



**ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ
В ГОДЫ
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЫ
1941 – 1945 гг.**



В данной книге – фотоальбоме использованы материалы сборника «Мирные крылья в годы войны», вышедшего в свет в издательстве «Воздушный транспорт» в 1995 г. Сборник был подготовлен в отделе истории гражданской авиации Московского государственного университета гражданской авиации. Автор сборника Заслуженный работник культуры РСФСР, ветеран авиации, полковник в отставке И.А. Филатов. Научный руководитель и редактор сборника, участник Великой Отечественной войны, генерал – майор авиации П.К. Драговоз.

В книге – фотоальбоме помещены выдержки из этого сборника.

Подготовлено к изданию Клубом «Опыт», издано ФГУП «ЦАИ»

Никто не забыт, ничто не забыто

В истории борьбы за свободу и независимость нашей Родины Победа, завоеванная советским народом в смертельной схватке с фашизмом, является одной из самых знаменательных и памятных вех.

Проходит время, но никогда не померкнет в благодарной памяти народа величие подвига тех, кто завоевал Победу, кто отдал свои жизни за Отечество. Священный долг защищать Родину, верность воинскому долгу, беззаветная преданность идеалам справедливости, постоянная готовность подвигу во имя священных целей – это те нравственные ценности, те традиции, которыми руководствовались миллионы наших соотечественников, не щадя своей жизни.

Вместе со всем народом поднялся на священную войну с вторгшимся фашистским агрессором и весь личный состав гражданской авиации нашей страны. Авиаторы внесли значительный вклад в эту трудную победу.

В боевом строю наших Военно-Воздушных Сил всю войну, от ее первого до последнего дня, сражались сформированные авиагруппы, полки и дивизии Гражданского Воздушного Флота. Аэрофлот стал резервом для пополнения боевой авиации, его учебные заведения подготовили тысячи пилотов, штурманов, авиатехников. В это же время вся работа авиационных предприятий ГВФ в тылу, деятельность ведущих специалистов отраслевой науки, ремонтных заводов и баз, была направлена на решение задач в интересах фронта, оборонных отраслей и всего народного хозяйства, на обеспечение международных связей СССР с союзниками по антигитлеровской коалиции.

Уважаемые авиаторы – ветераны Великой Отечественной войны, низкий Вам поклон за самоотверженный ратный и трудовой подвиг! Мы в неоплатном долгу перед Вами. Ваша сила духа навсегда останется высшим мериллом патриотизма, нравственности, верности и долгу. Крепкого Вам и Вашим семьям и близким здоровья, мира и всего самого доброго!



Руководитель Росавиации

А.В. Нерадько

Руководители Гражданского воздушного флота в годы войны



Герой Советского Союза,
начальник ГУГВФ
(1938 - 1942 г.г.)
В. С. Молоков



Маршал авиации,
начальник ГУГВФ
(1942 - 1946 г.г.)
Ф. А. Астахов

Молоков Василий Сергеевич (1895-1982). Начальник Главного управления Гражданского воздушного флота в период 1938-1942гг. Один из первых Героев Советского Союза. Генерал-майор авиации. Под его руководством в годы войны Аэрофлот приобрел четкую организационную структуру, позволившую эффективно принимать участие в боевых операциях. С 1942 года возглавлял строительство воздушной трассы Красноярск-Уэлькаль для перегонки из США на советско-германский фронт боевых самолетов. Награжден тремя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Суворова 2-й степени, Кутузова 2-й степени. Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, медалями.

Астахов Федор Алексеевич (1892-1966). Начальник Главного управления Гражданского воздушного флота в период 1942-1947 гг. Маршал авиации. Возглавив Аэрофлот в самый тяжелый период войны, он создал Управление фронтовой авиации для координации боевой работы фронтовых формирований ГВФ, изучения и обмена опытом. Авиагруппы особого назначения были переформированы в отдельные авиаполки, создано Управление инженерно-авиационной службы. Введены в действие новые документы по организации летной работы. Награжден двумя орденами Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Суворова 2-й степени, Кутузова 1-й степени, Красной Звезды, медалями.

Первые дни войны

В начале лета 1941 года экипажи гражданской авиации, как и всегда, каждый день поднимали свои самолеты с аэродромов – кто с пассажирами, кто с почтой и матрицами, кто с народно-хозяйственным грузом или удобрениями, кто с новыми научными экспедициями, внося свой вклад в укрепление страны. Но авиаторы все чаще выражали обеспокоенность и тревогу за безопасность своего государства в связи с полыхавшей уже в Европе и Азии второй мировой войной и приближением ее к нашим границам.

На рассвете 22 июня 1941 года фашистская Германия, вероломно нарушив договор о ненападении, вторглась в пределы СССР, навязав советскому народу самую тяжелую и кровопролитную войну.

Как и весь советский народ, поднялся на защиту Отечества личный состав гражданского воздушного флота. 22 июня, хотя это и было воскресенье, застало пилотов в их будничной работе. Но где бы они не находились, тревожная весть о войне настигла их почти одновременно. На аэродромах и в гарнизонах стихийно возникали митинги и собрания.

В Главное управление и Политическое управление ГВФ поступали тысячи писем, телеграмм и заявлений от пилотов, штурманов, бортмехаников, инженеров и техников, командиров и политработников с просьбой направить их в действующую армию.

В напряженной обстановке с первых часов войны “без раскочки” личный состав ГВФ был привлечен к выполнению срочных боевых заданий. Началась перестройка всей работы на военные рельсы. Уже 23 июня 1941 года экипажи Московского управления ГВФ А.И. Груздина и А.А. Добровольского на безоружных самолетах вылетели на фронт в район Кишинева для доставки боеприпасов частям Красной Армии. В тот же день командиры кораблей ПС-84 А.И. Семенов, Т.М. Симберг, Ф.М. Коршунов доставили срочные военные грузы в город Луга и Мга Ленинградской области. С аналогичными заданиями были направлены в различные прифронтовые районы десятки самолетов ГВФ.

23 июня 1941 года СНК СССР утвердил “Положение о Главном управлении гражданского воздушного флота на военное время”. На его основании был приведен в действие мобилизационный план. В оперативном отношении гражданский воздушный флот подчинили Наркомату обороны, хотя многие функции, присущие отрасли, сохранились за Главным управлением ГВФ.

Для помощи Красной Армии и участия во фронтовых операциях были сформированы шесть авиационных групп ГВФ особого назначения. В авиагруппы особого назначения были выделены лучшие экипажи.



*62-й отдельный гвардейский авиаполк ГВФ. Клятва гвардейцев.
У знамени командир полка В.М. Трутаев.*

О. П.

Сов. Секретно.

29

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № _____

Совета Народных Комиссаров Союза ССР

..... * 20 ИЮНЯ 1941 г. Москва, Кремль

О работе Гражданского Воздушного Флота в военное время.

Утвердить следующее постановление СНК СССР:
 "Совет Народных Комиссаров Союза ССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1) Подчинить Гражданский Воздушный флот в оперативном отношении Наркомату Обороны, сохранив за Начальником Главного Управления Гражданского Воздушного Флота полностью техническое и административно-хозяйственное руководство.

2) Всех служащих и рабочих Гражданского Воздушного Флота с момента перевода его в оперативное подчинение Наркомата Обороны, считать мобилизованными со всеми вытекающими отсюда последствиями.

3) Снять с Главного Управления Гражданского Воздушного Флота мобилизационное задание Наркомата Обороны по мобилу 1938 года.

4) Утвердить положение о работе Гражданского Воздушного Флота на военное время.

Ваш

Ворошилову
 ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ
 СОЮЗА С С Р -

(И. СТАЛИН)

Милошенко
Молокову
Тадееву

УПРАВЛЯЮЩИЙ ДЕЛАМИ СОВЕТА
 НАРОДНЫХ КОМИССАРОВ СССР -

(С. Ч. ДАВ)

Московскую авиагруппу особого назначения (МАГОН) сформировали из опытных кадров Управления международных воздушных сообщений, экипажей Московского, Казахского, Приволжского, Восточно-Сибирского и Узбекского управлений. Авиагруппа стала базироваться на новом аэродроме Внуково. Отсюда и стали совершаться первые вылеты к линии фронта, а затем и в тыл врага.

В дальнейшем, в зависимости от складывающейся обстановки, на фронтах Великой Отечественной войны, сформировали еще несколько авиагрупп, происходило их переименование и интенсивное пополнение личным составом и материальной частью.

В период от мобилизации авиагруппы обеспечивались нужными регламентирующими документами, разработанными заранее, в мирное время, как-то: "Положение об особой авиагруппе ГВФ военного времени", "Типовые штаты авиагрупп и их отрядов", "Табель имущества авиагрупп", инструкции и указания. Для обеспечения авиагрупп разбронировали спецавиатехническое имущество мобзапаса. НКО СССР быстро решил вопросы по вооружению, вещевому довольствию и питанию личного состава авиагрупп ГВФ.

Для воспитательной работы во всех авиагруппах ГВФ были созданы отделы пропаганды, преобразованные вскоре в политические отделы. По завершении первых организационных мероприятий, начальник Главного управления ГВФ генерал-майор авиации В.С. Молоков и начальник Политического управления ГВФ бригадный комиссар И.С. Семенов доложили в ЦК ВКП(б) и СНК СССР.

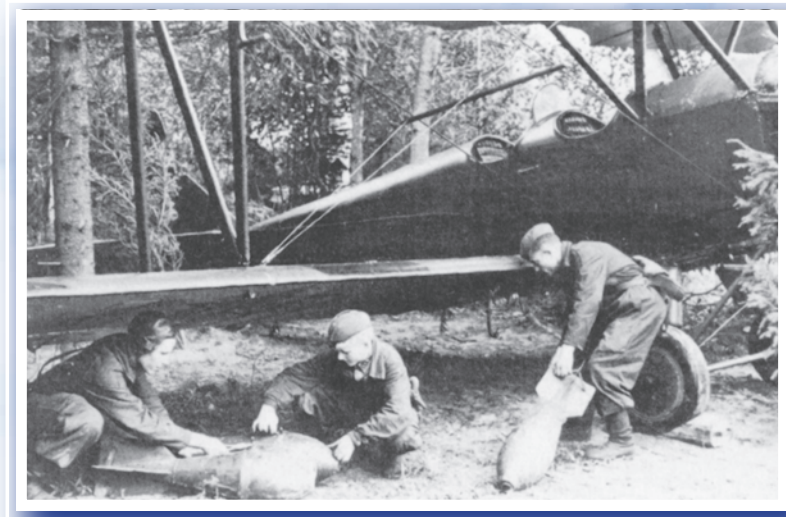
9 июля 1941 года последовал приказ Народного Комиссара обороны СССР о том, что "...Личный состав ГВФ, непосредственно зачисленный в особые авиагруппы ГВФ, считать призванным в Красную Армию и на него распространить все права и преимущества, установленные для военнослужащих Красной Армии". Он принял военную присягу, получил военное обмундирование. Весь остальной состав, работающий в подразделениях в тылу, по этому приказу сохранялся за ГУ ГВФ и пока призыву не подлежал.

