

# ПЕРВЫЙ ГВАРДЕЙСКИЙ: ИСТОРИЯ АВИАПОЛКА

**Наверное, немного в районе найдётся людей, которые не знают о том, что в годы Великой Отечественной войны около Никифоровки базировался 1-й гвардейский авиационный полк дальнего действия. Перед жителями будущего рабочего посёлка промелькнула лишь малая часть славной истории полка, которая продолжалась и после войны. О ней читателям газеты "Знамя" решил рассказать командир экипажа, гвардии подполковник запаса Виктор Николаевич Алёшин, много лет прослуживший в этом авиаполку в последние десятилетия его существования. Ему слово.**

ПЕРИОД со дня создания полка в 1932 году и до его перебазирования в 1960 году в узбекский город Фергану достаточно хорошо описан в воспоминаниях ветеранов Е.С. Щапова, А.Н. Боднара, Героев Советского Союза М.Т. Лановенко, Ф.Н. Орлова и других. Поэтому кратко остановимся лишь на отдельных его эпизодах.

Во время Великой Отечественной войны в поле на окраине Никифоровки, где сейчас установлен памятный камень, 1-й гвардейский авиационный полк дальнего действия базировался с 1941 по 1943 год. Именно отсюда наносились бомбовые удары по врагу, отсюда перевозили военные грузы и продовольствие партизанам, здесь прошло переучивание экипажей со старых неповоротливых бомбардировщиков "ТБ-3" на многоцелевой самолёт "Ли-2" ("Си-47"). В 1943 году вместе с наступающими советскими войсками полк улетел на запад. Войну за-

992 году хотелось бы рассказать подробнее, тем более что мне довелось стать очевидцем и участником многих событий.

Несмотря на мирное время, экипажи гателловского полка, наряду с плановой учебно-боевой подготовкой, много раз привлекались для выполнения правительственных заданий как внутри страны, так и за рубежом.

Ещё не успели толком обжиться в Фергане, как несколько экипажей на самолётах "Ли-2" убыли в Юго-Восточную Азию для оказания помощи дружественному Лаосу и Вьетнаму. По воспоминаниям ветеранов, самым трудным испытанием оказались для них климатические условия. Непривычные для европейского человека высокая влажность и температура не давали возможности нормально отдохнуть перед полётами, вызывали болезни и постоянную усталость. Доставка грузов вы-



**В.Н. Алёшин на встрече с Никифоровскими школьниками.**

Работа военнослужащих нашего полка была высоко оценена руководством СССР, Лаоса и Вьетнама и отмечена правительственными наградами. Это ответственное задание полк выполнил без потерь в личном составе и технике.

В 1960-е годы экипажи полка часто привлекались и для выполнения различных заданий внутри страны. Без них не обходились поисково-спасательные работы при запуске и приземлении космических объектов, радиационная разведка во время проведения атомных испытаний, перевозка ядерных компонентов.

Самыми запоминающимися заданиями в начале 1960-х годов были полёты в рамках ядерной программы. Наши экипажи привлекались не только для перевозки грузов, но и для выполнения полётов на радиационную разведку в районе проведения ядерных взрывов. Знания в ядерной области в то время были ограничены, зачастую экипажи даже не представляли себе, какому риску подвергаются, например, при пролёте радиоактивного облака на обычном самолёте, не имеющем специальной защиты от облучения. К тому же задания выполнялись в режиме особой секретности. Поэтому, несмотря на огромный объём выполненной работы, информация об этом времени до сих пор очень ограничена. Свидетелей же тех событий практически не осталось в живых.

С 1964 года началось перевооружение полка на новую технику - самолет "Ан-12", большую военную грузовую машину с четырьмя турбовинтовыми двигателями, которая могла перевозить до 20 тонн груза, десантировать до 100 человек и выполнять полеты на дальность до 5500 километров. Такая авиаци-



## НАША СПРАВКА

«Ан-12» - четырёхмоторный турбовинтовой военно-транспортный самолёт, использующийся также в качестве бомбардировщика и для высадки десанта. Разработан в КБ Антонова в 1957 году. С 1959 года - на вооружении ВВС. В настоящее время продолжает применяться в военных и гражданских целях не только в России, но и во многих других странах мира. Использовался во всех военных конфликтах, в которых участвовал СССР (а потом и Россия) на протяжении 1960-2000 годов. Применяется для сложных транспортных (например, для полётов в Антарктику) и спасательных операций, в качестве летающего заправщика, лаборатории и так далее. Зарекомендовал себя в качестве одной из самых надёжных и неприхотливых машин подобного класса за всю историю авиационной промышленности.



**Подготовка пушки на "Ан-12". Аэродром в Фергане.**

онная техника значительно расширяла возможности военно-транспортной авиации по доставке грузов и десантированию, на несколько десятилетий определив тактику применения этого рода войск. Самолёты же "Ли-2" передавались в "Аэрофлот", где ещё долго продолжали выполнять полёты по перевозке пассажиров и грузов в интересах народного хозяйства.

Наряду с освоением новой техники и учебно-боевой подготовкой, личный состав полка часто привлекался к выполнению «невоенных» заданий. Особенно запомнились некоторые из них. Так, в 1965 году полк принимал участие в мероприятиях по ликвидации эпидемии холеры в Каракалпакии (автономная республика в составе Узбекистана, - прим. ред.). 1966 год - участие в ликвидации последствий разрушительного землетрясения в Ташкенте. Бывали и несколько экзотические задания. Например, уборка хлопка в Ферганской долине в 1967 году.

