1941 год стал для Советского Союза годом величайших испытаний. Войска Красной Армии несли тяжелые потери и отступали, несмотря на мужество и стойкость бойцов и командиров. Фашистские самолеты наносили жестокие удары по нашим войскам, мирным городам и селам. Огромный урон понесла боевая авиация СССР. Многие самолеты были разбомблены, не успев даже взлететь с аэродромов. В те дни наша страна стояла на краю гибели. Происходящие события и тогда, в 1941г., люди оценивали по-разному. Но в главном, (это важно отметить особенно теперь), как и во времена вл.князя Александра Невского и в годы Отечественной войны 1812г., русский народ был един в желании служить своей Родине и защищать ее от врага. «Кто к нам с мечом придет, от меча и погибнет»

Высокий патриотический подъем, готовность к защите Отечества характеризовали жизнь и деятельность и гражданских авиаторов. Многие пилоты, механики и мотористы, техники и специалисты других служб подразделений ГВФ всей страны заявили о своем желании стать добровольными защитниками Родины. Они обратились с заявлениями и просьбами направить их в действующую армию. И уже 23 июня 1941г. для выполнения специальных заданий Верховного командования Красной Армии была сформирована Московская авиагруппа особого назначения (МАГОН). Командир МАГОН Коротков Владимир Михайлович Местом ее основного базирования был определен аэродром Внуково, ставший крупной военной базой Подмосковья. Война перечеркнула мирные планы внуковцев. Погасли яркие фонари на аллеях и площади перед аэровокзалом. Белоснежные стены зданий во Внуково в целях маскировки покрыли черно-зеленой краской. А наши мирные аэрофлотовские самолеты превратились в боевые — на хвосте и на фюзеляже каждой машины появились красные звездочки. Личный состав аэропорта Внуково одели в военную форму, и он стал служить в МАГОН. Вот так Московский аэропорт Внуково, который готовился распахнуть свое летное поле для первых своих пассажиров и широко и празднично отметить это событие, стал местом базирования боевых транспортных самолетов. МАГОН была укомплектована лучшей, имеющей надлежащий ресурс, авиационной техникой, например, Пе-2 Основу парка боевых машин составляли самолеты ПС-84 (Ли-2). В МАГОН со всей страны были собраны наиболее подготовленный летный и технический состав. Следует отметить, что в первые годы войны, кроме частей ГВФ во Внуково дислоцировались: 28 и 34 истребительные авиаполки ПВО для защиты г.Москвы. Одним из этих полков командовал сын И. В. Сталина — Василий Сталин. два БАО (батальоны авиатехобслуживания истребительных авиаполков. десантные части: Отряд особого назначения авиации дальнего действия (ООН АДД), 107 Воздушно-десантная дивизия (ВДД)(музей в школе № 41). дивизион зенитной артиллерии. В разгар войны во Внуково также действовал крупный военный гарнизон. Уже 23 июня 1941г. экипажи командиров МАГОН Груздина  А. И., Гармаш, Марченко и Добровольского выполнили задание Генштаба КА по доставке боеприпасов в г.Кишинев.

Александр Иванович Груздин — первый Герой Советского Союза (ГСС) в 10-ой гвардейской авиатранспортной дивизии (тогда еще МАГОН). А. И. Груздин получил это почетное звание 26 ноября 1941года после успешной разведки вражеского аэродрома в районе Пскова. Погиб он в июне 1943 года — его самолет не вернулся с боевого задания.

В октябре 1941г., когда враг подошел на подступы к Москве, авиагруппа получила приказ перебазироваться на время из Внуково. Над аэропортом Внуково нависла нешуточная угроза полного его уничтожения. К 05 ноября 1941г. была закончена подготовка объекта к подрыву. До 4000 кг мелиниту было рассредоточено по промышленным сооружениям объекта. 70 зарядов было заложено под бетоном взлетных полос. Но героическая Красная Армия (тогда командовал Западным фронтом генерал армии Г. К. Жуков), отбросившая врага от подступов к Москве и перешедшая в наступление, освободила от суровой необходимости уничтожения аэропорта Внуково. Хотя лишь с 15 января 1942г. летные эскадрилии группы особого назначения вновь начали перебазирование на аэродром Внуково, но экипажи МАГОН со своих временных аэродромов мужественно участвовали и в битве под Москвой. В разгроме немцев под Москвой немаловажную роль сыграли воздушно-десантные войска, специально подготовленные для действия в тылу врага. Почти все десантные операции выполнялись при активном участии самолетов МАГОН. Экипажи выполняли по нескольку полетов в день, в основном на малых высотах и зачастую без прикрытия истребителей. Пилоты брали на борт Ли-2 по 30 человек вместо 25-ти по норме, а на Г-2 — 35 человек вместо 18-ти.