Непосредственно Главному управлению ГВФ подчинялись

Московская АГОН и Особая авиагруппа связи (ОАГС), которые выполняли задания Ставки и наркоматов. Другие авиагруппы после формирования поступали в оперативное подчинение штабов соответствующих фронтов и флотов, а их материально-техническое обеспечение и пополнение кадрами возлагалось на ГУГВФ, оно же должно было продолжать организовывать воздушные перевозки в тылу.

Подразделения Киевской авиагруппы ГВФ помогли войскам в районе Луцк – Броды – Ровно, где развернулось самое крупное в начальный период войны сражение. Летчики ГВФ в течение нескольких дней доставили войскам Юго-Западного фронта 34 т запасных частей для танков, 7,3 т боеприпасов, много горючего, 7,2 т медикаментов, 151,2 т других грузов.

Одновременно с Киевской авиагруппой ГВФ в боевую работу включилась и Юго-Западная авиагруппа ГВФ особого назначения (ЮЗАГОН) – командир С.И. Брюмер, имевшая в своем составе транспортную, связную и две санитарные эскадрильи. Авиагруппа только за июнь-июль 1941 года по заданию ВВС Южного фронта доставила частям Красной Армии 110 т боеприпасов, эвакуировала 740 тяжелораненых, выполнила сотни разведывательных и связных полетов.



Подготовка самолета У-2 к вылету на бомбардировку позиций врага.



Взлет связных самолетов на боевом аэродроме.

На Западном направлении вели боевую работу пилоты Белоруссии и МАГОН ГВФ. Они пришли на помощь нашим войскам, оказавшимся в окружении под Минском.

На Северо-Западном и Калининском фронтах успешно действовали летчики Прибалтийской авиагруппы ГВФ, сформированной 25 июня 1941 года в составе восьми эскадрилий в городе Великие Луки. Каждый летчик совершал до 20 рейсов в день, перевозя на легких самолетах раненых. В целом им удалось перевезти в тыл 3450 раненых и медперсонала. Отличились при этом пилоты Е.И. Зинченко, Г.А. Гребенюк, А.Г. Андреев, налетывая по 14-16 часов в сутки.

На северном фланге советско-германского фронта. На помощь пограничникам, принявшим на себя первые удары пришли пилоты Апатитского подразделения С.П. Березин, С.С. Скоренко, Г.М. Нарбут, И.К. Мосик, В.М. Приказчиков и А.И. Иванов. На гидросамолетах МБР-2 и Ш-2 они полностью обеспечили боеприпасами и продовольствием пограничников, сражающихся в трудно-Доступном районе.

Особенно большая нагрузка выпала на экипажи самолетов Московской АГОН ГВФ, которые, вылетая на различные участки фронта, уже за первые

три месяца войны перевезли на линию фронта и в тыл врага для советских войск около 6 тыс. т боеприпасов и горючего, 22 311 бойцов и командиров.

В интересах фронта были задействованы резервы авиаремонтных баз (АРБ). Быстро перестроилась на военные рельсы Внуковская авиаремонтная база – одно из ведущих авиаремонтных предприятий ГВФ. Его рабочие сутками не покидали цехи, не завершив ремонта очередного самолета, в короткий срок был налажен ремонт авиадвигателей.

Рабочие и инженерно-технический состав Быковского авиаремонтного завода день и ночь трудились его, ремонтируя самолеты У-2. Часть из них была переоборудована под санитарные. В больших количествах выпускали из ремонта авиадвигатели, изготавливали детали для снарядов к реактивным минометам.

В связи с ожесточающимися боями на фронте, перед авиагруппами ГВФ все чаще ставились задачи на перевозку к линии фронта медикаментов и медицинского персонала для оказания экстренной помощи раненым. С 23 июня по 1 сентября самолетами ГВФ в прифронтовые госпитали было перевезено уже 46,5 т консервированной крови, 184,9 т медикаментов и госпитального оборудования, вывезено в тыл 30 тыс. раненых.

К августу 1941 года войскам вермахта удалось выйти к Днепру на участке от Кременчуга до Херсона. В тылу немцев осталась сражающаяся Одесса. Для обеспечения оборонявших ее войск воздушной связью и разведанными из состава Юго-Западной особой авиагруппы ГВФ был выделен специальный отряд самолетов У-2 под командованием ветерана Аэрофлота В.А. Седяревича – воспитанника Батайской школы пилотов.

Летчики ГВФ, базируясь в городе, в тесном контакте с ВВС ежедневно вылетали к линии фронта и доставляли командирам на поле боя оперативные распоряжения и приказы командования оборонительного района.

После 70-дневной героической обороны Одессы, 16 октября ее защитники были организованно эвакуированы. На другой участок фронта перебазировался и авиаотряд ГВФ, где и соединился со своей группой. За мужество и стойкость при защите Одессы авиаотряд В.А. Седяревича, единственный среди авиаподразделений ГВФ, награжден медалью “За оборону Одессы”.

В процессе дальнейшего использования мобилизационных резервов гражданского воздушного флота большое количество летного и инженерно-технического состава было передано Военно-Воздушным Силам и особенно Дальнебомбардировочной авиации (с марта 1942 года – Авиация дальнего действия – АДД), которой вскоре стал командовать выходец из Аэрофлота А.Е. Голованов. Прибывая в части ДБА, аэрофлотовцы за короткий срок овладевали техникой и вооружением и включались в их боевую деятельность.

9 августа 1941 года была срочно сформирована в Москве для ударов по глубоким тылам противника 81-я авиадивизия ДБА под командованием известного пилота-полярника ГВФ, Героя Советского Союза комбрига М.В. Водопьянова. Большая часть ее личного состава состояла из экипажей ГВФ. Дивизию вооружили новыми дальними бомбардировщиками ТБ-7 (Пе-8, конструктора В.М. Петлякова) и Ер-2 (конструкторы НИИ ГВФ Р.Л. Бартини и В.Г. Ермолаев) и, по приказу Ставки, уже в ночь с 10 на 11 августа 1941 года, вслед



Клятва гвардейцев. У знамени командир авиакорпуса АДД Е.Ф. Логинов (Начальник ГУ ГВФ, Министр гражданской авиации с 1959 по 1970гг., Маршал авиации.)

за экипажами ВВС БФ, с аэродрома г. Пушкин она нанесла неожиданный для Гитлера удар по Берлину.

Информируя страну о первых месяцах боевой работы гражданских авиаторов, газета “Правда” 12 сентября 1941 года констатировала: “...Славные летчики гражданской авиации оказывают огромную помощь фронту... В сложнейших условиях боевой работы гражданские летчики нередко рискуют жизнью, но это никогда не останавливает смелых авиаторов. В любой обстановке они сохраняют самообладание, действуют решительно, быстро и храбро...” Эти слова и одобряли, и воодушевляли аэрофлотовцев на новые ратные дела в ужесточающейся битве за свободу и независимость Родины.

Воздушная дорога жизни

Яркой страницей в историю гражданской авиации в начальный период войны вошли героические полеты ее экипажей в осажденный фашистами Ленинград осенью 1941 года. На защиту города, оказавшегося в блокаде, поднялись все его жители. Несмотря на варварские обстрелы с воздуха, они не только мужественно защищали город вместе с частями Красной Армии и народным ополчением, но и давали фронту крайне необходимую военную продукцию.

Учитывая сложившуюся критическую ситуацию в Ленинграде, Государственный Комитет Обороны СССР 20 сентября 1941 года принял постановление “Об организации транспортной воздушной связи между Москвой и Ленинградом” и обязал Главное управление ГВФ выделять ежедневно по 30-40 самолетов для доставки в осажденный город не менее 100 т продовольствия, вооружения, боеприпасов. Для выполнения этого ответственного задания из Московской авиагруппы было срочно сформировано еще три эскадрильи под командованием С.Н. Шарыкина, В.А. Пущинского, К.А. Бухарова. Комиссарами эскадрилий назначили И.М. Кузнецова, И.С. Булкина, Л.С. Гончаренко. Комиссар Московской авиагруппы И.М. Карпенко был утвержден ГКО ответственным уполномоченным ГУГВФ по организации полетов в Ленинград.

Стратегическим центром снабжения Ленинграда стала Вологда, где базировался 232-й авиаотряд самолетов П-5 САГОН ГВФ, которым командовал известный летчик Аэрофлота П.П. Савин. Здесь тяжелые самолеты быстро загружались и брали курс на Ленинград. За первый же день работы 30-ю самолетами ПС-84 в осажденный город было переправлено более 70 т различных грузов. Обратными рейсами вывезли в Вологду первую группу детей, женщин, ученых и творческих работников культуры, а также цветные металлы и различную военную продукцию ленинградских заводов.

На третий день в Ленинград убыло уже 50 самолетов с 120 т грузов. Так начал работать “настоящий воздушный мост” – большой и сложный механизм. Аэрофлот открыл уникальную воздушную линию. Никогда прежде Комендантский аэродром не принимал такого количества тяжелых транспортных самолетов ПС-84, как в те грозные дни. Первое срочное задание Ленинградского обкома ВКП(б) и ГКО страны гражданская авиация выполнила.



Самолет У-2 перед вылетом на боевое задание.

14 ноября 1941 года, спустя шесть дней после захвата немецко-фашистскими войсками Тихвина, возникла угроза образования второго кольца окружения Ленинграда. Прекратилась навигация на Ладоге, приближалась зима. Город голодал. В этой критической обстановке ГКО поставил задачу ежедневно ввозить в Ленинград по воздуху не менее 200 т продовольствия. Для экипажей установили суточную норму – не менее двух рейсов за короткий ноябрьский день.

В течение трех месяцев водил группы самолетов ПС-84 в город своей юности – блокадный Ленинград – заместитель командира эскадрильи А.И. Семенков, совершивший без потерь более 120 полетов.

Усилиями только авиаторов Московской авиагруппы ГВФ особого назначения до 25 декабря 1941 года было перевезено в Ленинград свыше 6 тыс. т продовольствия, боеприпасов и других грузов, и вывезено более 50 тыс. человек, в том числе 29 608 рабочих и специалистов оборонной промышленности, 13 208 раненых бойцов и командиров и 7119 тяжелобольных жителей города.

Известно, что 9 августа 1942 года в блокадном Ленинграде впервые прозвучала 7-я симфония Д. Шостаковича, и это историческое событие не обошлось без авиаторов. Партитуру симфонии доставил из Куйбышева летчик САГОН ГВФ В.С. Литвинов.

