

## ЕСТЬ МИРНАЯ ПЕРЕДОВАЯ

*Владимир Николаевич Шумилов*

Сибирский государственный университет геосистем и технологий, 630108, Россия, г. Новосибирск, ул. Плахотного, 10, кандидат исторических наук, доцент кафедры правовых и социальных наук, тел. (383)344-29-76, e-mail: 2135300vn@gmail.com

В статье рассматривается работа летчиков-испытателей одного из ведущих авиазаводов Советского Союза, № 153, в годы Великой Отечественной войны. В работе, на примере 8 летчиков-испытателей авиазавода № 153, погибших при испытании новой и серийной техники, рассматриваются их биографии, пути, по которым они приходили на испытательную работу, их участие, кроме работы на заводе, в довоенных боевых конфликтах и в боях с гитлеровскими ВВС в годы Великой Отечественной войны.

**Ключевые слова:** Авиазаовод, Великая Отечественная война, истребители, летчики-испытатели, летная подготовка, биографии, участие в локальных военных конфликтах, планерная школа, небоевые потери.

## REAR AS FRONT LINES

*Vladimir N. Shumilov*

Siberian State University of Geosystems and Technologies, 10, Plakhotnogo St., Novosibirsk, 630108, Russia, Ph. D., Associate Professor, Department of Legal and Social Sciences, phone: (383)344-29-76, e-mail: 2135300vn@gmail.com

The article discusses the work of test pilots of one of the leading aircraft plants of the Soviet Union, No. 153, during the Great Patriotic War. On the example of 8 test pilots of the aircraft plant No. 153, who died when testing new and serial equipment, their biographies, the ways in which they came to test work, their participation, in pre-war and during the Great Patriotic War conflicts are considered.

**Key words:** Aircraft plant, Great Patriotic War, test pilots, flight training, biographies, participation in local military conflicts, glider school, participants of the Great Patriotic War, not combat losses.

За годы Великой Отечественной войны (со II половины 1941г. по первую половину 1945 г.) Новосибирский авиационный завод № 153 им. В.П. Чкалова Наркомата авиационной промышленности выпустил 15797 истребителей, в том числе 15391 истребитель ОКБ А.С. Яковлева ЯК-7 и ЯК-9 различных модификаций, т.е. 43 % от всех истребителей этого ОКБ [20, с.131].

Это был подвиг – величайшая концентрация интеллектуальных, физических и духовных сил советского народа ради достижения великой цели – победы над фашизмом. Чтобы выпустить такую сложную технику, как боевой самолет, трудились десятки тысяч рабочих, тысячи инженеров и техников на сотнях предприятий различного назначения. И вот выкатывается из сборочного цеха готовый самолет, в кабину садится летчик-испытатель, и именно он должен по-

ставить завершающую оценку громадному количеству людей, создавших эту сложную технику. В полете проверяется все – прочность, работа всех систем, качество сборки, добросовестная работа исполнителей. Хорошо, когда выявленные дефекты позволяют посадить самолет, вернуть его в цех, дать возможность разобраться в них и больше не повторять. Хуже, когда летчик не может этого сделать и погибает вместе с машиной. В статье рассказывается о восьми летчиках-испытателях Новосибирского авиационного завода им. В. П. Чкалова, которые погибли при испытании серийных самолетов в предвоенные и военные годы не на фронте, не в бою, а в глубоком тылу, чтобы на фронт ушли надежные самолеты, чтобы фронтовые летчики не гибли из-за некачественного изготовления техники. «Есть мирная передовая» – это о них.

В 1937 г. Новосибирский авиационный завод им. В. П. Чкалова начал производство истребителя конструктора Н.Н. Поликарпова И-16 и его учебного варианта УТИ-4. Своих летчиков-испытателей на предприятии не было. Руководство завода запросило пилота в Москве. Первое главное управление Наркомата оборонной промышленности в апреле 1937 г. направило на постоянную работу в Новосибирск на авиазавод летчика-испытателя Александра Филипповича Тамара. Он был родом из Луганска, 1913 г. рождения, из большой рабочей семьи, в которой было семеро детей. Рано начал трудиться. С 1921 по 1925 гг. – на руднике «Урало-Кавказ», потом работал молотобойцем в Луганске на заводе «Октябрьской революции». Там же окончил 6 классов 7-летней школы. В 1929 г. добровольно вступил в Красную Армию, в 1930 г. демобилизовался. В этом же году поступил в 1-ю военную школу летчиков в Севастополе, знаменитую впоследствии «Качу». После ее окончания в 1931 г. служил летчиком в Гомельской авиабригаде. По состоянию здоровья был демобилизован из РККА и в 1933 г. направлен в Луганский аэроклуб начальником летной части. В 1934 г. перешел работать в систему гражданской авиации, в московское территориальное управление ГВФ, пилотом 2-го транспортного отряда и летал там до марта 1936 г. общий налет составлял 2062 часа. В марте этого же года А.Ф. Тамара добился направления на Пермский авиамоторный завод №19 в качестве шеф-пилота. За время работы на заводе прошел обучение в 8-й школе военных пилотов. Там же прошел тренировку на самолетах УТИ-2 и И-16, получил хорошую характеристику, летал без аварий и поломок. В Новосибирске Александру Филипповичу предстояла работа по испытанию самолетов, которые освоил завод им. В. П. Чкалова.

