидия Павловна. Я заберу ее с собой в штаб корпуса.

Начальник штаба - приверженец строгой нравственности - от неожиданности такого поворота дела сумел лишь выдать:

- Пришлите, пожалуйста, письменное распоряжение...

Бумага вскоре пришла. А после войны, в 1948 году, в новой семье родилась дочь



**Л.С.Савицкая с дочерью Светланой**



**Борис Угрюмов и Рант Ишханов, г. Морин**

Света, известная сейчас как летчик-космонавт Светлана Евгеньевна Савицкая. Наказание за неисполнительность командир полка все же понес, хотя и неявное, - в течение семи лет ему не присваивалось очередное воинское звание, пока «обиженный» дивизионный начальник не убыл к новому месту службы.

10 февраля полк перебазировался на свой первый германский аэродром - Морин. Наземная команда вдоль дороги видела массу трупов и горы разбитой техники. Противоречивые чувства вызывало это зрелище... Погода начала потихоньку устанавливаться и вместе с этим стал возрастать накал воздушных боев. На следующий день летчики полка сбили четыре «фокке-вульфа».

В разгар зимы нагрянули морозы. Перчатки не снять, а в них к чему доберешься? Винты не провернешь. Горячей воды хватало только на заливку системы охлаждения, и то не зевай, иначе разморозишь мотор. Какую же нагрузку приходилось выдерживать этим младшим боевым помощникам пилотов? Одевались, питались и жили они в условиях похуже. Приспосабливались спать не раздеваясь, часто прямо на полу, бросив под бок охапку старой соломы. Их паек № 7 предусматривал черный хлеб, рыбу. Мясо выделялось только консервированное. Раз в неделю выдавали белый хлеб, но такими тонкими ломтями, что однажды механик Терехов взялся на

спор сквозь ломоть прочитывать газету. Летчиков же кормили по норме № 9: белый хлеб, сливочное масло, шоколад... И пилоты старались выгадать что-то из своих пайков для младших авиаспециалистов, понимая, что без них они, как без рук. Изрешеченную в бою машину механики поднимали за ночь (в условиях светомаскировки) при нормативе 60-70 часов.



**Летчики полка Волков, Дугин, Бабенко, Егорович, Христинин**

Случилось так, что к середине февраля 265-я дивизия боевую задачу вынуждена была выполнять в основном силами 402-го полка, имевшего 35 боеготовых самолетов. 812-й полк, понеся значительные потери матчасти, убыл за новыми самолетами на территорию Польши.

А в 291-м - половина самолетов по разным причинам находилась на пути к фронту. Несмотря на это, 5-я ударная армия была надежно прикрыта с воздуха в ходе расширения плацдарма севернее Кюстрина. Переправа через Одер действовала безостановочно, как в свое время через Сиваш. И напряжение воздушных схваток было не меньшим. Для иллюстрации - лишь два эпизода одного фронтового дня...

17 февраля в 12.10 произвела взлет четверка Як-3, во главе со старшим лейтенантом Сергеем Шпуняковым. На подходе к линии фронта встретили две группы ФВ-190, до пятнадцати самолетов в каждой. В ходе смелой атаки Шпуняков и младший лейтенант Замно сбили по одному «фоккеру». Боевой порядок противника был расстроен. Отдельные пары пытались прорваться к переправе, но были встречены огнем нашей зенитной артиллерии и истребителями. Продолжая бой, Шпуняков атаковал прорвавшийся



**С.П.Шпуняков**



**К.В.Подбуртный**

«фокке-вульф» в зоне огня наших зенитчиков и был сбит. Самолет загорелся, но Шпунякову удалось благополучно приземлиться на парашюте в расположении своих войск.

В 17.30 в двадцати километрах юго-западнее Морина шестерка Як-3 встретила до десяти ФВ-190 под прикрытием четверки Ме-109. Ведущий капитан Владимир Волков четверкой атаковал «фоккеров», а пара лейтенанта Константина Подбуртного связала боем «мессеров». Дерзкими, смелыми атаками боевой порядок противника был разбит, бомбардировка наших войск и переправы была сорвана.

Пара Подбуртного сбила два «мессершмитта», которые пытались атаковать ударную группу наших истребителей.

Продолжая прикрывать войска, участвующие в разгроме помаранской группировки противника, летчики полка производили по четыре-пять вылетов в день. И только после получения самолетов и перелета 812-го полка на аэродром Морин нагрузка на летно-технический состав снизилась.

3 марта генерал Евгений Савицкий с ведомыми старшими лейтенантами Евгением Донченко и Сергеем Шпуняковым вылетели



**В.А.Егорович, 1945 год**

накрытие наших войск. Заметив **ФВ-190** и Ме-109, штурмующие захваченный нами аэродром Пирин, они смело ринулись в бой. Комкор сбил один «мессер», а второго, пытавшегося атаковать генерала, «снял» Донченко. Оба сбитых самолета упали в районе аэродрома.

5 марта полк действовал с аэродрома

Штатгард, и к его боевому счету прибавилось еще пять вражеских самолетов. Два из них сбита четверка капитана Николая Дугина, вступившая в схватку с шестнадцатью ФВ-190 под прикрытием восьмерки Ме-109. В этот день пришло сообщение о том, что Анатолию Рубахину присвоено звание Героя Советского Союза. Радостное известие он получил в воздухе, где в это время вел воздушный бой. К моменту посадки кто-то успел сочинить стихотворное поздравление:



**Командир полка А.Е.Рубахин**

*Его союзники - маневр и высота.  
И скорость ценит наш Герой.  
Он бьет врага наверняка -  
Гордится им «четыреста второй».*

На следующий день погиб замечательный летчик, командир эскадрильи капитан Дмитрий Ащаулов. Ранее он был осужден на 10 лет исправительно-трудового лагеря из-за того, что 1 мая 1943 года был сбит командир бомбардировочного полка. Пройдя штрафбат, Ащаулов вновь вернулся в полк. В декабре 1944 года подал заявление о приеме в члены ВКП(б), но политотдел дивизии его не стал рассматривать. Лишь после снятия судимости в феврале 45-го он был принят в партию. Его эскадрилья показала образцы мужества, храбрости и беспредельной преданности Родине. Лично Ащаулов в воздушных боях сбил двадцать четыре самолета противника. Однако чиновники, боясь за свое благополучие, так и не представили его к заслуженному званию Героя



**Д.Н.Ащуалов**

Советского Союза. В последнем своем бою Дмитрию Николаевичу пришлось схватиться с тридцатью вражескими самолетами...

Выдержка из отзыва о боевой работе полка, за подписью начальника штаба 9-го гвардейского танкового корпуса гвардии полковника Шевцова: «402-й истребительный авиационный полк с 1 марта по 18 марта 1945 года прикрывал боевые порядки 9 гв. Т.К. Летчики-истребители за этот период работали исключительно добросовестно, удерживали господство в воздухе и надежно прикрывали основные действия танковых бригад корпуса. Личный состав танкового корпуса благодарит советских соколов и желает дальнейших успехов в совместных боях за Берлин» [ЦАМО СССР. Ф. 402 уан, оп. 216302, д. 4, л. 48].

К середине марта летчики полка, сменив полдюжины аэродромов, сбили двадцать один самолет противника, потеряв при этом семь своих. Вышестоящее командование нашло возможность вывести полк на аэродром Зелень для десятидневного отдыха и пополнения техникой. В полк прибыли комкор Е.Савицкий и начальник политотдела корпуса Н.Ананьев для торжественного вручения Боевого Красного Знамени. Знаменосцем был назначен Герой Советского Союза Георгий Балашов, ассистентами - Акоп Манукян и Сергей Шпуняков, награжденный накануне американским Золотым крестом «За боевые заслуги».

Историческая битва за Берлин началась 16 апреля. Накануне в полку состоялся митинг. Был зачитан приказ и обращение Военного совета фронта. Выступавшие клялись свято выполнить солдатский долг, призывали окончательно добить фашистского зверя в его логове. С утра погода была неважная: туман, низкая облачность. Командир полка поднял в воздух две четверки истребителей. Первым девятку «юнкерсов» обнаружил Акоп Манукян.



А.Б.Манукян

- Шпуняков, связи «мессеров», - приказал Анатолий Рубахин и повел четверку на бомбардировщиков.

Немцы заметили наши самолеты, но продолжали идти плотным строем, надеясь на оборонительную мощь своего оружия. После первой атаки четыре вражеские машины взорвались вместе со своим смер-

тоносным грузом. Оставшиеся, побросав бомбы, вынуждены были ретироваться. К вечеру командующий 5-й ударной армией генерал Н.Берзарин направил командиру 3-го ИАК Е.Савицкому телеграмму, в которой всем летчикам корпуса, отлично действовавшим в сложных метеоусловиях при прикрытии войск армии и переправ через Одер, объявил благодарность.



