



ВОЙНА В ВОЗДУХЕ.

В НЕБЕ НАД СЕРПУХОВОМ



ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
Начало войны.....	4
Командир 178 истребительного авиационного полка.....	5
Война в воздухе. Лётчики 178 авиационного полка.....	5
Григорьев Герасим Афанасьевич.....	10
Заключение.....	11
Список литературы.....	12
Приложение.....	13

ВВЕДЕНИЕ

Все дальше и дальше уходит в прошлое событие, какому по значению и масштабам нет равных. Речь идет о том незабываемом для нашего народа времени, когда казалось, что исход Великой Отечественной войны предрешен и падение Москвы – дело ближайших дней. Эту дату особенно бережно хранят в памяти ветераны, которые дошли до Берлина, вернулись из пекла войны живыми и одержали еще одну победу – подняли страну из руин.

За всю свою многовековую историю роль Москвы никогда прежде не становилась такой ответственной, как в войне с нацистской Германией. В годы Отечественной войны столица стала главным командным пунктом страны, откуда шло управление Вооруженными Силами Советской армии.

Битва под Москвой — яркий пример успеха, достигнутого в оборонительных сражениях, разгрома наступающего врага меньшими силами с последующим переходом в контрнаступление. Победа в Битве за Москву не просто способствовала укреплению антигитлеровской коалиции и расширению движения сопротивления народов Европы, но вдохновила советский народ и воинов Красной Армии на новые героические подвиги, подарила уже казавшуюся потерянной уверенность и непреклонную волю к полному разгрому врага. Советский народ и армия сотворили чудо, превратив эту кровопролитную и жестокую битву в феномен не только Великой Отечественной войны, но и всей Второй Мировой войны в целом.

Цель работы: Изучить роль 178 ИАП в Московской битве.

В этой связи нами были выдвинуты следующие задачи:

1. Исследование Московской оборонительной операции 1941г.
2. Анализ литературы освещающей битву за Москву
3. Беседа с очевидцами событий

НАЧАЛО ВОЙНЫ

Многие сегодня знают, что наступавшие в 1941 году немецко-фашистские войска не смогли прорваться в наш Заокский край и были отброшены назад зимой 1941-1942 года. Поэтому нам кажется, что война отгремела где-то там, на далекой линии фронта. Но линия фронта не всегда бывает далекой. В критический момент немцы оказались всего в двух десятках километров от деревни Пушино. Осенью и зимой 1941 года Заокский край стал прифронтовой полосой, где решалась судьба огромного сражения. Наверное, если мы вспомним о том, что тогда происходило в наших местах, мы лучше узнаем военные годы. Историю родного края человек всегда переживает сильнее, а Заочью есть что вспомнить о войне.

Тяжелейшие испытания выпали в первый год войны на долю местных жителей и солдат, защищавших Заочье от наступавшего врага. Жители деревни Пушино помнят день, когда началась война. Воскресное утро 22 июня было солнечное, и весть о начале войны пришла только к вечеру – радио в деревне не работало. Из Серпухова прискакал нарочный с повестками из военкомата. Женщины плакали и голосили в тот день, а уже в понедельник мужчины отправились в Серпуховский военкомат (1).

Немецко-фашистские войска, напав 22 июня 1941 года на Советский Союз, в первые же месяцы войны уничтожили основную часть Красной Армии и стремительно продвигались на восток, вглубь нашей страны.

В преддверии немецкого наступления, началось строительство оборонительных рубежей на подступах к столице. Поздней осенью из населения приокских деревень - женщин, стариков и подростков, были сформированы бригады для рытья окопов. Их руками вырыты укрепления на левом берегу Оки от Лужков до Турово. Вдоль всей линии создавались противотанковые и противопехотные рубежи, на случай прорыва немцев через Серпухов. Для этого сосны спиливали на высоте полутора метров и валили их кронами в сторону Серпухова (7), создавая несколько линий засек через лесные дороги. Работали подростки, женщины и девочки, которым

приходилось рубить множество больших деревьев (1). Часть укреплений в этом месте могла появиться и в результате предвоенных учений, как, например, окопы при устье Таденки, вырытые курсантами Подольского училища, сложившими свои головы в решающих боях 1941 года под Москвой (2). Линии окопов, обращенные к реке Оке, тянутся вдоль края леса севернее деревни Зиброво.

Оборонительные рубежи создавались не только на левом берегу Оки. По всей видимости, именно руками жителей окрестных сел вырыты окопы на правом берегу речки Колодни, недалеко от дачного поселка Лесничества.

Немецкая авиация впервые появилась над Заочьем в июле 1941 года. Начиная с этого времени вражеские самолеты регулярно совершали рейды вглубь нашей территории. Борьба с ними легла на плечи уцелевшей советской истребительной авиации и зенитных батарей. Над Заокским краем началась война в воздухе.

КОМАНДИР 178 ИСТРЕБИТЕЛЬНОГО АВИАЦИОННОГО ПОЛКА

Командиром 178 истребительного авиационного полка был лётчик-истребитель Раков Роман Иванович, 6 истребительный авиационный корпус, Московская зона ПВО. Погиб в воздушном бою 3 января 1942 года в районе д. Овчино Угодско-Заводского района Московской области (ныне Жуковский р-н Калужской обл.). Место захоронения: Московская область, г. Серпухов, ул. Красная Гора, Мемориал Славы. ЦАМО РФ, ф. 291, оп. 2, д. 3; ф. 33, оп. 563784, д. 2, оп. 594258, д. 35. Книга Памяти, Московская область, том 13, часть 2, стр. 28, том 29, часть 2, стр. 446. (Приложение 13)

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ. ЛЕТЧИКИ-ИСТРЕБИТЕЛИ 178 АВИАЦИОННОГО ПОЛКА

Одним из узлов противовоздушной обороны стал аэродром Липицы, на котором базировался 178 истребительный авиационный полк. Располагался аэродром у деревни Липицы на пойме Оки. Аэродром действовал задолго до войны, но ангаров на нем не было, а взлетная полоса была грунтовая, на

заливном лугу, который тогда еще не распахивался. Истребители И-16, а всего их было 33, появились здесь в июне 1941 года.

Первый боевой вылет состоялся 6 июля – взлетевшее по тревоге звено И-16 лейтенанта В.А.Шишова преградило путь восьми немецким бомбардировщикам Ю-88, сбив два «Юнкерса» и один истребитель прикрытия Ме-109. Сам Шишов был ранен в правую руку, но сумел посадить самолет. Вот как выглядел этот бой:

«6 июля 1941 года 8 бомбардировщиков Ju-88 в сопровождении истребителей появились в районе одного из важных объектов. Это выглядело как разведка боем. На перехват немецких самолётов поднялось звено, возглавляемое Старшим лейтенантом В. А. Шишовым из 178-го истребительного авиационного полка. Завязался бой. Шишов смело повёл своих ведомых в атаку. Ему сразу же удалось сбить один из самолётов противника. Совершив маневр, он открыл огонь по второму "Юнкерсу". Строй бомбардировщиков рассыпался. Они стали беспорядочно сбрасывать бомбы и стремительно уходить на запад. Но в это время наших лётчиков атаковали вражеские истребители. И снова Владимир Шишов бесстрашно ринулся на врага. Ему удалось поджечь один из "Мессеров", однако и сам он был ранен в правую руку. Ведомые прикрыли командира и дали ему возможность выйти из боя. Управляя самолётом одной рукой, Старший лейтенант успешно посадил его на свой аэродром.

11 Июля 1941 года группа истребителей 178-го ИАП, ведомая Капитаном В. А. Шишовым, успешно выполнив задачу по прикрытию своих бомбардировщиков, возвращалась на свой аэродром. Не долетев до линии фронта, самолёт Старшего лейтенанта Рыжухина стал отставать. Его атаковали два немецких истребителя. Тогда, оставив за себя Лейтенанта В. С. Дулина, Владимир Шишов бросился на помощь товарищу. Искусно маневрируя, он отвлек всю семёрку "Мессеров" на себя и сбил одного из них. Когда его самолёт получил повреждения, Шишов симитировал падение и,

обманув врага, на высоте 100 метров выровнял машину и благополучно возвратился на свой аэродром».