В период оборонительных боев под Москвой с октября по декабрь 1941г. личный состав Московской авиагруппы ГВФ выполнил свыше 3 тыс. самолето-вылетов, из них более 500 в тыл противника. Перевезено 12 тыс. бойцов и офицеров и 935т боеприпасов, вооружения, медикаментов. Высокую оценку действиям авиагруппы дал в своем приказе генерал армии Г. К. Жуков. В битве под Москвой отличились многие внуковские авиаторы, при этом помогая и партизанам. Тогда значительные партизанские силы находились в брянских лесах, где был подготовлен и действовал партизанский аэродром, на котором базировалось целое звено самолетов У-2, обеспечивавшее связь между партизанскими отрядами. По заданиям их штабов летчики бомбили вражеские гарнизоны, карательные отряды, наводя панику среди гитлеровцев своими неожиданными ударами. Командовал этим «партизанским авиазвеном» отважный пилот ГВФ Борис Александрович Лахтин, которого хорошо знали народные мстители многих оккупированных районов. За мужество и высокое мастерство он был удостоен Золотой Звезды Героя Советского Союза и многих боевых наград.

В действиях личного состава частей ГВФ отмечено немало героизма и самоотверженности. Всей стране стало известно имя пилота Павла Тарасовича Кашубы, который в трудной обстановке вывез с поля боя на самолете По-2 тяжело раненного командующего Брянским фронтом А. И. Еременко. За этот подвиг П. Т. Кашуба в ноябре 1941 года был удостоен высокого звания Героя Советского Союза. Подлинной гордостью гражданских авиаторов являются боевые подвиги этого пилота, на счету которого более 200 боевых вылетов. Летая на самолетах различных типов и в любую погоду, он успешно выполнял самые сложные боевые задания. В одном из полетов в Крым его самолет был подожжен зенитным снарядом. Но, зная как важен для партизан находящийся на борту груз, командир не свернул с курса, довел горящую машину до партизанского аэродрома. Выгрузив боеприпасы и радиостанцию, экипаж остался у партизан и около двух месяцев сражался в их рядах. После возвращения на Большую землю Кашуба снова сел за штурвал. Воин-патриот, командир эскадрильи П. Т. Кашуба погиб в январе 1944 года при выполнении очередного боевого задания.

Оборона Ленинграда — еще одна героическая страница истории Великой Отечественной войны, в которой активное участие приняли внуковские летчики ГВФ. Началась оборона этого города-героя с 10 июля 1941г Фашистские полчища со всех сторон окружили Ленинград. К октябрю единственной артерией, по которой в город доставлялись продовольствие и боеприпасы, была Ладога. Но частые штормы и непрерывные налеты вражеской авиации нарушили бесперебойность самоотверженной работы моряков. 4 октября Государственный Комитет Обороны (ГКО) обязал ГВФ выделить группу транспортных самолетов для снабжения осажденного Ленинграда продовольствием и боеприпасами. Летный состав на построении Предстояло также вывезти из города 10тыс квалифицированных рабочих оборонной промышленности, ежесуточно доставлять в осажденный город жизненно необходимые грузы, а обратными рейсами вывозить раненых и больных, женщин и детей. Для полетов в Ленинград были выделены наиболее опытные командиры подразделений. Нагруженные продовольствием самолеты по нескольку раз в день совершали вылеты в Ленинград. Обратными рейсами вывозили детей, женщин, стариков. Условия полета были исключительно трудными. На трассе, особенно над Ладогой, постоянно барражировали неприятельские истребители. Фашистский самолет — истребитель Me-109E За каждый сбитый советский самолет фашистские летчики получали особую награду. Полеты транспортных самолетов в Ленинград не прекращались на протяжении всего периода героической обороны города. Летно-технический состав после успешно выполненного полета В течение 1942-го и первой половины 1943 года в Ленинград было совершено 2457 вылетов, из них 146-ночью. Военный Совет Ленинградского фронта высоко оценил работу дивизии, наградив 68 авиаторов орденами и 292 — медалью «За оборону Ленинграда». Выполняя задачи по оказанию помощи блокадному городу, особо отличились, организаторы и руководители подразделений ГВФ  П. А. Пущинский, Константин Алексеевич Бухаров (до 43 года был командиром 1-ого авиаполка МАГОН, в будущем Херсонского), Алексей Иванович Семенков и многие другие.