Поздравление с очередной победой

В последующие дни с улучшением погоды активность авиации противника значительно усилилась. Над полем боя в полосе наступления наших войск одновременно находилось до семидесяти вражеских самолетов. Гитлеровцы начали применять новые ФВ-190 с мотором жидкостного охлаждения. По переправам действовали бомбардировщики Ю-88, переделанные под самолеты-снаряды, управляемые с истребителей Ме-109. Неоднократно отмечались полеты одиночных самолетов с реактивными двигателями. Один из них - Ме-262 - сбил Михаил Пивоваров. Воздушные схватки проходили каждый день. Немецкие летчики дрались с отчаянием обреченных. Однако чувствовалось, что большинству не хватает выучки. Слишком много хваленых геринговских асов нашли свою смерть от рук советских летчиков.

Лишь за один день 18 апреля летчиками полка было сбито тринадцать самолетов противника. Особо отличились Михаил Пивоваров, Грант Ишханов, Константин Подбуртный, уничтожившие по две вражеские машины. А Назир Конукоев во время воздушной разведки попал под перекрестный обстрел трех десятков самолетов противника и ушел невредимым. Более того, один тяжело нагруженный «юнкерс» он свалил на головы оборонявшихся на земле гитлеровцев. Через несколько дней ему было поручено прорваться сквозь густую пелену дыма, окутывающую Берлин, и сфотографировать систему его обороны. Первый пролет оказался удачным. Для надежности летчик решил сделать еще один заход, но самолет был подбит зенитным огнем. Назир упал на Хопергартен, который четверть ча-

са назад заняли наши войска. К счастью, фотопленка уцелела и ее доставили в штаб, а самого летчика в бессознательном состоянии отправили в полевой госпиталь. На третий день Конуков с перебинтованной головой появился в полку:

- Не могу я там лежать. Я хочу сам вбить кол в могилу Гитлера.

Утром 23 апреля противник предпринял отчаянную попытку нанести массированный воздушный удар по войскам, прорвавшим оборону Берлина. А.Рубахин поднял полк в полном составе. Двенадцать вражеских машин было уничтожено в этом бою. Даже молодые летчики В.Ермохин и И.Сидоренко сбили по одному «юнкерсу». При этом их надежно прикрывали старшие боевые товарищи Николай Дугин, Иван Жадан и Николай Прядко.

После полного окружения столицы третьего рейха полк включился в штурмовку долговременных огневых точек в самом городе. 24 апреля группа в составе восемнадцати самолетов полка - ведущий старший лейтенант Перевозчиков - уже наносила штурмовые удары по берлинским аэродромам противника.

За образцовое выполнение заданий командования при овладении городами Бельгард, Трептов, Грайфенберг, Каммин, Гюльцов, Платтен и проявленные при этом доблесть и мужество Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 апреля 1945 года полк был награжден орденом Суворова 3-й степени.





.- 27 апреля полку было приказано обеспечить захват центрального аэродрома Темпельгоф и водрузить на нем Красное Знамя от имени 3-го авиакорпуса. Почетную миссию выполнили командир эскадрильи Михаил Пивоваров и представитель инженерно-технической службы Владимир Савицкий.

К исходу 30 апреля пришла радостная весть: над рейхстагом развигваается Красное Знамя Победы! Но война еще продолжалась. На рассвете 2 мая на аэродроме Дальгов раздались выстрелы и крики: «Немцы! Немцы!». Поднятая по тревоге пара истребителей обнаружила, что по шоссе в сторону аэродрома в сопровождении бронетранспортеров и зенитных установок движется колонна пехоты противника численностью до трех тысяч человек. Кроме авиаторов и прикрывавших их зенитчиков других наших войск поблизости не было.

«Последний бой, он трудный самый...». Восемь с лишним часов, до сумерек отбивались техники и механики от наседавшего врага. С воздуха по колонне наносили удары свои истребители и пришедшие на помощь с других аэродромов. 379 убитых и более полутора тысяч пленных - так закончилась неудачная попытка прорыва. Мы потеряли 61 бойца. Пленных согнали в ангар, предупредив, чтобы вели себя тихо. При этом показали на хранившиеся там крупнокалиберные бомбы.

В этом последнем бою погиб Николай Дугин. Отработав по колонне противника, он начал заход на посадку. На летном поле рвались мины и снаряды. Генерал Савицкий передал летчику, чтобы летел на аэродром Вернойхен. Но тот продолжал снижаться с креном и явным перелетом. После посадки самолет еще долго катился по земле. Смертельно раненый летчик так и умер в кабине. Заместитель командира эскадрильи, он же штурман 402-го ПАП, капитан Н.Дугин был единственным в полку из «стариков», которого ни разу не сбили в воздушном бою. Звание Героя Советского Союза Николаю Дмитриевичу Дугину было присвоено 15 мая 1945 года (посмертно). Его имя начертано на мраморной плите у бронзового монумента советским воинам в Берлине.

С 5 мая полк не вел боевой работы. Лишь в готовности № 1 постоянно нахо-



Н.Д.Дугин



дилось звено из четырех самолетов. Все ждали капитуляции фашистской Германии. И вот она - долгожданная Победа! Люди бросились обнимать друг друга, поздравлять. У многих слезы радости на глазах... Митинг, посвященный окончанию войны, прошел, как во сне. Еще до конца не верилось, что закончился этот кошмар, унесший так много жизней замечательных боевых друзей. Все, находившиеся в строю, в их память преклонили колени.

Потом был Парад Победы в Москве 24 июня 1945 года. Затем началась подготовка к воздушному параду в День авиации 18 августа на Тушинском аэродроме. От 402-го полка на нем должен был участвовать капитан Николай Павлушкин. По замыслу, парад должна была открыть девятка истребителей Як-3, пилотируемая Героями Советского Союза, участниками боев за Берлин. Но по погодным условиям он несколько раз переносился, а в конце сентября был отменен.

Подведем краткие итоги боевой работы полка за период Великой Отечественной войны. Произведено боевых самолетовылетов днем - 13359, ночью - 152. Количество уничтоженных самолетов - 810. Свои потери: летчики - 81 человек, инженерно-технический состав - 2, прочий состав - 5, самолетов - 101 (в том числе не боевые потери - 13 самолетов) *[Исторический формуляр 402-го ИАП: Участие в боевых действиях. ЦАМО СССР, оп. 523642, д. 1].*

## Глава 6

# МИРНЫЕ БУДНИ (май 1945 г. - май 1992 г.)

*Пусть отлетали, но душой крылаты.  
Встают сегодня наши внуки в строй,  
Чтоб мир, спасенный нами в сорок пятом,  
Не опалило новою войной.*

Р.Кожевникова

(из песни «Крылатые братья,  
посвященной ветеранам 402-го ИАП)

Боевые традиции фронтовиков нашли достойное продолжение в повседневных мирных буднях полка. Свидетельство тому - некоторые эпизоды послевоенного периода.

Отгремели победные салюты, но полк продолжал нести боевую вахту на территории оккупированной Германии. Базировался последовательно на аэродромах Дальгов, Бранденбург, Стендаль, Ораниенбург и Ной-Руппин. В феврале 1949 года он был переименован в 968-й истребительный авиационный полк. Летом того же года судьба вновь связала полк с микояновской фирмой: на его вооружение поступил первый серийный реактивный истребитель МиГ-15 со стреловидным крылом. С этого времени полк в числе первых последовательно осваивал все более совершенные истребители ОКБ А.Микояна.

В 1952 году полк вернулся на Родину - в Белоруссию на аэродром Россь Гродненской области. Все это время он нес боевое дежурство в системе противовоздушной обороны, принимал участие в учениях, проводимых Министром обороны СССР и главнокомандующим ВВС. За успехи в боевой и политической подготовке в 1970 году был награжден Ленинской юбилейной почетной грамотой, а в 1972 году - вымпелом Министра обороны СССР «За мужество и воинскую доблесть». В 1973 учебном году полк выступил инициатором социалистического соревнования в Военно-воздушных силах под девизом: «Отлично знать и содержать оружие и боевую технику, мастерски

владеть ими» и на итоговой проверке получил отличную оценку. Полк неоднократно выходил победителем социалистического соревнования с вручением переходящего Красного Знамени Военного Совета воздушной армии по итогам учебного года.

