

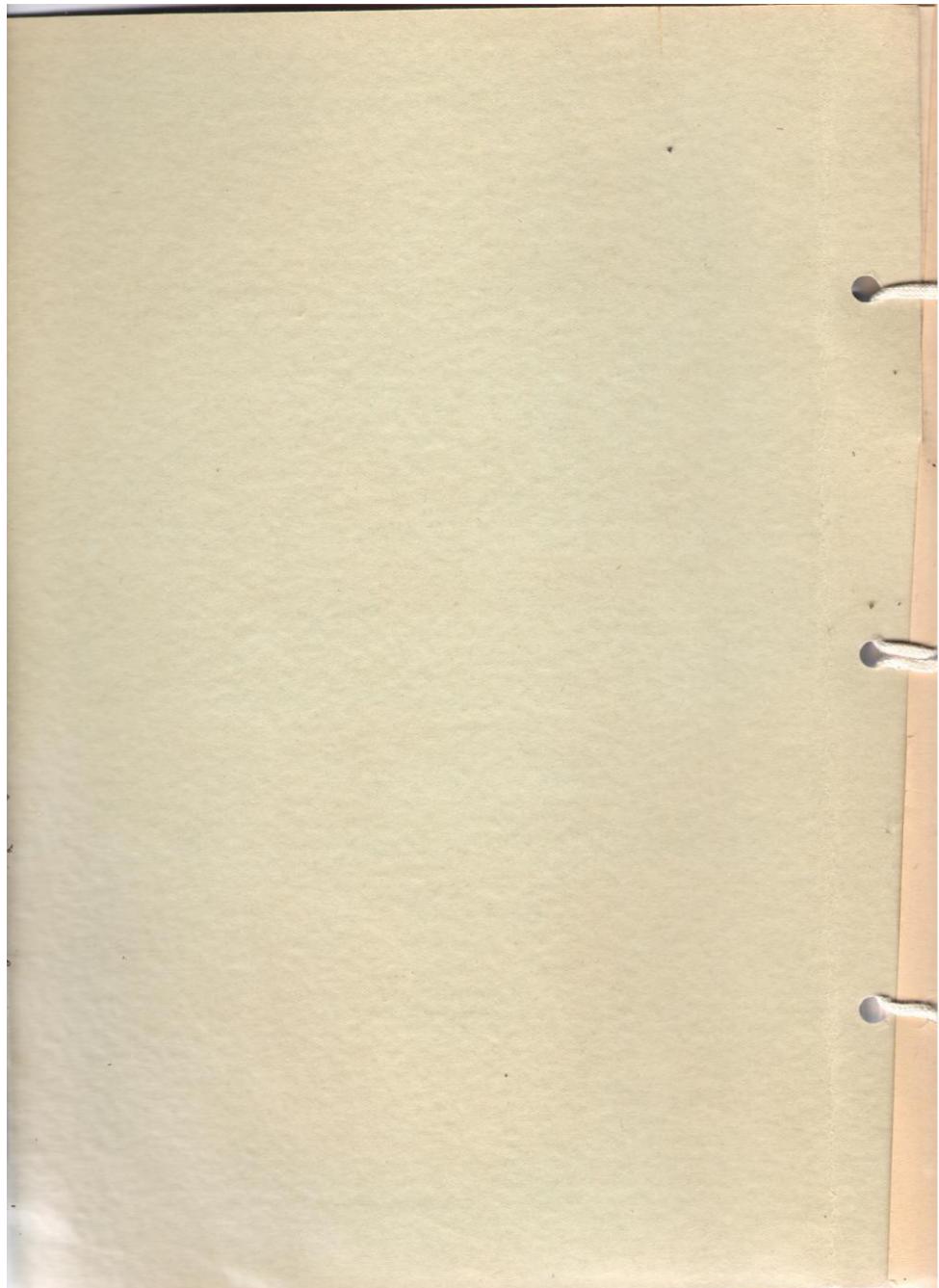
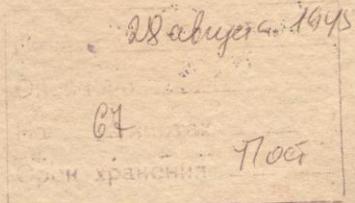
Главное Управление ГВФ
10-я Гвардейская
Авиатранспортная Дивизия



ОТЧЕТ о боевой работе

10-й Гвардейской
Авиатранспортной
Дивизии ГВФ

За период Великой Отечественной войны
1941-1945 г.

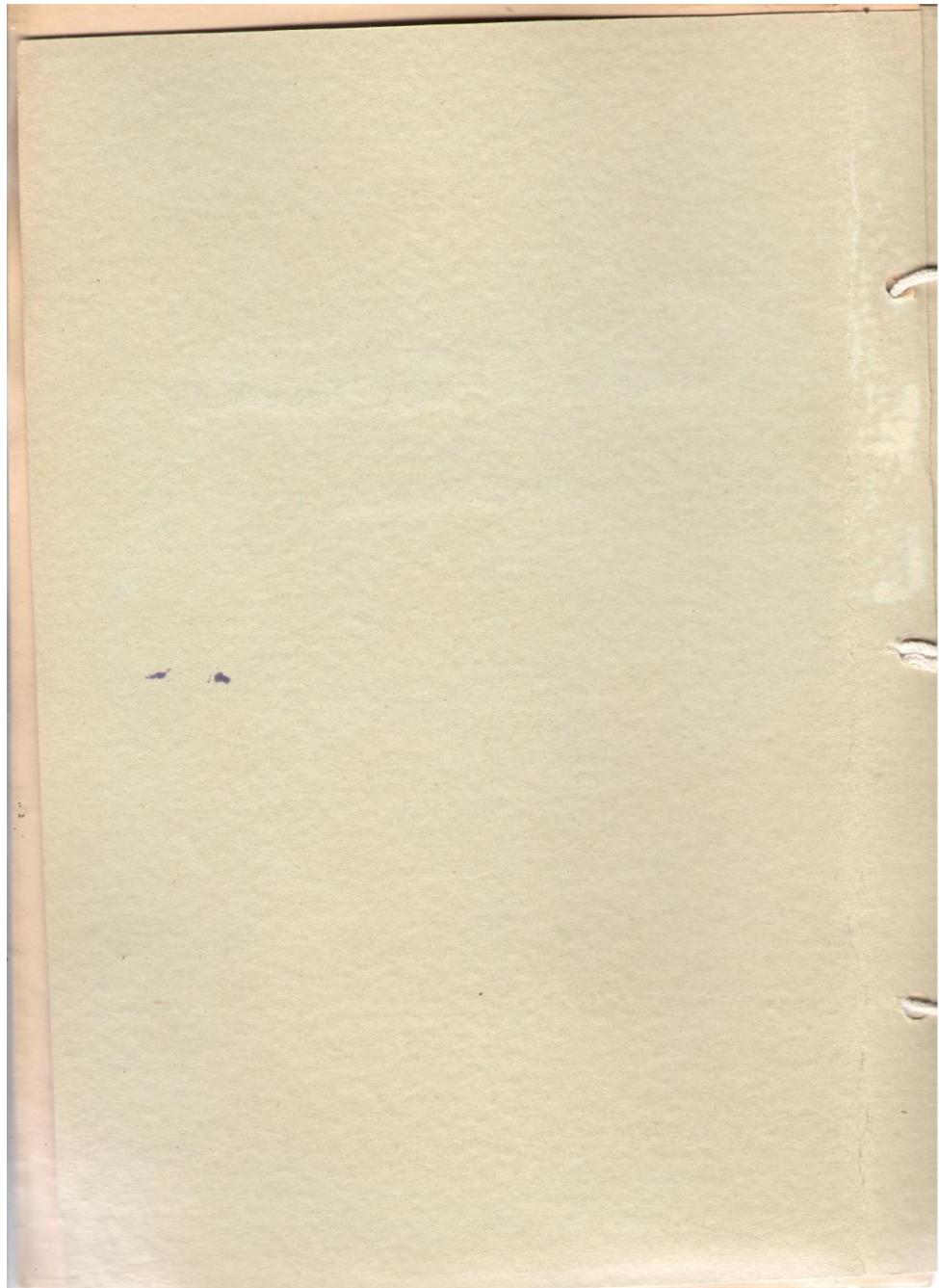
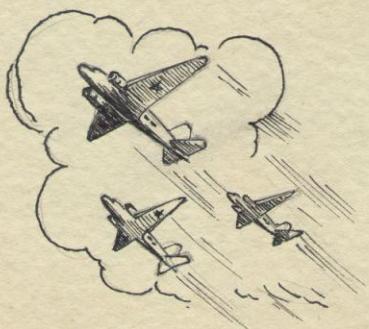