А в июне-июле 1942 года подразделения ГВФ оказывали постоянно помощь частям Красной Армии и флота, которые 250 дней вели беспримерные оборонительные бои по защите Севастополя. Здесь принимал участие и отличился к/к Полосухин  И. Д. Экипаж Полосухина готовится к полету В числе последних оставили изрытой снарядами и бомбами взлетную полосу «херсонесского пятачка» экипажи В. И. Шутова, И. Г. Неронова и М. С. Скрыльникова, на борту самолета, которого находились командующий Черноморским флотом Ф. С. Октябрьский и командующий Приморской армией И. Е. Петров. В 1944 году после освобождения города-героя Севастополя Приказом Верховного Главнокомандующего Второму авиатранспортному полку было присвоено наименование «Севастопольский». Командиром этого полка стал будущий Герой России (1998г) Алексей Иванович Семенков.

С сентября 1942г. авиагруппа была преобразована в 1-ю авиатранспортную дивизию ГВФ. Командиром 1-ой АТД по март 1944г. был генерал-майор авиации Казьмин Михаил Павлович Это событие совпало с активным участием авиаторов в сражении под Сталинградом — волжской твердыней. Экипажи дивизии обеспечивали связь между Москвой и воинскими подразделениями, сражавшимися на Волге: доставляли военные грузы на передовые участки фронта, а также в места, недоступные для наземного транспорта, вывозили раненых. Слова защитников волжской твердыни «За Волгой для нас земли нет!» были клятвой и для гражданских авиаторов. Весом вклад воинов 1-ой АТД ГВФ (в будущем 10-ая гв АТД) в разгром врага под Сталинградом. Ее экипажи совершили 46041 боевой вылет, перевезли около 31тыс солдат и командиров, эвакуировали в тыл свыше 3тыс раненых, доставили более 2500т военных грузов. Десятки авиаторов награждены орденами и медалями. Героизм гражданских летчиков в Сталинградской битве был массовым. Какие бы сложные и ответственные задачи ни ставились перед ними, они выполняли их оперативно, показывая образцы мужества. Высочайшее мастерство и мужество проявили в то суровое время пилоты Павел Михайлович Михайлов, П. Т. Кашуба, Б. А. Лахтин, Петр Федорович Еромасов, Григорий Алексеевич Таран (в последствии все они стали Героями Советского Союза) и А.И.Семенков.

Когда ударили морозы, на Волге начался ледостав. Подвоз боевых грузов с левого берега на правый стал затруднителен. В этот период роль транспортной авиации возросла еще больше. Пилоты совершали по несколько полетов в день. Здесь отличился и в последствии с 1943года командир 1-ого авиаполка (Херсонского) Владимир Михайлович Черняков. И уже к концу декабря 1942 года обстановка в районах Волги и Дона коренным образом изменилась в пользу советских войск. 1-я АТД ГВФ получила задание обеспечить наступление войск Центрального фронта. Боевая работа летчиков дивизии показала высокие образцы честного и самоотверженного служения Родине. В предельно сжатые сроки было совершено 1280 вылетов, перевезено 2тыс т боеприпасов. Переброшено тактического резерва на угрожаемый участок — 13600 человек, эвакуировано 12124 раненых. А как при Курской битве пригодились боеприпасы, техническое имущество, а особенно горючее для танков, доставленное транспортными самолетами и 1-ой АТД ГВФ. Командиру корабля 1-ого авиатранспортного полка 1-ой транспортной авиадивизии ГВФ старшему лейтенанту Семену Алексеевичу Фроловскому, в разгар боев на Курской дуге, было присвоено звание Героя Советского Союза (его экипажем в воздушных боях в группе были сбиты два самолета противника). А тогда его самолет возвращался на базу после очередного рейса к партизанам и был подбит немецким истребителем. Летчик повел горящий самолет на вынужденную посадку. Новость о высокой награде Фроловский узнал, находясь у брянских партизан.