К сожалению, скорбный список погибших летчиков продолжился и в мирное время. С полетных заданий не вернулось тринадцать человек: лейтенант Шишкарев (Як-3 - 1945 год), лейтенант Трошанин (По-2 - 1948 год), старший лейтенант Медников (МиГ-15бис - 1952 год), старший лейтенант Кутузов (МиГ-15бис - 1953 год), капитан Легозо (1955 год), старший лейтенант Клементьев (МиГ-17 - 1958 год), старший лейтенант Гоголев (МиГ-17пфм - 1959 год), капитан Вахрин (МиГ-19пм - 1961 год), старший лейтенант Кочедыков (МиГ-17п - 1964 год), капитан Опашнянский (МиГ-17пф - 1965 год), капитаны Терехов и Ильюшин (столкновение в воздухе двух МиГ-21пфм - 1968 год), старший лейтенант Сотников (МиГ-23 - 1981 год).

Одной из ярких страниц в новейшей истории полка явилось освоение самолета четвертого поколения МиГ-29. При обсуждении вопроса, кому из строевых полков первому доверить изделие «изделие 9-12» (так условно именовался новейший истребитель), в главкомате ВВС мнения разделились. Точку в споре поставил главнокомандующий ВВС П.Кутахов, заявив, что традициям полка Стефановского изменять не будем.

В сентябре 1983 года восемнадцать лучших летчиков полка во главе с командиром подполковником Петром Чернышом и заместителем по политической части подполковником Геннадием Савушкиным прибыли в Липецкий авиацентр на переучивание. Как правило, лидерам всегда труднее: учебные пособия только разрабатываются, тренажеров нет (появились они только 85-м), как и «спарок» (созданы в 86-м). Плюс ко всему - обстановка строжайшей секретности: минимум записей, расчет, в основном, на память. Кстати, большинству летчиков так и не удалось не только слетать, но даже и «потрогать» новый самолет - одна теория. Практическое переучивание должно было проходить на месте постоянного базирования. В качестве инструкторов были подготовлены только командир полка и командир 1-й эскадрильи майор Михаил Дмитриев.

Первые самолеты прибыли в полк 24 ноября. Перегонку выполняли летчики-испытатели Луховицкого авиазавода с промежуточной дозаправкой на аэродроме Мачулищи. При этом один из истребителей произвел вынужденную посадку в гражданском аэро-

порту Минск-1 в Лошице. Разразился грандиозный скандал: советский истребитель предстал перед многочисленными пассажирами, в том числе иностранными. Досталось многим, но больше всех пострадал руководитель полетов в Мачулищах - его сняли с должности.

Для оказания помощи в практическом освоении в полк направили летчиков-испытателей А.Федотова и Б.Орлова, а также старшего инспектора-летчика отдела боевой подготовки истребительной авиации ВВС А.Корешкова. Первый самостоятельный вылет для двенадцати летчиков полка был назначен на 12 декабря 1983 года. Право первенца досталось замполиту Г.Савушкину. В его летной книжке есть запись: «12.12.83 г. Выполнил самостоятельный полет на самолете МиГ-29 по упр. № 3 «полет по кругу», высота - 1200 метров, время - 40 минут, оценка - отлично». Вслед за ним вылетели Николай Юрков, Александр Кириченко, Леонид Карпов, Александр Гончаров, Валерий Маскин, Виктор Плешивцев и Василий Быковский. Всем им Александр Федотов вручил памятные карточки с автографом и датой своего первого вылета на МиГ-29 - 6.10.77 г. Оставшимся четверым летчикам не повезло: их вылет состоялся через два дня вместе с остальными, допущенными к самостоятельному полету на новом самолете.

Напоминанием о тех памятных событиях служит грамота: «Первому авиационному полку ВВС, полностью перевооружившемуся на самолет четвертого поколения "изделие 9-12"». Ее личному составу передало руководство авиазавода после приемки последних истребителей, положенных по штату. Летчики-испытатели от себя вручили латунную медаль с такой же надписью. Позже бдительный особист потребовал спилить с нее действительное наименование полка...

В 1984 году не стало одного из наставников - полковника Александра Корешкова. Трагедия произошла в Липецком авиационном центре во время плановых полетов. Случилось это в пятницу 2 февраля, а в понедельник 5-го при таких же обстоятельствах в Кубинке потерпел катастрофу еще один МиГ-29. Летчику-испытателю Государственного научно-испытательного института ВВС Владимиру Лоткову поручили проверить версию «об ошибке летчика в технике пилотирования». Как потом выяснилось, причиной стал новый, до этого не проявлявшийся феномен - обратная реакция по крену...

Летчикам полка, к счастью, удалось избежать «подводных рифов» при освоении новой машины. Единственный неприятный ин-

цидент произошел 7 февраля 1989 года. Из-за неуправляемых нарастающих поперечных бросков самолета во время очередного вылета командир полка подполковник Сергей Дроздов вынужден был катапультироваться. Как потом выяснилось, оборвался один киль из-за трещины в его основании.

Летом того же года полк в полном составе перебазировался в Германию, на аэродром Альтенбург. Но развернуться в полную силу там не пришлось. Подписание договора о выводе западной группировки советских войск привело к резкому сокращению объема летной работы.

## Глава 7

# ОТ ЛЕТЧИКОВ-ИСПЫТАТЕЛЕЙ - К ЛЕТЧИКАМ-ИССЛЕДОВАТЕЛЯМ

*Обнимая небо крепкими руками,  
Летчик набирает высоту...  
Тот, кто прямо с детства дружит с небесами,  
Не предаст вовек свою первую мечту*

Н.Добронравов

Объединение Германии в августе 1990 года и принятое ранее решение о выводе советских войск поставили полк в сложное положение. Прежде всего, существенно изменились условия выполнения задач боевой подготовки. Главный парадокс состоял в том, что хозяйном положения стал бывший «вероятный противник», диктующий свои правила. Были существенно сужены рамки выполнения полетов: по времени (ограничения ночью, в выходные и праздничные дни), по высотам (на дозвуковых и сверхзвуковых скоростях), по маршрутам (вне населенных пунктов). Не устраивал и уровень шума, особенно при взлетах МиГ-23УБ на форсажном режиме. Разного рода вводные для военных дело привычное и соответствующие коррективы были внесены без особых эмоций. Однако в душе оставался неприятный осадок.

Один характерный пример. Во время плановых полетов на МиГ-29 сорвало фонарь кабины летчика (причины случившегося оставим в стороне). Полет пришлось прекратить и все обошлось благополучно: в жизни всякое бывает. Но наглядной иллюстрацией того, что за этим последовало, может служить случай с нашим Су-27, потерпевшим аварию в Прибалтике в 2005 году. Претензии были примерно те же: потенциальная угроза, компенсация за ущерб от упавшего на кукурузное поле фонаря и так далее.

Намного сложнее обстояли дела на земле. Объявились «зеленые», потребовавшие от авиаторов оставить после своего ухода экологически чистую зону. Кто имеет представление о более-менее солидном аэродромном хозяйстве, может понять сложившуюся си-

туацию. С накопившимися с 45-го года «отходами производства» было относительно просто - их просто вывезли в указанное место. Но что делать со служебной территорией, пропитавшейся за долгие годы горюче-смазочными материалами? Пришлось собственными силами проводить рекультивацию почвы. Дело дошло до того, что даже на рыбную ловлю в озере, граничащем с военным городком, были наложены ограничения

Но больше всего угнетала складывающаяся моральная атмосфера. С одной стороны, «бундесмарки» в несколько раз повысили уровень денежных доходов: оклады в валюте остались прежние, но курс марки ФРГ был существенно выше марки ГДР. Появилась реальная возможность за короткий срок существенно поправить материальное положение. Особенно повезло автомобилистам, мечтавшим о собственных «колесах». С другой стороны, не хлебом единым жив человек. Самой тягостной была неопределенность. Вновь повторилась история, произошедшая полвека назад, когда осенью 1942 года полк с Северо-Западного фронта направили в Багай-Барановку на переформирование. Но тогда бушевала война, а на этот раз - вывод войск, больше похожий на бегство.

Первоначально новым местом базирования было определено Запорожье. Туда отправили рекогносцировочную группу, которая по возвращению доложила - аэродром в плачевном состоянии. Грянувший после «Беловежской Пуши» «парад суверенитетов» не прибавил оптимизма - «незалежна баткившина» не нуждалась в прославленном полке. Некоторую ясность внесли оргуказания по боевой подготовке на новый 1992 учебный год: полку предписывалось готовиться к перебазированию на аэродром рассредоточения Сеща Брянской области. По опыту ранее убывших воинских частей это, скорее всего, означало расформирование.

Смириться с такой превратностью судьбы было непросто. Нашлись активные люди (раньше их звали ходоками), которые стали настойчиво стучаться во все двери. Подключилась и «тяжелая артиллерия» - заслуженные ветераны полка и 3-го истребительного авиакорпуса. В итоге, в марте вышла директива, согласно которой местом постоянной прописки полка стал Липецк. В «жертву» был отдан 91-й исследовательско-инструкторский истребительный полк Липецкого авиацентра, на базе которого в далеком 49-м летчики полка переучивались на МиГ-15.