В воспоминаниях мы встречаем интересные сведения о том, что немецкие самолеты сбрасывали бомбы, когда подвергались атакам истребителей. В наших окрестностях сохранились несколько воронок, которые местные жители относят на счет немецких бомбардировщиков.

Массированные попытки прорваться к Москве немецкие бомбардировочные эскадрильи предприняли 22, 23 и 24 июля. 178-й ИАП сразу же принял боевое крещение всем своим составом и с честью вышел из боя. 23 июля сегодня – день рождения полка.

В задачу летчиков входило прикрытие Серпухова, железнодорожных мостов, железнодорожной станции и многих других военных объектов.

Но, все же, основной заботой 178 полка стало прикрытие серпуховского железнодорожного моста через Оку и стоявшего рядом ветхого автомобильного моста (нынешнего автомобильного моста и шоссе у Липиц тогда еще не существовало). По мосту шло снабжение Тульского гарнизона и войск 50 армии. Кроме истребителей его защищали 19 зенитных орудий (часть из них пулеметы (5)). Соседние аэродромы с истребительной авиацией – Калуга и Подольск, располагались далеко, и летчики 178 ИАП были единственной силой, способной противостоять немецкой авиации над Окой. До сентября летчики воевали на истребителях И-16, а потом пересели на Лагг-3, который, по отзывам летчиков, был немногим лучше своего предшественника, а в чем-то и уступал ему.

События тех дней войны сохранились для нас благодаря воспоминаниям одного из ветеранов 178 ИАП, Николая Денисовича Дудника. Они замечательны своей искренностью, простотой и одновременно исключительной пронизательностью летчика. Поэтому они приведены целиком в приложении 1 к настоящему тексту. Ну, и, конечно, интересно также услышать в его рассказе и знакомые нам заокские названия. Вот один из эпизодов:

«— У нас напряженность боев не спадала. Поскольку мы прикрывали железнодорожный мост через Оку, на который немцы постоянно бросали свою бомбардировочную авиацию. В основном Ю-87е. Если бы им удалось вывести из строя железнодорожный узел и мост, то Тулу бы сдали. Нам сказали, что если при тебе его повредят — расстрел. Погибло там много зимой. Максимов со своим самолетом прямо под лед ушел. Немцев было много, а нас мало... Но отстояли мост».

Несмотря на сопротивление, немецкая авиация продолжала воздушные атаки. Бомбардировщики охотились на поезда, двигавшиеся по железной дороге. 9 сентября был совершен первый налет гитлеровцев на Серпухов – сброшены фугасные бомбы. Потом подобных налетов было много. Летчики 178-го ИАП вели бои и днем и ночью. 29 сентября при боевом патрулировании потерпел катастрофу и погиб сержант Владимир Иванович Волков, летчик 178-го ИАП, призванный серпуховским военкоматом из деревни Зайцево, что недалеко от Пушино.

В результате бомбежек погибали не только летчики. В деревне Михайловке, ближайшей к аэродрому, четверо жителей было убито и один остался без ноги. Как считали сами жители деревни, их бомбили потому-что кто-то сообщал немцам о том, что в Михайловке расквартированы офицеры полка (5). В один из дней, когда колхозники молотили зерно, немецкий самолет, который летел очень низко над землей, сбросил бомбу на столовую летчиков (возле Михайловской речки), и потом дал залп по аэродрому из кормового пулемета. Во время другого налета бомба попала в крестьянский двор, убив корову и разбросав по всей деревне овец и кур.

От налетов колхозники рыли себе землянки в ближайшем овраге, жили в них. Приходилось копать капониры - укрытия для зениток возле деревни..

Не только аэродромы подвергались бомбежкам. В ноябре 1941 года шесть барж с текстильными станками, не успев в навигацию эвакуироваться из Серпухова, вмерзли в лед напротив пушинской деревенской пристани. Немецкие самолеты бомбили эти баржи, часть бомб взорвалась на берегу. Но

одна из них, по предположению стариков, не разорвалась и до сих пор лежит где-то в земле на склоне. Немцам не удалось добиться уничтожения барж. Их сумели вырубить из льда и вывести вниз по реке, в безопасное место (3).

Способом направить удары немецкой авиации в сторону было создание ложных аэродромов. Один такой аэродром был сооружен на пойме между островом и устьем Неглядейки, недалеко от деревень Харино и Балково. Из дерева сколотили макеты самолетов, которые были вскоре обнаружены немецкой авиацией. Последовал налет и макеты были разбомблены, взрывами во все стороны разбрасывало щепу от мнимых самолетов. После этого бомбардировки здесь не повторялись, "аэродром" был разоблачен (3). Одну из бомб, возможно сброшенной во время этих событий, нашли в восьмидесятых годах поблизости от котельной города Пущино.

Тем временем войска Вермахта приближались к Серпухову. 10 октября 1941 года вражеская авиация подвергла бомбардировке уже настоящее место базирования 178-го авиаполка - аэродром "Липицы". В результате налета погибли три летчика и были ранены 11 человек (всего за время осеннее-зимних боев полк потерял 13 летчиков). Начались и обстрелы аэродрома из дальнобойных пушек с Юрятинского немецкого гарнизона (на правом берегу Протвы). Поэтому было принято решение перебазировать аэродром под Каширу. Липицкая взлетная полоса продолжала использоваться как аэродром подскока, где дежурили несколько истребителей полка. Это было очень тяжелое время. Немцы продолжали наступать. Начиналась битва за Тулу и Серпухов, за левый фланг обороны Москвы. (Приложение 2)

Самым последним из ветеранов ушёл из жизни Дудник Николай Денисович в возрасте 87 лет». (Приложение 4). Местные жители тоже вспоминали об этом аэродроме. (Приложение 4)

Список документально зафиксированных воздушных побед Н. Д. Дудника: Все — в составе 178 ИАП на самолете ЛаГГ-3 Всего сбито

самолетов — 3+3 (найден по документам 3+1); боевых вылетов — 426» (Приложение 4).

ГРИГОРЬЕВ ГЕРАСИМ АФАНАСЬЕВИЧ

Григорьев Герасим Афанасьевич к ноябрю 1942 года заместитель командира эскадрильи 178-го истребительного авиационного полка (6-й истребительный авиационный корпус, Войска ПВО страны) капитан Г. А. Григорьев совершил 300 боевых вылетов, провёл 18 воздушных боёв, сбил лично 11 самолётов противника и 2 в группе.(8) (Приложение 6).

Работая над темой я посетила ЦАМО в Подольске, где были взяты фотографии и материал на Швагирева Ивана Михайловича - заместитель командира эскадрильи 178-го истребительного авиационного полка (Приложение7-12).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Победа над фашистами не далась легко. Советские войска выдержали в октябре-ноябре 1941 года тяжелые бои: на западе – на берегу Оки, на юге – вокруг Тулы, Алексина и Ясногорска, на востоке – вокруг Иваньково, Каширы и Мордвеса, в воздухе – над Серпуховым, над мостами, над Липицами, над Иваньково и Каширой. Заокский край, оказавшись на короткое время в полуокружении, стал местом переброски резервов в критический момент сражения. Войска двигались по шоссе и железной дороге Москва-Тула, 112 танковая дивизия прошла ночным маршем от Серпухова до деревни Иваньково. Станция Тарусская (сегодня поселок Заокский), деревни Дятлово и Савино на Скниге, стали местом отдыха и переформирования 5 гвардейской и 60 стрелковых дивизий. Аэродром Липицы использовался истребителями 178 полка весь период оборонительных боев. На случай прорыва немцев на правом и левом берегу Оки были подготовлены окопы и противотанковые рубежи, которые, к счастью, не пришлось использовать, с этих рубежей началось наступление 133 стрелковой дивизии на Тарусу. Благодаря стойкости и мужеству солдат и мастерству командования, немецкие войска были разбиты и больше уже не смогли подойти так близко к Оке, как они сделали это в конце осени 1941 года.