Экипажи ГВФ летали также к партизанам Белоруссии, Брянских лесов, в Минскую, Витебскую, Гомельскую, Могилевскую области, под Брест и в другие районы. Они выполняли задания не только своих штабов, но и приказы лично командующего фронтом генерала армии К. К. Рокоссовского. Особо отличились пилоты Г. А. Таран, Феофан Григорьевич Радугин, А. И. Семенков, Владимир Федорович Новиков, Дмитрий Сергеевич Езерский, Василий Алексеевич Шипилов, Петр Федорович Еромасов и другие из состава авиадивизии. Активно действовали части ГВФ в интересах партизанских отрядов на Украине, в Прибалтике, Карелии, в Молдавии, в Крыму и в других местах. Полеты на свет партизанских костров навсегда запомнились авиаторам-фронтовикам не только особой своей значимостью, острой необходимостью, которую испытывали народные мстители в доставляемых боеприпасах, вооружении, медикаментах, почте, но и тем теплом, радушием, с которым встречали их, посланцев Большой земли простые и мужественные люди, громившие врага вдалеке от линии фронта. Героическая борьба партизанских соединений Белоруссии и Украины, Смоленщины, Брянщины, Орловщины, успехи крымских партизан неразрывно связаны с той огромной помощью, которая была оказана летным составом авиадивизии. К примеру, к партизанам Украины было совершено 656 вылетов, к партизанам Белоруссии — 515, а к крымским партизанам — 435. к партизанам Молдавии — 49 вылетов. Боевые задания личным составом дивизии выполнялись настойчиво с большим мастерством и искусством вождения воздушных кораблей в условиях ночи, зимы, плохой погоды, на большие расстояния. Экипажи умело отыскивали цели и производили посадки на неиспытанные и не вполне оборудованные площадки. Обсуждение летным экипажем боевого задания. Расчет маршрута полета. «Партизанской республикой» в годы войны с полным основанием называли Белоруссию.

К маю 1943 года в ней действовало уже 548 формирований, объединивших около 5000 бойцов. 21 июля 1943 года самолет Ли-2 командира 1-ой АТД Василия Тарасовича Басова при полете к партизанам на север Белоруссии, тяжело груженного противотанковыми минами и взрывчаткой, при подходе ночью к цели был перехвачен истребителям противника и обстрелян. Ли-2 загорелся. В. Т. Басов и бортмеханик получили тяжелые ранения разрывными пулями. У командира отказала правая рука. Истекая кровью, превозмогая боль, летчик, с трудом работая только левой рукой, повел горящую машину на снижение. Экипаж в это время смог сбросить опасный груз на парашюте. Неимоверными усилиями посадив машину, Басов потерял сознание. Вытащить его успели хрупкая, но очень мужественная бортрадистка Анна Ароновна Беккер. Помощь раненым авиаторам оказали партизаны. Басов остался жив благодаря ордену Красной Звезды на своей груди. Осколок угодил именно в него. Вскоре экипаж был вывезен на свою базу. Из этого эпизода видно, что на фронте наряду с мужчинами успешно выполняли боевые задачи и женщины. Прославили свои части и пилоты-женщины. В 10-ой гвардейской командиром корабля была — Ольга Михайловна Лисикова. За проявленные отличие, мужество, усердие многие из пилотов-женщин были удостоены наград Родины. За проявленные отличие, мужество, усердие многие из пилотов-женщин были удостоены наград Родины. А в конце 2001 года в своем родном Ленинграде  О. М. Лисикова стала обладателем городской награды северной столицы Почетным знаком «Признательности Санкт-Петербурга» за помощь осажденному городу в годы войны.

