

Сокол бьет на лету!

Какой мальчишка не мечтает стать космонавтом или летчиком?!

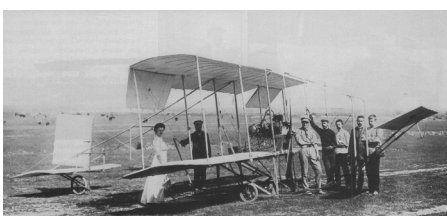
Все мы родом из неба!

В какой-то степени осуществилась моя мечта. Отец Илья Азарин организовал экскурсию для мальчишек, и мне довелось посидеть за штурвалом самого настоящего истребителя.



Мы побывали в музее авиации, узнали много нового и интересного, и я хотел бы рассказать вам о боевом пути Липецких летчиков.

История Липецкого авиацентра началась в годы Первой мировой войны. Ещё в 1916 году здесь появились первые мастерские по сбору французских самолётов типа «Люран».



В октябре 1918 года по приказу Главвоздухфлота в Липецке начала формироваться эскадра тяжёлых бомбардировщиков «Илья Муромец».



Эскадра базировалась на аэродроме, находившемся в то время на бывшей окраине города недалеко от железнодорожного вокзала, на

улице Терешковой.

Бомбардировщики «Илья Муромец» и сопровождавшие их лёгкие аэропланы «Лебедь» активно участвовали в боевых действиях в период гражданской войны.



В марте 1923 года началось формирование Липецкой авиационной школы, которая предназначалась для обучения будущих советских лётчиков, но в 1924 году школа закрылась, так и не успев организовать.

После заключённого 16 апреля 1922 года во время Генуэзской конференции Рапальского договора советское руководство разрешило в России организацию объектов для испытания запрещенной Версальским договором военной техники и обучения военных кадров Германии. Немецкое руководство обещало, в свою очередь, содействовать экспорту немецкого технического опыта для развития оборонной промышленности Советской России.

Первоначально материальной базой служили 50 истребителей «Фоккер Д-ХIII».

В практический курс подготовки лётчиков входило отработка ведения воздушного боя, бомбометание из различных положений, изучение вооружения и оборудования для самолётов — пулемётов, пушек, оптических приборов (прицелы для бомбометания и зеркальные прицелы для истребителей) и т. д.

15 сентября 1933 года липецкий проект был закрыт, постройки, возведённые германскими специалистами,

и значительная часть оборудования были переданы советской стороне.

С января 1934 года на базе ликвидированного объекта стала действовать Высшая лётно-тактическая школа ВВС (ВЛТШ).

После Великой Отечественной войны произошло перевооружение на реактивные самолёты, добавился новый учебный авиаполк, готовивший командные кадры для частей дальней авиации.

В тот же период соорудили два аэродрома: первый — с бетонным покрытием, в районе Венеры, пересечения улиц Московской и Катукова, второй — с грунтовым покрытием, в районе села Кузьминские Отвержки (в настоящее время — гражданский аэропорт «Липецк»).

Но это позже, а в начале Великой Отечественной советская авиация несла значительные потери. Из имевшихся на Западе СССР 7 тысяч боевых самолетов, только в первый день войны было уничтожено 1200, из них 900 на земле. Но враг тоже понес ощутимые потери: в воздушных боях было сбито до 300 самолетов и еще около 50 -



наземными средствами.

Для выхода из создавшейся критической ситуации известный лётчик-испытатель С.П.Супрун в личной встрече с И.В.Сталиным предложил направить на фронт лётчиков-испытателей на новых типах истребителей.

Днем рождения двух истребительных авиационных полков (ИАП) особого назначения - 401-го и 402-го стало 25 июня 1941 года.

Их командирами были назначены С.П.Супрун и П.М.Стефановский. Несмотря на некомплект личного состава и нехватку боевой техники, через пять дней оба полка убыли на фронт. Вооружены они были истребителем «МИГ-



3».

Местом назначения 402-го ИАП на Северо-Западном фронте стал аэродром Идрица Псковской области. И сразу же началась боевая работа: разведка, патрулирование, сопровождение бомбардировщиков и штурмовиков, прикрытие наземных войск и железной дороги. Через две недели напряженных боев в полку осталось только три боеготовых истребителя. Пришлось транспортными самолетами отправляться в Москву на доукомплектование.

В первые полтора месяца боев погибло пять летчиков - Сергин, Школьников, Мамонтов, Сабитов, Чуносов. Младший лейтенант Мамонтов 29 июля совершил первый в истории полка таран. Отражая налет группы вражеских бомбардировщиков, он атаковал лидера. Подбитый «Ю-88», снизившись, начал уходить на бреющем. После нескольких атак, израсходовав боеприпасы, летчик таранил противника, но сам не смог спастись из-за малой высоты.