Список литературы:

1. Собрание ветеранов в Пущинской городской библиотеке 21 июня 1997 года (газета "Пущинская среда", №31 (89), 31.07.1997)
2. Устное сообщение руководителя научного отдела Приокско-террасного заповедника М.М.Заблоцкой, 2010 г., записано Демидовым В.Э.
3. Устное сообщение Валентины из сельсовета деревни Пущино, записано Губиным С.В.
4. Ежедневные сводки Советского Генерального штаба за 1941-1942 год. В издании Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК. Документы и материалы. — М.: ТЕРРА, 1996-1999.
5. Устное сообщение Братчикова Сергея Алексеевича, жителя деревни Михайловка, записано Демидовым В.Э.
6. Устное сообщение Валентины Юрашко, жительницы деревни Дракино, записано Демидовым В.Э.
7. Устное сообщение Николая Васильевича, жителя г.Серпухов, записано Демидовым В.Э.
8. М. Ю. Быкова - "Победы сталинских соколов". Издательство "ЯУЗА - ЭКСМО", 2008 год.

Карты и схемы:

- Схема из книги «Неизвестная битва в небе Москвы», Хазанов Д.Б., 1999
- Схемы боевых действий из книги «Разгром немецких войск под Москвой» под ред. Б.М.Шапошникова, 1943 г.
- Трофейные карты немецкого генштаба 1941 года (размещены в сети интернет).
- Карты Серпуховского района 1930 и 1939 года (размещены в сети интернет).

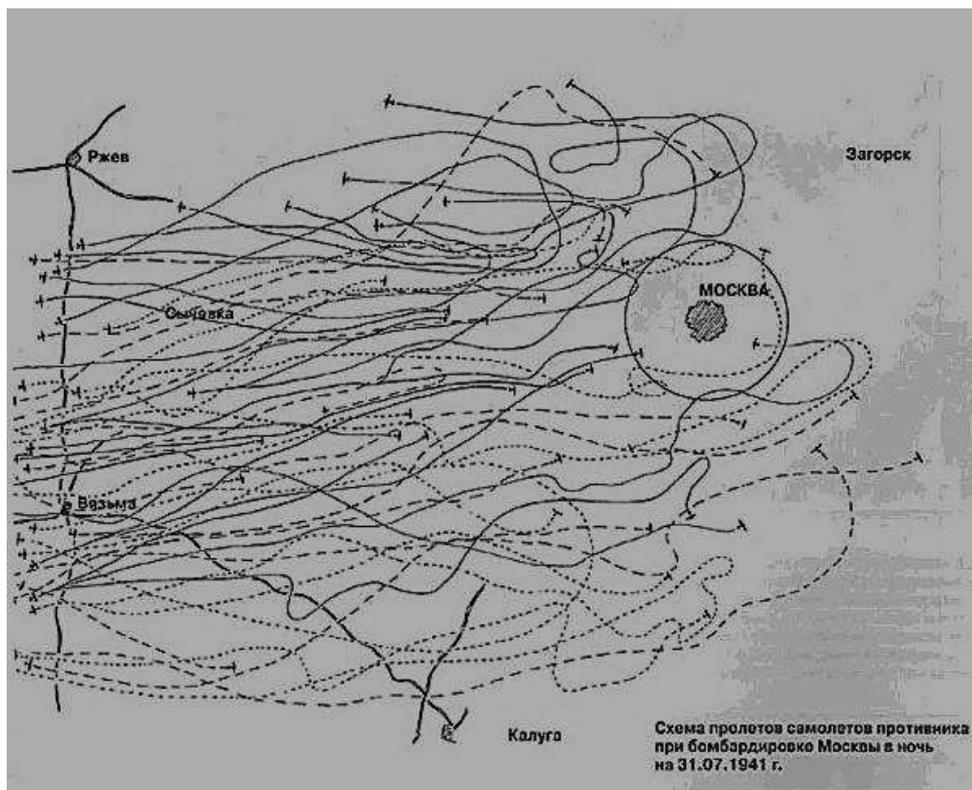


Схема из книги «Неизвестная битва в небе Москвы», Хазанов Д.Б., 1999

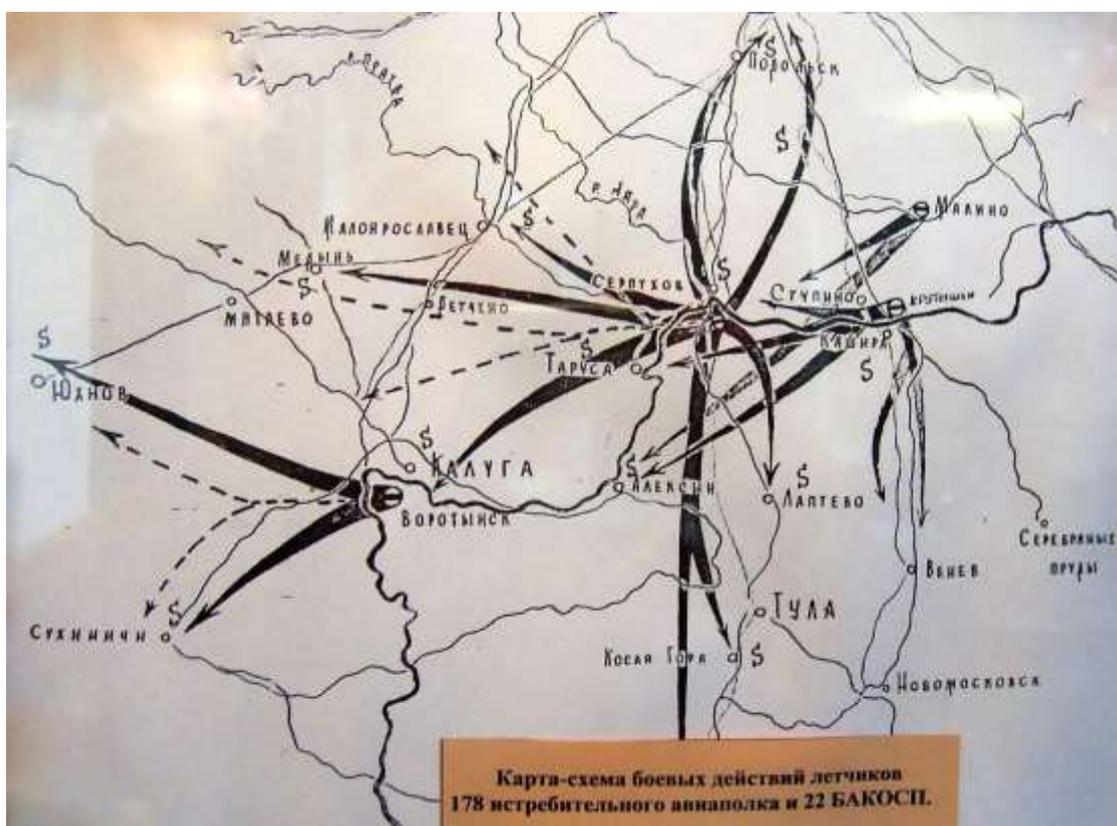


ФОТО ИЗ МУЗЕЯ ЛИПЕЦКОЙ ШКОЛЫ



СЕЛО ЛИПИЦЫ И МУЗЕЙ ШКОЛЫ

Договорившись о встрече мы приехали село Липицы. Шёл школьный урок, когда мы вошли в школу. Нас встретили дружелюбно и попросили немного подождать. К нам вышла женщина и представилась: «Тамара Алексеевна. Заведующая школьным музеем боевой славы.

Историей 178 ИАП мы начали заниматься в 1972 году. Часто встречались с ветеранами. Большую помощь по сбору материалов нам оказал ветеран полка Дудник Николай Денисович, который прошёл путь от сержанта до генерала.

Свой первый боевой вылет полк совершил 8 июля 1941 года. Для маскировки основного аэродрома был создан ложный в деревни Большое Грызлово. Немцы быстро разбомбили его, поняв, что это не основной. Основной аэродром, который располагался в пойме Оки на заливных лугах, тоже бомбили. Главной задачей полка была оборона железнодорожного моста через Оку.