Боевую работу личного состава авиагрупп ГВФ, летавших в Ленинград в период 1941 года высоко оценил ГКО и Военный совет Ленинградского фронта. Только в МАГОН ГВФ 68 человек были награждены орденами и медалями, 62 – грамотами и ценными подарками, 292 человека – медалями “За оборону Ленинграда”.

Битва за Москву

К концу сентября 1941 года немецкие войска не только блокировали Ленинград, но и захватив Витебск и Смоленск, двинулись к Москве.

Началась битва под Москвой – одно из крупнейших сражений второй мировой войны. Тяжелые кровопролитные бои совпали с затянувшимися дождями, ненастьем, рано наступившими жестокими морозами.

Войскам и боевой авиации активно помогали авиагруппы ГВФ и, прежде всего, Московская и Западная авиагруппы особого назначения (бывшая Белорусская), Особая авиагруппа связи ГВФ и некоторые другие подразделения гражданского воздушного флота. Только части Красной Армии обслуживало более 350 самолетов ГВФ, из них 69 – тяжелых ПС-84. Немало экипажей ГВФ, выполняя задания Ставки, летали в глубокий тыл противника.

В октябре 1941 года большая часть аппарата Главного управления ГВФ, так же как и часть правительственных учреждений, по решению ГКО, была эвакуирована в тыл, в Казань, и оттуда стала осуществлять руководство всей деятельностью гражданской авиации. В Москве оставалась оперативная группа под руководством первого заместителя начальника ГУГВФ полкового комиссара М.В. Картушева, а с января 1942 года – под руководством начальника ГУГВФ генерал-майора авиации В.С. Молокова. В группе день и ночь напряженно работали помощник начальника ГУГВФ А.В. Лебедев, инспектор К.М. Стаханова, начальники управлений, отделов и их заместители Н.А. Захаров, Л.А. Цеханович, Е.Г. Абрамов, Х.Л. Казаков и другие руководители.

В разнообразии задач, решаемых гражданской авиацией, особое место в ходе оборонительных боев под Москвой заняли операции МАГОН по заброске воздушно-десантных войск в тыл противника и на наиболее важные участки фронта, где требовались срочные подкрепления. Причем, на командование МАГОН ГВФ возложили тогда не только полную ответственность за организацию и проведение всех десантных операций, но и передали ему в оперативное подчинение все тяжелые транспортные самолеты ДБА и фронтов.

Эти боевые операции для ГВФ стали самыми крупными с начала войны. Наиболее значительные из них проведены в октябре 1941 года,

когда мощная танковая группировка врага, прорвав оборону Западного фронта, вышла в район Орла и пыталась развить наступление на Москву с юга. Для ликвидации этой угрозы Ставка Верховного Главнокомандования обязала Московскую авиагруппу за четыре дня перебросить из Тейково на аэродромы Орла и Мценска 5-й воздушно-десантный корпус. С задачей успешно справилась эскадрилья под руководством командира Ф.Н. Гвоздева и комиссара И.М. Кузнецова. 20 экипажей ГВФ водили свои корабли на сброс десантов по несколько раз в день. Каждый рейс продолжался свыше четырех часов. Летный состав с незначительными перерывами находился в воздухе с четырех утра и до позднего вечера. На борт ПС-84 брали по 30 человек вместо 25, а на Г-2 – 35 вместо 18 по норме.

В целом, за весь период оборонительных боев под Москвой с октября по декабрь 1941 года личный состав Московской и Западной авиагрупп ГВФ особого назначения выполнил 32 730 самолето-вылетов, из них 645 – в тыл противника. Он перевез около 50 тыс. бойцов и офицеров и 1 365 т боеприпасов, вооружения, медикаментов и продовольствия.

В Москву из Ленинграда прибыл генерал-лейтенант авиации А.А. Новиков на должность первого заместителя командующего ВВС П.Ф. Жигарева. Встретившись с командующим Западного фронта Г.К. Жуковым, обсудили опыт предшествующего десантирования войск. Приняли с одобрения И. Сталина решение нанести удар по противнику в районе Вязьмы, где сложилась чрезвычайно тяжелая обстановка. Чтобы помочь войскам 33-ей армии и 1-му гвардейскому кавалерийскому корпусу, отрезанным в тылу немцев в лесном районе, ставка выделила в распоряжение Г.К. Жукова 4-й воздушно-десантный корпус. По предложению А.А. Новикова была сформирована крупная авиамоторная группа из 65 самолетов. Вылет их предполагалось осуществить с подмосковных аэродромов Люберцы и Внуково, надежно прикрытых с воздуха. Десантирование началось в ночь на 18 февраля и продолжалось до 23 февраля. Выброску крупных десантов в районах Медыни и Вязьмы выполняла МАГОН. Успешно действовала здесь группа А.И. Семенкова. После предварительной разведки в район Вязьмы вылетало 27 транспортных самолетов, которые одновременно выбросили в тыл врага десант в 1000 человек. Десантники с помощью карты зон расширили занятый плацдарм и стали принимать наши боевые самолеты с подкреплением и вооружением.



Погрузка десанта в тыл врага.

Оборона Севастополя

В конце июня 1942 года противник начал крупное наступление на южном крыле фронта в целях выхода к нефтеносным районам Кавказа и захвата плодородных земель Дона, Кубани, Крыма, Нижней Волги, предпринял третий решающий штурм Севастополя.

Защитникам главной базы Черноморского флота потребовалась срочная доставка по воздуху боеприпасов и продовольствия. Ее возложили на Московскую авиагруппу ГВФ. Две эскадрильи по 20 самолетов ПС-84 с наиболее опытными экипажами под руководством



Эвакуация раненых на самолете У-2.

раненые, документы, военное имущество и офицеры штабов. 12-ти тонные машины с трудом отрывались от аэродрома под градом снарядов и мин.

Всего за время героической обороны Севастополя части ГВФ произвели 1410 полетов, в том числе 248 – ночью, перевезли 4174 человек и 349 т груза. 21 июля был издан приказ командующего Северо-Кавказским фронтом маршала Советского Союза С.М. Буденного, в котором боевая работа авиагруппы ГВФ была оценена как отличная, и всему личному составу объявлена благодарность.

Сталинградская битва

В конце июля 1942 года гитлеровские войска устремились к Сталинграду. Все силы ГКО были направлены на его защиту. В небе на подступах к городу развернулась настоящая битва за господство в воздухе. В оборону Сталинграда немалый вклад внесли Московская авиагруппа ГВФ (командир В.М. Коротков), особая авиагруппа связи ГВФ (командир С.Н. Шарькин), Киевская авиагруппа ГВФ (командир Ш.Л. Чанкотадзе) и 13-я авиагруппа ГВФ (командир В.М. Трутаев).

Экипажи Московской авиагруппы обеспечивали связь между Ставкой ВГК и сражавшимися на Волге армейскими штабами, доставляли срочные военные грузы на передовые участки фронта и в места, недоступные для наземного транспорта, вывозили раненых. Несколько экипажей постоянно базировались за Волгой и осуществляли различные перевозки, забрасывали разведгруппы в тыл врага.

Летный состав Особой авиагруппы связи ГВФ ежедневно доставлял из Москвы в район Сталинграда почту и срочные грузы, перевозил офицеров связи. Для обеспечения оперативности в выполнении перевозочных операций были организованы эстафетные звенья. Из Москвы

В.М. Короткова были переброшены под Краснодар. В ночь на 21 июня они уже доставили в Севастополь 40 т боеприпасов и вывезли из осажденного города более 500 раненых советских воинов. Под огнем рвавшихся мин и снарядов первыми приземлились на Херсонесском аэродроме экипажи В.А. Пущинского и В.И. Шутова. Полеты в Севастополь, в последующем, как правило, выполнялись ночью над морем. Единственная площадка – “Херсонесский маяк”, оставшаяся в руках защитников города, на которую производили посадку транспортные самолеты, непрерывно подвергалась артиллерийскому обстрелу и ожесточенным бомбардировкам с воздуха. В районе посадки часто приходилось преодолевать бушевавшие грозы и ливни. Но охваченные патриотическим порывом экипажи транспортных самолетов работали с большим напряжением, проявляя высокое летное мастерство, храбрость и героизм. В операции участвовали экипажи В. Бибикова, Е. Басова, Г. Волкова, В. Любимова, В. Кварталова, И. Полосухина, П. Русакова, В. Яковлева и другие. Некоторые экипажи, не имевшие возможности приземлиться под огнем противника на “Херсонесском пятачке”, сбрасывали груз над боевыми позициями.

После 250-дневной беспримерной обороны Севастополя наши войска были вынуждены оставить город. Самолетами ГВФ срочно отправлялись

до Астрахани перевозки осуществлялись на скоростных самолетах ПС-40 и ПС-43, а затем из Астрахани в район Сталинграда – на самолетах Р-5. Кроме особых авиагрупп в район боевых действий летали экипажи, работавшие в тылу. Ими доставлялись противотанковые орудия и ружья, запасные части к технике, автоматы и винтовки непосредственно с заводов-изготовителей.

Гражданские авиаторы за период обороны волжской твердыни совершили более 46 тыс. боевых вылетов, перевезли около 31 тыс. бойцов и командиров, эвакуировали в тыл свыше трех тысяч раненых, доставили на передовые позиции более 2500 т военных грузов и получили высокую оценку Верховного Главнокомандования и командующих фронтов. В одной из своих статей маршал авиации С.И. Руденко, бывший командующий сражавшейся в небе Сталинграда 16-й воздушной армии, высоко оценивая действия гражданской авиации, писал, что героизм ее летчиков в Сталинградской битве был массовым и какие бы сложные и ответственные задачи перед ними не ставились, они выполняли их оперативно, показывая образцы мужества.

В дни ожесточенных сражений на Волге развернулись бои и на Северном Кавказе. Туда была перебазирована Юго-Западная авиагруппа ГВФ особого назначения. В период упорных боев в предгорьях Кавказа на 2-ю эскадрилью этой авиагруппы (командир В.А. Седяревич, заместитель по политчасти С.Р. Лещинский) было возложено задание оказывать помощь 37-й армии, штаб которой располагался в Мухоле.

Наряду с Юго-Западной авиагруппой в интересах войск, оборонявших Кавказ, начала работать Закавказская авиагруппа ГВФ особого назначения, организованная 19 августа 1942 года на базе Грузинского территориального управления и Северо-Кавказской авиагруппы ГВФ. С момента организации этого формирования и до конца войны им командовал Г.С. Чачанидзе. Подразделения этой авиагруппы базировались в Тбилиси, Кутаиси, Сухуми и Сочи.

На Кавказе в том же районе выполнял боевые и транспортные задания и Особый Черноморский авиационный отряд ГВФ в интересах Черноморского флота.

Весь личный состав авиаподразделений ГВФ, обеспечивавший успех наших войск, был награжден медалью “За оборону Кавказа”.