22 марта 1992 года полк прекратил несение боевого дежурства в системе противовоздушной обороны, а ровно через месяц переба-



зировался в Липецк. Слово «перевозился» применимо с большой натяжкой. Еще в Германии в ходе собеседований офицерам и прапорщикам предложили самим выбирать место дальнейшей службы, исходя, прежде всего, из наличия жилья. Большая часть личного состава вместе с семьями отправилась в Белоруссию. К новому месту прибыли чуть больше пятидесяти человек. После всех пертурбаций от полка осталось всего двадцать офицеров и два прапорщика. Большинство выведенных самолетов (пятьдесят МиГ-29 и четыре МиГ-23) также было распределено по другим частям.

Как и полвека назад, основная нагрузка в переломно-переходный период легла на штаб во главе с подполковником Валерием Ефремычевым. Внешне работа машинисток, делопроизводителей, секретчиков и других сотрудников аппарата не столько эффективна, как, к примеру, летчиков, но не менее важна. Куда денешься, если без бумажки ты букашка, а с бумажкой - человек. Следует отметить, что штаб, при непосредственном участии управления Центра, неплохо справился с миссией. По технике и другим материальным средствам рассчитались. Люди были распределены с максимально возможным учетом их пожеланий, снабжены необходимыми документами и отправлены к новым местам службы.

Оставшиеся, в соответствии с установленным регламентом службы, продолжали периодически выходить на построение; сначала рядом с офицерским общежитием, где им определили временное проживание, потом - у тренажного комплекса. А неподалеку проходило такое же построение личного состава 91-го полка, подлежащего расформированию. Ситуация довольно неприятная. Но все понимали: «Приказ есть приказ». Двойственное положение закончилось в августе, когда к временному исполнению обязанностей командира полка приступил полковник Евгений Добрецов (официально он был на должность назначен в октябре). Сам он перед этим вывел из Польши и сдал истребительный авиаполк на Су-27.

О том, какую боевую единицу представлял собою полк, можно судить по такому факту: с момента вывода и до конца 1992 года было выполнено всего две летные смены с общим налетом восемнадцать часов. Полнокровная жизнь полка началась с наступлением нового 1993 учебного года. Летом его переименовали в исследовательско-инструкторский авиационный полк (бомбардировщиков и разведчиков) и личный состав приступил к освоению самолетов Су-24 и МиГ-25. Наименование и техника достались от 455-го авиаполка, выведенного из состава авиацентра, оттуда же - треть летно-

го и инженерно-технического состава. Через год - аналогичная метаморфоза, на этот раз за счет расформированного 760-го смешанного исследовательско-инструкторского авиационного полка.

Окончательной датой возрождения полка можно считать сентябрь 1994 года. Как сказочная птица феникс, с честью пройдя огонь войны и «эксперименты» реформ, он стал ядром Липецкого авиацентра. Задачи, ранее выполнявшиеся тремя исследовательско-инструкторскими полками - 91-м, 455-м и 760-м - легли на плечи четырех эскадрилий обновленного полка, вооруженных, соответственно, самолетами Су-27, МиГ-29, Су-24 и Су-25.

Иногда от ветеранов Авиацентра, особенно в «теплой» кампании, можно услышать не совсем лестные слова про полк - мол, сначала сел на шею, а потом всех подмял под себя. Что ж, понять их можно. Но, с другой стороны, причем тут полк и его летчики, инженеры и техники, такие же люди, как и в других частях? Как не вспомнить в связи с этим М.Лермонтова: «Не будь на то господня воля, не отдали б Москвы!». А в том, что эстафета летчиков-испытателей, начинавших в боях историю полка, перешла к летчикам-исследователям и есть, наверное, высшая справедливость - перст судьбы.

Здесь необходимо сделать небольшое пояснение относительно разницы между испытателями и исследователями. Суть деятельности испытателей в поэтической форме выражена словами известной песни Н.Добронравова:

*Мы учим летать самолеты,  
Мы учим их страх побеждать.  
Такая у нас работа -  
Учить самолеты летать.*

Девиз Авиацентра, куда вошел полк, несколько иной: «Учить воевать самолеты, пилотов учить побеждать». Своим рождением в 1953 году он обязан началу широкого применения в авиации реактивных двигателей. В 1960 году Авиацентр перебазировался из Воронежа в Липецк с одновременным изменением наименования на Центр боевого применения и переучивания летного состава ВВС. По существу, он является своеобразным связующим мостом. С одной стороны - конструкторы и производители авиационной техники, с другой - «эксплуатационники»: личный состав строевых частей.

- На летчиках, инженерах, техниках и других специалистах полка лежит основная нагрузка по практическому решению задач, связанных с исследованием, разработкой и совершенствованием способов боевого применения поступающих и состоящих на вооружении авиационных комплексов и средств поражения. Начиная с 1993 года его личный состав выполнил научно-исследовательские работы с летными экспериментами более, чем по двумстам темам. Своеобразной проверкой на практике «домашних заготовок» являются ежегодные исследовательские летно-тактические учения, проводимые с перебазированием на другие аэродромы и с участием частей и соединений различных видов Вооруженных Сил. Этот экзамен полк сдавал с неизменно высокой оценкой.

В последнее время полк во взаимодействии с представителями научно-производственных объединений и заводов Российского авиационно-космического агентства выполнил большой объем работ по модернизации авиационных комплексов Су-24М и Су-27СМ, что позволило значительно расширить их боевые возможности. На практике это, в частности, было подтверждено в ходе учений коллективных сил безопасности стран СНГ «Рубеж-2005» при нанесении наземных ударов на полигоне Ошак-Майдон в Таджикистане.

Личный состав полка регулярно привлекался к проведению воздушного и наземного показа боевой авиационной техники на различном уровне: во время воздушного парада на Поклонной горе в честь 50-летия Победы в 1995 году, при открытии российской авиабазы на аэродроме Кант в Киргизии в 2003 году, в ходе посещений Липецка Министром обороны С.Ивановым в 2002 году и Президентом Российской Федерации В.Путиным в 2004 году.

Сейчас на базе полка проводится эксперимент по ускоренному вводу в строй выпускников авиационных институтов. Молодые летчики успешно осваивают намеченную программу, и часть из них уже вышла на уровень военного летчика 1-го класса.

В условиях сложной социально-экономической обстановки последних десятилетий умелая организаторская и воспитательная работа, проводимая командованием полка, позволила обеспечить качественное выполнение всех поставленных задач без серьезных летных инцидентов по вине личного состава, поддержание на высоком уровне дисциплины и правопорядка. Подтверждением этому служит награждение свыше ста военнослужащих правительственными наградами за высокие показатели в служебной деятельности и

воинскую доблесть, проявленные при исполнении обязанностей военной службы.

Другими словами, налицо достойная преемственность поколений. Причем подтверждается это не только вышестоящим командованием, но и ветеранами полка. Первая встреча ветеранов на липецкой земле состоялась в 1995 году - на золотой юбилей Победы. Вторая масштабная встреча прошла в 60-ю годовщину создания полка - летом 2001 года. Почетными гостями на ней были бывшие и нынешние пилоты легендарного французского авиаполка «Нормандия-Неман».

Сейчас личный состав с уверенностью смотрит в будущее. В последние годы идет постоянное наращивание объема летной работы. Летчики, инженеры и техники на деле чувствуют востребованность своего труда. Пусть же удача сопутствует им, а количество мягких посадок всегда совпадает с количеством взлетов!

Список летного состава полка  
в годы Великой Отечественной войны  
(реконструкция)

**Абдрашитов Шамиль Мунасыпович.** Герой Советского Союза (2.08.1944). Лейтенант, командир звена (Липецк, 1943). Лично сбил 16 самолетов противника. Погиб 4.05.1944 в боях за Крым. *Совершил 155 вылетов, одержал 12 побед в 17 боях.*

**Агеев Анатолий Леонтьевич.** Лейтенант, летчик (Липецк, 1943). Погиб в воздушном бою в сентябре 1943.

**Алексеев Константин Семенович.** Младший лейтенант. Погиб в марте 1945 в боях за Штеттин.

**Ананьев Петр.** Младший лейтенант, лейтенант. Командир звена. Комсорг полка. Погиб 27.4.1942. Северо-Западный фронт.

**Андрюшин Николай Федорович.** Капитан, штурман полка (Липецк, 1943). Погиб в воздушном бою в сентябре 1943.

**Анкудинов Егор Ефремович.** Герой Советского Союза (15.05.1946). Северо-Западный фронт. За годы войны лично сбил 15 самолетов противника

**Анпилов Л.Д.** Капитан. Летчик-испытатель. Северо-Западный фронт.

**Антипов Юрий Александрович.** Герой Советского Союза (9.09.1957). Капитан. Из инспекции ВВС. Командир звена. Северо-Западный фронт.