Технический состав жил в бараках прямо на аэродроме. За лётчиками ежедневно приезжал автобус и отвозил на ночлег. Ночевать приходилось в разных деревнях: Ящерово, Большая Городня, Михайловка, Лукьяново, Щеболово и другие.

При подходе немцев к Москве полк перебазировался в деревню Крутышки, что под Каширой, но мост через Оку продолжал охранять. В декабре полк вернулся на аэродром в пойме Оки. Лётчиков расквартировали в ближайшей деревни Михайловка. Полк начал производить патрулирование воздушного пространства и сопровождать штурмовики. До 1943 года полк участвовал в сопровождении штурмовиков и бомбардировщиков. Участвовал в битве за Сталинград. Они также сопровождали штурмовик нашего земляка Героя Советского Союза – Радчука Павла Павловича. В 80-х годах учащиеся

нашей школы нашли лопасти винта, которые они отреставрировали. Все фотографии и экспонаты по 178 полку передали ветераны полка.

Памятник лётчикам 178 ИАП был открыт в 1967-1968 году на горе между д. Михайловка и селом Липицы. Памятник был перенесен на центральную усадьбу совхоза «Заокский» в 1981г. Сейчас это столб с рельефным изображением головы летчика в шлеме.



УРОЖЕНКА ДЕРЕВНИ ЩЕБОЛОВО СИДОРОВА ПЕЛАГЕЯ
НИКОЛАЕВНА



Война началась для нас неожиданно. Муж ушёл на фронт добровольцем, а со мной осталось трое детей. Старший сын- 16 лет и три дочери - старшей было 13 лет, средней 8 лет, а самой младшей 2 года. Немцы постоянно бомбили железнодорожный мост через Оку. Вот как они начинают бомбить, соберу я всех своих в одну кучу, обниму, сядем под кровать и ждём. Лишь только по гулу различали наши самолёты от немецких.

Лётчики жили и в нашей деревне. К нам не поселяли, так как в одной половине дома мы ютились, а в другой были эвакуированные. В основном их привозили два в месяц, но с большим наступлением немцев на Москву привозить перестали.

УРОЖЕНЕЦ СЕЛА ПОДМОКЛОВО ЮМАКОВ НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ



Когда началась война мне было 14 лет и я остался в семье за старшего. Две старшие сестры ушли на фронт, а мама, я, и младшая сесрёнка Сима остались. Было очень страшно. Недалеко через Оку «очковские горы» с которых немцы обстреливали Серпухов. Мама часто болела, и мне приходилось работать. Возил в основном дрова на предприятия, которые ещё работали в Серпухове. И вот однажды я получил ответственное задание отвести дрова в часть. Ехать пришлось очень осторожно. Приехал и увидел самолёты. Я, то видел их только в воздухе, а тут они совсем рядом. Меня завели в барак, там было тепло. Домой дали сухарей. Я спрятал их запазуху и быстрее домой. Пришёл домой и отдал их маме. Она даже заплакала. Этот сухари мы ели очень долго. Больше дров на аэродром мне возить на приходилось.

ВОСПОМИНАНИЯ ВЕТЕРАНА 178 ИСТРЕБИТЕЛЬНОГО
АВИАЦИОННОГО ПОЛКА НИКОЛАЯ ДЕНИСОВИЧА ДУДНИКА.



Наш 27-й авиационный полк ПВО особого назначения до войны имел два или три комплекта личного состава. С началом войны на его основе были сразу же созданы три полка. 27-й ИАП остался в Клину, 177-й ИАП — в Дубровицах под Подольском, а нас, 178-й ИАП, посадили на полуторки, в кузова которых мы положили сено, и повезли под Серпухов на аэродром у деревни Липицы.

Первый бой я вел прямо над аэродромом где-то в середине июля. Пришел одиночный немецкий разведчик. Никто не дежурил, вели себя еще беспечно. Мы все еще считали, что война быстро закончится. Меня выпустили по тревоге, и я на глазах у всех опозорился. Облачность была плотная на высоте порядка 1500 метров. Я только к нему приближусь — он в облака. Я болтаюсь, жду, когда он из них выйдет. Он выскочит где-нибудь, я к нему, а он опять уходит. Я, конечно, пострелял по нему, но с большой дистанции не

попадешь. Вот так он и ушел. Я тогда больше себя винил, но делом надо было командиру полка поднять еще пару истребителей, рассредоточить их, и мы бы его сбили. Командиры были неопытные. Может, летный опыт у них и был, а тактического, опыта управления у них не было никакого. Вообще с немецкими разведчиками воевать было сложно — если с первой атаки не сбил, то он тебе только хвост покажет, и ты его не догонишь. И еще один момент. Я когда свастику в желтом круге увидел, понимал, что это противник, но не мог избавиться от ощущения, что там такой же, как и я, летчик сидит. Психологически я был не готов убивать. Правильный тогда лозунг был: «Чтобы победить, надо научиться ненавидеть». Пропаганда работала хорошо, и когда в декабре я полетел на штурмовку, никаких сантиментов к немцам я не испытывал.

Чем мне эта штурмовка запомнилась? Ведь я до этого даже на полигоне не штурмовал. Командир полка, опытный летчик, когда провожал меня в вылет, мне подсказал, как надо действовать. Видимость была плохая — шел снег, но я снега не боялся. Через него видно, вот туман — это действительно все. В районе села Пятницы по дороге шла колонна машин с отступающими немцами. Какое удовольствие я получил, расстреливая эти машины! Это такой азарт! Как они бежали от дороги!

Всего из 426 боевых вылетов я выполнил на штурмовку шесть, и только на И-16. Всего я сбил три самолета противника лично и три в группе. Иногда мы прикрывали И-153, которые летали на штурмовку, но чаще сопровождали особо важные самолеты. Мы не знали, кто в них летел. При сопровождении их ни разу вести боев не приходилось. В основном же в 41-м году нам ставились задачи по прикрытию войск или стратегических объектов.

Вот ты спрашиваешь, как я отношусь к И-16? Для меня это был тот истребитель, на котором я учился летать и потому владел им неплохо. Конечно, воевал я на истребителе более поздней серии с мощным вооружением и мотором, но по пилотажным характеристикам он не отличался. То, что я умел на нем пилотировать, меня и спасло. Прикрывали мы парой

наземные войска. Ведомым у меня был лейтенант Иващенко. Мы прибыли на «точку», заняли 3500–4000 метров, и вдруг я заметил группу, не менее десяти, немецких истребителей. Они, зная, что мы прикрываем войска, в то время пользовались тактикой «прочесывания» районов. Твою мать! Что делать?! Уйти нельзя — скорость у И-16 меньше, чем у «мессершмитта», на вертикаль нельзя — собьют. Выхода нет. Начал я с ними крутиться. Я как? Он в хвост зайдет, я вижу, что сейчас огонь откроет, я газ убираю, он проскакивает, я стреляю. Не попадал, конечно, тут, пока будешь прицеливаться, тебя следующий срубит. Иващенко в воздухе нет, думаю, наверное, сбили. Но я решил с ними ковыряться, пока силы есть. Слава богу, физическая подготовка у меня была хорошая. В итоге они развернулись и ушли в сторону Можайска. Горючее на исходе. Я спикировал, прижался к реке Нара и на брющем домой. Через железнодорожный мост перевалил, а там уже наш аэродром. С ходу сажусь — аэродром был укатан целиком. Сел и рулю к стоянке. Вылез и иду в землянку КП. Смотрю, стоит командир полка и Иващенко, мой ведомый, ругается: «Дудник полез в драку и сам погиб». Он, конечно, не думал, что я в этой каше жив останусь. Я подошел: «Товарищ командир, прошу больше ведомым лейтенанта Иващенко ко мне не назначать, а дать мне сержанта Василия Соколова». Так вот благодаря тому, что я был на И-16, который на горизонтальном маневре превосходил «мессершмитт», они не могли меня сбить. Если был бы я на «миге» или «лавочкине», меня бы сбили — «лагг» так крутить не мог. На нем, конечно, можно на вертикаль идти, но против немецких летчиков 41-го года это вряд ли бы помогло. Правда, уже осенью пришлось пересесть на ЛаГГ-3. Сначала не нравилось на нем летать, но потом привык. Ведь на нем как? Взлетел, шасси убрал, а потом, прежде чем на высоту лезть, надо на брющем по прямой идти, чтобы скорость набрать. На И-16 можно было с ходу вверх идти, но недалеко — 6000 максимум, а потом мотор «пых-пых» и уже не тянет. Но в войну летали на 2000–4000. Это только разведчики высоко забирались.