В течение первой недели пять вражеских самолетов уничтожил старший лейтенант Михаил Егорович Чуносов, уроженец села Ярлуково Грязинского района. За это время ему пришлось трижды сажать на вынужденную посадку израненный истребитель. Последний его

боевой вылет был 15 августа на прикрытие единственного моста через Волхов, по которому наши войска покидали Новгород.

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. Удалось связаться с родственниками погибшего летчика. С помощью поисковиков были найдены очевидцы воздушного боя и место падения самолета. Траурная церемония захоронения останков Михаила Егоровича Чуносова прошла 24 июня 1996 года на городском кладбище Липецка.

Воздушное сражение на Кубани началось 17 апреля 1941 года и длилось непрерывно 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 будущего трижды Героя Советского Союза А.И. Покрышкина и многих других замечательных летчиков. Именно здесь была выведена и реализована основная формула воздушного боя: «Высота - скорость - маневр - огонь».

Располагался 402-й ИАП у станции Пашковской. Первая боевая задача - 20 апреля прикрытие боевые порядки наземных войск от ударов вражеской авиации и обеспечить беспрепятственную работу штурмовиков по

наседавшим на плацдарм войскам противника. Командир дивизии, ставя задачу, подчеркнул: «Если у штурмовиков будут потери по вине истребителей, то ведущему - расстрел».

Перед началом боев механики нанесли на фюзеляжах отличительную эмблему: серебристое крыло со звездой, переходящее в разящий меч. «Сокол бьет на лету, тем более красный сокол», - объяснил символику командир Е.Я.



Савицкий, пожелавший лететь в бой с летчиками полка. Бои продолжались.

21 июня 1943 года все летчики и основная часть технического состава полка транспортными самолетами перелетели в Липецк. После ада Кубани утопающий в зелени тихий город показался земным раем. Можно окунуться в чистые воды реки Воронеж, не опасаясь, что тебя прошьет очередь самолет с черным крестом. На два с лишним месяца Липецк стал родным домом для авиаторов, измотанных непрерывными боями.

С 18 июля в командование полком вступил майор Алексей Устинович Еремин. А 25-го отметили вторую годовщину полка. В праздничном приказе говорилось: «За два года боевой работы на Северо-Западном и Северо-Кавказском фронтах произведено 5814 самолетовылетов. Летчиками полка проведено 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 Баулина, лейтенанта Аркуша, младшего лейтенанта Бойко, младшего лейтенанта Калинина и других».

В конце августа был получен приказ перебазироваться в



район Новошахтинска: корпус Е.Я. Савицкого поступал в оперативное подчинение командующего 8-й Воздушной армией Южного фронта Т.Т. Хрюкина. Необходима была надежная поддержка с воздуха наземных войск, которым предстояло прорвать вражескую оборону на рубеже реки Молочной и прочно запереть фашистов в Крыму.

26 сентября Южный фронт перешел в наступление и для «соколов» 402-го снова началась боевая круговерть, уже не только днем, но и ночью. В начале ноября войска Южного фронта, переименованного в 4-й Украинский, вышли к низовьям Днепра и Перекопу. Предстояло освобождение Крыма.

Новый 1944 год личный состав полка встречал на двух аэродромах - Агаймак и Аскания-Нова. Теперь основным направлением

боевых действий стал Сиваш - «гнилое море». Главной задачей полка было прикрытие переправы через Сиваш. Немецкая авиация, не считаясь с потерями, стремилась оборвать «нить жизни», питающую защитников плацдарма. Наглядным свидетельством напряженных воздушных схваток являлась поверхность мелководного залива, густо утыканная хвостами немецких бомбардировщиков.

С 18 апреля 1944 года 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 с моря катерами противника и дальнобойной артиллерией с мыса Херсонес. Воздушные схватки становились все яростнее. Когда в воздухе не было фашистских самолетов, охотились за торпедными катерами или штурмовали укрепленные огневые точки на Сапун-горе.

23 августа командующий воздушной армией генерал Т.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 впервые познакомились с представителями знаменитого французского полка «Нормандия-Неман».

17 ноября 1944 года полк в

составе сорока пяти летчиков и



сорока восьми самолетов «ЯК-3» и «ЯК-9» влился в состав 16-й воздушной армии генерала С.И. Руденко 1-го Белорусского фронта. Местом базирования полка стал польский аэродром Вышницы.