4 ноября 1937 г. летчик-испытатель А. Ф. Тамара поднял в воздух первый истребитель И-16, выпущенный Новосибирским авиационным заводом № 153. Поскольку завод только налаживал серийное производство истребителей, летной работы по их испытаниям было мало, А. Ф. Тамара стал проситься на другую работу. 27 ноября 1938 г. директор завода откомандировал его назад в распоряжение НКОП [4]. В дальнейшем Александр Филиппович участвовал в военном конфликте с японцами в районе озера Хасан и в одном из боев погиб.

Выпуск самолетов на заводе постоянно увеличивался: если в 1938 г. было произведено около 100 истребителей, то в 1939 г. уже 264 [1, л. 22, 122].

На смену А.Ф. Тамаре в декабре 1938 г. на авиазавод им. В. П. Чкалова в Новосибирск прибыл летчик-испытатель Гаращенко Иван Прокофьевич, 1909 года рождения. Место рождения – Кировоградская область, с. Лозоватка. Профессию пилота получил в 1931 г. в военно-авиационной школе г. Киева, после которой служил в ВВС Красной Армии в качестве пилота [21].



Рис 1. Гаращенко Иван Прокопфьевич

В этот период, в начале 30-х годов прошлого столетия Япония проводила против Китая агрессивные военные действия, захватив его северо-восточные провинции, проводила дальнейшее наступление на китайские вооруженные силы. Советский Союз не был заинтересован в создании Японией военного плацдарма около своих южных границ.

Китайское правительство Чан Кайши было вынуждено обратиться за помощью к Советскому Союзу. 21 августа 1937 г. в Нанкине советским правительством и правительством Китая был заключен договор о ненападении сроком на 5 лет с продлением на 2-летние периоды, если ни одна из сторон не заявит о своем желании отказаться о его продлении [11.С. 209].

Сразу же после подписания договора о ненападении Советский Союз оказал Китаю материальную помощь, выделив кредит на 50 млн. долл., а в дальнейшем еще 150 млн. долл., в счет которых Китай с октября 1937 г. по сентябрь 1939 г. получил от СССР 958 самолетов, 82 танка, более 1300 артиллерийских орудий, свыше 14000 пулеметов, а также боеприпасы, оборудование и снаряжение.

Не обошлось, конечно, и без наших летчиков-добровольцев. К 21 октября 1937 г. для дальнейшего следования в Китай в советском городе Алма-Ата собралось 447 человек. Среди них были летчики, авиатехники, авиамеханики, радисты, метеорологи, начальники аэродромов, шифровальщики, водители, инженеры, врачи [10, с. 5, 7, 8]. В составе набора добровольцев был летчик, командир эскадрильи истребителей И-15 Гаращенко Иван Прокофьевич. В 1938 году он участвовал в боевых действиях против японских ВВС. В декабре этого же года его перевели в Новосибирск на авиазавод им. В.П. Чкалова – испытывать истребители И-16. Иван Прокофьевич успешно справлялся с этой работой до 14 июня 1941 г. Перед самым началом Великой Отечественной войны он погиб, облетывая серийный учебный истребитель УТИ-4. Кабина была двухместная, вместе с ним был работник отдела технического контроля завода Б. А. Ткачев. Оба погибли. И.П. Гаращенко награжден орденом Красной Звезды [21].

Похожая судьба была у летчика испытателя Сергея Николаевича Викторова, пришедшего на Новосибирский авиазавод им. В. П. Чкалова в июне 1940 г.



Рис. 2. Викторов  
Сергей Николаевич

До этого он жил и учился в родном селе Базарный Сызган Ульяновской области, где родился 28 сентября 1911 г. После окончания семилетки работал на разных рабочих местах Самарской железной дороги. Летную профессию получил в Энгельсской военной авиационной школе летчиков, которую окончил в 1936 г. До прихода на завод им. В. П. Чкалова успел повоевать с японцами во время военного конфликта в районе Халхин-Гола, совершил 88 боевых вылетов, имел на личном счету сбитые самолеты противника. После Халхин-Гола кратковременно участвовал в советско-финской войне. Хорошо освоил современные на тот момент истребители, отлично пилотировал, был замечен, В результате Викторова С.Н. включили в состав пилотажный пятер-

ки для участия в авиационном празднике 1940 г. в Тушино [22].

В Новосибирске испытывал выпускаемые заводом им. В. П. Чкалова различные модификации истребителя И-16 конструктора Н.Н. Поликарпова. Как уже было сказано выше, Советский Союз в 1937–1940 гг. помогал китайскому правительству в войне с японскими агрессорами.