**Аркуша Василий Михеевич.** Лейтенант, командир эскадрильи (Багай-Барановка, 1943). Погиб весной 1943 в боях на Кубани.

Аронов. Летчик-испытатель. Откомандирован к прежнему месту службы 10.08.1941. Северо-Западный фронт.

**Асонов.** Лейтенант. Погиб 5.10.1941 в воздушном бою с двумя Ме-109 над аэродромом Хотилово. Северо-Западный фронт.

**Ащулов Дмитрий Николаевич.** Командир эскадрильи. Капитан. Провел около 500 боевых вылетов. Лично сбил 24 самолета противника. Погиб 6.03.1945. Похоронен в Штатгарде, близ Щецина.

**Бабенко Михаил Афанасьевич.** Старший лейтенант. Погиб в апреле 1945.

**Бабин/Бабинин/.** Лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Балашов Георгий Сергеевич.** Герой Советского Союза (1.07.1944). Лейтенант, командир эскадрильи (Багай-Барановка, 1943). Старший лейтенант, командир эскадрильи (Липецк, 1943). Лично сбил 23 самолета противника.

**Барлыгин.** Младший лейтенант, старший летчик (Липецк, 1943).

**Баулин Николай Павлович.** Капитан. Летчик-испытатель завода № 1. Откомандирован к прежнему месту службы 25.09.1941. Северо-Западный фронт. *Имел восемь побед.*

**Бахчиванджи Григорий Яковлевич.** Капитан. Летчик-испытатель НИИ ВВС. Герой Советского Союза (28.04.1973). Откомандирован к прежнему месту службы

## *Приложения*

10.08.1941. Северо-Западный фронт. Погиб 27.03.1943 во время очередного испытания самолета БИ-1 с жидкостным ракетным двигателем. Похоронен под Свердловском. *Выполнил 65 боевых вылетов, одержал десять побед (пять - в группе).*

**Безбатченко.** Летчик-испытатель. Откомандирован к прежнему месту службы 10.08.1941. Северо-Западный фронт.

**Бердес Николай Александрович.** Старший лейтенант, штурман полка (Багай-Барановка, 1943). Погиб в воздушном бою 5.05.1944 в районе Балаклавы.

**Березин.** Летчик-испытатель. Откомандирован к прежнему месту службы 10.08.1941. Северо-Западный фронт.

**Бойко Анатолий Исаакович.** Младший лейтенант, командир звена (Багай-Барановка, 1943). Погиб 29.04.1943 в воздушном бою над станицей Абинская.

**Бородай Борис Григорьевич.** Капитан. Слушатель 1 курса ВВА им. Жуковского, до этого - летчик-испытатель НИИ ВВС. Погиб при возвращении с боевого задания 1.01.1942. Северо-Западный фронт.

**Бровко Алексей Павлович.** Старший лейтенант. Заместитель командира аэ по политчасти (Багай-Барановка, 1943).

**Будник.** Капитан. Северо-Западный фронт.

**Быков.** Северо-Западный фронт.

**Былов Иван Федорович.** Младший лейтенант, старший пилот (Багай-Барановка, 1943). Лейтенант, командир звена (Липецк, 1943). Погиб в авиакатастрофе 19.12.1943 из-за метеоусловий при перелете на аэродром Агаймак.

**Быстрицкий.** Старший лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Варлыгин Константин Владимирович.** Старший сержант, пилот (Багай-Барановка, 1943). Погиб в воздушном бою 13.04.1944.

**Васильев.** Младший лейтенант. Командир звена. Откомандирован 3.02.1942. Северо-Западный фронт.

**Волков Алексей Андреевич** {июнь 1944 — март 1945}.

**Волков Владимир Сергеевич.** Младший лейтенант, старший пилот (Багай-Барановка, 1943). Погиб весной 1943 в боях на Кубани.

**Волчков Иван Николаевич.** Старший сержант, пилот (Багай-Барановка, 1943). Младший лейтенант, старший летчик (Липецк, 1943).

**Волчков Сергей Иванович.** Погиб в воздушном бою 11.04.1944.

**Гаврилин Павел Федорович.** Герой Советского Союза (15.05.1946). Старшина, пилот (Багай-Барановка, 1943). Младший лейтенант, старший летчик (Липецк, 1943). Лично сбил 19 самолетов противника. *Совершил 244 боевых вылетов, участвовал в 54 боях и одержал 19 побед.*

**Гаврилов Сергей.** Старший лейтенант. Старший штурман полка. Откомандирован 27.11.1941. Северо-Западный фронт.

**Гаркуша.** Командир эскадрильи. Погиб в боях за Крым.

**Гоздев Вячеслав Васильевич.** Капитан. Заместитель командира эскадрильи. Погиб в июне 1942: не вернулся с боевого задания. Северо-Западный фронт.

**Гизеев Густав Гарифатович.** Лейтенант. Тяжело ранен в воздушном бою 27.06.1944, умер в госпитале.

**Глазков И.М.** {1945}.

**Голиков.** Младший лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Голяткин.** Лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Гончаров Виктор Иванович.** Майор. Летчик-испытатель НИИ ВВС. Северо-Западный фронт.

**Гордиенко.** Старший политрук. Откомандирован 1.11.1941. Северо-Западный фронт.

**Горин Александр/Алексей/Ильич.** Младший лейтенант, летчик (Липецк, 1943). Погиб в авиакатастрофе 19.12.1943 из-за метеоусловий при перелете на аэродром Агаймак.

**Градусов Александр Дмитриевич.** Старшина, пилот (Багай-Барановка, 1943).

**Грибов Георгий Иванович.** Сержант, летчик (Липецк, 1943). Погиб в воздушном бою 19.09.1943.

**Груздев Константин Афанасьевич.** Майор. Летчик-испытатель НИИ ВВС. Командир полка (15.07-19.11.1941). Северо-Западный фронт. Лично сбил 17 самолетов противника. Погиб 2.02.1943 во время испытаний американского истребителя «Аэрокобра». Похоронен под Свердловском. *Одержал 19 побед.*

**Турин.** Лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Гусев Николай Иванович.** Старший летчик. Лейтенант. Погиб в 1942. Северо-Западный фронт.

**Денисов Семен Сергеевич.** Младший лейтенант. Погиб 6.05.1944 при вылете вместе с А.Филоновым на По-2 для поисков Ш.М.Абдрашитова: самолет сбит истребителем ФВ-190.

**Дехтяренко Андрей Николаевич.** Герой Советского Союза (21.07.1942). Северо-Западный фронт. Лично сбил 15 самолетов противника. Погиб 11.07.1942. *Совершил 40 боевых вылетов, одержал десять побед.*

**Дмитриев Николай Федорович.** Сержант, летчик (Липецк, 1943). Погиб в воздушном бою 19.09.1943.

**Добыт.** Военный комиссар полка с 22.02.1942. Северо-Западный фронт.

**Донченко Евгений Андреевич.** Старший лейтенант. В полку с лета 1944. За неполный год совершил 264 боевых вылета.

**Дугин Николай Дмитриевич.** Герой Советского Союза (15.05.1946). Старшина, пилот (Багай-Барановка, 1943). Младший лейтенант, старший летчик (Липецк, 1943). Лично сбил 15 самолетов противника. Погиб 2.5.1945. Его фамилия высечена на мраморной плите у монумента советским воинам в Берлине. *Совершил 325 боевых вылетов, участвовал в 77 боях и сбил 14 самолетов, шесть уничтожил на земле.*

**Евтеев Владимир.** {1943}.

**Егоров.** Младший лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Егорович Владимир Алексеевич.** Герой Советского Союза (15.05.1946). Млад-

ший лейтенант, командир звена (Багай-Барановка, 1943). Младший лейтенант, заместитель командира эскадрильи (Липецк, 1943). Командир эскадрильи. В апреле 1945 в небе над Берлином сбил реактивный Me-262. Провел 248 боевых вылетов, в 71 воздушном бою лично сбил 22 самолетов противника и в групповых - 4.

**Егорович Николай Алексеевич.** {1943}.

**Елизаров.** {1943}.

**Еремин Алексей Устинович.** Герой Советского Союза (27.06.1945). Майор, командир полка - Липецк, 1943). Командир полка (18.06.1943 - 23.06.1944). В годы войны лично сбил 18 самолетов противника.