После сокрушительного поражения на Курской дуге фашисты всерьез занялись обороной. Ими был построен Восточный вал, главной частью которого служили оборонительные сооружения вдоль Днепра. В сентябре-октябре 1943г. Внуковская авиадивизия получила приказ ставки Верховного командования оказать войскам помощь при форсировании Днепра. В сентябре 1943 года самолетами дивизии была проведена крупная операция по выброске из Гайворона в тыл противника в район Канева частей 5-го Воздушно-десантного корпуса. Только за одну ночь был совершен 31 вылет и сброшено на парашютах 483 бойца и офицера и более 10т боеприпасов. В октябре 1943г. при форсировании Днепра потребовалось снабдить и обеспечить передовые части вооружением и боеприпасами. Летный состав дивизии, совершая по 5-7 вылетов в день, выполнил задачу и дал возможность войскам вести успешные бои. Авиаторы несли большие потери. В трудных условиях работали инженерно-технические службы. Инженер-капитан И. А. Милованов, инженеры Александр Иванович Воронин (за один год войны 41-42г.г. он обеспечил 650 вылетов из них 100 вылетов в тыл врага, без единого технического происшествия. Однажды бригада, руководимая Ворониным  А. И., при 35-ти градусном морозе за 3 часа сменила 6 цилиндров на моторе, и самолет вылетел точно в срок на боевое задание), В. А. Колычев, Федор Федорович Кирсанов, Василий Михайлович Гущин неоднократно вылетали в тыл врага на партизанские площадки и возвращали к жизни поврежденные самолеты. Многие «наземщики» удостоены высоких боевых наград.

А с какой теплотой и уважением вспоминают большое профессиональное мастерство, высокие организационные способности, такт, доброжелательность главного инженера авиадивизии Николая Михайловича Реброва. Он прошел славный путь от рядового авиамеханика, техника, инженера (до войны) до главного инженера авиасоединений и начальника Научно-исследовательского института гражданской авиации (в военное и в послевоенное время). Н. М. Реброва считали символом настоящей боевой и трудовой дружбы между пилотами и механиками авиадивизии.

А вот благодаря изобретателям и умельцам внуковских Линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских (ЛЭРМ), Григорий Алексеевич Таран, сумел вывезти из партизанского отряда экипаж самолета Ли-2, возглавляемый Константином Дмитриевичем Бирюковым. Сам Константин Бирюков  — опытный пилот, не раз пересекал линию фронта, умело ускользал от заградительного огня противника.... Однако на этот раз фашистский снаряд угодил точно в машину. Мобилизовав все свое мастерство, Бирюков сумел посадить Ли-2 в районе, занятом партизанами. Но как взлететь оттуда? В полку ломали голову в поисках решения этой, казалось неразрешимой задачи... И тогда на помощь пришли умельцы ЛЭРМа. Они изготовили своеобразные лыжи из пергамента и фанеры. По форме они напоминали калоши, только без задников. «Калоши» закрепили на колесах самолета и опробовали. «Обувка» пришлась впору. Все остальное было, как говорится, делом техники. А мастерства такому асу, как Григорий Таран, было не занимать. Посадку и взлет на машине, «вооруженной» самодельными «калошами», Таран выполнил блестяще...

С 1 февраля по 30 мая 1944г. самолеты Первого авиатранспортного полка обеспечили операцию при наступлении войска 3 Украинского фронта в направлении Херсона, Николаева и Одессы. В начале марта войска 3-го Украинского фронта форсировали разлившуюся реку Ингулец в районе Широкое-Шестерня. Захватив плацдарм на правом берегу. Пехота зацепилась за небольшой клочок земли, острым клином входивший в оборону противника. В помощь войскам, дерущимся на правобережье, командование выделило самолеты дивизии. Под яростным огнем противника, невзирая на тяжелые метеоусловия, летчики вылетели в район прорыва. Экипажи сбросили значительное количество горючего нашим танковым частям, расширявшим прорыв. Было сделано 1226 самолетовылетов. Перед экипажами была поставлена новая задача — снабдить части, вырвавшиеся на оперативный простор в тылу противника, горючим и боеприпасами. Группа отлично выполнила поставленную задачу. После успешно выполненного задания. Приказом Верховного Главнокомандующего Первому авиатранспортному полку было присвоено наименование «Херсонского».