Так вот, 28 ноября под Серпуховом я на ЛаГГ-3 сбил немецкий самолет-разведчик «юнкерс». Какой, не скажу — в воздухе не определишь, но скорее всего «Юнкерс-86».

Атаковал я его сзади сверху. Целился по кабине, но, видимо, в последний момент летчик меня заметил и дал ногу вправо. Моя очередь вместо кабины пошла на плоскость, отбив оконцовку левой плоскости. Самолет свалился в штопор, а с отбитой оконцовкой вывести машину из него невозможно. Я его сопровождал до земли (никто из него не выпрыгнул), заметил место, где он упал, набрал высоту и пошел домой. Интересно, что самолет не сгорел. Доложил командиру полка, и тут же на место падения вылетел У-2 с инспектором дивизии по технике пилотирования полковником Шолоховым. Население уже успело раздеть погибших, но документы были целые. Парашюты привезли — мы из шелка сделали шейные платки, поскольку шею стирали — головой крутить много приходилось.

После ЛаГГ-3 пересели на Ла-5. Правда, один раз я вылетел на МиГ-3. Наш аэродром у деревни Липицы осенью 41-го уже обстреливался немецкой артиллерией. Поэтому мы его использовали как аэродром подскока, на ночь улетая под Каширу на аэродром Крутышки. Это, кстати, был один из самых голодных периодов, поскольку в Липицах мы целый день питались только чаем с сухарями и сахаром, стоявшими в землянке в больших мешках. В Крутышках стоял полк на «мигах». Пришли «мессершмитты» и стали штурмовать аэродром. Я как раз был у самолета «миг». Они бы его все равно повредили. Я на сиденье чехлы набросал и вылетел без парашюта. Собьют на взлете? Да в такой момент об этом не думаешь. Думаешь о том, что убьют все равно, надо постараться самому это сделать первым. Ничего, взлетел. Летать я на нем не умел, поэтому пилотировал осторожно, чтобы не свалиться в штопор. Сбить я никого не сбил, но самолет сохранил, и общими усилиями немцев мы отогнали.

Когда мы пересели на Ла-5, то войны уже почти не было. Ночью мы на нем летали. Патрубки светились, но сильно это не мешало. К тому же я имел опыт ночных полетов на И-16.

Летом 42-го года налеты продолжались. Немцы в основном летали на Ярославль и Горький. При этом они проходили наш аэродром. В июне подняли нас по тревоге. Взлетели командиры эскадрилий Григорьев и Тикунов, а я следом. Как я научился летать ночью? Сам. Взлетел в сумерках, а сидел ночью, посадочные прожектора на аэродроме были. Если ты днем хорошо летаешь, то ты ночью сядешь, ну один раз Григорьев в землю воткнулся. Сам цел, а самолет вдребезги, но это редко... Так вот. Ночь была светлая, по выхлопным патрубкам я заметил группу. Вцепился взглядом в огонек, а он уходит влево. Я прижался — и за ним. Они, оказывается, заметили наш аэродром, и часть самолетов решила отбомбиться по нему. Я-то не видел, где я, а с земли видно было. Я открыл огонь, когда подошел почти вплотную. Стрелки — по мне. В общем, ковырялся я с этим бомбардировщиком, пока снаряды не кончились. Горючее на исходе, я захожу на аэродром, а с него красная ракета — запрещают посадку. А куда я пойду, когда горючего нет? Ракета, пока она летит к земле, неплохо ее освещает, а пускали их часто, вот я по ним и зашел. Толчок, сел, остановился. Ко мне прибежали: «Ты куда сел! Аэродром разбомбили!» Подошел командир полка: «Самолет до утра не трогать». Утром посмотрел — весь аэродром в воронках! Как я в них не попал?! Это просто счастье... Утром оказалось, что я сбил этого «юнкерса», и он упал возле Тарусы, а Григорьев и Тикунов сбили еще один самолет, упавший возле Каширы. Причем сбил его один, а второй не сбил. А я-то кто? Лейтенант... Мне командир полка говорит: «Дудник, ты еще только начинаешь летать, а эти двое никак не могут самолет поделить. Один говорит, что он сбил, другой, что он. Ты отдай им свой самолет». — «Пишите». Приписки? Нет! Могли недописать, а приписать — нет. Те, кто вел документацию, вели ее халтурно. Орден Красного Знамени я получил, уже когда у меня три самолета было. У меня комэском и ведущим был ГСС Григорьев. Частенько наши

групповые победы он записывал себе как личные. Я чувствовал, что ему хочется быть Героем. Но после войны я командиром дивизии стал, получил генерала, а он спился и дуба дал. Я на войне за количеством сбитых не гонялся. Мне нужно было выполнить боевую задачу как положено и больше ничего. Награды меня не интересовали — такая каша была, столько летчиков гибло, а я буду за наградами гоняться? Я вот чувства страха не испытывал, хотя, может, я просто не помню — сколько времени прошло. Но что точно я помню, так то, что мы просили вылеты. Конечно, потери были большие, и жили мы одним днем. Уверенности, что ты будешь жить, не было. Было желание быть живым. К потерям поначалу болезненно относились, но потом попривыкли... Из тех, с кем я воевать начинал, к 41-му году человек 10–12 в полку оставалось. Причем до 42-го года пополнение в полк не приходило — летчиков и так было больше, чем самолетов. Сбивали ли меня? Да один раз на ЛаГГ-3. Прозевал атаку. «Мессершмитт» попал по двигателю, разбил масло-радиатор, меня окатило горячим маслом, но я все же посадил самолет на аэродром Барыбино под Тулой.

Летал и стрелял хорошо, меня уважали, я не пил. Один только раз выпил перед вылетом 100 грамм, и меня чуть «мессершмитт» не сбил. Полеты закрывались поздно. Я до войны в жизни водку не пил. Я сам из Крыма, так там водку, кроме рыбаков, никто не пил. Все пили или вино или пиво. Так вот, пока нас привезли в деревню, где мы жили, пока пошли на ужин, выпили уже поздно. Утром проснулся, голова дурная. Я ничего не соображаю. Реакция уже не та. Надо было лететь, а там воздушный бой. Чудом живой остался. Я после этого водку комиссарам нашим отдавал. Они пожилые были, только этим и занимались.

Встречи с немецкими истребителями закончились в начале 1943-го, а последний раз воздушный бой я вел с разведчиком, наверное, в конце 43-го — начале 44-го года. Разведчиков было очень трудно сбить. Если он тебя заметил, то сразу в пике, а на выходе выпускал воздушные тормоза, а преследующий истребитель врезался в землю. Такие случаи были.

В 1944 году я пытался уйти во фронтовую авиацию, чтобы отомстить за свою семью, расстрелянную немцами в Керчи. Но мне отказали, а дали пять дней съездить в Керчь узнать судьбу родных. У меня сестра была разведчицей, которую оставили с радиостанцией в городе, но немцы ее засекли. Взяли всю семью и всех соседей. Месяцев допрашивали, уговаривали перейти на сторону немцев, но она отказалась, после чего их всех расстреляли...

— Были ли какие-то приметы?

— Некоторые начинали войну в гимнастерке и так и не стирали ее до конца. Она грязная, блестит вся, а они так в ней и ходят. Некоторые не брились перед полетом. А у меня никаких суеверий не было.

— Закрывали ли фонарь кабины?

— На И-16 были кабины открытые. На ЛаГГ-3 кабина была закрытая, но летали с приоткрытой, поскольку фонарь запотевал. Это ужас! Война закончилась — у меня скулы черные были от постоянного обморожения. Были кротовые маски, но под них поддувало.