**Ермохин Валентин Григорьевич.** {1944}.

**Ефремов Василий Васильевич.** Герой Советского Союза (5.05.1942). Лейтенант. Северо-Западный фронт. Лично сбил 19 самолетов противника. *К декабрю 1941 совершил 172 боевых вылета и сбил пять самолетов, за время войны - 12.*

**Жадан Иван И.** {1944}.

**Жаров Виктор Павлович.** Капитан. Северо-Западный фронт.

**Зазаев Анатолий Васильевич.** Северо-Западный фронт.

**Зайцев А.А.**

**Замно Александр /Алексей/ Николаевич.** {1945}.

**Замощко.** Северо-Западный фронт.

**Захаров.** Сержант, летчик (Липецк, 1943).

**Зиборов Василий Михайлович.** В составе полка с 1942. Северо-Западный фронт. Во время войны провел 180 боевых вылетов, 38 воздушных боев, лично сбил 20 самолетов противника. Герой Советского Союза (18.8.1945). В 1948 окончил Липецкие офицерские курсы.

**Иванов Александр Лукич.** Лейтенант, летчик (Липецк, 1943). Погиб в воздушном бою 5.05.1944 в районе Балаклавы.

**Ильяев Илья Сергеевич.** Младший лейтенант. Сбит зенитной артиллерией 20.12.1943.

**Ишханов Грант Ишханович.** Сержант, пилот (Багай-Барановка, 1943).

**Калараш Дмитрий Леонтьевич.** Майор. Летчик-испытатель НИИ ВВС. Герой Советского Союза (13.12.1942). Заместитель командира полка. Северо-Западный фронт. Погиб 29.10.1942 в воздушном бою — таранил вражеский истребитель. *Совершил 242 боевых вылета, сбил 17 самолетов (шесть - в группе).*

**Калинин Юрий Алексеевич /Михайлович/.** Младший лейтенант, старший пилот (Багай-Барановка, 1943). Погиб весной 1943 в боях на Кубани.

**Калошин Дмитрий Иванович.** Младший лейтенант, пилот -(Багай-Барановка, 1943). Погиб весной 1943 в боях на Кубани.

**Кирюхин Василий Абрамович.** Старший лейтенант, зам. командира эскадрильи-штурман (Багай-Барановка, 1943). Погиб 21.04.1943 в районе мыса Мысхако.



**Климов И.Д.**

**Кобзев Николай Л.** Старший лейтенант, майор. Северо-Западный фронт.

**Кожевников Константин Ф.** Старший лейтенант. Летчик-испытатель НИИ ВВС. Откомандирован к прежнему месту службы 10.08.1941. Северо-Западный фронт.

**Конотоп Иван Антонович.** Заместитель командира полка по политчасти {октябрь 1944}.

**Константинов Владимир Федорович.** Герой Советского Союза (13.04.1944).

**Конукоев Назир Титуевич.** Герой Советского Союза (6.05.1965). Лейтенант, летчик - Липецк, 1943. Лично сбил 15 самолетов противника. *Выполнил 229 боевых вылетов, сбил 15 самолетов и еще 15 уничтожил на земле.*

**Коптев.** Старший лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Корниенко.** Северо-Западный фронт.

**Коряжкин Иван.** Майор. {1944}.

**Коцеба Григорий Андреевич.** Герой Советского Союза (20.11.1941). Капитан. Командир полка (5.07.1942 - 4.03.1943). Северо-Западный фронт. Погиб 4.03.1943 в авиакатастрофе на аэродроме Тельгино.

**Крайнюк Виктор Иванович.** Сержант, летчик (Липецк, 1943). Погиб в воздушном бою в сентябре 1943.

**Краснов Николай Федорович.** Капитан. Летчик-испытатель НИИ ВВС. Герой Советского Союза (4.02.1944). В составе полка на Северо-Западном фронте сбил 5 самолетов, а всего - не менее 44. Погиб 29.01.1945 в воздушном бою - таранил вражеский бомбардировщик. *Во время войны имела на своем счету 38 побед (шесть - в группе).*

**Криволапое Владимир.** {1943}.

**Кривяков Николай Кузьмич.** Майор. Командир эскадрильи. В июле 1942 назначен командиром 238-го ИАП. Северо-Западный фронт. *Совершил 267 боевых вылетов и сбил 12 самолетов.*

**Кружалин /Кружилин/Иван Терентьевич.** Сержант, летчик - Липецк, 1943. Погиб в ноябре 1944: во время учебного воздушного боя у самолета разрушилась левая плоскость.

**Кузьмин.** Капитан. Погиб 4.09.1941. Северо-Западный фронт.

**Куликов Виктор Николаевич.** Старшина, пилот (Багай-Барановка, 1943). Младший лейтенант, старший летчик (Липецк, 1943). Погиб в 1944 в боях за Крым.

**Кургузов Степан Нефедович.** Старший лейтенант, начальник воздушно-стрелковой службы (Багай-Барановка, 1943). Северо-Западный фронт.

**Кусакин.** Майор. Северо-Западный фронт.

**Лавров.** Младший лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Лазарев.** Летчик-испытатель. Откомандирован к прежнему месту службы 10.08.1941. Северо-Западный фронт.

**Лазарев Алексей Алексеевич.** {май 1945}.

**Лапкин Василий.**

**Левин Ян Михайлович.** Капитан. Заместитель командира аэ по политчасти (Багай-Барановка, 1943).

**Левченко.** Военный комиссар. Северо-Западный фронт.

**Лихобабин Иван Дмитриевич.** Младший лейтенант. Герой Советского Союза (26.10.1944). Северо-Западный фронт. Всего совершил 321 боевой вылет, в 60 воздушных боях лично сбил 30 самолетов противника и 9 - в группе. *К августу 1944 имел 276 боевых вылетов и одержал 26 побед (девять - в группе) в 45 боях; до конца войны сбил еще четыре самолета.*

**Лобанов Александр Васильевич.** Герой Советского Союза (28.09.1943). Всего во время Великой Отечественной войны в 811 боевых вылетах лично сбил 26 самолетов противника и в группе — 14. *К концу войны одержал 40 побед (14 - в группе).*

**Лозакевич.** Северо-Западный фронт.

**Ломоносов Василий Романович.** Старший лейтенант, заместитель командира эскадрильи (Багай-Барановка, 1943).

**Лысенко Иван Петрович.** Майор. Командир полка (19.11.1941-5.07.1942), Северо-Западный фронт.

**Люшин Александр.** Северо-Западный фронт.

**Мазин Василий Алексеевич.** Младший лейтенант, летчик (Липецк, 1943). Погиб в воздушном бою в сентябре 1943.

**Макаров Олег Павлович.** Лейтенант. Северо-Западный фронт. Младший лейтенант, командир звена (Багай-Барановка, 1943). Лейтенант, заместитель командира эскадрильи (Липецк, 1943).

**Максимов Л.И.** Майор. Летчик-испытатель завода № 207. Откомандирован 17.09.1941. Северо-Западный фронт.

**Малафий.** Лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Малашин Алексей Архипович.** Погиб 11.3.1944 - в воздушном бою таранил ФВ-190.

**Мамонтов.** Младший лейтенант. Погиб 29.07.1941 - таранил Ю-88. Северо-Западный фронт.

**Манукян Акоп Балабекович.** Герой Советского Союза (15.05.1946). Лейтенант, заместитель командира эскадрильи-штурман -(Багай-Барановка, 1943). Старший лейтенант, командир эскадрильи (Липецк, 1943). К февралю 1945 выполнил 207 боевых вылетов, в 35 воздушных боях лично сбил 22 самолета противника. *К февралю 1945 выполнил 207 боевых вылетов и одержал 22 победы; до конца войны сбил еще три самолета.*

**Маскульский.**

**Масленке** Погиб в боях за Крым.

**Масленников Павел Владимирович.** Младший лейтенант, пилот ( Багай-Барановка, 1943). Погиб весной 1943 в боях на Кубани.

**Матвеев Г.М.** Майор. Командир эскадрильи. Северо-Западный фронт.

**Мелкумов.**

**Меркулов Владимир Иванович.** Герой Советского Союза (26.10.1944). Сержант,

летчик (Липецк, 1943). Выполнил 250 боевых вылетов, сбил 21 самолет лично и 4 - в группе. *К концу войны имел 32 победы (три - в группе).*

**Михеев Василий Николаевич.** Младший лейтенант, старший пилот (Багай-Барановка, 1943). Погиб весной 1943 в боях на Кубани.

**Мошин Александр Федорович.** Старший лейтенант. Летчик-испытатель НИИ ВВС. Герой Советского Союза (29.08.1939). Северо-Западный фронт. Погиб 13.07.1943 в воздушном бою на Курской дуге. *Летом 1939 воевал на Халхин-Голе, совершил около 100 боевых вылетов, сбил два самолета. Участвовал в боевых действиях против Финляндии. Во время Великой Отечественной войны выполнил свыше 300 боевых вылетов и одержал 11 побед. Общее число побед в трех конфликтах - 19.*

**Мурзин.** Лейтенант. Командир звена. Северо-Западный фронт.

**Негода Алексей Иванович.** Капитан. Назначен командиром 562-го ИАП. Северо-Западный фронт.

**Нечаев Василий Григорьевич.** Старший лейтенант. Герой Советского Союза (7.04.1940). В полку с 9.10.1941. Погиб 5.11.1941. Северо-Западный фронт.