Справка: Первый авиатранспортный Херсонский полк выполнял ответственные задания в блокадный Ленинград, к партизанам Белоруссии и Украины, задания от Разведуправления по выброске разведчиков в тылу врага, по оказанию помощи всем фронтам наших войск при отступлении и наступлении, участвовал в битвах за Ленинград, Сталинград, Курск, Херсон. 12 июня 1944г. Ставка Верховного Главнокомандующего приказала направить в распоряжение командующего 3-им Украинским фронтом генерала армии Черняховского группу самолетов для обслуживания войска, ведущих наступление на Минско-Вильненском направлении. 13 июня экипажи полка приступили к перебазированию Первой Воздушной Армии на передовые аэродромы и организовали бесперебойное их снабжение боеприпасами и горючим. За 10 дней были переброшены инженерно-технический состав и техническое имущество трех истребительных и одного бомбардировочного корпуса и первая гвардейская штурмовая дивизия. 23 июня штабом Воздушной Армии была поставлена задача найти прорвавшийся в тыл противника танковый корпус генерала Обухова и доставить самолетами в бочках горючее остановившимся танкам. От этой работы зависела судьба операции. Горючее и боеприпасы были доставлены, и танки ожили, устремившись вперед. Темп наступления нарастал. Находясь в воздухе ежедневно до 12-15 часов экипажи командиров кораблей Г. И. Быкова, Г. И. Иванова, И. Д. Полосухина, К. Д. Бирюкова, С. А. Фроловского и многих других обеспечивали боевые действия наших войск.

Когда бои шли на подступах к Вильнюсу, самолеты Третьего полка только за один день доставили на фронтовые площадки 216т боевого груза. В боях за Вильнюс пилоты показали высокие образцы смелости, мужества и летного искусства. Немного отдыха и снова в полет. Приказом Верховного Главнокомандующего Третьему полку было присвоено звание «Виленский». Командиром этого авиаполка был Герой Советского Союза Григорий Алексеевич Таран. Его имя в 1949 году присвоено средней школе № 13 в гарнизоне-поселке аэропорта Внуково.