СОДЕРЖАНИЕ

| Раз- дел | Наименование | Стра- ница |
|-------------|---|---------------|
| 1. | Создание дивизии и ее назна- чение | 1 |
| 2. | Боевая работа | 6 |
| | А. Проведение воздушных тран- спортных и десантных опе- раций | 9 |
| | Б. Полеты в тыл противника.. | 20 |
| | В. Полеты на линию фронта.. | 37 |
| 3. | Тактика ВВС противника | 60 |
| 4. | Летные происшествия | 70 |
| 5. | Подготовка и движение кадров, воздушная дисциплина | 74 |
| 6. | Техническая эксплуатация | 82 |
| 7. | Штурманская служба | 92 |
| 8. | Служба связи | 98 |
| 9. | Учебно-боевая подготовка и химслужба | 110 |
| 10. | Служба тыла | 120 |
| 11. | Выходы | 124 |
| 12. | Таблицы | 126 |

- 00 0 00 -

Создание дивизии



СЕКРЕТНО
экз. № 2

№ 01971
28.08.45г.

Начальника Управления Фронтовой Авиации
ГУГВФ
Генерал-Майору Авиации тов. НАРШИКИНУ

Представляю отчет о боевой работе 10-й
Гвардейской Авиатранспортной дивизии за период
Отечественной войны 1941-1945 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ: Упомянутое на 66 листах.

Начальник Штаба 10-й Гвардейской
Авиатранспортной дивизии
Гвардии Подполковник -

Илларионов
(ИЛЛАРИОНОВ)

Отп. 2 экз.
1 - в адрес
2 - в дело
Исп. ИЛЛАРИОНОВ
Маш. ЛП

2

СОЗДАНИЕ ДИВИЗИИ И ЕЕ НАЗНАЧЕНИЕ

23 Июня 1941 г., в первые и грозные дни Великой Отечественной войны Красной Армии и Советского народа против гитлеровских захватчиков, вероломно напавших на нашу Родину, для выполнения специальных заданий Главного Командования Красной Армии и ответственных заданий для действующей Армии, из отдельных подразделений Гражданского Воздушного Флота было создано большое и мощное авиатранспортное соединение - Московская Авиагруппа Особого Назначения.

Московская Авиагруппа Особого Назначения в последствии 1-я Авиатранспортная Дивизия и ныне 10-я Гвардейская Авиатранспортная Дивизия ГВФ в Отечественную войну 1941-1945 годов прошла славный боевой путь участвуя во всех крупнейших операциях Красной Армии - в героической обороне Ленинграда, Москвы, Севастополя, Сталинграда, Кавказа, в форсировании Днепра, в разгроме немецких войск под Корсунь-Шевченковским, в великих битвах за Крым, Украину, Белоруссию и Прибалтику.

Обеспечивала боевую деятельность советских партизан в тылу врага, принимала непосредственное участие в разгроме немецко-фашистских войск на нашей земле, на Карпатах и в гитлеровском логове на территории Германии.

За славные боевые дела и подвиги личного состава в разгроме немецких войск и освобождении Советской земли от гитлеровских захватчиков, полки дивизии удостоены наименований Херсонского, Севастопольского и Виленского, а дивизия в целом преобразована в Гвардейскую.

Московская авиагруппа особого назначения, созданная в первые дни отечественной войны из летчиков, инженеров и техников Гражданского Воздушного Флота явилась мощным авиатранспортным соединением, с помощью которого решались наиболее неотложные задачи по обслуживанию будущей действующей Армии и задачи Главного Командования Красной Армии по разгрому гитлеровской армии.

Характер боевых заданий определялся ходом военных действий, обстановкой на фронтах и особенностями современной войны.

С первых дней войны дивизия развернула напряженную боевую работу по доставке на все фронты частям действующей армии специальных видов вооружения и боеприпасов, противотанковой горючей жидкости, имущества связи, горючего, консервированной крови, медикаментов и других военных грузов.

Далее ход войны и обстановка на фронтах определили для дивизии выполнение более сложных боевых задачий, проведения больших транспортных операций с участием больших групп самолетов, полетов в глубокий тыл противника к советским партизанам и со специальными заданиями и участие в больших операциях на фронтах.

На дивизию было возложено проведение основных десантных операций по высадке Воздушно-десантных войск в тылу врага, снабжение этих войск и партизанских отрядов боеприпасами, продовольствием и другим военным имуществом для проведения успешных операций в тылу врага.

Созданная Московская Авиагруппа Особого Назначения состояла из 2-х эскадрильй. 1-я эскадрилья базировалась на аэродроме Внуково и состояла из 7 неотдельных отрядов. 6 отрядов были укомплектованы самолетами ПС-34 и седьмой отряд укомплектован самолетами Г-1, Г-2 и ПС-89. Всего в эскадрильях насчитывалось 83 самолета.

2-я эскадрилья базировалась на аэродроме Сурово и состояла из 3-х неотдельных отрядов. Отряды были укомплектованы самолетами ПС-40, ПС-41, ПС-43, П-5, ПР-5, СП и АП. Всего в эскадрильях насчитывалось 55 самолетов.

Всего в Московской Авиагруппе Особого Назначения имелось 138 самолетов.

Основная база и штаб МАОН находились на аэродроме Внуково.

Комплектование МАОН личным составом и материальной частью самолетов проводилось за счет территориальных управлений ГВФ - Московского, Азово-Черноморского, Узбекского, Управления Международных Воздушных Линий и эскадрильи особого назначения.

Уровень подготовки летного состава в основной своей массе соответствовал требованиям военной обстановки. Ощущался недостаток в пилотах овладевших полетами ночью и полетами вслепую. Из общего числа 210 пилотов МАОН только 26 могли летать ночью.

Летний состав прибывший в МАОН, продолжительное время летавший на воздушных линиях не знал тактических приемов и требований современной войны. В процессе выполнения боевых заданий летный состав создавшейся воздушной и наземной обстановки вырабатывал своеобразные тактические приемы обеспечивая успешное выполнение заданий с наименьшими потерями в людях и материальной части, так как все полеты производились на невооруженных самолетах в условиях активного воздействия авиации противника.

В этой сложной воздушной и наземной обстановке летая в непосредственной близости линии фронта и в близине тыла противника к нашим войскам, летный состав МАОН снискал себе славу бесстрашных воздушных воинов и создал авторитет мастеров летного дела.

Группе МАОН ставились все более сложные и ответственные боевые задачи.

Руководящий и инженерно-технический состав МАОН понял всю важность создавшейся военной обстановки и участие в войне, понял всю важность выполняемых МАОН боевых задачий и правильной организации работы штаба и инженерно-технического состава обеспечил своевременную подготовку материальной части к боевым вылетам.

3

Хорошая подготовка летно-технического состава и правильная организация летной работы обеспечила возможность с первых дней войны развернуть интенсивную боевую работу МАОН.

Штаб и отдельные службы МАОН с первых дней войны были в основном укомплектованы руководящими работниками и специалистами Главного Управления Гражданского Воздушного Флота, работниками НИИ ГВФ и территориальных управлений.

Основной тыловой базой обеспечивающей летнюю боевую работу МАОН являлся Внуковский Аэропорт.

Война застала Внуковский Аэропорт недостроенным и не подготовленным для обслуживания такого большого и мощного авиаотранспортного соединения.

Помимо организации боевой летной работы перед МАОН стала задача закончить строительство ряда объектов аэропорта особенно бытовых и хозяйственных объектов и обеспечить бесперебойную летную работу всем необходимым.

Созданная 23 Июня 1941 года Московская Авиагруппа Особого Назначения организационно была оформлена приказом по Гражданскому Воздушному Флоту.

ПРИКАЗ

ПО ГЛАВНОМУ УПРАВЛЕНИЮ ГРАЖДАНСКОГО
ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

27.УП.1941 г. № 9 г. Москва

для выполнения специальных заданий командования Красной Армии

ПРИКАЗ НА ВАЮ:

Организовать Московскую Авиагруппу Особого Назначения Гражданского Воздушного Флота.

Выражая твердую уверенность, что командно-политический и летно-технический состав Авиагруппы Особого Назначения ГВФ своей организованностью и самоотверженной работой с честью выполнит свой долг перед Родиной, отдадут все силы для достижения полной победы над врагом.