Когда, в конце 1942 года советские войска перешли в контрнаступление, под Сталинградом действовали 7-й отдельный авиаполк и 1-я



Перед боевым вылетом на самолете Р-5.

атд ГВФ на Котельниковском направлении, помогая танкистам, громившим крупную вражескую группировку, прорывавшуюся на помощь армии фельдмаршала Паулюса, окруженной в Сталинграде. Части ГВФ принимали участие в обеспечении операций Красной Армии под условным названием «Кольцо» по окончательному разгрому немецко-фашистских войск в Сталинграде.

За два месяца боев личный состав санитарной эскадрильи капитана В.Ф. Кондюрина и звена капитана А.И. Колесова совершил 874 вылета и вывез из развалин Сталинграда и его окрестностей 606 раненых, доставили на передовые позиции войск свыше 500 кг консервированной крови и медикаментов, более 4 т других грузов.

В целом боевые действия авиачастей ГВФ, сражавшихся под Сталинградом, заслужили высокую оценку. Приказом Народного Комиссара обороны СССР от 8 февраля 1943 года 6-й отдельный авиаполк (командир майор В.М. Трутаев) за проявленную отвагу в боях за Отечество, стойкость, дисциплину, организованность и героизм личного состава, был преобразован в 62-й отдельный гвардейский авиаполк (огап) ГВФ, став первой фронтовой частью гражданской авиации, удостоенной такого почетного звания. Первые гвардейцы Аэрофлота прошли славный боевой путь и закончили войну в Берлине.

1 мая 1943 года за успешное выполнение боевых заданий 7-й отдельный авиаполк ГВФ (командир Ш.Л. Чанкотадзе) был переименован в 87-й отдельный гвардейский авиаполк ГВФ, а 4 мая этому полку присвоили почетное наименование «Сталинградский». Все участники Сталинградской битвы Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22.12.1942 г. награждены медалями «За оборону Сталинграда».

Курская битва

Особое место в боевых операциях Советской Армии 1943 года заняла Курская битва, в которой участвовали крупные силы с обеих сторон, особенно танковые соединения.

В этой битве на Огненной дуге советская авиация окончательно завоевала господство в воздухе и удерживала его до конца войны. Сухопутные войска и ВВС поддерживались пятью отдельными авиаполками и двумя авиадивизиями ГВФ, имевшими в своем составе около 400 самолетов, в том числе и новые скоростные тяжелые Ли-2 и С-47. Надо заметить, что впервые за годы войны на сравнительно узком участке фронта было задействовано такое большое количество самолетов гражданской авиации.

Еще до начала битвы транспортными самолетами 1-й авиадивизии и других частей ГВФ проводилась срочная переброска из тыла страны к линии фронта пополнения личного состава, боевых грузов и полевых госпиталей. Доставлялись боеприпасы партизанам. Части ГВФ тесно взаимодействовали с полками АДД и нередко выполняли одинаковые задачи. С началом контрнаступления Красной Армии, кроме перевозок, организовывался вывоз раненых, поиск сбитых самолетов и их экипажей. Авиаторы помогали железнодорожникам и связистам. Авиаполки ГВФ широко привлекались к изысканию новых площадок под аэродромы для перебазирования боевой авиации. Только летчиками 62-го огап ГВФ (командир В.М. Трутаев, заместитель по политчасти Е.И. Ткачев) было изыскано более двухсот фронтовых аэродромов, куда сразу же доставлялось горючее, боеприпасы и продовольствие, что обеспечивало своевременное перебазирование воздушных армий вслед за наступающими войсками и их оперативное включение в боевые действия.

Освобождение Украины

Осенью 1943 года советские войска, сосредоточив основной удар на Киевском направлении, резко расширили фронт активных действий. К этому времени, с 22 августа, ГВФ был подчинен командующему АДД А.Е. Голованову. Вскоре из его фронтовых частей были отобраны 100 лучших экипажей Ли-2 и вместе с самолетами переданы в АДД, что заметно ослабило части ГВФ. Взамен убывших пришлось

срочно направлять на фронт “необстрелянные” экипажи из УТО, тыловых управлений и с местных воздушных линий. Все это потребовало усиленной работы командиров и инженеров по срочному вводу нового пополнения в строй. Подготовка к выполнению задач обеспечивалась активной работой по передаче молодым опытом фронтовиков, воспитанию у личного состава боевых качеств и высокой ответственности за выполнение заданий командования.

Особый интерес представляет Днепровская воздушно-десантная операция советских войск, в осуществлении которой также непосредственное участие принимали части ГВФ. По замыслу командования для обеспечения форсирования Днепра сухопутными войсками предусматривалось выбросить на правый берег Днепра сильный воздушный десант (две воздушно-десантные бригады, численностью до 10 тыс. человек).

“Днепровская операция” вспоминается и до сих пор с особым смешанным чувством ее участниками – ветеранами 1-й атд ГВФ. И не только потому, что тогда не все удалось. Операция была очень ответственной, опасной и скоротечной. Выполняя приказ Родины, летели буквально в огонь и пламень. Вылетали с интервалом три-пять минут, с 20-30 десантниками на борту. Несмотря

на интенсивный заградительный огонь зенитных средств противника и налеты его истребителей, строго выдерживали боевой курс. Ответственное задание командования было выполнено, но обратно вернулись не все. Авиагруппа ГВФ недосчиталась многих своих отважных соколов. Не случайно события тех дней вписались незабываемой страницей в историю 1-й авиатранспортной дивизии ГВФ.



ЕЗЕРСКИЙ Дмитрий Сергеевич



МИХАЙЛОВ Павел Михайлович

Партизанское движение

Ярким периодом в истории ГВФ в Великой Отечественной войне стала помощь партизанам. Полеты на огни партизанских костров осуществлялись на протяжении всей войны, всеми авиагруппами и авиаотрядами ГВФ на всем протяжении фронта от Карелии до Крыма. Полеты в тыл противника стали незабываемы для фронтовиков Аэрофлота. В начале войны они носили эпизодический характер, определялось местонахождение партизанских отрядов, устанавливалась связь с ними, а с конца 1941 года полеты приняли систематический характер, и за год было выполнено уже 1384 самолето-вылетов. Работа с партизанами выше уже частично излагалась, но она заслуживает большего внимания и освещается более подробно в этом разделе. Следует отметить, что основную нагрузку в этой работе несла Московская авиагруппа, имевшая многоместные самолеты ПС-84.

В 1942 году было выполнено уже более 3000 вылетов, из них 99% – ночью. Партизанское движение разрасталось по всей оккупированной врагом территории. К концу 1943 года действовало уже около 250 тыс. народных мстителей. Своими действиями накануне Курской битвы они сковали в

тылу вражеские войска группы «Центр» численностью около 200 тыс. человек, более чем на 40% сорвали его движение на железнодорожных магистралях.

Экипажи ГВФ доставляли партизанам все необходимое для истребления оккупантов и защиты местного населения от карателей. Для приема наших самолетов на партизанские площадки забрасывались авиаспециалисты. Эвакуировались раненные бойцы. Росла продолжительность полетов.

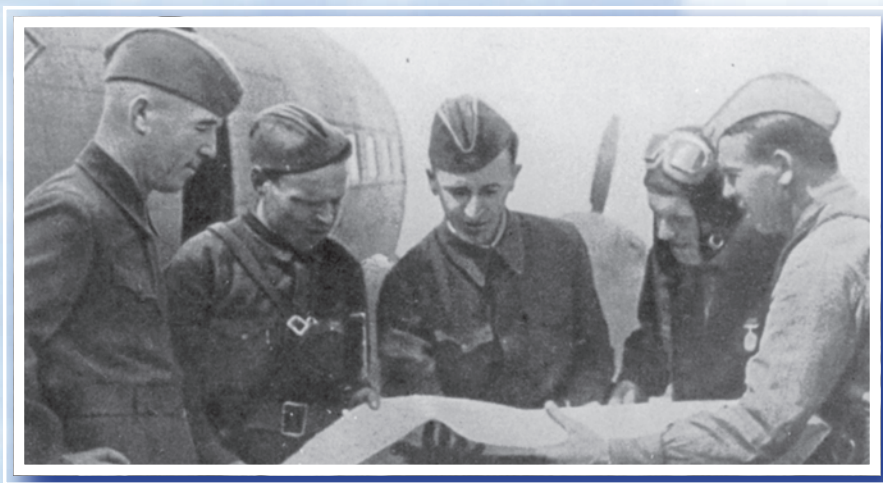
С полным основанием «Партизанской республикой» называли Белоруссию, в которой действовало 548 формирований.

Полеты в тыл врага в 1943 году выполняли все фронтовые части ГВФ, а количество используемых для этого самолетов возросло в три раза. В три раза увеличилась и перевозка людей, а боеприпасов и вооружения – в пять раз. Доставлялись даже пушки. Каждый боевой вылет в тыл врага транспортного самолета был сопряжен с огромными трудностями и большим риском.

Не раз белорусские и украинские партизаны сообщали о смелых и решительных действиях командира корабля 1-й атд Н.Н. Маслюкова. Он один из немногих был награжден двумя медалями «Партизан Отечественной войны» и медалью «Партизан Белоруссии». Он совершил 268 боевых вылетов в отряды народных мстителей, а к концу войны его грудь украсили три ордена Красного Знамени.

При полетах к крымским партизанам, когда приходилось приземляться на крохотные высокогорные площадки, прославились Герой Советского Союза П. Кашуба, пилоты Д. Езерский, А. Быстрицкий, Г. Таран, В. Павлов, И. Русанов и другие воздушные асы.

Выполняя предпоследние полеты к Крымским партизанам, экипажам 2-го атп нужно было совершить посадку на горную площадку, чтобы вывезти раненых и детей, обреченных на смерть. Опыт летчиков говорил, что этого сделать невозможно. Но командир эскадрильи Г.А. Таран с пилотами В.П. Михайловым и Д.С. Езерским сделали невозможное и проложили дорогу как первооткрыватели к посадкам самолетов, и вывезли раненых и детей (702 человек), совершив 22 посадки.



Экипаж Героя Советского Союза П.Ф. Еромасова перед вылетом на боевое задание.

Операции «Звездочка» и «Дети»

В историю Аэрофлота славной страницей вошли полеты в тыл противника при осуществлении операций «Звездочка» и «Дети». Острая необходимость в их проведении диктовалась срочным вывозом 186 воспитанников Полоцкого детского дома, спрятанных от немцев партизанами в лесу. Этих детей ожидала судьба, как и многих других «детских домов», создаваемых фашистами на оккупированной территории. Убийцы в белых халатах выкачивали из наших детей кровь для своих госпиталей. 105-му гвардейскому авиаполку ГВФ была поставлена задача вывести детей на Большую Землю. Задача была трудной, но выполнена во время ночных полетов, в сложных метеоусловиях, с посадками на размокшие лесные площадки партизан.