— Что можете сказать о радиооборудовании?

— Радио на И-16 было, но оно не работало. Там была очень тонкая настройка, которая легко сбивалась. К тому же не было станций на аэродроме. На «лавочкине» стало получше.

— Кого сбить труднее?

— Бомбардировщик. Скорость у него высокая, а если летчик опытный, а они почти все были опытные, то сбить его было очень сложно.

— Что считалось боевым вылетом?

— Вылет по тревоге на перехват самолетов противника. Бывало, что на штурмовку.

— Когда начали летать парами?

— Парами мы начали летать в 41-м году. Тут влияла не смена тактики, а нехватка самолетов. Только в начале 42-го года перешли на тактическую единицу пара.

— Зимой 41-го, говорят, напряжение боев спало и немцы практически не летали. Это так?

— У нас напряженность боев не спадала. Поскольку мы прикрывали железнодорожный мост через Оку, на который немцы постоянно бросали свою бомбардировочную авиацию. В основном Ю-87е. Если бы им удалось вывести из строя железнодорожный узел и мост, то Тулу бы сдали. Нам сказали, что если при тебе его повредят — расстрел. Погибло там много зимой. Максимов со своим самолетом прямо под лед ушел. Немцев было много, а нас мало... Но отстояли мост.

УРОЖЕНКА ПОСЁЛКА КИРПИЧНОГО ЗАВОДА БАБУШКА ЗИНА.

В Липицах на горе мы посадили в машину бабушку. И спускаясь с горки по дороге к Михайловке, она вдруг начала рассказ: «В пойме Оки был аэродром. Самолётов было очень много. Мне было 10 лет и я уже работала. То грядки в колхозе им. Калинина полоть, то коров доить. На аэродром помогать приходили. Там были в основном дети, а взрослые на полях. Мы и полосу чистили, воду приносили и дрова возили. Очень было тяжело. Я была хрупкой девчонкой, а носить вёдра с водой, и чистить взлётную полосу было тяжело. Домой я приходила и сразу спать, а утром снова на работу. Детства я совсем не видела, а так хотелось в куклы поиграть». Так мы доехали до Кирпичного завода.

СПИСОК ВСЕХ ИЗВЕСТНЫХ ПОБЕД КАПИТАНА Г. А. ГРИГОРЬЕВА:
 (Из книги М. Ю. Быкова - "Победы сталинских соколов". Издательство "ЯУЗА
 - ЭКСМО", 2008 год.)

№ п / п	Дата	Тип сбитого самолёта	Место победы	На чём летал
1	24.06.1941 г.	1 He-111	сев. - зап. Минска	И-16
2	25.06.1941 г.	1 Do-215	Минск	
3	15.10.1941 г.	1 Ju-88	юго - зап. аэр. Липицы	ЛаГГ-3
4	24.10.1941 г.	1 He-111	ст. Пахомово	
5	25.10.1941 г.	1 He-111	вост. Серпухов	
6	09.11.1941 г.	1 Ju-88	зап. Серпухов	
7	27.11.1941 г.	1 Hs-126 (в паре)	Велегож	
8		1 Ju-88 (в паре)	вост. Серпухов	
9	06.12.1941 г.	1 Hs-126 (в паре)	Троицкое	
10	24.12.1941 г.	1 Ju-88 (в паре)	Недельное	
11	25.06.1942 г.	1 Ju-88	Барыбино	
12	22.08.1942 г.	1 Ju-88	Юхнов	
13	02.09.1942 г.	1 Ju-88 (в паре)	сев. - зап. Тула	
14	04.11.1942 г.	1 Ju-88	Лобаново	
15	12.11.1942 г.	1 Ju-88	юго. - зап. Шатово	
16	30.12.1942 г.	1 Ju-88	сев. - зап. Юхнов	
17	05.02.1943 г.	1 Ju-88	сев. - зап. Сухиничи	
<p>Всего сбитых самолётов - 12 + 5; боевых вылетов - около 300; воздушных боёв - 18.</p>				

ГРИГОРЬЕВ ГЕРАСИМ АФАНАСЬЕВИЧ

Родился 16 марта 1921 года в деревне Анцифорово, ныне Холм - Жирковского района Смоленской области, в семье крестьянина. Окончив 7 классов, работал в колхозе. В 1938 году окончил аэроклуб в городе Николаеве. С 1939 года в рядах Красной Армии. Спустя год окончил Одесскую военную авиационную школу лётчиков и получил назначение в Белоруссию, в 178-й истребительный авиаполк.

С июня 1941 года лейтенант Г. А. Григорьев на фронтах Великой Отечественной войны. До августа 1941 года сражался в составе 163-го ИАП, участвовал в боях за Минск. С осени 1941 года защищал небо Москвы в составе 178-го ИАП

К ноябрю 1942 года заместитель командира эскадрильи 178-го истребительного авиационного полка (6-й истребительный авиационный корпус, Войска ПВО страны) капитан Г. А. Григорьев совершил 300 боевых вылетов, провёл 18 воздушных боёв, сбил лично 11 самолётов противника и 2 в группе.

О каждой своей победе Герасим делал пометку в записной книжке. Больше всего записей было сделано в самую трудную пору обороны Москвы. Вот некоторые из них:

"15 октября 1941 года - "Юнкерс-88"; 24 октября - "Хейнкель-111"; 25 октября ещё один "Хейнкель"; 12 ноября - "Юнкерс-88"; 27 ноября опять "Юнкерс"; 28 ноября - "Хеншель-126"; 6 декабря - ещё один "Хеншель-126"; 24 декабря - "Юнкерс-88".

"...Под вечер посты наблюдения сообщили, что на высоте 6500 метров появился фашистский самолёт. Григорьев вылетел на прикрытие аэродрома. Когда он поднялся более чем на 4000 метров, с земли по радио передали: "Усилить наблюдение, противник в вашем районе".

Внимательно и настороженно осматриваясь, Григорьев заметил над собой белую полосу - след конденсата. Но где же вражеский самолёт ?..

Лётчик немного развернулся и над населённым пунктом увидел чёрную точку. Истребитель устремился к врагу. Сомнений не оставалось: в воздухе был бомбардировщик. Сделав правильный расчёт, Григорьев перерезал ему путь и с дистанции 300 метров предпринял первую атаку. Спасаясь от преследования, "Юнкерс" начал пикировать. Наш истребитель последовал за ним. Так оба самолёта снизились почти до бреющего полёта. Здесь - то и разыгрался бой.

Враг резко маневрировал, однако советский лётчик, используя преимущество в высоте, сначала заставил замолчать гитлеровского стрелка, а затем вывел из строя левый мотор бомбардировщика. Теперь очередь была за правым мотором, но в это время снова заработал вражеский пулемёт, очевидно, кто - то из членов экипажа заменил стрелка. Истребитель опять обрушил огонь на него, и вскоре не стало видно трасс. Ещё заход - и запылал правый мотор самолёта противника. Машина врезалась в чащу деревьев.

Григорьев прошёл над горящим "Юнкерсом" и направился домой, напевая мелодию своей любимой песни "Раскинулось море широко..."

Сбить самому - ещё не всё, надо учить и своих подчинённых. И он учился сам, учил других. Сначала как командир звена, затем как заместитель командира эскадрильи, командир эскадрильи. Дмитрий Мухамедзянов, Семён Гайдамака, Николай Дудник - лётчики, с которыми он летал чаще всего. И счёт их побед над противником неуклонно рос.

3 июля 1942 года лётчики 178-го ИАП И. В. Тикунов и Г. А. Григорьев перехватили в районе Тарусы вражеский самолёт - разведчик Ju-88 и сбили его.

22 августа Григорьев в воздушном бою севернее Липицы, в районе Юхнова сбил вражеский бомбардировщик. Это был 13-й по счёту самолёт противника, уничтоженный им.

5 февраля 1943 года капитан Григорьев и лейтенант Дудник перехватили бомбардировщик противника в районе Калуги. Он был сбит Григорьевым северо - западнее Сухиничей.