Начальник Главного Управления
Гражданского Воздушного Флота
Генерал-Майор Авиации -

В.МОЛОКОВ

Московская Авиагруппа Особого Назначения продолжала вести напряженную летную боевую работу. За короткий срок группа выполнила особенно важные правительственные задания: провела ряд больших операций как полеты на остров Даго, переброска крупных Воздушно-десантных соединений к линии фронта и в тыл противника, полеты в окруженный Ленинград, полеты в осажденный Севастополь и ряд больших поле-

тов в глубокий тыл противника по заданиям Генерального Штаба Красной Армии окрепла в боях и заслужила достойную оценку боевой работы от Главного Командования Красной Армии.

По роду своей боевой работы и по характеру выполняемых боевых задач Московской Авиагруппе Особого Назначения была придана более четкая организационная структура.

Приказом Начальника Главного Управления Гражданского Воздушного Флота за № 0113 от 6.11.42 г. Авиагруппа Особого Назначения была переформирована в 1-ю Авиационную Транспортную Дивизию ГВФ.

ПРИКАЗ

НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ
ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

г. Москва

№ 0113

6 Ноября 1942 г.

В соответствии с директивой Зам. Наркома Обороны СССР Генерал-лейтенанта авиации тов. НОВИКОВА от 21 октября 1942 года

ПРИКАЗ НАЗВАЮ:

Переформировать Авиагруппу Особого Назначения ГВФ в 1-ю Авиационную транспортную дивизию ГВФ.

Начальник Главного Управления
Гражданского Воздушного Флота
Генерал-Лейтенант Авиации

Ф.АСТАХОВ

По военным штатам 1-я Авиатранспортная дивизия в своем составе имела:

Управление и штаб дивизии
2 авиа полка, каждый в составе 2-х эскадрилий
899 батальон аэродромного обслуживания, обеспечивающий боевую летную работу дивизии всем необходимым.

По мере ведения боевой летной работы часть самолетного парка дивизии вышла из строя (сбиты самолетами противника, пропала без вести, повреждена на аэродромах при бомбометании), и характер выполнения заданий требовал пополнения самолетного парка дивизии однотипными самолетами.

К середине 1942 года самолетный парк дивизии состоял уже из однотипных самолетов: ПС-84 и отечественных самолетов ЛИ-2.

В 1943 году, 2-й авиатранспортный полк имевший больше штатного расписания самолетов и личного состава выделил в своем составе 3-ю эскадрилью.

Боевая работа авиаполков требовала четкой организации работы личного состава и материальной части, поэтому встал вопрос об организации в дивизии 3-го авиатранспортного полка.

Приказом Начальника Главного Управления Гражданского Воздушного Флота за № 00162 от 17.7.1943 г. на базе 3-й эскадрильи 2-го авиа транспортного полка к Октябрю месяцу этого же года был сформирован 3-й авиа транспортный полк.

Красная Армия долго и упорно сдерживала гитлеровские полчища, перемалывая его живую силу и технику. Красная Армия выдержала последний налёт немецких войск и под Сталинградом начала разгром немецких армий и свое победоносное шествие на запад вплоть до Берлина.

1-я Авиатранспортная дивизия включилась в боевую работу, обеспечивая успешное наступление наземных и авиационных соединений фронтов. Почти на каждом фронте Действующей Армии постоянно находились так называемые "оперативные точки", это группы самолетов от 5 до 15 единиц 1-й Авиатранспортной дивизии ГВФ выполняющие задания фронта и Воздушных Армий по обеспечению наступательных операций.

Экипажи и самолеты 1-й Авиатранспортной дивизии выполняли различные боевые задания - подвозили боеприпасы, горючее, снаряжение, продовольствие непосредственно к боевым и исходным позициям войск и снабжали соединения ушедшие далеко в глубокие рейды.

Летали в тыл противника поддерживая связь с партизанами и выbrasывая разведчиков для дальнейшего взаимодействия их с наступающими войсками фронтов. Перебазировали авиационные соединения, обеспечивая их боевую работу с новых аэродромов. Все это было направлено на то, чтобы успешно громить немцев и гнать их с советской земли, гнать их на территории Германии до полного их разгрома.

С этой ответственной и благородной задачей наши "оперативные точки" успешно справились. Личный состав дивизии работал на фронтах в исключительно тяжелых условиях, летая днем и ночью, в любых метеоусловиях, летая много и быстро своевременно и ранее установленного времени, четко выполнял поставленные боевые задачи, за что многие группы удостоены благодарности Командующих Фронтов и награждены правительственными наградами.

За отличные боевые действия по освобождению Советских городов от гитлеровских захватчиков, авиа полкам дивизии присвоены наименования и впредь они именуются:

1-й Авиатранспортный Херсонский полк
2-й Авиатранспортный Севастопольский полк
3-й Авиатранспортный Виленский полк

На фронтах Отечественной войны, в выполнении важных правительственные заданий, в партизанских отрядах действующих в тылу врага, летчиками 1-й Авиатранспортной Дивизии хорошо знали и их слава храбрых воинов и мастеров летного дела была им заслуженной наградой за их доблестный труд и защиту своего отечества.

В 1944 году дивизия получила высокую оценку своей боевой работы и боевых подвигов личного состава.

Приказом Народного Комиссара Обороны Маршала Советского Союза СТАЛИНА за № 0361 от 5 Ноября 1944 года 1-я Авиатранспортная дивизия, за проявленную отвагу в боях за отчество с немецкими захватчиками, за стойкость, дисциплину и организованность, за геройизм личного состава, преобразована в 10-ю Гвардейскую Авиатранспортную дивизию Гражданского Воздушного Флота.

1. ВОЕННАЯ РАБОТА

За 4 года Отечественной войны 10-я Гвардейская Авиатранспортная Дивизия выполняла большие, сложные и многообразные боевые задачи принимая непосредственное участие в крупнейших операциях проводимых Красной Армией на всех фронтах.

Характер боевой работы определялся обстановкой на линии фронта и замыслом Главного Командования Красной Армии проводившего операции.

Основными боевыми задачами стоявшими перед дивизией в Отечественную войну были:

1. Воздушная транспортировка войскам Действующей Армии на линию фронта со станций снабжения, основных баз и заводов промышленности боеприпасов, вооружения, военного имущества, запасных частей для ремонта боевых машин, обмунирования, горючего и продовольствия.

2. Переброска Воздушно-Десантных войск непосредственно на линию фронта и в тыл противника и снабжение этих войск оружием, боеприпасами и продовольствием.

3. Переброска партизанским отрядам бойцов, вооружения, горючего, боеприпасов, продовольствия, взрывчатых веществ, медикаментов и имущества связи. Вывозка с партизанских отрядов раненых и специальных пассажиров.

4. Выполнение специальных заданий Генерального Штаба Красной Армии по доставке в глубокий тыл противника специальных работников.

5. Перевозка в оккупированный Ленинград продовольствия, боеприпасов и медикаментов и вывозка из Ленинграда квалифицированных рабочих и специалистов.

6. Доставка осажденному Севастополю боеприпасов, оружия, продовольствия и медикаментов.

7. Перебазирование авиационных частей и соединений на фронтах в связи с перегруппировкой частей и продвижением их.

8. Воздушная транспортировка авиационного технического имущества и запасных частей для обеспечения боевой работы и ремонта боевых машин.

9. Перевозка летно-технического состава авиационных частей и соединений для перегонки самолетов.

10. Доставка горючего, боеприпасов и продовольствия бронетанковым и механизированным частям действующим в редах и в прорывах.

11. Перевозка раненых из фронтовых эвакогоспиталей в тыл страны.

12. Доставка во фронтовые госпитали консервированной крови и медикаментов.

13. Выполнение специальных правительственные заданий за границу.

14. Транспортировка сырья и фабрикатов для заводов и промышленности и военных грузов для Действующей Армии.

15. Выполнение специальных заданий в тыл противника для Разведотделов фронтов.

За время отечественной войны дивизия принимала участие в проведении ряда операций на фронтах: Ленинградском, Северо-Западном, Волховском, Калининском, Центральном, Западном, Брянском, Воронежском, Юго-Западном, Стalingрадском, Южном, Северо-Кавказском, 1-м, 2-м и 3-м Прибалтийских, 1-м, 2-м и 3-м Белорусских, 1-м, 2-м и 3-м Украинских фронтов.