В 1969 году в Узбекистане и Казахстане выдалась суровая зима. Из-за высокого снежного покрова, сильных морозов и нехватки кормов начался падеж скота. Экипажи "Ан-12" выполняли выброску тюков с прессованным сеном и соломой замораживающим стадам животных. Поиск стойбищ осуществлялся над бескрайними степными просторами с малым количеством ориентиров и плохим радиотехническим обеспечением. И всё же задание было выполнено с хорошим качеством и без происшествий. Лётчики прозвали эти полёты «Операция «Сено»».

Ещё в 1967 году, за образцовое выполнение правительственных заданий, полк награждён памятными знаменами ЦК КП Узбекистана, Президиума Верховного Совета и Совета Министров Узбекской ССР, Военного Совета ВВС.

Лето 1969 года выдалось беспокойным. В связи с событиями на острове Доманском и обострением отношений с Китаем все подготовленные экипажи выполняли полёты по переброске войск к советско-китайской границе, которые продолжались и в 1970 году.

Случались и трагедии. Полк много лет пролетал без лётных происшествий. Видимо, поэтому ему доверялись самые ответственные и сложные задания. В 1968 году Министерством обороны было принято решение в качестве эксперимента произвести выброску воздушного десанта в горах Памира, на пик Ленина. Несколько раз из-за неблагоприятных метеословий десантирование откладывалось, но, наконец, вылет состоялся. Первая группа военнослужащих-десантников приземлилась точно на площадку на 100 метров ниже пика Ленина. Следующим заходом пошли 10 спортсменов-парашютистов, которым предстояло попасть на маленький «пятячок» на самой вершине. В это время неожиданный порыв ветра понёс группу в пропасть, 4 человека погибли. И хотя вины экипажа не было обнаружено, лётчики тяжело переживали эту потерю.

70-е годы тоже выдались насыщенными. Накопленный опыт требовал разработки новой тактики применения тяжёлых транспортных самолётов. В этот период проводилась большая работа по совершенствованию приёмов воздушного десантирования, освоение новых боевых порядков, модернизация авиатехники и многое другое. Экипажи полка активно привлекались для войсковых испытаний новых систем навигации, а также десантирования больших грузов и техники. Было освоено бомбометание с транспортёров, в результате чего самолёт "Ан-12" мог уже с успехом применяться в качестве бомбардировщика.

Все эти навыки и технические наработки оказались востребованными в небе над Эфиопией, Мадагаскаром, Вьетнамом, Мозамбиком и в годы Афганской войны, о которой мы поговорим в следующем раз.

**Фото из архива В.Н. Алёшина.**



**Эпизод истории полка. Сопровождение на аэродроме Голенки 20 июня 1948 года.**

кончил в Польше на аэродроме Ясенки, откуда в 1946 году перебазировался на Дальний Восток на аэродром Голенки и был переименован в 194-й гвардейский Брянский Краснознамённый авиационный бомбардировочный полк. В 1949 году несколько экипажей привлекалось для оказания интернациональной помощи Китайской Народной Республике, где в то время произошла революция и шла гражданская война.

В том же году полк потерял экипаж командира эскадрильи капитана Соколова из-за плохих метеословий, но после той трагедии более 30 лет не знал катастроф.

В 1951 году полк перебазировался на аэродром Белоногово севернее Благовещенска. А в 1952 году ему было присвоено имя Героя Советского Союза Н.Ф. Гателло. В 1953 году опять пришлось покинуть обжитые места и перебазироваться на аэродром Средне-Белая. Но и это была не последняя остановка. В 1960 году полк перевели в Фергану.

О последующем периоде в судьбе легендарного полка до самого его расформирования в

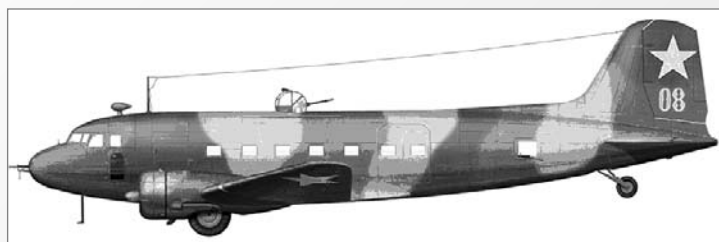
полнялась на плохо подготовленные аэродромы, в условиях ведения боевых действий между правительственными войсками и мятежниками, которых снабжали всем необходимым и всячески поддерживали США. Попутно наши лётчики обучали вьетнамские экипажи пилотированию самолёта "Ли-2".



## НАША СПРАВКА

«Ли-2» - двухмоторный военно-транспортный самолёт, использовавшийся и как дальний бомбардировщик. Строился с 1942 года на Ташкентском авиазаводе по лицензии американской фирмы «Дуглас эйркрафт». По сути, был репликой поставлявшегося по ленд-лизу транспортного самолёта «Си-47» (DC-3, «Дуглас»). Однако «Ли-2», в отличие от прообраза, были лучше приспособлены для ведения боевых действий, в частности, бомбардировки, составляли костяк советской военно-транспортной авиации и участвовали во всех крупных воздушных операциях 1942-1945 годов.

В 1960-е годы «Ли-2» были сняты с вооружения, а в гражданской авиации использовались до конца 1970-х годов.



*Продолжение в следующем номере.*