По заключенному договору СССР поставлял Китаю военную технику и вооружение, в том числе и боевые самолеты. Для их доставки в прифронтовой район была организована специальная авиатрасса Алма-Ата – Ланьчжоу. На всем ее протяжении было организовано 11 авиабаз: Алма-Ата – Кульджа – Шихо – Урумчи – Гучэн – Хами – Шиншинся – Аньси – Сучжоу – Ляньчжоу – Ланьчжоу. Основные базы находились в Алма-Ате, Хами и Ланьчжоу [10, с. 324].

Самолеты готовили к перегонке в район боевых действий на двух организованных сборочных базах. Одна база была построена в районе Алма-Аты. На ней собирали бомбардировщики СБ (скоростной бомбардировщик) конструкторского бюро А.Н. Туполева. Вторую построили восточнее города Урумчи, недалеко от населенного пункта Хами, на границе пустыни Гоби. На этой базе собирали истребители И-16, И-15.

Начальником авиационной трассы Алма-Ата – Ланьчжоу был назначен летчик, капитан Ф.П. Польшин. Он же обеспечивал сборку самолетов в Алма-Ате и Хами. После Великой Отечественной войны Федор Петрович Польшин – генерал-полковник авиации, Герой Советского Союза.

Разобранные истребители И-16 перевозили из Алма-Аты на грузовиках в деревянных ящиках через горы, по пустыне Гоби в город Хами. Их быстро собирали и облетывали, потом своим ходом перегоняли до Ланьчжоу [10. С. 8, 9, 53, 330].

Авиационный завод в Хами получил название «Завод № 600». В феврале 1941 г. летчик-испытатель Новосибирского авиазавода им. В.П. Чкалова Викторов Сергей Николаевич был командирован в Китай на советский сбороч-

ный авиазавод № 600 г. Хами. Скорее всего, командировка эта была не случайной.

За все время производства в СССР истребителя И-16 всех модификаций было выпущено 10292 машины, в том числе: на заводе № 21 в г. Горьком (Нижний Новгород) 8494, на заводе № 153 в Новосибирске – 1301, на заводе № 458 в г. Ростове-на-Дону и в г. Баку (после эвакуации) – 439 и на заводе № 39 в г. Москве – 58 шт. Причем, на новосибирском авиазаводе практически все истребители И-16 и его модификации были выпущены за период с 1938 г. по первую половину 1941г. [15. С. 96].



Рис. 3. Аэродром завода № 600 в Китае

Из всех других заводов выпускавших истребители И-16 Новосибирский авиазавод № 153 находился ближе всего к району боевых действий японо-китайской войны. Нам не удалось найти документального подтверждения об отправке с Новосибирского завода № 153 истребителей И-16 на сборку в Китай на авиазавод № 600 в город Хами, но вероятность этого большая. Командировка летчика-испытателя С.Н. Викторова в Хами на облет собранных истребителей И-16 обосновывается тем, что он лучше других знал особенности выпускавшихся в Новосибирске самолетов и, наверняка, на заводе № 600 был не один от новосибирского завода. Пока это наше предположение.

Продолжая работать над этой статьей, мы случайно наткнулись в интернете на диссертацию барнаульского ученого Шматова Василия Геннадьевича: «Синьцзян в системе мероприятий Советского Союза по оказанию экономической и военно-технической помощи Китаю в период японской агрессии 1931–1943 гг.»

В ней говорилось, со ссылкой на Российский государственный архив экономики, что поставки самолетов на завод в Хами шли с завода № 153 г. Новосибирска. Они, как правило, проводились в течение 20 дней со дня заказа. Прием-

ка и сдача проходили в Алма-Ате. Стоимость самолета после изготовления и испытаний на заводе № 153 составляла 276241 руб. К этой сумме прибавлялась стоимость транспортировки – 11236 руб. [18. С. 116, 117].

Эта ссылка полностью подтвердила нашу версию о том, что летчик-испытатель Новосибирского авиазавода № 153 С.Н. Викторов прибыл на завод № 600 в Хами испытывать истребители своего предприятия. К сожалению, работать ему там пришлось недолго – с февраля по май 1941 г.

Столь короткое время объясняется тем, что при испытании очередного истребителя Сергей Николаевич Викторов погиб. Причину установить не удалось. Известно только, что начальник летно-испытательной станции завода № 600 в Хами Федоров Иван Евграфович после гибели С.Н. Викторова был освобожден от занимаемой должности и переведен в летчики-испытатели. Сергей Николаевич в процессе службы был награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Сухэ-Батора. Похоронен в Москве в колумбарии на Новодевичьем кладбище [22].