**Никифоров.** {1945}.

**Никишин Алексей Иванович.** {1945}

**Николаенков Дмитрий Ефимович.** Командир полка (29.04 - 18.06.1943).

**Новиков Алексей.** Лейтенант. {1943}.

**Новиков Григорий Кузьмич.** Младший лейтенант, старший пилот -(Багай-Барановка, 1943). Лейтенант, старший летчик (Липецк, 1943). Погиб 26.09.1943 в воздушном бою в районе Копани-Токмак.

**Новиков,** родился в 1919 в Армавире. Младший лейтенант. Погиб в воздушном бою 27.06.1944.

**Носов.** Лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Объедков.** Летчик-испытатель. Откомандирован к прежнему месту службы 10.08.1941. Северо-Западный фронт.

**Одинокоев.** Старший лейтенант. Погиб в авиакатастрофе 28.01.1942 при облете самолета. Северо-Западный фронт.

**Осипенко Александр.** {1944}.

**Павлушкин Николай Сазонович.** Герой Советского Союза (1.07.1944). Лейтенант, пилот - (Багай-Барановка, 1943). Лейтенант, заместитель командира эскадрильи (Липецк, 1943). Лично сбил 19 самолетов противника и в группе - 16. *Январю 1944 совершил 134 боевых вылета и одержал 13 побед. К концу войны увеличил счет побед до 35.*

**Панин.** Лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Папков Владимир Васильевич.** Командир полка (4.03-29.04.1943). Майор (Багай-Барановка, 1943). Погиб 29.04.1943 в воздушном бою в районе станицы Абинская: уничтожил два ФВ-190, а третий таранил.

**Пепеляев.** Младший лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Перевозчиков.** Старший лейтенант. {1945}.

**Петровых Николай Федорович.** {лето 1944 - май 1945}.

**Петровых Петр.** Штурман полка. {1943}.

**Пещенко Андрей Семенович.** Герой Советского Союза (15.06.1946).

**Пивоваров Михаил Евдокимович.** Герой Советского Союза (15.05.1946). Лейтенант, летчик (Липецк, 1943). Лично сбил 26 самолетов противника. *К февралю 1945 совершил 269 боевых вылетов, в 69 боях одержал 21 победу, а до конца войны сбил 37 самолетов.*

**Пигарев.**

**Плетюхин А.В.** Майор. Северо-Западный фронт.

**Подбуртный Константин Вячеславович.** Старший летчик (1943-1945). Совершил 270 боевых вылетов, участвовал в 69 воздушных боях, лично сбил 10 самолетов противника. В 1966-1971 являлся начальником штаба Липецкого авиацентра.

**Пономарев Сергей Федотович.** Военный комиссар полка. Отстранен от должности 15.02.1942. Северо-Западный фронт.

**Прошаков Афанасий Григорьевич.** Капитан. Летчик-испытатель НИИ ВВС. Откомандирован к прежнему месту службы 10.08.1941. Северо-Западный фронт.

**Прядько Николай П.** {1945}.

**Пустушкин Василий Иванович.** Младший лейтенант, пилот (Багай-Барановка, 1943). Погиб в апреле 1943 в боях на Кубани.

**Путивко.** Майор. Северо-Западный фронт.

**Радчиков Иван Данилович.** Лейтенант. {1944}.

**Разумович.** Младший лейтенант. Погиб в воздушном бою 17.03.1944.

**Разумовский.** Лейтенант. {1943}.

**Рубахин Анатолий Ермолаевич.** Герой Советского Союза (23.02.1945). Старший лейтенант, командир эскадрильи (Багай-Барановка, 1943). Капитан, помощник командира полка по ВСС (Липецк, 1943). Командир полка (с 23.06.1944). Лично сбил 15 самолетов противника. *К сентябрю 1944 выполнил 123 боевых вылета, участвовал в 51 бою и сбил 16 самолетов; до конца войны - еще четыре.*

**Руденко Н.С.** {1945}.

**Рудченко Алексей Антонович.** Капитан, командир эскадрильи (Липецк, 1943). Погиб 25 февраля 1944: выпрыгнул из подбитого в воздушном бою самолета, но парашют не раскрылся.

**Рындин.** Лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Сабитов.** Младший лейтенант. Погиб 15.08.194: в воздушном бою с Ме-110: самолет был подбит и во время вынужденной посадки загорелся. Умер от ожогов. Северо-Западный фронт.

Сенкевич. Старший политрук. Откомандирован 1.09.1941. Северо-Западный фронт.

**Сидоренко Иван Евстафьевич.** Младший лейтенант. {1945}.

**Силаев.** Погиб в боях за Крым.

**Скорняков Виктор Николаевич.** Младший лейтенант, старший пилот (Багай-Барановка, 1943).

**Смирнов.** Старший лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Смольников Виктор Константинович.** Лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Соколов Иван Дмитриевич.** Северо-Западный фронт.

**Соловьев Иван.** {1943}.

**Соловьев Юрий Яковлевич.** {1943}.

**Соргин.** Старший лейтенант. Погиб 4.07.1941: самолет был подожжен истребителем Ме-109 в районе аэродрома Идрица. Умер от ран и ожогов. Северо-Западный фронт.

**Стефановский Петр Михайлович.** Подполковник. Летчик-испытатель НИИ ВВС. Герой Советского Союза (5.03.1948). С 26.06 по 15.07.1941 - первый командир полка. Северо-Западный фронт.

**Ступаков Михаил.** Погиб в воздушном бою над Магнушевским плацдармом, Висла.

**Сушков Н.** Старший лейтенант. Погиб в воздушном бою с двумя Ме-109 в районе аэродрома Хотилово. Северо-Западный фронт.

**Теленков.** Летчик-испытатель. Откомандирован к прежнему месту службы 10.08.1941. Северо-Западный фронт.

**Терлецин.**

**Тимошин Василий Петрович.** Командир звена. Погиб 6.03.1945 в воздушном бою. Похоронен в Штатгарде, близ Щецина.

**Трофимов И.В.** Северо-Западный фронт.

**Тюшаков.** Капитан. Северо-Западный фронт.

**Уваров.** Майор. Северо-Западный фронт.

**Угрюмов Борис Иванович.** {лето 1944 - май 1945}.

**Феклин Иван Никифорович.** Младший лейтенант, пилот (Багай-Барановка, 1943). Младший лейтенант, летчик (Липецк, 1943). Погиб в воздушном бою 26.09.1943 в районе Копани-Токмак.

**Филонов Анатолий Григорьевич.** Младший лейтенант. Погиб 6.05.1944 при вылете вместе с С.С. Денисовым на По-2 для поисков Ш.М. Абдрашитова: самолет сбит истребителем ФВ-190.

**Хабаров Василий Иванович.** {лето 1944 - май 1945}

**Харин.** Лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Хлястич.** Майор. Летчик-испытатель завода № 19. Откомандирован 3.09.1941. Северо-Западный фронт.

**Христинин Николай Маркович.** {1943 - май 1945}.

**Цветков.** Лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Чернышев Иван Николаевич.** Старший сержант, пилот (Багай-Барановка, 1943). Погиб в апреле 1943 в боях над Кубанью.

**Чугуев.** Младший лейтенант. Северо-Западный фронт.

**Чупосов Михаил Егорович.** Старший лейтенант. Слушатель Монинской академии. Во время боя 16.08.1941 с четырьмя Ме-110 в районе Новгорода самолет взорвался в воздухе, летчик погиб. Северо-Западный фронт. Похоронен в Липецке в 1996.

**Шадрин Константин С.** Старший лейтенант. Слушатель Монинской академии. Погиб 10.8.1941. Северо-Западный фронт.

**Шардаков Игорь Александрович.** Герой Советского Союза (8.09.1943). Северо-Западный фронт. Во время войны лично сбил 20 самолетов противника и 6 - в группе. *Выполнил 483 боевых вылета, одержал 20 побед.*

**Шашкин.** Старший лейтенант. Смертельно ранен в воздушном бою 18.02.1942. Похоронен в Выползово. Северо-Западный фронт.