Боевая летная работа велась отдельными самолетами и группами с "оперативных точек" базирующимиися непосредственно на фронтах, с аэродромов подсека и с базового аэродрома Внуково.

Боевая летная работа велась днем и ночью и в усложненных метеоусловиях.

Объем боевой летной работы за отечественную войну выражается в следующих цифрах:

| | | |
|--------------------------------|---|-------------|
| 1. Произведено самолетовылетов | - | 90627 |
| В том числе ночь | - | 7873 |
| 2. Налетано | - | 204254 часа |
| Из них ночь | - | 28357 часов |

К-во выл. Нал. часов

| | | |
|--|---|-------|
| 3. Характер полетов: | | |
| а/ В тыл противника | - | 7227 |
| Из них: днем | - | 70 |
| ночью | - | 7157 |
| б/ На линию фронта | - | 52417 |
| в/ На внутренних линиях | - | 30050 |
| г/ За границу | - | 793 |
| д/ Тренировка летно-подъемного состава | - | 3892 |

| | | |
|----------------------------------|---|----------------|
| 4. П е р е в е з е н о : | | |
| а/ Пассажиров | - | 435698 человек |
| В том числе: | | |
| Военнослужащих | - | 262729 -" |
| Раненых | - | 54850 -" |
| Парашютный десант | - | 26645 -" |
| Прочих пассажиров | - | 118119 -" |
| б/ Г р у з о в | - | 61867,8 тонн |
| В том числе: | | |
| Боеприпасов | - | 14049,5 тонн |
| Консервированной крови | - | 272,7 -" |
| Медикаментов | - | 317,0 -" |
| Листовок | - | 354,8 -" |

| | |
|--|----------------|
| Военного имущества и продовольствия | - 44790,1 тонн |
| Почты | 2083,7 "- |

Объем боевой работы по годам видам из следующей таблицы:

1. В тыл противника

| Год | К-во Вывезено из | | Доставлено в тыл противника | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|------------------------------------|------------------|-----------------------------|-------------|-------------|-------|-------|---------|-------------|--------|---|------|---|------|------|-----|-----|-----|-------|------|------|----|
| | выве- тила про- тивни- ка | пассажиров, чел. | Всего | | В том числе | | Всего | | В том числе | | Лис- тог. боев. про- дес. косл. чи- ки | | Меди Кон. Раз- тор. при- ка- кр. ный ки пасы мен- ты | | | | | | | | | |
| | | | людей | гру- зов | Всего | Боев. | Пар. | Всего | Лис- | боев. | Меди | Кон. | Раз- | тор. | при- | ка- | кр. | ный | ки | пасы | мен- | ты |
| 1941 | 59 | 180 | 0,6 | 127 | 119 | 8 | - | 12,2 | - | 11,2 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 | - | - | |
| 1942 | 4345 | 5181 | 23,1 | 21634 | 16219 | 5415 | - | 5071,6 | 632 | 219,7 | 20,4 | 0,1 | 2848,2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1943 | 1350 | 1438 | 10,4 | 3256 | 3098 | 158 | - | 1106,2 | 10,8 | 929,4 | 1,7 | - | - | - | - | - | - | - | 164,3 | - | - | |
| 1944 | 1449 | 2306 | 7,4 | 3558 | 3362 | 146 | 50 | 1651,5 | 8,2 | 146,6 | 3,7 | 0,1 | 162,9 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1945 | 25 | - | - | 120 | 120 | - | - | 25,2 | - | 24,2 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1,0 | - | - | |
| ИТОГО | 7227 | 9105 | 41,5 | 28695 | 22918 | 5727 | 50 | 78665,7 | 82,2 | 4581,1 | 25,8 | 0,2 | 3177,4 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

2. На линию фронта

| Год | К-во | | Пе р е в е з е н о | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|---------------------|------------------|--------------------|--------|------------|-------------|-------|--------|-------------|--------|---|------|---|-----|-----|-----|----|--------|------|----|---|
| | выве- тих тов | пассажиров, чел. | Всего | | Груз, тонн | | Всего | | В том числе | | Лис- тог. боев. про- дес. косл. чи- ки | | Меди Кон. Раз- тор. при- ка- кр. ный ки пасы мен- ты | | | | | | | | |
| | | | Всего | В т.ч. | Всего | В том числе | Лис- | боев. | Меди | Кон. | Раз- | тор. | при- | ка- | кр. | ный | ки | пасы | мен- | ты | |
| 1941 | 10095 | 75327 | 35294 | 10212 | 29821 | 10287,4 | 220,2 | 3625,0 | 64,7 | 17,0 | - | - | - | - | - | - | - | 6360,5 | - | - | |
| 1942 | 4136 | 22145 | 11214 | 314 | 10617 | 2115,3 | 2,9 | 266,8 | 16,4 | 5,3 | - | - | - | - | - | - | - | 1823,9 | - | - | |
| 1943 | 8634 | 46551 | 24618 | 16523 | 5410 | 6003,9 | 8,4 | 1517,6 | 56,3 | 8,6 | - | - | - | - | - | - | - | 4413,0 | - | - | |
| 1944 | 21460 | 101772 | 88163 | 7193 | 6416 | 14490,9 | 28,0 | 3354,0 | 42,9 | 143,8 | 10922,1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1945 | 8092 | 52394 | 41070 | 11169 | 155 | 3643,5 | 2,9 | 210,8 | 21,8 | 79,9 | 3328,1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ИТОГО | 52417 | 298189 | 200359 | 45411 | 52419 | 36541,0 | 262,4 | 8974,2 | 202,1 | 1254,6 | 26847,7 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

3. На внутренних линиях

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|------|-------|---------|--------|-------|-------|------|---------|----|---|---|---|---|---|---|----|---|---|
| 1941 | 3700 | 13280 | - | - | 13280 | 3485,2 | 0,8 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 34 | - | - |
| 1942 | 7670 | 23836 | 6849 | - | 7 | 16900 | 2603,9 | - | 152,0 | 15,1 | 4,3 | 34 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1943 | 6996 | 23109 | 8316 | 245 | 14548 | 3337,6 | 3,3 | 47,6 | 37,6 | 5,0 | 3244,1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1944 | 10060 | 32200 | 15097 | 839 | 16264 | 6350,2 | 6,1 | 281,1 | 30,5 | 7,2 | 6025,1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ИТОГО | 30190 | 96398 | 32437 | 1092 | 62819 | 17029,4 | 10,2 | 492,0 | 89,1 | 16,5 | 16421,6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

А. Проведение воздушных транспортных и десантных операций

Полеты на остров Даго

Одной из первых операций проводимых МАОН были полеты на остров Даго.

Враг продвигался к Ленинграду. Как часовой в Финский залив стоял остров Даго и его оборона преобретала решающее значение для Ленинграда. Моряки балтики мужественно и отважно дрались с немецкими войсками прикрывая подступы к Ленинграду. На острове находилось боеприпасов, продовольствия, горючего. Немецко-фашистские войска железным кольцом окружили остров Даго, пытаясь его захватить.

Член Военного Совета Ленинградского фронта, секретарь ЦК ВКП(б) и Ленинградского обкома партии тов. МАНОВ поставил перед МАОН почетную и ответственную задачу - на транспортных самолетах обеспечить защитников острова Даго боеприпасами горючим и продовольствием. Выполнить это задание назначена была группа в 4 самолета ПС-84 под управлением командиров кораблей: ВАСИЛЬЕВА, ШУТОВА, ХАЛАЕВА и ЛИТВИМОВА.

С 1-го Октября 1941 года из Ленинграда в течение 15 суток отважная четверка выполняла это важное задание. Остров Даго стоял окруженный со всех сторон, противник знал, что помочь защитникам Даго может быть оказана только с воздуха и все свои силы бросил на противодействие полетам нашим самолетам.

Против самолетов отважной четверки противник сосредоточил по маршруту наземные зенитные средства и истребительную авиацию. В такой сложной обстановке полеты можно было производить только ночью.

Несмотря на сильное противодействие противника как с земли, так и в воздухе четверке самолетов благополучно без потерь, выполнили это важное задание.

На остров Даго перевезено было 11,2 тонны боеприпасов, 1,6 тонны горючего и 3 тонны продовольствия. С острова Даго было вывезено в Ленинград 180 человек раненых моряков и офицеров.