После нападения Германии на Советский Союз авиазавод № 600 в Хами прекратил поставку китайской армии боевых самолетов. Оставшиеся 111 истребителей И-16 собрали, облетали и в сентябре 1941 г. перегнали в г. Алма-Ата. Завод № 600 в 1941–1942 гг. изготавливал отдельные агрегаты для ремонта истребителей И-16, затем был закрыт [23].

Большинство выдающихся летчиков-испытателей 30–50-х годов XX столетия начинали свою летную карьеру с полетов на планерах. В планерных кружках Осавиахима вместе с будущими конструкторами самолетов сами конструировали, строили, и потом сами же испытывали в полетах свои конструкции.



Рис. 4. Симонов  
Никодим Яковлевич

Не исключением был будущий летчик-испытатель Никодим Яковлевич Симонов. Москвич, родился в 1910 году. Вместе со своими друзьями по планерному кружку Сергеем Анохиным, Игорем Шелестом, будущими выдающимися летчиками-испытателями, Героями Советского Союза, строили свой планер, который на железнодорожной платформе везли из Москвы в Крым, в Коктебель на летное испытание. Никодим Симонов успешно освоил программу полетов на планерах, в 1931 г. стал инструктором, а затем и командиром отряда «Высшей летно-планерной школы» (ВЛПШ) Осавиахима в Москве [9. С. 12, 14].

1 сентября 1933 года Симонов Н. Я. установил Всесоюзный рекорд дальности полета – 49 км. на планере Г № 2 конструктора Г. Ф. Грошева [13. С. 104].

В 1934 году он стал инициатором экспериментального полета трех планеров, прицепленных на тросах за тянущим их самолетом. Суть эксперимента заключалась в том, что если во время военных действий понадобится незаметно доставить десант

в тыл врага, то это можно выполнить при помощи самолета-лидера, который приведет планеры с десантом к линии фронта, а затем, отцепившись, они самостоятельно бесшумно доставят десант к месту назначения. Эту технологию активно применяли в годы Второй Мировой войны ВВС Красной Армии для снабжения партизанских отрядов, действовавших в тылу врага. Этот прием использовали германские ВВС для диверсионных целей. 22 мая 1934 года задуманный экспериментальный полет совершил летчик Н.Д. Федосеев на самолете-лидере Р-5 и трех планерах различной конструкции на прицепе под управлением летчиков-планеристов Никодима Симонова, Игоря Шелеста и Сергея Анохина. Трасса полета пролегла из Москвы в Коктебель (Крым). Не считая остановок, летчики находились в воздухе 15 ч. 20 мин. Дальность перелета составила 2055 км. [13.С. 170, 172].

Пятиместным планером Г №4 конструктора Г.Ф. Грошева управлял Никодим Яковлевич Симонов. В 1934 г. в Феодосии был издан «Курс учебно-летной подготовки ВЛПШ», в котором авторы С.М. Анохин и Н.Я. Симонов обобщили и подвели итог большой предварительной учебной работы в школе [13. С. 84].



Рис. 5. Слева направо: летчики-планеристы С.Ф. Гавриш, Н.Я. Симонов, С.Н. Анохин у пятиместного планера Г № 4 конструктора Г.Ф. Грошева (1934 г.)

Этот перелет в начале тридцатых годов прошлого века был сродни нынешним полетам в космос. Газета «Комсомольская правда» от 23 мая 1934 г. на первой полосе огромными буквами дала заголовки: «Поезд отважных», «На планерах из Москвы в Коктебель» [17. С. 53].

Советским летчикам-планеристам за последние пять лет перед Великой Отечественной войной принадлежало 30 из 59 мировых рекордов в полетах на планерах. Среди них был и Никодим Симонов [9.С. 68]. В 1933 г. он закончил летную школу Осавиахима в Москве. Летчики-планеристы, испытывая планеры, приобретая, тем самым, опыт в освоении новых летательных аппаратов, постепенно переходили на испытания самолетов. С 1940 г. Никодим Симонов испытывал в качестве летчика-испытателя истребителя ОКБ А.С. Яковлева на авиационном заводе № 301 в Химках. С началом Великой Отечественной войны, 6 декабря 1941 г. его откомандировали в г. Новосибирск на авиазавод № 153 на должность заводского летчика-испытателя. К этому времени новосибирский завод перевели на освоение новых яковлевских истребителей Як-7 и его последующих модификаций. Для испытаний нужны были опытные пилоты [24]. К середине 1942 г. эвакуированные на восток страны оборонные заводы только-только оправались от неразберихи эвакуации и начали давать вооружение и боеприпасы фронту. Войска вермахта рвались к Сталинграду. ВВС Красной Армии требовалось все больше и больше боевых самолетов. 12 июня 1942 г. на заседании новосибирского бюро обкома ВКП(б) рассматривался вопрос «О мерах по обеспечению программы максимум на заводе № 153 в 1942 г.», были определены меры по увеличению выпуска истребителей Як-7 с плановых 9 машин в сутки до 10 в июле и к декабрю 1942 г. выйти не на плановые 14, а на 16 машин в сутки [16.С. 345, 347]. Темпы выпуска истребителей на заводе № 153 постоянно росли, к концу октября в сутки собирали по 12 машин. На заводском аэродроме скопилось 255 собранных самолетов, из них испытано в воздухе было только 185 [2.Л. 163].