В 1944 году Красной Армией была освобождена советская территория, и началось успешное освобождение народов других стран. Так войска Красной Армии, а в их составе и фронтовые формирования ГВФ приняли активное участие в освобождении Польши, Румынии, Венгрии, Болгарии, Чехословакии, Австрии, Греции ... Экипажи летчиков 1-ой АТД (в будущем 10-ой гв.авиадивизии) П. М. Русакова, А. Е. Андреева, Н. Ярошенко, Тамары Носко, Д. И. Барилова, Н. Богданова, Николая Степановича Окинина, В. А. Филонова, Н. Ф. Голенищенко, Д. С. Непомнящего, А. Калины, Александра Ивановича Стукань, и многих, многих других, преодолевая огненные преграды врага, рискуя жизнью, проникали в глубокий тыл противника и доставляли боеприпасы, продовольствие, забрасывали десантников в районы действий партизан этих стран. В полетах бесстрашие, мужество и мастерство проявили Герои Советского Союза  А. И. Груздин, П. М. Михайлов, С. А. Фроловский, Г. А. Таран, Иван Иванович Рышков Так в октябре 1944г. И. И. Рышков выполнил важное правительственное задание. В глубокий тыл врага, в Чехословакию, он доставил руководителей Словацкого Народного восстания во главе с Густавом Гусаком, впоследствии ставшим руководителем Чехословакии. За выполнение этого полета Рышкову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Наиболее яркой страницей в боевую историю ГВФ вошла деятельность авиагруппы особого назначения (АГОН). Транспортная эскадрилья этой авиагруппы была создана из экипажей внуковской авиатранспортной дивизии, и командовал ею Герой Советского Союза Петр Федорович Еромасов. В июле 1944г. эта транспортная авиаэскадрилья из 10 экипажей была направлена на авиационную базу г. Бари (Италия). Вдали от Родины АГОН проделала громадную работу, снабжая партизан Албании, Греции и Югославии оружием, медикаментами, вывозя раненых и выполняя особые задания. Пилоты летали в исключительно тяжелых условиях: полеты совершались через Адриатическое море ночью в высокогорную местность. Посадочные площадки выбирались партизанами на склонах гор, в долинах горных рек. Все это требовало от личного состава высокого летного мастерства, дисциплины и смелости. Тот факт, что английские и американские летчики, базировавшиеся на одном аэродроме с нашей группой, отказались летать на площадки, на которые совершали посадки наши самолеты, говорит о высоких летных и морально-патриотических качествах летчиков, воспитанных в дивизии. Меньше чем за год подразделение из 10 экипажей совершило 972 боевых вылета, из которых 387 — с посадкой в тылу врага. Было вывезено 1603 раненых. Доставлено в партизанские отряды 5тыс партизан и командиров, более 1тыс т боеприпасов, медикаментов и продовольствия. Самоотверженные действия экипажей авиагруппы получили высокую оценку. Звания Героя Советского Союзы были удостоены командиры кораблей Дмитрий Сергеевич Езерский, Павел Михайлович Михайлов, Павлов Владимир Федорович, Василий Алексеевич Шипилов. За особые заслуги — спасение Верховного штаба Народно-освободительной армии Югославии во главе с маршалом Иосипом Броз Тито и проявленные при этом мужество и отвагу членам экипажа самолета в составе Александра Сергеевича Шорникова, Бориса Тихоновича Калинкина (погиб 10 июня 1945г. в Берлине в автомобильной катастрофе) и Якимова Павла Никитовича было присвоено звание Героя Советского Союза и Народного героя Югославии. А в сентябре 1944г. в Болгарии экипаж к/к — опытного пилота-фронтовика Аркадия Петровича Дымова (10-я гв.АТД) участвовал в операции по пленению и вывозу профашистского правительства во главе с премьер-министром Цанковым и немецкой военной миссии. Фашистское правительство Болгарии и германская и итальянская дипломатические миссии бежали из Софии, пытаясь увезти с собой важные документы и ценности. По данным разведки, ж/д эшелон с ними стоял под усиленной охраной у города Свилинграда вблизи болгаро-турецкой границы. Во 2-ой транспортный (Севастопольский) авиаполк поступил приказ выделить самолет С-47 и со специальной группой из 25-ти автоматчиков-десантников на борту, направить его в район предполагаемого нахождения поезда. После длительного полета и настойчивого поиска экипаж Дымова  А. П. обнаружил поезд на небольшой станции в районе Хасково. Дымов мастерски приземлил самолет на подобранную с воздуха небольшую площадку рядом с ж/д полотном. Враги были задержаны.

05 ноября 1944г. 1-я АТД ГВФ была преобразована в 10-ю Гвардейскую Авиатранспортную дивизию (10-я гв.АТД ГВФ), за проявленную отвагу в боях с немецкими захватчиками, за стойкость, дисциплину и организованность, за героизм. Тогда уже с марта 1944г. командиром 1-ой АТД был генерал-майор авиации Шалва Лаврентьевич Чанкотадзе 21 апреля 1945г. на завершающем этапе войны перед 10-ой гв АТД была поставлена задача доставить из Горького под Берлин специальные боеприпасы большой взрывной мощности, предназначенные для генерального наступления по овладению Берлина. Группа командира 1-го Херсонского полка гвардии майора Владимира Михайловича Чернякова (слева) выполнила задание, и артиллерия, готовящаяся к штурму Берлина, получила полный комплект специального боезапаса. Трудность этой задачи состояла в том, что боеприпасы нужно было доставить в течение одного дня, покрыв расстояние от Внукова до Горького и от Горького до Каллау (2400 км) в сложных погодных условиях. В Берлине.