Переброска под Орел 5-го Воздушно-Десантного корпуса

Противник готовился к новому наступлению на Москву. Бронированные войска ГУДЕРИАНА подходили к Орлу. Лично товарищ СТАЛИН отдал приказ сорвать наступление немцев на Орел. Для этой цели необходимо было срочно перебросить из Тейково под Орел 5-й Воздушно-Десантный корпус в составе 5000 человек.

Эта важная и ответственная боевая задача была поставлена МАОН.

Обстановка оказалась сложной. Посадку необходимо было производить на аэродроме Орел волнизы, которого находились немецкие войска.

Летный и технический состав МАОН поняв всю важность этого задания, несмотря на все трудности и изложил все свои силы, смелость, находчивость и летное мастерство, чтобы как можно скорее и без потерь выполнить это задание. Каждый самолет и каждый человек в этот период под Орлом должен был сделать многое.

В течение 3-х дней самолеты МАОН вели интенсивную летную работу выполняя задание по переброске 5-го ВК.

Задание было выполнено на день раньше срока. Боевым приказом срок переброски 5-го ВК определялся в 4 дня, группа же это задание выполнила в течении 3-х дней.

В операции принимало участие 20 самолетов. Группа произвела в течении 3-х дней 216 самолетовылетов и перевезла непосредственно к линии фронта 5440 человек десантников и 12,5 тонн боеприпасов.

За отличное выполнение этого важного правительства Юго-Западного командование 5-го Воздушно-Десантного корпуса генерал-майора ГЛАЗУНОВА и бригадного комиссара БЕЛЯКОВА об "извилил" благодарность личному составу авиа группы, принимавшему участие в этой операции.

Помощь окруженному Ленинграду

Немецко-фашистские войска в плотную подошли к Ленинграду, перерезав все железные и шоссейные дороги пытались сорвать снабжение города-героя и задушить его блокадой.

Город переживал самое тяжелое время, нехватка боеприпасов, продовольствия и военных материалов. Несмотря на все это Ленинград продолжал сопротивляться и отражал агрессию натиска гитлеровских войск.

Возможность подвоза в Ленинград боеприпасов и продовольствия была только водным путем по Ладожскому озеру.

Противник и днем и ночью препятствовал подвозу продовольствия в Ленинград срывая перевозки водного транспорта.

Государственный комитет обороны поставил перед МАОН большую и важную задачу выделить 50 самолетов, сквозь колючий забор снабжать город-герой и перевозить в Ленинград в сутки 100 тонн грузов, одновременно вывезти из Ленинграда 10000 квалифицированных рабочих и специалистов основных оборонных заводов.

Для выполнения этой задачи было создано две группы самолетов, которые базировались на аэродромах Хвойная и Кушевера.

Так, как МАОН на других фронтах выполнила ряд важных задач, то для полетов в Ленинград было выделено всего 30 самолетов, но задача оставалась прежней доставлять ежедневно в Ленинград 100 тонн грузов.

Противник для достижения своей цели полной блокады Ленинграда яростно противодействовал подвозу грузов в город Ленина. Ладожское озеро стало ареной яростных боев. Противник не только препятствовал перевозкам по воде, но и препятствовал каким либо полетам самолетов в Ленинград. С первых дней операции МАОН и полетов в Ленинград противник насытил воздушную трассу соединяющую Хвойную с Ленинградом своей истребительной авиацией, пытаясь сорвать воздушные перевозки.

Перед группой самолетов стала задача перевозить груз без боевых потерь. Каждый самолет и каждый килограмм продуктов для Ленинграда имело решающее значение.

Часть самолетов была уже вооружена. Командиры группы работали над применением новых тактических приемов и создания строя самолетов в воздухе способного дать мощный огневой заслон и недопустить истребителей противника. Почти в каждом полете истребители противника нападали на наши самолеты пытаясь сбить их.

Началось воздушное сражение транспортных самолетов с истребителями противника. Отвага, мужество, летное мастерство и умелое использование бортового оружия, помощь и выручка товарищей в бою взяли верх. Полеты продолжались. Ленинград получал продовольствие и боеприпасы. Полеты совершались в исключительно тяжелых условиях и сложной воздушной обстановке. Противник в ярости своего беспилотия помешать воздушным перевозкам начал бомбардировать аэродромы базирования наших самолетов. Несмотря на яростное противодействие полеты продолжались в течение 2,5 месяцев.

Самолеты дивизии ежедневно доставляли в Ленинград установленные ПКО 100 тонн грузов и даже перевыполняли эту норму. В первые 40 летних дней ежедневно в Ленинград доставлялось 114 тонн грузов, а в отдельные дни до 200 тонн грузов.

Самолеты группы также успешно выполнили и вторую часть задачи по вывозке из Ленинграда квалифицированных рабочих и специалистов. В течение 2,5 месяцев из Ленинграда было вывезено 29608 человек квалифицированных рабочих и специалистов. Это задание было выполнено ранее установленного срока и самолеты дивизии дополнительно вывезли из Ленинграда 866 минометов и 144 пушки.

Весь итог боевой летной работы по оказанию помощи Ленинграду в продовольствии в течение 2,5 месяцев (с 10.10 по 25.12.41 г.) операции выражается в следующих показателях:

Перевезено:

| | В Ленинград | Из Ленинграда |
|---|-------------|---------------|
| 1. Пассажиров | 184 чел. | 50099 чел. |
| В том числе: | | |
| а) раненых и больных | 135 чел. | 13208 чел. |
| б) квалифицированных рабочих и специалистов | - | 7119 -- |
| г) прочих пассажиров | 49 чел. | 29608 -- |
| 2. Почты | 47,3 тн. | 164 -- |
| 3. Грузов | 6186,6 тн. | 47,2 тн. |
| В том числе: | | |

| | | |
|--|------------|-----------|
| а/ Воеприпасов | 1271,1 тн. | 79,0 тн. |
| б/ Грузов военного значения | 389,7 тн. | 480,7 тн. |
| в/ Продовольствия | 4325,2 тн. | |
| г/ Прочих грузов | 200,6 тн. | 457,0 тн. |
| 4. Произведено самолетовылетов | 3111 | 3100 |

Общее количество перевозок в операции выразилось в 11320,9 тонн (пассажиры и груз в весовом исчислении), что составляет 77 железнодорожных вагонов или 2 железнодорожных эшелона.

В каждый летний день в оба конца доставлялось 175 тонн грузов и пассажиров.

После проведения массовой операции по оказанию помощи Ленинграду самолеты дивизии продолжали летать в Ленинград, доставляя военные грузы, продовольствие и пассажиров. В течение 1942 года и по Июль месяц 1943 года в Ленинград произведено около 2457 самолетовылетов, из них ночью 146 самолетовылетов и перевезено 15634 пассажира, военных грузов (боеприпасы, медикаменты, консервы, мясо, молоко, яйца, продовольствие и почта) - 1281,7 тонн.

Военный Совет Ленинградского Фронта высоко оценил работу дивизии наградив 68 человек орденами Союза ССР и 292 человека медалью "За оборону Ленинграда".

Десантирование в тыл противника Воздушно-десантных войск

С Января по Июнь месяцы 1942 года МАШ проводила ряд спаренных по десантированию в тыл противника Воздушно-десантных войск Красной Армии.

После исторического разгрома немцев под Москвой части Красной Армии продолжали громить немцев в районе Балтийских Лугов, под Ржевом и в районе Вязьмы.

Героические конные соединения Генералов БЕЛОВА и КАЗАНИНА вышли в тыл противника и действуя в них срывали перевозки по основным коммуникациям врага и своими боевыми действиями раздробили его силы.

Перед Московской Авиагруппой Особого Назначения была поставлена новая боевая задача - доставить в тыл противника частям Генералов БЕЛОВА и КАЗАНИНА пополнение в людях, в боеприпасах, продовольствии и снаряжении.

В Январе и Феврале месяцах 1942 года дивизия проводила большую десантную операцию по выполнению этой задачи.

Кавалерийские части генералов БЕЛОВА и КАЗАНИНА искусно действуя в тылу немецких войск вышли на его основные коммуникации и не давая ему покоя ни днем ни ночью сорвали движение на его основных путях снабжения. Эти призывные части приводили к себе значительные силы противника, его пехоту, артиллерию, танки и авиацию. Для успешных действий генералам БЕЛОВУ и КАЗАНИНУ немедленно требовалось пополнение.

Самолеты дивизии пошли в тыл противника, имея на борту бой-

цов, боеприпасы, продовольствие и снаряжение.

Полеты производились днем при плохой погоде и ночью. Воздушные трассы лежали в направлении Вязьмы, Дорогобужа и Старой Руссы.