150 раз пересекал огненный рубеж фронта гвардии лейтенант А.П. Мамкин. Однажды по плану операции, при предельной видимости, Мамкин посадил свой Р-5 на такую площадку. «До отказа» загрузил его 12-ю детьми с сопровождавшей их женщиной и двух раненых, самолет взлетел. Подлетая с линии фронта, самолет попал в плотное кольцо



Дети партизан, доставленные летчиками ГВФ из вражеского тыла на Большую Землю.

зенитного огня, затем обстрелян истребителями. Самолет вспыхнул, Мамкин был ранен в голову, загорелся его комбинезон. Маневрируя, пилот с трудом посадил машину на замерзшее болото, но от удара его выбросило из кабины.

Перепуганные пассажиры выскочили из горящего самолета. Подоспели наши солдаты и спасли всех, но отважный Герой скончался через 6 дней в госпитале. Его останки со временем захоронили в братской могиле в г. Велиж Смоленской области.

Участвуя в такой же операции, 13-й оап эвакуировал из тыла противника в Калининской области за один месяц 1571 детей, 93 матери и более сотни раненых партизан. В короткие светлые июньские ночи, под огнем фашистов, он совершил 377 самолето-вылетов на легких машинах. Только звено из пяти самолетов под командованием И.И. Суницкого вывезло 545 детей. Младший лейтенант П.М. Курочкин один вывез 173 ребенка. «Больно было смотреть на этих ребят, – вспоминал Курочкин – худющие, оборванные, сбивавшиеся в стайки. У одного из них я спросил: «Как тебя зовут?» А он в ответ: «Скажите, а у нас опять будут кровь брать?» Всех детей по прилету в первую очередь купали, потом передевали и кормили.

Специальные полеты

Наряду с полетами к партизанам и в глубокий тыл противника организовывался целый ряд особо важных международных полетов по правительственным заданиям. Экипаж пилота П.А. Рыбина (1-я атд), к примеру, неоднократно совершал рейсы в Тегеран, успешно летал в Каир, совершил полет с правительственным грузом в Стокгольм. К сожалению, возвращаясь с этого последнего задания, его самолет был сбит у линии фронта, и экипаж погиб.

Из международных перелетов знаменательным событием для 1-й атд ГВФ стал полет опытных командиров кораблей Н. Новикова и Н. Метлицкого в Тегеран. Авиаторы доставили туда советскую делегацию на совещание представителей СССР, США и Великобритании. За выполнение этого задания экипажи были отмечены наградами Родины.

Мастером по ночным полетам в глубокий тыл противника на территорию Германии, Румынии, Финляндии, Чехословакии, Бессарабии, Западной Украины, нередко продолжавшимся по 14-15 часов, был воспитанник Балашовской школы, командир корабля П.Ф. Еромасов, которому за образцовое выполнение боевых заданий Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 января 1943 года было присвоено высокое звание Героя



Подготовка к вылету во вражеский тыл для распространения агитлисточков.



*Командир авиазвена ГВФ Б.П. Бугаев
(Министр гражданской авиации с 1970 по 1987гг,
Главный Маршал авиации).*

Советского Союза. До этого старший лейтенант Еромасов не раз выполнял ответственные задания Родины. До присвоения ему звания героя он совершил уже 64 успешных ночных вылета в тыл врага. 16 ноября 1942 года П.Ф. Еромасов получил перелом ног при падении его самолета Ли-2 после столкновения ночью, в облаках, на встречных курсах с Р-5. После лечения он продолжал летать и в 1944 году возглавил авиаэскадрилью, помогавшую югославам в борьбе с гитлеровцами.

Освобождение Правобережной Украины

В начавшейся в 1944 году зимней кампании с освобождения Правобережной Украины, были привлечены войска четырех Украинских фронтов и авиация 4-х воздушных армий, имевших более 2380 боевых самолетов, силы АДД и части гражданской авиации, насчитывающие 300 самолетов.

Ранняя весна с беспрерывными дождями превратила район боев в непролазную трясины. Разрушенные железные дороги лишили войска 2-го Украинского фронта наземных путей снабжения. Наступление задерживалось. На помощь вызвали транспортную авиацию. В течение нескольких суток до 300 самолетов ГВФ и АДД доставляли войскам все необходимое для разгрома врага. Наступление войск продолжилось. 14-му оап ГВФ за активное участие в боях было присвоено почетное наименование «Криворожский».

«Тихоходы» ГВФ нанесли серию ударов с воздуха по фашистам, обеспечив прорыв конно-механизированной группы генерал-лейтенанта И.А. Плиева в тыл врага.

За четкое выполнение заданий командиры кораблей были удостоены наград Родины, полку были присвоено почетное наименование «Херсонский»

Многие части ГВФ приняли участие в крупнейшей в истории Отечественной войны операции 1-го и 2-го Украинских фронтов по уничтожению Корсунь-Шевченковской группировки противника.

С размокшего Житомирского аэродрома непрерывно работало до 20 самолетов Ли-2 1-й атд. Без перерывов перевозил горючее и боеприпасы танковым частям генералов П.А. Ротмистрова и И.Ф. Кириченко 18-й оап ГВФ, совершив 4368 вылетов. Он обеспечивал связь наступавших войск с отстающими колоннами. По завершении операции 18-й оап ГВФ получил почетное наименование «Уманский».

Наступление советских войск продолжалось около четырех месяцев и завершилось разгромом всего южного крыла фашисткой группировки на участке 1400 км. Они вышли к юго-западным границам СССР, предгорьям Карпат.

При отступлении в Западной Украине противник оставил в тылу советских войск вооруженные отряды украинских националистов, разгром которых был возложен на специальные местные истребительные отряды. Без авиации, в труднодоступной лесистой и горной местности, им было трудно решить поставленную задачу. Ровенскому авиазвену самолетов По-2, сформированному в апреле 1944 года, была поставлена задача помочь отряду, уничтожающему бендеровцев и «лесных братьев», терроризирующих местных жителей.

Авиаторы под руководством лейтенанта Б.П. Бугаева стали доставлять войскам НКВД боеприпасы и медикаменты, перевозить офицеров,

местных руководителей, эвакуировать раненых после проведенных операций против банд. Он вел разведку их передвижения, разбрасывал листовки. Летали без связи с землей, приземлялись обычно на небольшие «пяточки» в лесах и горах. Трудно было различать бандитов, маскировавшихся под местных жителей. Но и с этой задачей в то время аэрофлотовцы справились.

В боях за Крым в 1944 году отличились экипажи оадс и 1-й отдельной авиаэскадрильи ГВФ. Самолеты авиадивизии связи летали из Москвы в штабы Украинского Фронта и отдельной Приморской армии. Они совершили около 900 вылетов, доставили 52 т фельдпочты и других грузов, 475 фельдегеров и офицеров связи. Дивизия была награждена орденом Красного Знамени.

1-я ОАЭ ГВФ в самый напряженный период наступления советских войск и Черноморского Флота осуществила в Крым с Таманского полуострова на помощь нашему десанту доставку оружия, разведку и вела связь с передовыми частями и партизанами, совершив 1272 вылета, выполнив 419 боевых заданий.

При освобождении Севастополя – последнего очага сопротивления немцев в Крыму – смелостью и отвагой отличились летчики 87-го ОГАП.



В минуты отдыха.

В список частей, освобождавших Крым, официально занесены 87-й отдельный гвардейский и 2-й атп ГВФ, а на монументе славы на Сапун-горе в Севастополе золотыми буквами были высечены их наименования. 2-й авиатранспортный полк 1-атд ГВФ (командир А.И. Семенов, комиссар В.М. Белых) удостоились наименования «Севастопольский».

Север и Заполярье

21 июня 1944 года перешли в наступление войска Карельского фронта и через месяц они вышли к границе Финляндии, ускорив ее выход из войны. В начале августа, в итоге Выборгско-Петрозаводской операции враг был изгнан со всей территории Карело-Финской республики.

Наступление советских войск поддерживалось 7-й воздушной армией, 4-м и 5-м отдельными авиаполками ГВФ (командиры подполковники Н.А. Гриценко и Н.А. Опришко). Летчики этих частей ГВФ совершили 5700 полетов, перебросили более 6100 солдат и офицеров, большое количество боеприпасов, ввезли 2503 раненых. При подготовке к операции 1-я эскадрилья 4-го оап перебросила в тыл противника более 16 инициативных групп эстонского штаба партизан.



Посадка десантников в самолет Ли-2 для переброски за линию фронта.

5-й оап в кратчайшие сроки на самолетах С-47, Г-1 и ПР-5 перебазировал в районы Тихвина, Ладейное поле и Олеховшина штабы войсковых и авиасоединений, технический состав частей 7-й воздушной армии – в тыл противника, на территорию Финляндии, десанты разведчиков, перелетая линию фронта на бредущем режиме.

О героизме бывших аэрофлотовцев в боях на Крайнем Севере свидетельствуют многочисленные правительственные награды. Более 500 человек удостоено медали «За оборону Советского Заполярья». В честь их подвигов воздвигнуты мемориалы и монументы, созданы музеи в школах. За годы войны Москва трижды салютовала в честь победы воинов Заполярья. А сводный полк Карельского фронта 24 июня 1945 года открыл марш героев на первом Параде Победы.



ТАРАН Григорий Алексеевич

Операция «Багратион»

Главные события 1944 года развивались на Центральном участке фронта. На лето Государственный Комитет поставил перед Красной Армией задачу – очистить от оккупантов всю советскую землю и перейти к освобождению от фашистской неволи народа Восточной Европы.

В решении этих задач крупнейшей стратегической наступательной операцией стала Белорусская, войдя в историю под условным названием «Багратион». В ней было задействовано четыре фронта, пять воздушных армий и корпуса АДД.

ГВФ был привлечен к операции в количестве четырех авиаполков и двух дивизий, насчитывающих более 300 самолетов. К началу операции экипажи ГВФ изыскали более десятка грунтовых аэродромов для воздушных армий, доставили горюче-смазочные материалы для 4-8-ми заправок и по 8-10 боекомплектов бомб, снарядов и патронов. На передовые аэродромы перебросили наземную технику с личным составом воздушных армий. Только 3-й авиаполк капитана Г.А. Тарана, совершая на Ли-2 по 8-10 вылетов в день, перебазировал штабы, имущество и техсостав более 30 боевых авиаполков. 9-й оап ГВФ, работая с аэродрома Сеща, совершил свыше 2200 вылетов в интересах 4-й воздушной армии. В одном из них погиб от фашистских стервятников сержант И.Е. Щербак, перевозя пассажиров.