08 мая 1945г. в Карлсхорсте был подписан акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии. В 9 утра на 9 мая этот исторический документ и Знамя Победы были доставлены в Москву на Центральный аэродром (Ходынка) самолетом С-47, который пилотировали командир 19-го отдельного авиаполка Алексей Иванович Семенков и второй пилот Абдусамат Тайметов. Экипажами 10-ой гвардейской АТД было сбито 18 вражеских самолетов. Так борт-стрелок Силин  П. М. сбил 3 фашистских самолета, а борт-стрелок Разгильдяев  В. А. сбил немецкого асса с шестью крестами. Все ГВФ-овцы сознавали и гордились тем, что их успехи на фронтах и в тылу явились следствием сплоченности личного состава, его преданности Родине и своему народу. Не жалея сил и не щадя жизни, пилоты и штурманы, инженеры и техники, механики и мотористы, радисты и воздушные стрелки, мужчины и женщины — все самоотверженно выполняли свой долг, приближая победу. ГВФ-овцы-фронтовики и жители Внуково с восторгом встретили известие о Победе. Мы глубоко сознаем, что победа завоевана слишком дорогой ценой. Война обожгла судьбы многих авиаторов. По неполным данным, только в частях ГВФ на фронтах погибли 579 пилотов и 487 членов экипажей и авиаспециалистов других категорий. Наибольшее число боевых потерь пришлось на полеты в глубокий тыл противника и к партизанам. Фронтовые части ГВФ потеряли от атак истребителей противника и его зенитной артиллерии 1047 самолета, 475 самолетов было разрушено при авариях и катастрофах. За время ВОВ в 10 гв.дивизии погибло свыше 100 экипажей. 19 мая 1962г. в поселке аэропорта Внуково около средней школы № 13 был установлен памятник Герою Сов.Союза Тарану Григорию Алексеевичу. Точно такой же бюст только из белого мрамора — на могиле Г. А. Тарана на Новодевичьем кладбище В Севастополе на площади, носящей имя адмирала Нахимова, возвышается памятник-мемориал, воздвигнутый в честь героев обороны. На мраморных плитах высечены наименования частей, совершивших подвиг во время Великой Отечественной войны. В числе отличившихся значится и 2-ой авиаполк 1-ой АТД ГВФ (10-ой гв.АТД). На берегу Ладоги стоит поднятый на постамент труженик фронтового неба транспортный самолет Ли-2 как напоминание о подвигах отцов и дедов, как знак признания огромных заслуг пилотов гражданской авиации в дни героической обороны Ленинграда. В Брянске воздвигнут монумент погибшим партизанам и летчикам ГВФ. В с.Лельчицы Гомельской области установлен памятник погибшим летчикам 10гв.АТД( экипаж к/к Ильченко). В п.Рыбный Московской области установлен памятный знак погибшим летчикам 10гв.АТД (экипаж к/к А. И. Суханова). Многие воины дивизии покоятся в братской могиле на Изваринском кладбище, недалеко от Внуково. 9 мая 1975г.- во Внуково в центре поселка был заложен Памятник погибшим летчикам ГА. А к 9 мая 1980г. — во Внуково в центре поселка этот Памятник (34м высотой) силами работников аэропорта Внуково и завода № 400 был построен. Со всех концов страны привозили землю с мест захоронения погибших летчиков ГВФ в годы войны. Каждый год 9-го мая в День Победы здесь собираются люди, чтобы воздать должное памяти тех, кого уже нет с нами. Идея создания Памятника летчикам гражданской авиации, погибшим в ВОВ 1941-1945г.г. принадлежала ветеранам 10-й гвардейской АТД, а, если конкретнее — председателю совета ветеранов этой дивизии Окинину Николаю Степановичу В годы войны Н. С. Окинин был к/корабля Ли-2, а в 1944г. служил в рядах АГОН на о.Бари. 9-го мая в День Победы приходят к Памятнику и наши прославленные летчики — ветераны... К сожалению, с каждым годом их становится все меньше и меньше... Память о них будет жить в наших сердцах.

Материалы для данной статьи любезно предоставлены директором [музея а/п Внуково](http://www.dkvnukovo.ru/museum.php) Никитиной Е.А.

Фотографии с сайта: [www.dkvnukovo.ru](http://www.dkvnukovo.ru/)