Развернулась интенсивная летная работа. В морозные зимние дни и ночи самолеты производили по 3-4 вылета в тыл противника. Немецкие истребители постоянно и днем и ночью патрулировали на воздушной трассе поджигая наши самолеты, оказывая яростное сопротивление воздушным перевозкам, пытаясь сорвать их.

Несмотря на все преграды и противодействия противника боевая задача была успешно выполнена.

В тыл противника, в помощь генералам БЕЛОВУ и КАЗАНИНУ было перевезено 2929 бойцов и офицеров и отсектировано 8974 человека парашютного десанта.

Доставлено этим частям: боеприпасов - 935,3 тонны, продовольствия - 274,2 тонны. Всего перевезено: 11903 человека военнослужащих и десантника и 1713,3 тонны грузов. Вывезено из тыла противника 2963 раненых и 16,6 тонны военных грузов.

Оценка работы МАШ в операциях по десантированию дана в приказах Воздушно-десантным войскам Красной Армии за № 012 от 21 Февраля 1942 г. и за № 0129 от 10 Июня 1942 г. и в приказе войскам Западного фронта за № 0139 от 8 Июля 1945 г.

ПРИКАЗ

ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫМ ВОЙСКАМ КРАСНОЙ АРМИИ

г. Москва

№ 012

21.П.1942г.

В ночь с 19 на 20 Февраля 1942 года с одного из подмосковных аэродромов Особая Авиагруппа ГВФ командира КОРОТКОВА производила транспортировку 211 ВДВ в тыл противника.

Обстановка десантирования была чрезвычайно сложная и от летчиков и технического состава требовалось исключительное мастерство и самоотверженность, чтобы с успехом решить поставленную перед ними боевую задачу.

Начав работать ровно в 19 часов 19.2.42 г. группа тов. КОРОТКОВА к 5.00 следующего дня основной массой экипажей сумела сделать по 4 рейса в тыл врага, при этом каждый самолет в общей сложности пробы в воздухе 10 часов, при активном противодействии ПВО противника.

Поставленная перед летным составом задача успешно решена. В работе всей группы чувствовался крепкий боевой коллектив, который вне зависимости от сложности и серьезности обстановки готов выполнить и выполняет по боевому поставленным перед ним ответственные задачи.

Особо отличились в этой операции летчики Д. КУЗНЕЦОВ, НЕРОНОВ, КАЛИНА, ЯКОВЛЕВ и СМИРНОВ, которые своим примером увлекали весь личный состав.

Отмечая исключительно ценную работу, проделанную всей группой ПРИКАЗЫВАЮ:

1. За исключительно высокие показатели в работе по десантированию частей 211 ВДВ в тыл противника об "изить благодарность и наградить следующих товарищей.

Командира группы тов. КОРОТКОВА, Начальника политотдела тов. ПОТЕРЯЛО, командиров кораблей т.т. КУЗНЕЦОВА, НЕРОНОВА, КАЛИНА, ЯКОВЛЕВА, СМИРНОВА, ЛАХНО, ИЛЬЧЕНКО, КУЗНЕЦОВА А., КРЮКОВА, МОНАКОВА, А. ВАСИЛЬЕВА, командира эскадрильи БУХАРОВА, комиссара эскадрильи КУЗНЕЦОВА И., зам. командира эскадрильи МОЛОДЦОВА, Начальника связи группы БРАГИНА.

2. Всем экипажам перечисленных командиров за хорошую работу об "изить благодарность, а также командирам кораблей БУЛАТИКОВУ, АЛЕКСЕЕНКО, ГАВРИЛОВУ и КАДЫШЕВСКОМУ с их экипажами и гла вному инженеру группы РЕБРОВУ.

Военный совет Воздушно-Десантных войск Красной Армии, награждая за образцовую работу лучших летчиков ВДВ, уверен, что все экипажи, которые в будущем будут работать по выброске воздушных десантов, с таким же упорством и настойчивостью выполнят поставленные перед ними новые боевые задачи.

| | |
|---|---|
| Командующий Воздушно-десантными войсками Красной Армии Генерал-Майор ГЛАЗУНОВ | Член Военного Совета Воздушно-десантных войск Красной Армии Дивиз. комиссар КЛОКОВ |
| Начальник Штаба Воздушно-десантных войск Красной Армии Генерал-Майор авиации ИОНОВ | |

ПРИКАЗ

ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫМ ВОЙСКАМ КРАСНОЙ АРМИИ

10 Июня 1942 г. № 0129 г. Москва

Авиагруппа Особого Назначения в нынешнем году Отечественной войны была основным авиационным соединением, участвовавшим в выполнении крупных воздушно-десантных операций. Обладая высоко-кавалифицированными кадрами лётно-технического состава, имея на вооружении современные транспортные самолёты, накопив значительный организационный опыт проведения операций в сложных условиях, Авиагруппа отлична и направилась с теми задачами, которые возлагались на неё Военным Советом ВДВ.

Транспортирование десантных войск производилось как с основных аэродромов Авиагруппы, так и с фронтовых. Вылет с прифронтовых аэродромов производился при глубоком сугробом покрове и в условиях

9
весенней распутицы, под активным воздействием бомбовой и истребительной авиации врага.

Посадка в тылу противника самолетов с десантами производилась ночью на неприспособленных аэродромах, а выброска парашютистов на небольшие по своим размерам площадки, что создавало большие трудности для летного состава.

Авиагруппа произвела также 748 полетов для тренировки парашютных войск, при этом отработано 20214 бойцов и командиров.

Личный состав Авиагруппы при выполнении боевых заданий Военного совета ВДВ показал высокие образцы летного искусства, отваги, мужества и бесстрашия. Сложность метеоусловий — снегопады, туманы, грозы — не служили препятствием для выполнения боевых задач. В такие ночи летчики совершали по ЗА вылеты и достигали большой точности сбросывания парашютистов и грузов на цель.

Накопив большой опыт по десантированию, Авиагруппа показала при выполнении боевых заданий образцовую маневренность, гибкость и оперативность в подготовке и проведение операций.

Командно-политический состав Авиагруппы добился четкой, слаженной работы наземных служб — службы технической, связи, ремонта и восстановления самолетов.

Отмечая высокие образцы организованности, мужества, героизма, беззаветного служения Родине, проявленные личным составом Авиагруппы при выполнении боевых заданий Военного Совета ВДВ Красной Армии.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Считать, что выполнение боевых заданий Военного Совета ВДВ КА Авиагруппой Особого Назначения было произведено отлично.

2. Обязать личному составу Авиагруппы, выполнившему задания Военного Совета ВДВ Красной Армии благодарность.

Военный Совет ВДВ КА надеется, что личный состав Авиагруппы, используя свой богатейший опыт, уделит свою энергию на дело быстрейшего разгрома ненавистного фашизма и с еще большим умением, волей и организованностью выполнит стоящие перед ним задачи.

| | |
|--|--|
| Командующий Воздушно-десантными войсками Красной Армии Генерал-Майор ГЛАЗУНОВ | Член Военного Совета Воздушно-десантных войск Красной Армии Бригадный Комиссар ГРОМОВ |
|--|--|

| |
|---|
| Начальник Штаба Воздушно-десантных войск Красной Армии Генерал-Майор ИОНОВ |
|---|

ПРИКАЗ
ВОЙСКАМ ЗАПАДНОГО ФРОНТА

8 Июля 1942 года № 0139 Действующая Армия

Авиагруппа Особого Назначения в осенне-зимний период 1941-42 года выполняла специальные задания Военного Совета Западного фронта.

За указанный период Авиагруппой произведено 2637 успешных выполненных ночных боевых вылетов, из них 218 - с посадкой в тылу противника. Общий налет - 9738 часов.

Отдесантировано в тылу врага 11780 бойцов и командиров. Вывезено из тыла противника 2963 раненых и 16,6 тонны различного груза.

Транспортировка производилась с основных баз Авиагруппы с фронтовых аэродромов. Задания выполнялись успешно, независимо от интенсивности противовоздушной обороны противника, активности его истребительной авиации и сложности метеоусловий.

Посадка самолетов в тылу противника происходила на ограниченных и неприспособленных площадках, что затрудняло посадку и взлет. Площадки подвергались артиллерийскому обстрелу и воздействию бомбардировочной авиации противника.

Полностью используя запас темного времени, экипажи авиагруппы совершали зимой до 4 боевых вылетов в ночь.