23 июня началось грандиозное наступление советских войск на Белорусском направлении. Оборона немцев была подорвана. Советская авиация громила крупные группировки врага под Витебском и Бобруйском, Минском и Каунасом, Вильнюсом и других городах. В зоне действия войск транспортные полки ГВФ совершили за эту операцию около 35 тыс. самолето-вылетов и перебазировали более 43 тыс. человек, из них 5095 раненых.

После прорыва обороны противника транспортные полки начали перебрасывать части ВВС на оставленные немцами аэродромы, изыскивали новые вблизи линии фронта – для штурмовиков. Насколько ответственными были задания можно судить по тому, что штабы наступающих армий неоднократно меняли свою дислокацию, и их надо было своевременно находить, обеспечивать связью и разведданными.

Группа из 8-10 самолетов 1-го атп под командованием капитана Г.И. Иванова успевала обеспечивать наступление войск 2-го Белорусского Фронта в направлении Минск – Вильнюс – Каунас. Одновременно полк помогал танковому корпусу генерала Обухова в окружении и

уничтожении немецких войск в «Минском котле». 9-й оап за период наступления войск совершил 9691 вылет. Не меньшую нагрузку несли и другие части ГВФ. По окончании Белорусской операции, в конце августа 1944 года наша армия освободила Белоруссию, часть Литвы и Латвии и вступила на территорию Польши.

Среди почти ста авиационных частей и соединений, удостоенных за операцию почетных наименований, названы были и два полка ГВФ. 105-й огап ГВФ получил наименование «Паневежский», 3-й авиатранспортный полк 1-й атд ГВФ удостоен наименования «Виленский». О последнем в приказе командующего 1-й воздушной армии генерала Т.Т. Хрюкина отмечалось: «Своей боевой работой 3-й полк обеспечил бесперебойность работы авиачастей и танковых соединений в наступательной операции 3-го Белорусского фронта на Витебско-Вильнюсском и Оршанско-Минском направлениях. Летно-технический состав с поставленными задачами справился успешно. Большая заслуга в этом принадлежит командиру полка капитану Тарану...».

С ослаблением к концу года активности боевых действий на фронтах, в ГВФ были произведены некоторые организационные изменения. 30 октября 1944 года большинство полков ГВФ перешли на новые штаты и были переименованы: 3-й оап – в 30-й оап ГВФ, 13-й оап ГВФ стал 97-м оап ГВФ. 30-му отдельному авиаполку ГВФ присвоено наименование «Рижский», с объявлением благодарности всему личному составу Верховным Главнокомандующим.

Приказом Народного Комиссара Обороны маршала Советского Союза тов. Сталина от 5 ноября 1944 года 1-я атд за проявленную отвагу в боях за Отечество с немецкими захватчиками, за стойкость, дисциплину и организованность, за героизм личного состава преобразована в 10-ю гвардейскую авиатранспортную дивизию ГВФ.

Наиболее убедительно интернационализм русских авиаторов проявился в тяжелейших полетах на выручку югославов в их борьбе с гитлеровскими оккупантами. В Югославию была доставлена военная миссия во главе с генералом И.В. Корнеевым. Летели через Тегеран в итальянский город Бари самолетом Ли-2 майора А.С. Шорникова, а дальше – в Югославию на планерах.

Наш экипаж экстренно вывез из окружения Верховный штаб Народной армии во главе с маршалом И. Броз Тито. По всему маршруту шел дождь, сверкала гроза. Над морем летели на малой высоте. Вскоре для работы на Югославию была специально сформирована группа ГВФ (АГОН) на базе г. Бари из 12 самолетов С-47, которые прилетели из Москвы, преодолев длительный путь через Тегеран – Хаббания – Каир – Мальта – Бари. Эту эскадрилью возглавлял мастер ночных полетов в тыл врага майор П.Ф. Еромасов.

С выходом Красной Армии к реке Дунай и усилением национально-освободительной борьбы народов Балканского полуострова, советское командование установило связь с Грецией и ее народной армией. Туда была направлена группа офицеров во главе с подполковником Г.М. Поповым. Решить эту задачу можно было только воздушным путем, через море и горы. Задача доставить группу Попова была поставлена экипажу Барийской авиагруппы П.М. Михайлова. В ночь 28 июля 1944 года самолет взлетел, экипаж с трудом разыскал в горах посадочные сигналы и приземлился. Миссия с необходимым снаряжением была доставлена в штаб НОАГ (ЭЛАС). Затем экипаж еще не раз летал в штаб ЭЛАС. П.М. Михайлов за этот полет был удостоен звания Героя Советского Союза.

Сначала 1945 г. началась крупнейшая Висло-Одерская наступательная операция поразгрому врага в его собственном логове. Сопротивление его авиации, особенно на Берлинском направлении, резко возросло. Она действовала с оборудованных стационарных аэродромов. Истребители противника все чаще стали охотиться за нашими транспортными и связными самолетами, летающими в прифронтной полосе. Участвующие в операции полки ГВФ несли большие потери, хотя и прикрывались иногда истребителями сопровождения. Но быстрый маневр войск и частей ВВС без помощи транспортных самолетов был затруднен, и экипажи ГВФ летали и днем и ночью, изыскивали передовые аэродромы. Затрудняла боевую работу неустойчивая погода на всем протяжении фронта от Балтики до Карпат. Посадочные площадки раскисали, много



СЕМЕНКОВ Алексей Иванович

раз приходилось переоснащать самолеты с колес на лыжи, и наоборот.

26-й оап ГВФ принял участие в разгроме Будапештской группировки немцев. Имея 66 самолетов и 103 летчика, он выполнил 7800 самолето-вылетов за 22 дня. Его личный состав был награжден медалью «За взятие Будапешта».

В целом, в ходе грандиозного наступления советских войск по всему фронту от Вислы до Одера за январь-февраль 1945 г. авиачасти ГВФ налетали 37608 часов, совершив 52432 вылета, перевезли 43,5 тыс. военнослужащих, более 3 тыс. т грузов, боеприпасов, оказав ощутимую помощь наземным и летным боевым частям.

16 апреля началась грандиозная Берлинская операция одновременно тремя фронтами и четырьмя воздушными армиями. Преодолевая яростное сопротивление врага, советские войска прорвали мощную оборону гитлеровцев и вступили в пригороды Берлина. 2 мая сопротивление Берлинского гарнизона было сломлено, фашистское командование безоговорочно капитулировало.

В скоротечных боях на Берлинском направлении от гражданского воздушного флота были задействованы 10-я гатд (командир генерал-майор авиации Ш.Л. Чантокадзе), 62-й огап, 23-й оап, 69-й оап и 3-я авиадивизия связи. Южнее Берлина, в Словакии, продолжал воевать 87-й огап.

Боевая работа наших частей на завершающем этапе Великой Отечественной войны потребовала напряжения всех сил. Их общий налет на сужившемся участке фронта увеличился в полтора раза. Только экипажи 62-го гвардейского полка (командир гвардии майор В.Г. Косяк), совершил около 4000 вылетов, выполняя различные задания.

В целом на Берлинском направлении части ГВФ сделали 20120 боевых вылетов. Это был ощутимый вклад на фоне 91 тыс. вылетов, произведенных боевой авиацией. Они перевезли 11700 бойцов и командиров, 365 т грузов, Акт о капитуляции фашистской Германии был доставлен в Москву также аэрофлотовцем, командиром 19-го отап гвардии подполковником А.И. Семенковым на самолете Ли-2, командиром 2-го Севастопольского авиаполка.

В числе 187 частей и соединений всех видов и родов войск, отличившихся при штурме Берлина, удостоившихся почетного наименования «Берлинский», отмечен и 23-й отдельный орден Александра Невского и Богдана Хмельницкого II степени авиационный полк ГВФ. Полк под командованием ветерана Аэрофлота Г.С. Чачанидзе за годы войны совершил 152248 вылетов, перевез более 52 тыс. бойцов и командиров, авиатехников, более 7 тыс. т различных грузов для войск. 17 авиаторов полка пали смертью храбрых, не дожив до победы.

Все для фронта, все для Победы

Решающим условием победы советского народа в Великой Отечественной войне явилось единство фронта и тыла, армии и народа. Опираясь на прочный и устойчивый тыл, Красная Армия смогла успешно выполнить свой священный долг перед Родиной.

Подлинный трудовой подвиг в годы войны совершили и коллективы гражданского воздушного флота, работавшие в тылу. Передав во фронтовые формирования ГВФ наиболее подготовленный летный и инженерно-технический состав, свою лучшую материальную часть, все территориальные управления с первого и до последнего дня войны, не считаясь с неслыханными трудностями, вносили свой вклад в обеспечение победы над немецко-фашистскими захватчиками.

В короткое время все тыловые подразделения перестроились на военный лад. Призыв Родины: «Все для фронта, все для победы!» – стал

законом их жизни. Почти на всех должностях места ушедших на фронт мужчин заняли женщины. На их плечи легли и аэродромная служба, и ремонт техники, и подсобное хозяйство, и быт. В 1943 году из 7825 женщин, служивших в ГВФ, в том числе 187 пилота, 6250 работало в тыловых подразделениях.

С первых месяцев войны Аэрофлотом была выполнена огромная работа по эвакуации из западных районов страны ремонтных предприятий, заводов и аэропортов, техники и имущества авиапредприятий, семей личного состава Аэрофлота. Огромная тяжесть легла, прежде всего, на руководителей Украинского управления ГВФ (начальник С.Б. Фельдман, начальник политотдела А.Н. Лушин). Они организовали передислокацию семи учебных эскадрилий, создав им необходимые условия для учебно-производственной деятельности. Были эвакуированы три крупных базисных склада с материально-техническим имуществом, организован ремонт и заправка авиатопливом самолетов фронтовых подразделений ГВФ.

На тыловых воздушных линиях продолжались перевозки, но в основном по заданиям НКО и ГУГВФ. «Как можно меньше находиться на земле, больше летать – такова была главная заповедь авиаторов тех тревожных дней. Нередко экипажи самолетов находились в воздухе по 14-16 ч. и делали все, чтобы быстрее обеспечить потребности фронта в вооружении, запчастях к технике и многом другом. В то же время не прекращалось строительство в тылу новых аэродромов и аэропортов, открытие новых авиалиний.

В трудный 1942 год Аэрофлот для оборонной промышленности перевез 6142 т грузов, в том числе, для Танкопрома – 5214 т, Наркомата вооружения – 753 т и Наркомата боеприпасов – 49 т. Значительный вклад в перевозку грузов внесли коллективы Дальневосточного управления (начальник В. Брегалов), Обского ОАО (командир И.А. Прохоров, комиссар В.А. Моргунов), Армянского ОАО (командир Ф.Н. Дорогобузов, комиссар С.А. Манукян) и Якутской авиагруппы (командир К.С. Ефимов). В выполнении заданий ГКО отличались коллективы Московского управления (начальник Ф.Н. Гвоздев, начальник политотдела М.И. Соловьев) и Восточно-Сибирского управления (начальник П.Н. Чулков, начальник политотдела В.В. Ганестов). Особое место в тылу заняла срочная доставка ценного сырья для оборонной промышленности из районов Сибири и Дальнего Востока, Средней Азии и Казахстана.