14 февраля 1943 года за мужество и воинскую доблесть, проявленные в боях, удостоен звания Героя Советского Союза. С октября 1944 года по май 1945 года летал в составе 28-го ИАП.

Всего выполнил 378 боевых вылетов, сбил 12 вражеских самолётов лично и 5 - в группе с товарищами.

После войны продолжал служить в ВВС. В 1955 году окончил Военно - Воздушную академию. С 1963 года полковник Г. А. Григорьев - в запасе. Жил в городе Риге. Умер 23 апреля 1966 года.

Награждён орденами: Ленина (дважды), Красной Звезды (трижды); медалями.

ГРИГОРЬЕВ ГЕРАСИМ АФАНАСЬЕВИЧ



Григорьев Г.А. в кабине ЛаГГ-3



У самолёта ЛаГГ-3



Батальонный комиссар Я. М. Басовин поздравляет
Капитана М. В. Тикунова (в центре) с 3-м сбитым
и Старшего лейтенанта Г. А. Григорьева (слева) с
10-м сбитым самолётом противника. Лето 1942 г.



Самолёт ЛаГГ - 3



Истребитель И-16

ШВАГИРЕВ ИВАН МИХАЙЛОВИЧ



Родился в 1915 году в деревне Меркулово Вяземского района Смоленской области. Русский. Член ВКП(б).

Заместитель командира эскадрильи 178-го истребительного авиационного полка (6-й истребительный авиационный корпус, Московская зона ПВО) младший лейтенант Швагирев И.М. 13 октября 1941 года в воздушном бою на подступах к Москве в районе Серпухова на высоте 100 м таранил бомбардировщик противника. Произвёл посадку на повреждённом самолёте. Награждён орденом Красного Знамени.

Погиб в воздушном бою 18 ноября 1941 года в районе станции Лесная Серпуховского района Московской области.

Захоронение: - Московская область, г. Серпухов, ул. Красная Гора, Мемориал Славы. ЦАМО РФ, ф. 291, оп. 2, д. 3; ф. 33, оп. 563784, д. 1, оп. 594258, д. 35.

ФОТОГРАФИИ ИЗ АРХИВА ЦАМО Г. ПОДОЛЬСК



1



2



3



Фото 1. Первый командир 178 истребительно- авиационного полка Герой Великой Отечественной войны Роман Иванович. Раков.

Фото 2. Командир 178 истребительно- авиационного полка майор Смирнов Иван Васильевич.

Фото 3. Начальник штаба 178 истребительно- авиационного полка майор Астахов П. А. (1942 год)

Фото 4. Командир авмаэскадрилии 178 истребительно- авиационного полка майор Тикунов Иван Васильевич.

Фото 5. Герой Советского Союза летчик- истребитель капитан Григорьев Герасим Афанасьевич

ФОТОГРАФИИ ИЗ АРХИВА ЦАМО Г. ПОДОЛЬСК



6



7



8



9

Фото 6. Комиссар 178 истребительно- авиационного полка Басович Я. И. у памятника Ракову Р. И. (1944 год.)

Фото 7. Начальник политотдела полковой комиссар Соловьев А. И. вручает партийный билет летчику Дуднику Н. Д.

Фото 8. Начальник политотдела полковой комиссар Соловьев А. И. вручает кандидатскую карточку молодому летчику Юрьеву Н. И.

Фото 9. Командир 178 истребительно- авиационного полка Смольнов вручает грамоту технику старшему лейтенанту

ФОТОГРАФИИ ИЗ АРХИВА ЦАМО Г. ПОДОЛЬСК



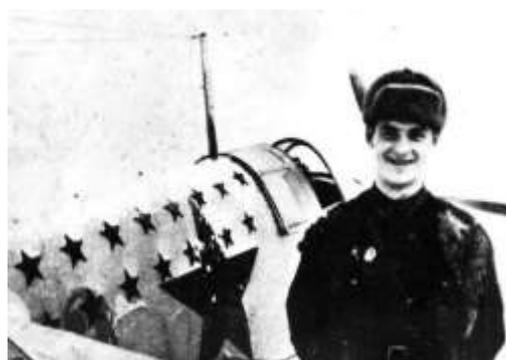
10



11



12



13

Фото 10. Командир 178 истребительно- авиационного полка Смирнов И.В.
Комиссар 178 истребительно- авиационного полка Басович Я.И.

Фото 11. Инженер 1 авиаэскадрилии 178 истребительно- авиационного полка
Лосев П. Ф. среди авиамехаников (1943 год.)

Фото 12. Московские артисты в 178 истребительно- авиационном полку на
аэродроме Липици (1941 год.)

Фото 13. Герой Советского Союза летчик- истребитель капитан Григорьев
Герасим Афанасьевич у своего самолета.

ФОТОГРАФИИ ИЗ АРХИВА ЦАМО Г. ПОДОЛЬСК



14



15



16



17

Фото 14. Отличный экипаж самолета: Командир - капитан Зайченко; Техник самолета лейтенант Волков; 1 механик- старший сержант Топилин; 2 механик - сержант Шутов; Механик по радиосвязи - младший сержант Лапырев; Мастер по вооружению рядовой Леонгьев (1959 год.)

Фото 15. Командир 178 истребительно- авиационного полка Шокун А. И, заместитель по политической части Пастух И. А, инженер полка Федоров В. С. сличным составом 1 авиаэскадрилии.

Фото 16. Тикунов и Пылков среди личного состава 178 истребительно-авиационного полка.

Фото 17. Часовой 178 ИАП ПВО охраняет останки сбитого фашистского самолета.

ФОТОГРАФИИ ИЗ АРХИВА ЦАМО Г. ПОДОЛЬСК



18



19

20



21

Фото 18. 178 ИАП ПВО, Герои Советского Союза, летчики- истребители, рядом с истребителем ЛаГГ-3, на которых воевали, 1944 год

Фото 19. Митинг в Серпуховском авиационном училище в связи с началом вероломного нападения фашисткой Германии 22 июня 1941 года.

Фото 20. Страница из журнала безвозвратных боевых потерь 178 ИАП ПВО с октября 1941 года по январь 1942 года.

Фото 21. Памятная доска на братской могиле летчиков 178 истребительно-авиационного полка

КОМАНДИР 178 ИСТРЕБИТЕЛЬНОГО АВИАЦИОННОГО ПОЛКА



Командиром 178 истребительного авиационного полка был лётчик-истребитель Раков Роман Иванович, 6 истребительный авиационный корпус, Московская зона ПВО. Погиб в воздушном бою 3 января 1942 года в районе д. Овчино Угодско-Заводского района Московской области (ныне Жуковский р-н Калужской обл.). Место захоронения: Московская область, г. Серпухов, ул. Красная Гора, Мемориал Славы. ЦАМО РФ, ф. 291, оп. 2, д. 3; ф. 33, оп. 563784, д. 2, оп. 594258, д. 35. Книга Памяти, Московская область, том 13, часть 2, стр. 28, том 29, часть 2, стр. 446. Отрывок из статьи краеведа Нины Александровны Прокуниной, опубликованной в газете "Серпуховские вести" 23.06.2011: "Роман Иванович Раков родился в Казахстане в 1909 году. К началу Великой Отечественной войны он был уже опытным пилотом. Первый боевой орден Красного Знамени летчик получил в 1938 году, сражаясь в небе Китая с японскими милитаристами. Об этом вспоминал в публикации

«Серпуховских вестей» от 5 мая 1995 года председатель Совета ветеранов 178-го ИАП, майор в отставке Николай Провоторов. В Серпухов подполковник Раков прибыл в первые дни войны в качестве командира 178-го истребительного авиационного полка противовоздушной обороны, который базировался на аэродроме у села Липицы. Полковник в отставке Михаил Швыткин так охарактеризовал Романа Ивановича: «Это был замечательный человек из орлиного племени авиаторов-фронтовиков. Светловолосый, с открытым русским лицом. Во взгляде его голубых глаз, во всем его облике чувствовались воля, собранность, целеустремленность, вера в свое дело. В сложных условиях военного времени он в короткий срок обучил молодых пилотов летному искусству, а техсостав - грамотной надежной эксплуатации материальной части».