Подразделения авиагруппы проявили образцовую маневренность, гибкость, оперативность в подготовке и выполнении заданий.

Личный состав авиагруппы при выполнении заданий Военного Совета Западного фронта проявил высокое летное мастерство, мужество и геройзм.

ПРИКАЗ НА ВАЮ:

1. Считать выполнение боевых заданий всем личным составом авиагруппы с оценкой отлично.
2. Обязать всему составу авиагруппы, действовавшему на Западном фронте, благодарность.
3. Командиру авиагруппы особо отличившихся представить к правительственный награде.

Командующий войсками Член Военного Совета
Западного фронта Западного фронта
Генерал Армии - ЛУКОВ БУЛГАНИН

Начальник Штаба
Западного фронта
Генерал-Полковник - СОКОЛОВСКИЙ

Севастопольская операция

Немецко-фашистские войска окружили Севастополь. Героические моряки Черноморского флота и пехотинцы Красной Армии сдерживали яростный налёт гитлеровских полчищ. Мужественные защитники Севастополя, окружённые со всех сторон испытывали недостаток в боеприпасах и продовольствием. Противник поставил на море сильный заслон не давая возможности пробраться к Севастополю ни одному кораблю.

Помощь защитникам Севастополя могла быть оказана только с воздуха.

Московская Авиагруппа Особого Назначения получила новую важную боевую задачу Верховного Главнокомандования - снабжать осажденный город и его защитников боеприпасами и продовольствием.

20 самолетов под командованием командира МАОН майора КОРОТКОВА 20 Июня вылетела из Внуково в Краснодар и в ст. КОРЕНОВСКУЮ откуда должны были производиться полеты в Севастополь.

Боевая обстановка заставила выбрать один маршрут - полет над морем. Посадка возле Севастополя возможна была только на небольшой посадочной площадке "Керсонесский Маяк". Летать можно было только ночью.

По прибытии в Краснодар и в ст. Кореновскую группа немедленно начала боевую работу.

Полеты на сухопутном самолете над морем требовали от летного состава большой выдержки, мужества и летного мастерства, а от технического состава безотказной работы материальной части.

Обстановка, в которой выполняли боевые задания экипажи, делалась все более напряженной и сложной.

Противник яростно стремился к городу и бросал в бой все свои силы. Все подходы к Севастополю были под постоянным обстрелом.

Немцы знали о полетах наших самолетов препятствовали своей истребительной авиацией и зенитными средствами пытаясь сорвать воздушные перевозки.

Посадочная площадка "Керсонесский Маяк" находилась под постоянным обстрелом.

Летчики выполнившие боевые задания показывали образцы летного мастерства, храбрости и геройства, выполняя полеты в плохих метеоусловиях - низкая облачность, туман, грозы, под воздействием зенитных средств и авиации противника доставляли героическим защитникам Севастополя необходимые боеприпасы и продовольствие.

Характерным штрихом боевой обстановки является донесение командира МАОН майора КОРОТКОВА:

Секретно

ЧЛЕНУ ВОЕННОГО СОВЕТА СКФ АДМИРАЛУ ИСАКОВУ.
КОМАНДУЮЩЕМУ 5 ВОЗДУШНОЙ АРМИИ
ГЕНЕРАЛ-МАЮРУ АВИАЦИИ Г О Р Ъ Н О В У

Оперативное донесение о выполнении
задачи по транспортировке грузов в
ночь с 26 на 27 июня 1942 года

1. Задача: Вверенной мне авиагруппе поставлена задача про-
должить транспортировку боеприпасов с посадкой
на аэродром "Херсонесский Маяк".
2. Выполнено: Произведено 15 самолето-вылетов. Все задания
выполнены. Перевезено в Севастополь 28380 кг.
боеприпасов. Вывезено 336 раненых. Помимо этого из Севасто-
поля в Краснодар доставлено 2000 кг. спецгрузов.

В момент появления наших самолетов и во время их пребы-
вания на аэродроме, последний обстреливались интенсивным
огнем полевой артиллерии противника. В течение полутора-
часового пребывания наших самолетов на аэродроме, на него
было сброшено свыше сотни снарядов. Одновременно он под-
вергся окресточной бомбометкой с воздуха.

Все наши самолеты благополучно вернулись на свои базы.
Командир МАОН КОМИССАР МАОН
Майор - КОРОТКОВ Ст. бат. комиссар - КАРПЕНКО

В течение 10 дней велась напряженная летная работа.
30 Июня группа получила последнее боевое распоряжение. До-
ставить в Севастополь группе прикрытия 25 тонн боеприпасов и эва-
кировать 300 раненых.

13 самолетов выполнило это задание. Самолеты сели на пло-
щадку "Херсонесский Маяк" когда уже был рядом и площадка
простреливалась пулеметным огнем.

12 самолетов загруженные ранеными, ценным военным имущест-
вом и документами взлетели и ушли в море.

В 13-й самолет, которым управлял командир корабля СКРЫЛ-
НИКОВ сел командающий Черноморским флотом вице-адмирал ОКТАВЬЯ-
НСКИЙ и члены Военного Совета Черноморского флота, боевые руко-
водители Севастопольской обороны, последними оставившие город по
приказу Верховного Главнокомандования. СКРЫЛНИКОВ взлетел и
ушел на свой аэродром.

Все 13 самолетов, взлетевшие с площадки "Херсонесский
Маяк" благополучно прибыли на свои базы.

Итог боевой работы и оценка ее дана в приказе войскам Се-
веро-Кавказского фронта за № ОП/0591 от 21 Июля 1942 года:

Секретно

ПРИКАЗ

ВОЙСКАМ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО ФРОНТА

21 Июля 1942 г. № ОП/0591 Действующая Армия

Авиагруппа Особого Назначения ГВФ прибыла
20.6.42 г. в распоряжение Военного Совета Северо-
Кавказского фронта и в период с 21.6.42 г. по
1.7.42 г. выполнила специальное задание по транс-
портировке боеприпасов и продовольствия героичес-
ким защитникам города Севастополь, с посадкой на
аэродроме "Херсонесский Маяк".

За 10 дней произведено 229очных боевых выле-
тов. Перевезено 218197 кг. боеприпасов и продо-
вольствия. Вывезено из Севастополя раненых 1542,
летно-технического состава - 620 чел. и специаль-
ного груза 11770 кг.

Посадка на аэродроме "Херсонесский маяк" произ-
водилась в обстановке интенсивного обстрела артил-
лерий противника и действия его бомбардировочной
авиации.

За указанный период потерплено 1 самолет ПС-84,
вследствие поломки на аэродроме "Херсонесский
Маяк" и разбитому впоследствии при воздушном на-
лете противника.

Личный состав авиагруппы при выполнении специа-
льных проявили мужество и отвагу.

ПРИКАЗ ВАЮ:

- Считать выполнение боевых заданий всем со-
ставом Авиагруппы с оценкой отлично.
- Об "явиТЬ всему личному составу Авиагруппы,
действующему на СКФ благодарность.
- Командиру авиагруппы особо отличившихся пред-
стavить к Правительственной награде.

Командующий Войсками СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО ФРОНТА Член Военного Совета
Маршал Советского Союза СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО ФРОНТА
С.СУДИТИН Адмирал - ИСАКОВ

Начальник Штаба
СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО ФРОНТА
Генерал-Майор ЗАХАРОВ

Командующий 5 Воздушной Армии Военком 5 Воздушной Армии
Генерал-Майор Авиации Бригадный Комиссар
ГОРНОВ ГРУБИН

Начальник Штаба 5 Воздушной Армии
Генерал-Майор Авиации
СИЛКОВ

Б. Полеты в тыл противника

В суровые и грозные дни 1941 года, когда гитлеровские полчища вторглись на нашу землю и продолжали двигаться на восток, народ нашей Родины услышали голос вохдя, полный веры в победу нашего правого дела.

3-го Июля 1941 года Председатель Государственного Комитета Обороны товарищ СТАЛИН выступил по радио с исторической речью, в которой он с гениальной прозорливостью определил путь дальнейших событий и призвал советский народ на Великую священную Отечественную войну за честь, свободу и независимость нашей Родины.

Товарищ СТАЛИН призывал советский народ оставшийся в районах захваченных немецко-фашистскими оккупантами вести партизанскую борьбу с частями вражеской армии с немецкими захватчиками, создавать партизанские отряды, создавать диверсионные группы, создавать невиномимые условия для врага и всех его сообщников.