Летчики-испытатели в конце года работали с большим напряжением. Именно в этот период, 22 ноября 1942 г. при испытании очередного серийного истребителя Як-7Б погиб опытный летчик-испытатель Никодим Яковлевич Симонов. Погиб не в воздухе, а на земле, когда после испытательного полета заруливал самолет на стоянку, а в это же время взлетал с аэродрома военный летчик. Было уже темно, аэродром освещался слабо, самолеты столкнулись и загорелись. Летчик военной приемки сумел выскочить из самолета, а Н.Я. Симонов не смог – заклинило фонарь самолета и он погиб в огне. Его друзья по планеризму и лётно-испытательной работе считали потерю своего товарища одной из самых горьких [9. С.64].

В начале войны, 28 июня 1941 г. на Новосибирский авиационный завод № 153 пришел летчик-испытатель Хруслов Георгий Михайлович. Он родился 30 июня 1912 г. в Казахстане, в г. Петропавловске, в семье служащих. Отец – обермастер на заводе, мать работала кассиром на одном из предприятий. В 1929 г. Георгий закончил 7 классов в школе г. Куйбышева (ныне Самара), одновременно окончил курсы инструкторов авиационного спорта, конструировал и строил аэросани, глиссеры, планеры, руководил авиамodelьным кружком. К 1 июня 1930 г. поступил в авиашколу Осавиахима, освоив учебный самолет, через год перешел в авиашколу Гражданского воздушного флота (ГВФ). Обучаясь в ней,



одновременно закончил Высшую вневойсковую школу, получив звание военного летчика запаса. После обучения Георгия Хруслова оставили в школе ГВФ летчиком-инструктором. В 1933 г. занял третье место на Всесоюзных соревнованиях по высшему пилотажу. С 1935 г. по направлению ГВФ работал в Иркутске в качестве командира отряда тяжелых кораблей, через год окончил курсы высшей летной подготовки при НИИГВФ. Освоил ночные, слепые полеты, посадку самолета по радио маяку, получил право полетов на любом типе самолетов [5]. После ГВФ Георгий Хруслов в сентябре 1939 г. перешел на работу в Наркомат авиационной промышленности (НКАП) на должность заместителя начальника летно-испытательной службы (ЛИС) и летчиком-испытателем авиационного завода № 99 в г. Улан-Удэ, который занимался ремонтом истребителей И-16 и скоростных бомбардировщиков СБ [14. С. 238].



Рис. 6. Хруслов  
Георгий Михайлович

Г.М. Хруслов облетывал их после ремонта. В январе 1941 г. его перевели в Ленинград на завод № 381 на испытание новой техники, а потом на Новосибирский авиационный завод № 153. Опытные летчики нужны были на освоении новых истребителей конструкции ОКБ А.С. Яковлева, которому передали этот завод. К середине 1942 г., наладив устойчивое производство истребителей Як на новосибирском авиазаводе, ОКБА.С. Яковлева активно работало над созданием новых модификаций этого самолета. Нужен был опытный летчик-испытатель для этой работы. 27 октября 1942 г. приказом заместителя наркома Г.М. Хруслова перевели в штаты ОКБ на летно-испытательную работу с новыми образцами истребителей «Як». Одновременно он испытывал самолеты завода № 153, проводя серийные, контрольные и сдаточные полеты [5].

Георгий Михайлович успешно выполнял самые сложные полеты, испытывая новые образцы. Неоднократно поощрялся руководством завода № 153 в Новосибирске и Главным конструктором ОКБ А.С. Яковлевым. В апреле 1944 г. он был награжден орденом Красного Знамени. Погиб нелепо. 2 сентября 1944 г. предстояло выполнить испытательный полет на легком транспортном самолете конструкции ОКБ А.С. Яковлева Як-6. Этот самолет в годы войны использовался как бомбардировщик. Экипаж – 2 человека и 4 пассажира в гражданском варианте, а в военном вместо пассажиров – запас авиабомб. В этом злополучном полете в самолете были 2 члена экипажа, в т. ч. Хруслов Г.М. и 4 специалиста на борту. Во время выруливания Як-6 на взлетную полосу летчики не заметили идущий на посадку с аварийно выключенным двигателем истребитель, управлял которым летчик-испытатель И.И. Шелест. Самолеты столкнулись, все кто был в Як-6 погибли, Шелест был ранен, его доставили в госпиталь. Хруслова Георгия Михайловича похоронили в колумбарии Новодевичьего кладбища [25].