**Шишкин Василий Дмитриевич.** Лейтенант, пилот (Багай-Барановка, 1943).

**Шиханов.** Младший лейтенант, летчик (Липецк, 1943).

**Школьников Александр.** Старший политрук. Погиб во время вынужденной посадки 27.07.1941. Северо-Западный фронт.

**Шпуняков Сергей Павлович.** Герой Советского Союза (15.05.1946). Сержант, пилот (Багай-Барановка, 1943). Младший лейтенант, летчик (Липецк, 1943). Лично сбил 15 самолетов противника. *Выполнил 335 боевых вылетов, участвовал в 51 воздушном бою и сбил 15 самолетов.*

Примечания:

- в (...) скобках - подтвержденное время пребывания в полку.
- в /.../ скобках - вариант фамилии, имени или отчества.
- жирным курсивом выделены погибшие во время войны.
- курсив - данные из: Полак Т., Шоурз К. Асы Сталина: Энциклопедия. - М.: Издательство «Эксмо», 2003.

## Герои Советского Союза

### **а) получившие звание непосредственно в полку:**

1. Абдрашитов Шамиль Абдрашитович
2. Балашов Георгий Сергеевич
3. Гаврилин Павел Федорович
4. Дугин Николай Дмитриевич
5. Егорович Владимир Алексеевич
6. Манукян Акоп Балабекович
7. Павлушкин Николай Сазонович
8. Пивоваров Михаил Евдокимович
9. Рубахин Анатолий Ермолаевич
10. Шпуняков Сергей Павлович

### **б) проходившие службу в полку:**

1. Анкудинов Егор Ефремович
2. Антипов Юрий Александрович
3. Бахчиванджи Григорий Яковлевич
4. Дехтяренко Андрей Николаевич
5. Еремин Алексей Устинович
6. Ефремов Василий Васильевич
7. Калараш Дмитрий Леонтьевич.
8. Константинов Владимир Федорович
9. Конукоев Назир Титуевич
10. Корниенко Иван Михеевич
11. Коцеба Григорий Андреевич
12. Краснов Николай Федорович
13. Лихобабин Иван Дмитриевич
14. Лобанов Александр Васильевич
15. Меркулов Владимир Иванович
16. Мошин Александр Федорович
17. Нечаев Василий Григорьевич
18. Пещенко Андрей Семенович
19. Пушкин Николай Петрович
20. Стефановский Петр Михайлович
21. Шардаков Игорь Александрович

Командиры полка

№	Дата назначений	Воинское звание при назначении	Фамилия, имя, отчество	Примечания
1	25.06.1941	подполковник	СТЕФАНОВСКИЙ Петр Михайлович	Герой Советского Союза
2	15.07.1941	майор	ГРУЗДЕВ Константин Афанасьевич	
3	19.11.1941	майор	ЛЫСЕНКО Иван Петрович	
4	5.07.1942	капитан	КОЦЕБА Григорий Андреевич	Герой Советского Союза, погиб в авиакатастрофе
5	5.03.1943	майор	ПАПКОВ Владимир Васильевич	погиб в воздушном бою
6	29.04.1943	майор	НИКОЛАЕНКОВ Дмитрий Ефимович	
7	18.06.1943	майор	ЕРЕМИН Алексей Устинович	Герой Советского Союза
8	25.11.1944	майор	РУБАХИН Анатолий Ермолаевич	Герой Советского Союза
9	24.01.1950	подполковник	ПУШКИН Николай Петрович	Герой Советского Союза
10	19.09.1950	подполковник	ЗОЛОТОВЕРХИЙ Александр Иванович	
11	8.03.1952	подполковник	ЛОБАНОВ Александр Васильевич	Герой Советского Союза
12	24.04.1953	полковник	АЛЕКСЕЕВ Василий Дмитриевич	
13	7.07.1954	подполковник	ЧИРКОВ Семен Васильевич	
14	23.04.1955	подполковник	ЯКОВЛЕВ Алексей Спиридонович	
15	22.09.1956	подполковник	ПЕЩЕНКО Андрей Семенович	Герой Советского Союза
16	28.06.1958	майор	БАРАНЦОВ Иван Дмитриевич	
17	22.07.1965	подполковник	БИРЮКОВ Алексей Александрович	



№	Дата назначения	Воинское звание при назначении	Фамилия, имя, отчество	Примечания
18	23.05.1967	подполковник	МЕРКУЛОВ Эдуард Георгиевич	
19	30.07.1970	подполковник	ДУШЕНКОВСКИЙ Станислав Федорович	
20	1.03.1974	подполковник	МАРИНЦЕВ Юрий Павлович	
21	15.04.1975	полковник	ШАЛАЕВ Владимир Иванович	
22	11.06.1976	подполковник	ФЕДОРОВ Юрий Николаевич	
23	14.04.1981	подполковник	ЧЕРНЫШ Петр Орестович	
24	19.07.1985	подполковник	ДРОЗДОВ Сергей Иванович	
25	26.08.1990	подполковник	ПОДКОРЫТОВ Василий Иванович	
26	22.02.1991	полковник	ЛАЗАРЬ Василий Григорьевич	
27	28.10.1992	полковник	ДОБРЕЦОВ Евгений Робертович	
28	20.06.1997	полковник	ИЩЕНКО Александр Владимирович	Заслуженный военный летчик
29	1.12.2001	полковник	ЗАИКИН Александр Александрович	Заслуженный военный летчик
30	16.05.2003	полковник	СУШКОВ Юрий Александрович	Заслуженный военный летчик
31	29.12.2005	полковник	ПРОКОФЬЕВ Сергей Николаевич	

Боевая работа командного состава 402 ИАП на 1.8.1944 г.

	число боевых вылетов	сбито самолетов	
		лично	в группе
командир полка, майор Рубахин Анатолий Ермолаевич	121	16	—
штурман полка, капитан Манукян Акоп Балабекович	169	29	—
зам. командира полка по ВСС, майор Балашов Георгий Сергеевич	137	16	—
зам. командира полка по полит части, майор Конотоп Иван Антонович	58	5	—
командир АЭ, капитан Егорович Владимир Алексеевич	249	20	—
командир АЭ, ст.лейтенант Макаров Олег Павлович	212	11	—
командир АЭ, рядовой Ашаулов Дмитрий Николаевич		24	—

Результативнейшие истребительные полки советских ВВС

№	Номера полка	Уничтожено самолетов	Примечания
1	402 ИАП	810	
2	5 ГИАП	739	
3	16 ГИАП	618	
4	15 ИАП	580	
5	9 ГИАП	558	
6	176 ГИАП	552	107 - в Корее
7	812 ГИАП	549	
8	32 ГИАП	523	
9	129 ГИАП	520	
10	18 ГИАП	519	92 - в Корее
11	728 ИАП	504	
12	100 ГИАП	502	

# Оглавление

Введение. Полк особого назначения . . . . .	3
Глава 1. Испытание боем . . . . .	4
Глава 2. «Бедовые ребята». . . . .	15
Глава 3. «Соколы» над Кубанью. . . . .	39
Глава 4. Освобождая Крым. . . . .	55
Глава 5. Радость Победы. . . . .	74
Глава 6. Мирные будни. . . . .	91
Глава 7. От летчиков-испытателей - к летчикам-исследователям . . . . .	95
<i>Приложение 1. Список летного состава полка в годы Великой Отечественной войны. . . . .</i>	<i>101</i>
<i>Приложение 2. Герои Советского Союза. . . . .</i>	<i>111</i>
<i>Приложение 3. Командиры полка. . . . .</i>	<i>112</i>
<i>Приложение 4. Боевая работа командного состава 402 ПАП на 1.8.1944 г. . . . .</i>	<i>114</i>
<i>Приложение 5. Результативнейшие истребительные полки советских ВВС. . . . .</i>	<i>114</i>

ISBN 5-900078-48-3



*Масликов  
Владимир Семенович*

**Крылья Победы.  
402-й истребительный авиационный полк  
особого назначения**

В подготовке книги принимали участие:  
В.И.Алексенко, В.Э.Антипов, А.А.Гордеев,  
А.В.Павлов, Д.А.Соболев

ООО «Русавиа». 125130 Москва, ул. Клары Цеткин, 33, корп. 50

Подписано в печать 26,05.06. Формат 60x88 1/16.

Печать офсетная. Бумага офсетная № 1.

Печ. п. 7,25. Тираж 500 экз. Заказ 56.

Отпечатано в ООО «4 Цвета», 140006, Люберцы, ул. Южная, 22.

# Крылья Победы

402-й истребительный  
авиационный полк  
особого назначения



Севастопольский Краснознаменный  
ордена Суворова III степени  
исследовательско-инструкторский  
смешанный авиационный полк



*Дорогой читатель,  
эта книга выпущена в год  
65-летия легендарного полка.  
Она о мужественных и  
отважных - кто начинал  
славный путь, кто высоко  
нес боевое знамя полка  
долгие годы, кто, сохранив  
память о героях и верность  
традициям, достойно служит  
сейчас...*