В завершающем периоде войны руководством ГВФ на основе изучения прогнозов развитых стран стали прорабатываться мероприятия по развитию гражданской авиации, в мирное время. 7 апреля 1944 года ГУГВФ был издан приказ «О разработке вопросов перехода ГВФ на мирные рельсы, использовании материальной части и кадров военной авиации для работы в ГВФ, о разработке плана развития ГВФ в послевоенный период».

В течение 1944 года созданы вновь Белорусское и Северное управления, Северо-Кавказский, Молдавский, Карело-Финский, Сыктывкарский, Литовский, Латвийский и Эстонский отдельные авиаотряды, которые приступили к восстановлению аэропортов и авиалиний,



Погрузка горючего для фронта в самолет Ли-2.

к выполнению заданий местных партийных и хозяйственных органов. Белорусское управление ГВФ (начальник В.М. Коротков) в короткое время восстановило Минский аэропорт, а местные аэропорты стали обслуживаться авиаотрядами республиканских линий.

В целом, в 1944 году 55,8 процента авиаперевозок тыловых подразделений было выполнено для нужд народного хозяйства страны, а 44,2 процента пришлось на обслуживание нужд фронта. По сравнению с 1943 годом перевозки пассажиров возросли на 189, грузов – на 138,8, а почты – на 253,3 процента. Около 4000 т грузов и 1000 специалистов были доставлены на восстановление Днепрогэса, 383 т и 2500 специалистов – на восстановление военно-морских баз Севастополя, Одессы, Таллина и Ленинграда. Воздушным транспортом перевезено большое количество посевных материалов, агрегатов и запчастей для ремонта сельхозтехники.

Красноярская трасса

В связи с тем, что ряд отечественных авиазаводов эвакуировался на Восток страны и какое-то время не смогли выпускать продукцию, фронт испытывал острый недостаток в самолетах. Советское правительство организовало дополнительные срочные поставки их с действующих заводов, а также из США и Англии по ленд-лизу.

Получив мандат Уполномоченного ГКО, начальник Аэрофлота В.С. Молоков возглавил группу авиаспециалистов-изыскателей, вылетевшую в Якутию и на Чукотку. Был принят вариант строительства ответственной трассы от Красноярска до Фербенкса (США) через Киренск, Якутск, Сеймчан и Уэлькаль, общей протяженностью 6450 км.

В небывало сжатые сроки, всего лишь за 10 военных месяцев, были построены 16 аэродромов, приемно-передающие радиостанции, установлены радиопеленгаторы, примитивное жилье, созданы необходимые службы. Строительной техники не хватало. В чукотском поселке Уэлькаль, например, пришлось единственным трактором разравнивать галечную косу для посадки самолетов. С трудом из Владивостока доставили туда деревянные рейки, сколотили из них решетку и уложили на гальку. Она и стала взлетной полосой и прослужила несколько лет.

По воспоминаниям ветеранов-дальневосточников И.П. Мазурука, В.И. Четкина, Н.А. Овсиенко и других, люди работали днем и ночью, как на фронте, сознавая высокую ответственность за порученное дело. Благодаря огромной организаторской работе местных властей и партийных органов, самоотверженному труду авиаспециалистов, строителей и связистов ГВФ, Красноярская воздушная трасса была полностью оборудована к 1 октября 1942 года и подготовлена к перегонке боевых самолетов для фронта. На трассу доставили необходимое количество летно-технического и руководящего состава, подобранных управлениями ВВС и ГВФ, завезли горючее, организовали техобслуживание и мощную разветвленную систему радиосвязного и навигационного обеспечения полетов. Большую организаторскую работу по вводу в строй, уникальной для тех лет, системы дальней связи провели начальник управления связи и радионавигации ГУГВФ М.И. Коконин и его заместитель В. Торжинский.

После подготовки трассы Управление особой воздушной линии было преобразовано в Красноярскую воздушную трассу ВВС Красной Армии и Управление строительства воздушной линии Красноярск – Уэлькаль с базированием в Якутске. Начальником Управления Красноярской воздушной трассы (УКВТ) был назначен опытный полярный летчик Герой Советского Союза И.П. Мазурук с подчинением его начальнику ГУГВФ. Оперативное руководство работой трассы возложили на заместителя начальника ГУГВФ А.А. Авсеевича. В состав УКВТ вошли сформированные для эстафетной перегонки самолетов пять перегоночных авиаполков с базированием их в Фербенксе (США), Уэлькале, Сеймчане, Якутске, Киренске, Красноярске. Для обеспечения этих полков создали семь авиабаз. Перевозки по трассе людей и грузов стал обеспечивать специальный транспортный авиаполк из 28 экипажей под командованием, прославившегося при полетах по “воздушному мосту” в блокадный Ленинград В.А. Пуцинского.

В июне 1943 года УКВТ было расформировано, и на его базе созданы воздушная трасса Красноярск – Уэлькаль и 1-я перегоночная авиадивизия из шести полков. Начальником трассы стал бывший начальник Политуправления ГВФ, умелый организатор международных перелетов генерал-майор авиации И.С. Семенов, командиром дивизии назначен подполковник А.С. Пушкарский, начальником отдела связи Н.И. Марков.

В результате самоотверженной работы летного и технического состава трассы за время ее действия при незначительных потерях было перегнано из США и сдано в Красноярске 8094 боевых и транспортных самолетов типа Б-25, А-20, П-39, П-63, П-40, АТ-6 и С-47 10. Этим количеством можно было вооружить более 250 боевых авиаполков. Хотя это число и не так велико, если считать, что в 1944-1945 годах отечественная промышленность выпускала уже до 40 тыс. самолетов в год, но в 1942-1943 годах пригнанная американская авиатехника стала заметным пополнением нашей авиации на фронтах.

Коллектив трассы за свою самоотверженную работу получил высокую оценку. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1944 года “за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленную при этом доблесть и мужество” 1-я перегоночная дивизия воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль награждена орденом Красного Знамени.

Подготовка авиационных кадров

Важным показателем вклада ГВФ в победу над врагом стала подготовка кадров авиационных специалистов, причем не столько для себя, сколько для частей ВВС и АДД, т.е. – для фронта.

В труднейших условиях, при срочном перебазировании учебных заведений с запада в глубь страны, в Аэрофлоте уже в 1941 году было подготовлено 11270 пилотов и около 70 процентов из них передано в школы ВВС.

Большой вклад в подготовку летных кадров для фронтовых формирований ВВС и ГВФ внесли Летный центр (находился в Новосибирске, затем в Ульяновске) и Курсы высшей летной подготовки. В 1941 году Летным центром (начальник полковник Н.П. Шебанов) подготовлено 864 человека, в том числе 337 пилотов, 187 бортмехаников и 177 бортрадистов, а на Курсах высшей летной подготовки – свыше 2000 авиаспециалистов. Эти учебные заведения стали настоящей кузницей летных кадров ГВФ, которые пополняли и ВВС, и АДД.

В Летном центре и Курсах ковались кадры и будущих командиров, начальников штабов, политработников. Позднее для подготовки и переподготовки руководящих работников Аэрофлота в Ленинграде были открыты двухгодичная партийная школа и годичные Курсы. Регулярные занятия начались в марте 1947 года, т.е. когда жизнь в Ленинграде после тяжелой блокады стала входить в послевоенное русло. В первые послевоенные годы около 70 процентов авиарботников стали обучаться в сети политического просвещения. В последствие на базе курсов в 1950 году было создано Высшее авиационное училище ГВФ.



Разбор полетов после выполнения боевого задания.

Во время войны более 200 командиров кораблей тяжелых самолетов Ли-2 и С-47 и более 20 экипажей подготовлены в 1-й авиатранспортной дивизии ГВФ для перегонки из Англии самолетов “Албимал”. Подготовка летного состава осуществлялась также и во фронтовых частях ГВФ непосредственно в боевой обстановке. Заметный вклад в подготовку летчиков внес коллектив 12-го авиатранспортного отряда Дальневосточного управления ГВФ. Им обучены и переданы в авиадивизии АДД десятки экипажей для бомбардировщиков ДБ-3ф.

Многие воспитанники учебных эскадрилий ГВФ военных лет заняли достойное место в золотом фонде Аэрофлота и после войны. Среди них заслуженные пилоты СССР В.С. Учайкин, И.В. Орловец, Ю.А. Луговой, В.С. Иванушкин, Герой Социалистического Труда Г.А. Никифоров и другие. Территориальные управления и авиагруппы ГВФ за три года войны подготовили 18433 пилота.

На завершающем этапе войны в 1945 году из учебно-летных подразделений было выпущено 5379 человек, чем создан резерв пилотов на перспективу развития отрасли после войны, в мирных условиях.

В целом, за период войны все учебные заведения ГВФ подготовили 39 292 авиаспециалиста. Из них: 21 838 пилотов По-2 и 2913 пилотов Ли-2. Кроме этого переподготовлено на различных типах самолетов 5672 пилота. Прошли подготовку и переподготовку 9089 человек технического состава. Аэрофлот обеспечил полностью собственные потребности в летно-технических кадрах и передал в ВВС и АДД 20 907 пилотов и 2197 авиатехников 12. И в этом, конечно же, огромная заслуга, прежде всего, постоянного состава учебных заведений и подразделений ГВФ, таких как Н.П. Шебанов, Д.С. Белых, П.М. Непомнящий, Т.Б. Асатуриян, Н.А. Кудряшов, Н.П. Быков и другие труженики тыла.

Наука фронту

Большие научные изыскания по ремонту техники и повышению эффективности работы ГВФ на фронтах и в тылу вел коллектив Научно-исследовательского института ГВФ (начальник М.Д. Авербах). Хотя в 1941 году этот НИИ ГВФ был единственным научным центром отрасли, но с началом войны его состав был значительно сокращен, и вместо 938 сотрудников в нем осталось 265. Во время эвакуации оборудование лабораторий было передано другим организациям. НИИ ГВФ остался без летной части, ремонтно-технического отдела, отдела авиационной медицины и наземного оборудования. Значительная часть архивных материалов была уничтожена. Оставшиеся подразделения и лаборатории, размещенные в Москве и Казани, были разобщены. Потребности войны заставили восстановить некоторые отделы и лаборатории, часть опытных специалистов возвращена с фронта, и со второй половины 1942 года он сосредоточился на разработке исследований и рекомендаций по обеспечению грамотной эксплуатации авиационной техники и наземного оборудования, а также безопасности полетов.