В 1942–43 гг. на авиационных заводах СССР резко увеличилось производство боевых самолетов, в том числе на Новосибирском авиазаводе № 153. В 1942 г. было выпущено 2265 истребителей, в 1943 г. уже 4532 машины [19. С. 179]. Такие темпы накладывали большую ответственность и напряжение на рабочих, инженеров, руководителей предприятий, в том числе и на летчиков-испытателей, которым нужно было поднять в воздух каждый самолет, сошедший с заводского конвейера, определить его соответствие боевым требованиям, помочь инженерам выявить и устранить дефекты конструкции и производства.

Нередко испытательные полеты заканчивались трагически. Те летчики-испытатели, которым повезло больше, поднимали в воздух по 200-300 самолетов и более за свою летную испытательную работу.

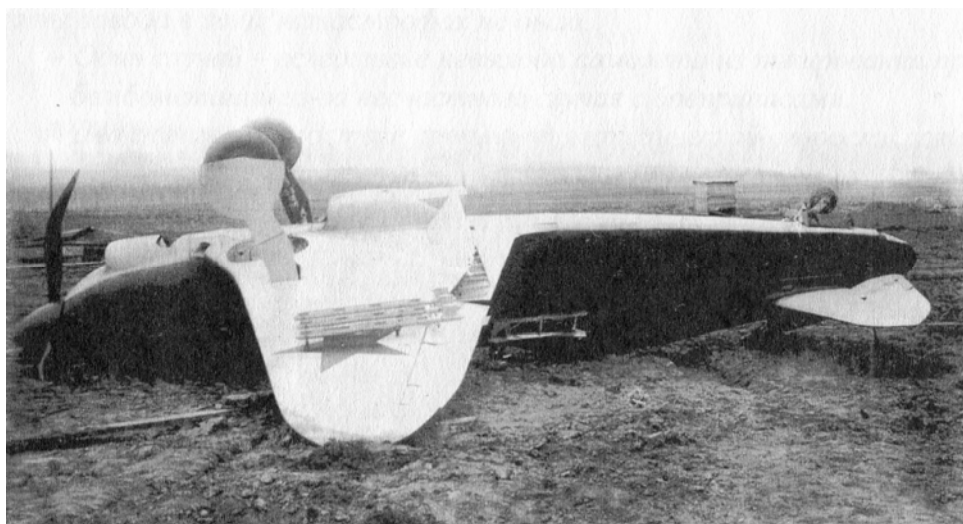


Рис. 7. Катастрофа истребителя Як в Новосибирске

За 1942–43 гг. на Новосибирском авиазаводе № 153 при испытании истребителей Як-7 и Як-9 произошло 12 аварий и 2 катастрофы, в том числе 7 аварий из-за поломок шасси самолетов, 5 – вынужденных посадок из-за отказов топливной системы, 2 катастрофы произошли на заводском аэродроме по причине нарушений правил и управления движения летчиками и наземными службами, что привело к гибели 2-х пилотов [3. Л. 173, 174].

В связи с нехваткой на заводе летчиков-испытателей их подбирали в полках, которые формировали для фронта из летчиков, окончивших летные училища и летчиков, вставших в строй после ранения и лечения в госпитале. Одним из них был Старощук Василий Илларионович, родившегося 10 апреля 1910 г. в городе Могилев-Подольский Винницкой области в семье рабочего. Василий рано начал работать, с 1921 по 1924 г. работал зимой батраком, а летом пастухом. После этого работал чернорабочим на бирже труда, учился на пекаря, но ближе оказалась работа в слесарной мастерской, где выучился на слесаря. В 1929 году В.И. Старощук переехал к двоюродному брату в Новосибирск, где работал в системе НКВД автослесарем, водителем. Без отрыва от производства

учился в Новосибирском аэроклубе, а после окончания работал в нем начальником технической части, летчиком-инструктором. В 1942 г. Василий Старощук ушел добровольцем на фронт, с 15 июня воевал на Сталинградском фронте в должности замкомандира авиаэскадрильи в 900 полку. В октябре 1942 г. в воздушном бою сбил Me-109G, но и сам был подбит, совершил вынужденную посадку, был контужен, проходил лечение и восстановление в госпитале г. Новосибирска. После излечения по распоряжению командования ВВС СибВО 24 декабря 1942 г. В.И. Старощука направили на Новосибирский завод № 153 летчиком-испытателем. Середина 1943 г., работа шла напряженная, 10 июля при испытании очередного самолета Як-7Б отказал двигатель. Старощуку можно было покинуть самолет, но внизу находился город. Он не бросил его, стараясь дотянуть до пл. Ленина, но скорость падала этого сделать не удалось. Машина вместе с пилотом рухнула на середину Красного проспекта недалеко от нынешнего Дома быта. Никто из жителей не пострадал. Старощук Василий Илларионович геройски погиб, спасая жизни новосибирцев [6].



Рис. 7. Старощук  
Василий Илларионович



Рис. 8. Памятник на месте гибели летчика  
Старощука Василия Илларионовича.  
г. Новосибирск, ул. Красный проспект

В 2001 году на месте гибели летчика силами ветеранов Новосибирского аэроклуба, при финансовой помощи мэрии Новосибирска был установлен памятник-обелиск. На момент гибели Василию было 33 года.