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. Наступление войск 1-го Белорусского фронта под командованием маршала Советского Союза Г.К. Жукова началось 14 января. Из-за плохой погоды - дождь со снегом, низкая облачность, туман - действия авиации были ограниченными. В воздух поднимались одни «старички» - самые опытные летчики, работавшие на пределе человеческих возможностей. Но они были горды тем, что им доверено действовать на главном направлении.

Командир корпуса Е.Я. 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.

Историческая битва за Берлин началась 16 апреля. С утра погода была неважная - туман, низкая облачность. Командир полка поднял в воздух две четверки истребителей. Обнаружив девятку «юнкерсов», Рубахин приказал: «Шпуняков, свяжи «мессеров», - и повел истребители в

атаку. 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 смертоносным грузом. Оставшиеся, сбросив бомбы, вынуждены были ретироваться.

23 апреля противник предпринял отчаянную попытку нанести массированный воздушный удар по войскам, прорвавшим оборону Берлина. В этот день боевой счет полка увеличился на двенадцать вражеских машин: даже молодые летчики В.Г.Ермохин и И.Е.Сидоренко сбили по одному «юнкерсу».

27 апреля полку было приказано обеспечить захват центрального аэродрома Темпельгоф и водрузить на нем Красное Знамя от имени 3-го авиакорпуса. Почетная миссия была выполнена командиром эскадрильи М.А.Пивоваровым и представителем инженерно-технической службы В.Я.Савицким. В небе над Берлином сбил фашистский Me-262 капитан В.А.Егорович, став, таким образом, одним из шести советских летчиков-истребителей, имевших на



своим боевом счету победу над реактивным самолетом во время Великой Отечественной войны.

Последний бой для личного состава полка проходил 2 мая на германском испытательном аэродроме Дальгов. Утром раздались выстрелы и крики: «Немцы! Немцы!». Поднятые по тревоге истребители обнаружили, 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. Восемь с лишним часов отбивались техники и механики от наседавшего врага. С воздуха их поддерживали свои и пришедшие на помощь с других аэродромов истребители. 379 убитых и более полутора тысяч пленных - так закончилась неудачная попытка прорыва.

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. Находившиеся в строю, в их память преклонили колени.

Краткие итоги боевой работы полка за период Великой Отечественной войны. Произведено 13359 боевых самолетовылетов днем и 152 ночью. Уничтожено 810 самолетов противника. Свои потери: летчики - 81 человек,

инженерно-технический состав - 2, прочий состав - 5, самолетов - 101, в том числе небоевые потери - 13. В списке десяти истребительных авиационных полков советских ВВС, уничтоживших в годы Великой Отечественной войны свыше пятисот самолетов противника, 402-й ИАП стоит на первом месте.

После войны полк остался в оккупированной Германии. 5 февраля 1949 года он был переименован в 968-й истребительный авиационный полк. Летом того же года личный состав переучился на реактивный истребитель МиГ-15.

В 1952 году полк вернулся на Родину - аэродром Россь Гродненской области Белорусской ССР. В середине 1980-х годов личный состав в числе первых в ВВС освоил авиационный комплекс четвертого поколения МиГ-29.

С 22 мая 1992 года полк базируется в Липецке и входит в состав 4-го ЦБП и ПЛС ВВС. Основная его задача - проведение летных экспериментов по исследованию и дальнейшему совершенствованию способов боевого применения состоящих на вооружении самолетов

и авиационных средств поражения. Все задания командования, зачастую очень сложные и ответственные, личный состав выполняет с высоким качеством.

22 апреля 2004 года авиацентр Липецка посетили президент России В.В.Путин и премьер-министр Италии Сильвио Берлускони, приехавшие в Липецк на открытие итальянского предприятия Ariston.

Была продемонстрирована в



действии авиационная техника, показаны фигуры высшего



Липецкие Соколы на страже мирного неба!

Какой мальчишка не мечтает стать космонавтом, ну уж летчиком – точно каждый!

Дорошенко Федор (8Б)

Научный руководитель:

А.Г.Покачалов,

учитель истории

пилотажа, в том числе наиболее сложные, с личным участием начальника центра Александра Харчевского.

На сегодняшний день в структуру Липецкого авиацентра входят:

- 968-й исследовательско-инструкторский смешанный авиаполк (968 иисап) – МиГ-29, Су-24, Су-25, Су-27, Су-30, Су-34, Як-130

- 4020-я база резерва самолётов (4020 БРС) – Липецк.



Государственный ордена Ленина Краснознаменный центр подготовки авиационного персонала и войсковых испытаний Министерства обороны РФ имени В. П. Чкалова