В общей сложности, за то время, когда Р.И. Раков командовал базировавшимся в окрестностях Серпухова авиационным полком, пилоты осуществили 1695 боевых вылетов, участвовали в 59-ти воздушных боях, сбили 22 фашистских самолета. Сам Роман Иванович 65 раз вылетал на боевые задания, сбил два «Юнкерса-88», трижды штурмовал вражеские позиции, уничтожив несколько немецких автомашин и около роты пехоты. В холодное и туманное утро 3 января 1942 года с командного пункта истребительного авиакорпуса ПВО поступил приказ в штаб 178-го ИАП – провести тщательную разведку в месте предполагаемого наступления врага. Командир Раков решил сам выполнить это сложное и ответственное задание. Возвращаясь на свой аэродром, он был атакован большой группой немецких истребителей. Роман Иванович принял неравный бой, уничтожил два фашистских самолета, но и сам был сбит около деревни Овчиново Калужской области. Доблестный командир полка погиб в воздушном бою как герой. За этот подвиг Указом от 4 марта 1942 года Р.И. Ракова посмертно наградили вторым орденом Красного Знамени. В память о летчиках, отдавших свои жизни за чистое небо над Серпуховом и Москвой, в Мемориале на Красной горе высечены имена 33-х воинов 178-го истребительного авиаполка, в том числе имя Р.И. Ракова.

Изначально он был похоронен в другом месте, но в 1975 году состоялось торжественное перезахоронение. Памятники героям-летчикам установлены также у села Липицы автор А. Митрохин)". Одна из улиц г. Серпухова названа в честь Р.И. Ракова.

БЕЗВОЗВРАТНЫЕ ПОТЕРИ ЛИЧНОГО СОСТАВА ПОЛКА В ПЕРИОД С
ОКТЯБРЯ 1941 ПО ЯНВАРЬ 1942 ГГ

ВОЛКОВ ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ. Сержант, пилот, 178-й истребительный авиационный полк. 1921 год рождения, Московская область, Серпуховский район, деревня Зайцево. Призван: Серпуховский РВК Московской области. 29 сентября 1941 года потерпел катастрофу при боевом патрулировании. Похоронен на кладбище деревни Липицы. Адрес семьи: Московская область, город Серпухов, улица Пионерская, дом № 27. Мать: Волкова Федосья Алексеевна.

БЛОХИН АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ. Младший лейтенант, пилот, 178-й истребительный авиационный полк. 1916 год рождения, Орловская область, Брянский район, село Толкачево. Призван в РККА из Центрального аэроклуба им. Чкалова. 9 октября 1941 года не вернулся с боевого задания на свой аэродром. Место падения не известно. Адрес семьи: Узбекская ССР, город Ташкент, улица Полторашина, завод «Подъёмник». Мать: Блохина Ефимья Сазонтьевна.

БОРОДУЛИН ИВАН ПРОКОФЬЕВИЧ. Младший сержант, авиамоторист, 178-й истребительный авиационный полк. 1921 год рождения, Тамбовская область, Лисогорский район, село Плковое. 10 октября 1941 года убит при бомбёжке аэродрома противником. Похоронен на кладбище деревни Липицы. Адрес семьи: тот же, мать – Бородулина Анна Акимовна.

КОВАЛЕНКО СЕРГЕЙ ПЕТРОВИЧ. Сержант, пилот, 178-й истребительный авиационный полк. 1921 год рождения, Украинская ССР, Николаевский район, село Св. Троицкая. Призван: Николаевский РВК. 5 октября 1941 года сбит в воздушном бою на территории занятой противником. Место падения не известно. Адрес семьи: тот же, отец – Коваленко Пётр Тарасович.

ЛУЗАНЧУК ИОСИФ НЕСТЕРОВИЧ. Младший лейтенант, пилот, командир звена, 178-й истребительный авиационный полк. 1916 год рождения, Украинская ССР, Житомирская область, Малининский район, г. Старое Воробьи (?). Призван: добровольно, Октябрьский РВК города Киева. 21 октября 1941 года не вернулся из разведки на свой аэродром. Место падения не известно. Адрес семьи: Московская область, город Клин, пос. 10 Октября, 10. Жена: Лузанчук Татьяна Львовна

МАКСИМОВ ПАВЕЛ КОНСТАНТИНОВИЧ. Младший лейтенант, пилот, 178-й истребительный авиационный полк. 1919 год рождения, Украинская ССР, город Одесса, улица Баумана, дом № 12. 18 ноября 1941 года сбит в воздушном бою в районе Серпухова. Похоронен на кладбище деревни Липицы. Отец: Максимов Константин Фёдорович, последнее место жительства не известно.

МАХОВ ПАВЕЛ ДМИТРИЕВИЧ. Сержант, пилот, 178-й истребительный авиационный полк. 1919 год рождения, Московская область, Клинский район, деревня Мужеево. Призван: Клинский РВК Московской области. 21 октября 1941 года не вернулся с разведки на свой аэродром. Место падения не известно. Адрес семьи: Москва, улица Трубная, дом № 22, трест комбытослуживания. Жена: Махова Евдокия Васильевна

НОВИКОВ АЛЕКСАНДР СЕМЁНОВИЧ. Сержант, пилот, 178-й истребительный авиационный полк. 1919 год рождения, Смоленская область, Тумановский район, деревня Истратово. Призван в КА из Центрального аэроклуба им. Чкалова. 18 октября 1941 года умер от ранения при бомбёжке аэродрома противником. Похоронен на кладбище города Серпухов. Адрес семьи: тот же, отец – Новиков Семён Егорович.

ПАВЛОВ ЕВГЕНИЙ ЕФИМОВИЧ. Сержант, пилот, 178-й истребительный авиационный полк. 1916 год рождения, Украинская ССР, город Одесса, улица Ширшова, дом № 27. Призван: Одесский РВК. 10 октября 1941 года при выполнении боевого задания потерпел катастрофу. Похоронен на кладбище деревни Липицы. Адрес семьи: тот же, жена – Павлова Лидия Архиповна.

ПИОНТКОВСКИЙ ЮЛИАН ЮЛИАНОВИЧ. Старший сержант, пилот, 178-й истребительный авиационный полк. 1921 год рождения, город Киев. Призван: Красногорский РВК города Москвы. 4 декабря 1941 года сбит в воздушном бою звеном МЕ-109 в районе Кашира, деревня Одинцово. Похоронен на месте падения самолёта. Адрес семьи: Москва 47, Советского района, улица Лесная, дом № 8, квартира № 12. Мать: Пионтковская Зинаида Александровна.

РАКОВ РОМАН ИВАНОВИЧ. Подполковник, командир полка, 178-й истребительный авиационный полк. Место рождения: Казахская ССР, Семипалатинская область, село Убинка. 3 января 1942 года сбит в воздушном бою в районе Угодского Завода. Похоронен на кладбище города Серпухов. Адрес семьи: Московская область, город Люберцы, улица Смирновская, дом № 21, квартира № 36. Жена: Ракова Татьяна Ивановна.

УС ГРИГОРИЙ НИКИТОВИЧ. Младший сержант, мастер по вооружению. 1920 год рождения, Орджоникидзевский край, Дивинский район, село Киста. Призван: Либнехтовский РВК. 10 октября 1941 года убит при бомбёжке аэродрома противником. Похоронен на кладбище деревни Липицы. Адрес семьи: Орджонекидзевский край, Либнехтовский район, хутор Игнатовский. Отец: Ус Никита Корнеевич.

ШВАГИРЕВ ИВАН МИХАЙЛОВИЧ. Младший лейтенант, пилот, заместитель командира эскадрильи, 178-й истребительный авиационный полк. 1915 год рождения, Смоленская область, Вяземский район, деревня Меркульево. 18 ноября 1941 года сбит в воздушном бою у станции Лесная Серпуховского района. Адрес семьи: Московская область, ст. Бабушкин, Северной ж. д., улица Тургеневская,