Совсем необычным путем, после гибели В.И. Старощука, пришел на завод № 153 20 августа 1943 г. Баклагин Константин Константинович. Уроженец г. Новгорода, родился 7 ноября (по старому стилю) 1909 г. После призыва на службу в Красную Армию учился в Ленинградской военно-теоретической школе ВВС, которую закончил в декабре 1929 г. Затем поступает в Борисоглебскую



Рис. 10. Баклагин  
Константин  
Константинович

Военно-авиационную школу летчиков (ВАШЛ). После ее окончания в 1931 г. в течение 3-х с небольшим лет служил в ней летчиком-инструктором, затем до октября 1937 г., служба в авиационных частях ВВС. В октябре–ноябре 1937 г. – краткосрочные курсы в Липецкой высшей летно-тактической школе ВВС, потом, до января 1940 г. – Военная академия им. М.В. Фрунзе в г. Москве. После академии – служба в Забайкальском военном округе, в ноябре 1941 г. – командир 24-го запасного авиационного полка. В августе 1942 г. отстранен от должности с преданием суду военного трибунала. Причина неизвестна. После повторного служебного разбирательства решение о предании суду было отменено, но на службе в ВВС не оставили, а направили в штаты авиазавода № 153 в Новосибирске в качестве летчика-испытателя.

Через несколько дней после назначения 3 сентября 1943 г. Константин Константинович Баклагин погиб при испытании самолета Як-9Д [26].

Другой путь к испытательной работе прошел летчик Кильметов Касим Гилимханович, родившийся в башкирском селе Бураево Бураевского района 28 февраля 1914 г. в крестьянской семье. Учился в школе, потом в ФЗО, которое окончил в 1935 г., работал на лесозаводе. В 1939 г. по спецнабору комсомольцев поступил в Оренбургскую военно-авиационную школу летчиков.

После ее окончания служил в Белорусском военном округе в 35-м истребительном авиационном полку. С апреля 1941 г. по январь 1942 г. служил в г. Батуми Закавказского военного округа. После этого – на Юго-Западном фронте в 792-м истребительном авиационном полку, провел 67 воздушных боев. В одном из боев в начале июня 1942 года был сбит и попал в плен к противнику. Около 45 дней находился в немецком лагере, с третьей попытки ему удалось бежать, после некоторых скитаний примкнул к партизанскому отряду особого назначения под руководством сотрудника НКВД. В отряде пробыл, выполняя все задания командира, с 19 сентября по 22 ноября 1942 г., получил от командира известного партизанского соединения, Героя Советского Союза Федорова Александра Федоровича, положительную характеристику. Командование отряда понимало, что летчик Кильметов К.Г. принесет на фронте больше пользы, чем рядовой боец в отряде, и переправили его самолетом в советский тыл. После лечения в госпитале и краткосрочного отпуска в апреле 1943 года Касим Гилимханович прибыл в распоряжение отдела кадров ВВС СибВО. Его определили в 20-й запасной авиационный полк. Оттуда он рвался на фронт, отказывался от всяких предлагаемых должностей, вплоть до элементов недисциплинированности. Приказом СибВО в начале августа 1943 г. Километов К.Г. направлен

на Новосибирский авиазавод № 153 летчиком-испытателем. Испытывать и вводить в строй выпущенные заводом самолеты ему пришлось немногим более полгода. 7 марта 1944 г. Кильметов Касим Гилимханович погиб в испытательном полете на истребителе Як-9Т [7].

После его гибели 18 марта 1944 г. на завод пришел летчик-испытатель Куцевалов Константин Васильевич, родом из г. Краснодара, из семьи рабочего, 1921 г. рождения. После окончания 9 классов средней школы в 1939 г. поступил в Таганрогскую военную авиационную школу летчиков (ВАШЛ). Через 2 года, закончив ее, продолжил службу в г. Махачкале в качестве летчика-инструктора в 21-й ВАШЛ. В августе 1942 г. был переведен в 26-й запасной авиационный полк, располагавшийся под г. Тбилиси. В апреле 1943 г. продолжил службу в 19-м запасном авиационном полку в п. Толмачево Новосибирской области, где продолжал готовить летчиков для отправки на фронт [8]. В этот период набрала обороты и активно работала трасса Аляска-Сибирь, по которой перегоняли закупленные в США ленд-лизские истребители и бомбардировщики. Эта трасса заканчивалась в г. Красноярске. Дальше до фронта истребители отправляли в разобранном виде железной дорогой, а бомбардировщики перегоняли по воздуху летчики 9-го перегонного полка ВВС и 2-го перегонного полка ВВС военно-морского флота (ВМФ). 9-й полк был сформирован в Красноярске в 1943 г. [27].