Перед войной на Московском Центральном ипподроме скопилось более десятка устаревших самолетов ПС-43 и ПС-35, которые перевозили по 10-12 пассажиров. Но теперь они демаскировали аэродром, и их нужно



Полевой ремонт самолета У-2.

было уничтожить. Инженер НИИ ГВФ И.А. Иванов с этим не согласился, заявив, что во время войны их еще можно использовать, вернуть к жизни, тем более, что ГВФ стал испытывать недостаток самолетов. С этим согласился и начальник эксплуатационного управления Н.А. Захаров.

На окраине аэродрома было выбрано место, где началось восстановление самолетов. Люди работали от зари до зари, на ходу изобретая, конструируя, выискивая материалы. Основным оборудованием стали тиски и паяльная лампа. В столовую, чтобы не тратить время, не ходили, питались в основном хлебом и водой. Техники П.Ф. Васильев, П.В. Булусов, А.В. Шорин и др. в течение двух месяцев успешно справились с задачами, и все самолеты стали работать, приближая победу.

Фронтовые части ГВФ в период Великой Отечественной войны

	на 1.12.1942г.	1943г.	1944-1945гг.
Московская АГОН	1-й,2-й АТП 1-й АТД ГВФ	1-й,2-й АТП 10-й Гвардейская АТД ГВФ	1-й АТП Вилинский и 2-й АТП Севастопольский 10-й Гвардейская АТД ГВФ (1-й,2АТП)
Северная АГОН	4-й ОАП ГВФ	40-й ОАП ГВФ	40-й ОАП ГВФ
Прибалтийская АГОН	3-й ОАП ГВФ	30-й ОА Рижский ОАП ГВФ	30-1 ОА Рижский полк ГВФ
Западная АГОН	1-й ОАП ГВФ	120-й Гв.ОАП ГВФ	120-й Инстербургский полк орд.А. Невского ГВФ
Киевская АГОН	7-й ОАП ГВФ	87-й Гв. ОАП ГВФ	87-й ОГАП Сталинградский полк
Юго-Западная АГОН	9-й ОАП ГВФ	69-й ОА Ломжинский полк ГВФ	69-й ОА Ломжинский полк АП ГВФ орд. Кутузова III ст.
13-я АГОН	6-й ОАП ГВФ	62-й Гв. Сталинградский ОАП ГВФ	62-й ОГА Ладзинский полк ГВФ
Карело-финская АГОН	5-й ОАП ГВФ	52-й ОАП ГВФ	52-й ОАП ГВФ
Северо-Кавказская АГОН	8-й ОАП ГВФ	23-й ОАП ГВФ	23-й ОТД АП Берлинский орд. А.Невского и Б.Хмельницкого
Закавказская АГОН	2-й ОАП ГВФ	105-й Гв.ОАП ГВФ	105 ОТД Паневежский орд. А.Невского Гв. АП ГВФ
Черноморский отряд ОН	1-я ОАЭ ГВФ	9-я Гв. ОАЭ	9-я Гв. ОАЭ ГВФ
Особая АГ связи	11-й и 10-й АПС 3-я ОАДС ГВФ	3-я отд. Краснознаменная АДС ГВФ	3-я отд. Краснознаменная АДС
		13-й ОАП ГВФ	97-й Краснознаменный ОАП ГВФ
		14-й Криворожский ОАП ГВФ	26-й Криворожский ОАП ГВФ
		18-й Уманский ОАП ГВФ	44-й ОАП ГВФ орд. Б.Хмельницкого

Родина помнит, Родина гордится

Великая Отечественная война стала труднейшим, но и наиболее героическим этапом истории гражданской авиации СССР. Она вынудила Аэрофлот, как и всю страну, быстро перестраиваться на военный лад и вводить в действие выработанные до войны мобилизационные планы, сосредоточив основные усилия на оказании всемерной помощи фронту.

Говоря в целом о периоде войны, можно сделать твердый вывод, что личный состав гражданской авиации внес в победу советского народа и его Вооруженных Сил над гитлеровской Германией достойный вклад. Имея всего лишь около 3 тыс. самолетов (из них 350 тяжелых кораблей Ли-2 и С-47), с учетом фронтовых и учебных подразделений, ГВФ налетал 4,5 млн. часов, из них 2,6 млн. часов для обслуживания тыла страны, Наркоматов, на перегонку самолетов и в международных рейсах. Им было перевезено более 2,3 млн. военнослужащих, партизан и других пассажиров и около 280 тыс. тонн грузов, в том числе боеприпасов.

За годы войны в гражданском воздушном флоте выросла целая плеяда прославившихся летчиков, штурманов, бортрадистов, инженеров и техников, командиров и политработников.

Заслуги личного состава ГВФ в оказании помощи фронту высоко оценили командование Красной Армии и Советское правительство.

За успешное выполнение боевых заданий, мужество и храбрость, проявленные на фронтах Великой Отечественной войны, четыре отдельных авиаполка, отдельная авиаэскадрилья и 10-я авиатранспортная дивизия ГВФ, были преобразованы в гвардейские, двенадцати полкам были присвоены почетные наименования городов, в освобождении которых они участвовали. Семь полков и дивизия гражданского воздушного флота Президиумом Верховного Совета СССР были награждены боевыми орденами. 3-я отдельная авиационная дивизия связи и 97-й отдельный авиаполк ГВФ награждены орденами Красного Знамени, 44-й отдельный Уманский и 26-й отдельный Криворожский авиаполки ГВФ – орденами Богдана Хмельницкого II степени. 69-й отдельный Ломжинский авиаполк ГВФ награжден орденом Кутузова III степени. 120-й гвардейский Инстербургский и 105-й гвардейский Паневежский отдельные авиаполки ГВФ были удостоены орденов Александра Невского, а 23-й отдельный Берлинский авиаполк ГВФ был награжден двумя орденами – Александра Невского и Богдана Хмельницкого II степени.



Памятник летчикам гражданской авиации, погибшим в годы Великой Отечественной войны. Аэропорт Внуково.

Орденами и медалями награждено более 15 тыс. авиаторов-фронтовиков, а с учетом работавших в тылу – более 20 тыс. человек.

15 летчиков из фронтовых частей ГВФ за героизм и мужество в годы Великой Отечественной войны удостоены высокого звания Героя Советского Союза. В их ряду Александр Иванович Груздин, Павел Тарасович Кашуба, Петр Федорович Еромасов, Семен Алексеевич Фроловский, Иван Иванович Рышков, Александр Сергеевич Шорников, Борис Тихонович Калинин, Павел Никитович Якимов, Борис Александрович Лахтин, Григорий Алексеевич Таран, Дмитрий Сергеевич Езерский, Василий Алексеевич Шипилов, Павел Михайлович Михайлов, Владимир Федорович Павлов, Феофан Григорьевич Радугин. Десятки аэрофлотовцев удостоены этого звания, сражаясь с врагом в боевом строю Военно-Воздушных Сил и Авиации дальнего действия.

Спустя 53 года после войны звания Героя Российской Федерации был удостоен активный участник Великой Отечественной войны, совершивший более 500 боевых вылетов бывший командир организованного в 1946 году 19 отдельного авиаполка ГВФ Семенов Алексей Иванович. После войны он был командиром авиагруппы международных сообщений, начальником управления, первым заместителем министра гражданской авиации СССР. Стал Заслуженным пилотом СССР, генерал-лейтенантом авиации.

О бессмертных подвигах авиаторов ГВФ напоминают сегодня многочисленные памятники. Они встали на той земле, в тех местах, где полыхало пламя самой жестокой в истории человечества войны. О ратных делах пилотов, штурманов, бортмехаников, политработников – всех, кого объединяло мирное слово “Аэрофлот”, говорят экспонаты на Поклонной горе в Москве, более двухсот музеев, комнат боевой и трудовой славы, созданных в управлениях, авиапредприятиях и учебных заведениях, в аэропортах Внуково, Шереметьево, Пулково, Киеве и многих других организациях дважды орденоносной гражданской авиации великой страны-победительницы. Именами прославившихся авиаторов названы улицы и площади многих городов, учебные заведения и школьные клубы.

В аэропорту Внуково, вступившим в эксплуатацию в первые дни войны и давший старт самолетам москвичей на выполнение первых боевых заданий на фронтах, открыт величественный памятник-стела летчикам Аэрофлота, погибшим в Великой Отечественной войне. Ежегодно, почтить память героев, собирается 9 мая к нему все жители авиагородка: ветераны и молодежь, школьники и новое поколение авиаторов – продолжателей славы и бессмертия подвигов фронтовиков.

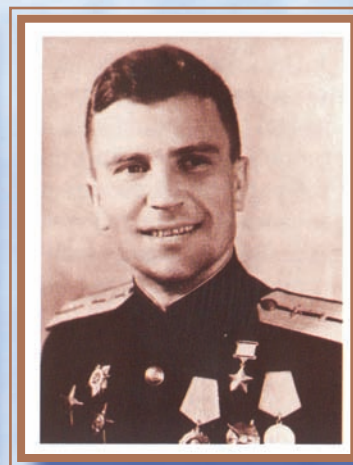


Открытие памятника летчикам гражданской авиации, погибшим в сражениях Великой Отечественной войны 1941 - 1945 гг. Внуково, май 1980 г. В почетном карауле (слева направо): Герой Советского Союза Д. Езерский, Главный маршал авиации Б. Бугаев, Герой Советского Союза П. Михайлов.

ГРАЖДАНСКИЕ АВИАТОРЫ - ГЕРОИ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



Груздин А. И. -
Герой Советского Союза



Езерский Д. С. -
Герой Советского Союза



Еромасов П. Ф. -
Герой Советского Союза



Радугин Ф. Г. -
Герой Советского Союза



Рышков И. И. -
Герой Советского Союза



Семенов А. И. -
Герой Советского Союза



Таран Г. А. -
Герой Советского Союза





Калинкин Б. Т. -
Герой Советского Союза



Кашуба П. Т. -
Герой Советского Союза



Лахтин Б. А. -
Герой Советского Союза



Михайлов П. М. -
Герой Советского Союза



Павлов В. Ф. -
Герой Советского Союза



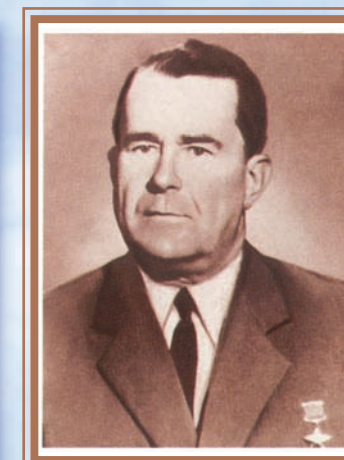
Фроловский С. А. -
Герой Советского Союза



Шипилов В. А. -
Герой Советского Союза



Шорников А. С. -
Герой Советского Союза



Якимов П. Н. -
Герой Советского Союза