Куцевалова К.В. в феврале 1944 г. перевели из 19-го запасного авиаполка в Красноярск в 9-й авиационный перегонный полк летчиком-перегонщиком. Гонял на фронт самолеты он недолго – месяц с небольшим. 18 марта 1944 г. приказом ВВС СибВО его откомандировали на лётно-испытательную работу на Новосибирский авиационный завод № 153. Девять месяцев Константин Васильевич Куцевалов поднимал в воздух выпущенные этим заводом истребители, готовя их для фронтовых летчиков, 25 декабря 1944 г. был его последний полет. При испытании серийного Як-9 он погиб. Похоронен Куцевалов К.В. в Новосибирске, награжден орденом Отечественной войны 2-й степени [8].

Летчик-испытатель авиазавода, казалось бы, прозаическая работа, всего лишь облет каждой серийной машины. Но это особая ответственность – за короткое время почувствовать все особенности самолета, увидеть ошибки конструктора или брак производственников, в сложной ситуации спасти машину, помочь найти возникшие дефекты. Каждый полет летчика-испытателя – это риск, осознанный риск. Каждый из них верит в свою профессиональную подготовку и надеется, что все будет в порядке.

Летчик-испытатель, Герой Советского Союза Юрий Алексеевич Гарнаев за 30 лет службы освоил около 120 типов летательных аппаратов. Он писал: «Авиация, особенно новая, – дело строгое. В той или иной степени каждый полет несет в себе элементы риска, хотя из 100 полетов 99, как правило, проходят без приключений. Главное не в этом. Летчики-испытатели – вовсе не искатели приключений, и летают не ради риска, а борясь с ним, чтобы не пришлось потом при массовой эксплуатации самолета рисковать другим летчикам. Риск

только тогда имеет право на существование, если он необходим обществу. Всякий другой риск бессмысленен и аморален».

Ю. А. Гарнаев погиб на вертолете Ми-6 в августе 1967 г. при тушении лесного пожара близ города Ля Ров, что недалеко от Марселя на юге Франции [12. С. 362, 363].

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. ГАНО. Ф. П-4. Оп. 34. Д. 89.
2. ГАНО. Ф. П-4. Оп. 33. Д. 746.
3. ГАНО. Ф. П-4. Оп. 7. Д. 547.
4. Архив новосибирского авиационного завода им.В.П. Чкалова. Личное дело А.Ф. Тамара.
5. Там же. Личное дело Г.М. Хрушлова.
6. Там же. Личное дело В.И. Старощука.
7. Там же. Личное дело К.К. Кильметова.
8. Там же. Личное дело К.В. Куцевалова.
9. Амирьянц Г. А. Летчики-испытатели. Сергей Анохин сотоварищи. – М: Машиностроение. 2001.
10. В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских летчиков-добровольцев. – М., Наука, 1980.
11. Дипломатический словарь. – Том III. – М.: Наука, 1986.
12. Звягинцев В. Е. Трибунал для «сталинских соколов». – М.: ТЕРРА, 2008.
13. Красильщиков А.П. Планеры СССР: Справочник. – М.: Машиностроение, 1991.
14. Крылья Великой Победы. Подвиг авиастроителей СССР в годы Великой Отечественной войны. – М.: ОАО «Авиапром», 2015.
15. Маслов М.А. Истребитель И-16.Любимый самолет вождя. – М.: ЭКСМО, Яуза, 2018.
16. Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны: Сборник документов.– Новосибирск:ОГУ «Государственный архив Новосибирской области», 2005.
17. Шелест И. И. С крыла на крыло. Документальные повести. – М.: «Молодая гвардия», 1969.
18. Шматов В.Г. Синьцзян в системе мероприятий Советского Союза по оказанию экономической и военно-технической помощи Китаю в период японской агрессии 1931–1943 гг. – Барнаул, 2016.
19. Шумилов В. Н. Создание оборонной промышленности Новосибирской области (1941–1945 гг.).– Новосибирск, 2000.
20. Яковлев А.С. Советские самолеты, – М.: Наука, 1982.
21. [Электронный ресурс] – Режим доступа: [testpilot.ru/base/garashhenko-i-p](http://testpilot.ru/base/garashhenko-i-p).
22. Там же. [Airaces.narod.ru/mongol/viktor-s.htm](http://Airaces.narod.ru/mongol/viktor-s.htm)
23. Там же. [https:// topwar.ru//sovetskie-kpylya-v-nebe-kitaya](https://topwar.ru//sovetskie-kpylya-v-nebe-kitaya)
24. Там же. [https:// testpilot.ru/base/Simonov-n-ya/](https://testpilot.ru/base/Simonov-n-ya/)
25. Там же. [https:// testpilot.ru/base/hruslov-q-m/](https://testpilot.ru/base/hruslov-q-m/)
26. Там же. <https://www.bvvaul.ru>
27. Там же. <https://rq.ru/rodina-avia.html/>

© В. Н. Шумилов, 2019