Призыв товарища СТАЛИНА быстро дал результаты. В районах занятых гитлеровской армией создались партизанские отряды.

Связь с партизанскими отрядами, снабжение их боеприпасами, вооружением, медикаментами, продовольствием и имуществом связи, выпала на долю нашей дивизии.

Почетная и ответственная задача поставленная перед дивизией вдохновила личный состав на беспримерные подвиги во имя свободы и независимости нашей Родины.

Дивизия начала полеты в глубокий тыл противника к партизанам.

Для полетов в глубокий тыл противника к партизанам и для выполнения специальных заданий Разведуправления Генштаба КА в дивизии были выделены наилучшие экипажи.

Было создано специальное звено летавшее в глубокий тыл противника. В него входили лучшие летчики дивизии ГРУЗДИН, ЕРОМАСОВ, ФРОЛОВСКИЙ, ИКОЛЬВ, ПОЛОСУХИН.

Первые полеты в тыл противника к партизанам проводились с целью разведки их и установления связи с ними. После этого начались регулярные полеты по доставке партизанским отрядам боеприпасов, оружия, снаряжения и военного имущества.

Помимо полетов к партизанам, в глубокий тыл противника выполнялись полеты по выброске разведчиков по заданиям Разведывательного Управления Генштаба КА, Разведотделов Фронтов и НКГБ СССР.

В первый период войны эти полеты имели характер отдельных полетов и с начала 1943 года приняли более массовый характер.

Полеты выполнялись с выброской на парашютах на партизанских точках людей и грузов и с посадкой на площадках.

12

Итоги боевой работы в тыл противника в Отечественную войну выражаются следующими данными:

| | |
|---|---------------|
| 1. Произведено самолетовылетов | 7227 . |
| Из них: днем | 70 |
| ночью | 7157 |
| с посадкой | 665 |
| 2. Налетано | 28441 час. |
| Из них: днем | 1562 часа |
| ночью | 26879 часов. |
| 3. Перевезено в тыл противника: | |
| а/ Десантников | 4581,1 тонны |
| б/ Медикаментов и военного имущества | 3293,5 "-" |
| в/ Десантников и специальных работников | 28695 человек |
| 4. Вывезено из тыла противника: | |
| а/ Лодей | 9105 человек |
| Из них раненых | 8347 "-" |
| б/ Грузов | 41,5 тонны |
| 5. Всего перевезено: | |
| а/ Военных грузов | 7916,1 тонны |
| б/ Лодей | 37800 человек |

Полеты в тыл противника к партизанам производились по заданиям штабов партизанского движения с аэродрома Внуково, с оперативных аэродромов и аэродромов подсеки.

Полеты в тыл противника производились в первые два года войны на самолетах ПС-84 и ЛИ-2 и с половины 1943 года с получением самолетов С-47 на последних типах.

Нередко ставились задания производить полеты в глубокий тыл противника на удаление от базы на 700-1000 км., что являлось возможным выполнить только на специально оборудованных самолетах ЛИ-2 и ПС-84 и на самолетах С-47 используя его на полный радиус действия.

Для штабов партизанского движения в Отечественную войну Дивизия проделала следующее:

Полеты к партизанам Украины

Для Украинского штаба партизанского движения полеты выполнялись группой до 6 самолетов, которые базировались на аэродромах: Павлоград, Кайдаки, Конотоп, Запорожье, Киев, Рауховка, Одесса, Бобчинцы, Станислав и Іешув.

Летчики дивизии, выполняя задания штаба партизанского движения Украины в сложной боевой обстановке доставляли украинским партизанам боеприпасы, оружие, взрывчатые вещества, обмундирование, военное имущество и лицей. Боевая деятельность украинских партизан полностью обеспечивалась самолетами дивизии.

За время отечественной войны партизанам Украины выполнена следующая работа:

| | | |
|---|---|------------|
| 1. Произведено самолетовылетов | - | 656 |
| Из них: с посадкой | - | 70 |
| 2. Налетано | - | 3315 часов |
| 3. Перевезено в тыл противника: | | |
| а/ Военпринесов | - | 601,1 тн. |
| б/ Медикаментов и других военных грузов | - | 39,1 тн. |
| в/ Людей | - | 2200 чел. |
| 4. Вывезено из тыла противника: | | |
| а/ Людей | - | 854 чел. |
| Из них: раненых | - | 844 чел. |
| б/ Грузов | - | 1,1 тн. |

Выполнение ночных боевые задания Украинского штаба партизанского движения летчики показали образцы мужества, отваги, находчивости и летнего мастерства. Противник знал, что партизаны Украины получали все необходимое им самолетами яростно пытаясь сорвать боевую работу наших самолетов. На маршрутах полетов, в районах цели и в партизанских площадках усиливали зенитные средства и противодействовал своей истребительной авиацией.

Не редки были случаи, когда наши экипажи по маршруту полета и в районе цели подвергались нападению истребителей противника, во время сбрасывания грузов и людей на парашютах подвергались бомбардировке его авиацией.

Несмотря на все трудности полетов люди мужественно и умело выполняли свой боевой долг.

О том, какую помочь оказали наши экипажи украинским партизанам характерно показывает боевая характеристика данная Украинским штабом партизанского движения.

БОЕВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

летнему составу 1-й авиатранспортной дивизии ГВФ, выполнившему задания Украинского штаба партизанского движения

В целях оказания реальной помощи украинским партизанам вооружением, боеприпасами, медикаментами, радиоимуществом и другими видами снабжения, а также вывозом тяжелого раненых партизан в советский тыл - авиатранспортировка была возложена на 1-ю авиатранспортную дивизию ГВФ.

Командование 1-й авиадивизии боевые задания по доставке партизанским отрядам необходимых запасов и организаторско-диверсионных групп в глубокий тыл противника выполнило по плану и заявкам Украинского штаба партизанского движения.

Переброшенными на самолетах боеприпасами, вооружением и взрывчатыми веществами - партизанскими отрядами Украины нанесен ущерб противнику:

Уничтожено немецких солдат и офицеров 10257, пущено под откос эшелонов 59, уничтожено паровозов 57, пущено под откос бронепоездов 2, уничтожено жел.дор.ва-гонон и мастерки 1197, разгромлено жел.дор.станций 2, разрушено и сожжено жел.дор.мостов (разных) 62, уничтожено самолетов 3, уничтожено танков 118. Захвачены следующие трофеи: орудий 6, танков 1, минометов разных 20, пулеметов 91, автоматов 56, винтовок 1118, патронов разных 50000, автомашин 47.

Боевые задания личным составом кораблей выполнены настойчиво, с большим мастерством и искусством военных воздушных кораблей в условиях ночи, зимы, плохой погоды, несмотря на то что расстояние на полете доходило до 1800 км. в тылу противника. Экипажи кораблей умело отыскивали свои цели (костры) из многочисленных костров, встречавшихся им на пути и производили посадки на неиспользованные и не вполне оборудованные площадки. Летный состав экипажей стремился оказать помощь партизанам, громящим тыл противника, доставкой боеприпасов, вооружения, медикаментов и вывозом раненых.

Выполненные боевые задания летним составом не только обличивали боеспособность и маневренность партизанских отрядов в борьбе с немецкими захватчиками, но и способствовали партизанам оказать наибольшую помощь наступающим частям Красной Армии.

К лучшим экипажам, выполнившим задания Украинского штаба партизанского движения, относятся экипажи т.т. ЕРОМАСОВА, НЕРОНОВА, РАДУГИНА, ЯКОЛЕВА, МАСЛЮКОВА, МИХЕИВА, ДУБРОВСКОГО, ТРОЛОВСКОГО, ДРИЕНКОГ, ЛЕМЕШЧИНА, МАСЛЫКОВА, которые мужественно и настойчиво выполняли порученные задачи.

За хорошую работу экипаж тов. РАДУГИНА был награжден правительственными наградами, а экипаж ДРИЕНКОГ, ЛЕМЕШЧИНА, МАСЛЫКОВА представлена к награде.

Прибывшие в отряды самолеты с посадкой и вывоз раненых партизан в наш тыл воодушевляли каждого партизана на беспощадную борьбу с врагом.

Украинский штаб партизанского движения, подводя итоги проделанной работы личным составом 1-й авиадивизии, считает поставленные им задачи Украинским штабом партизанского движения, несмотря на трудные условия, сложную обстановку, выполнялись добросовестно.

Выполненная работа дивизией способствовала развитию партизанского движения на Украине и нанесение противнику значительных потерь в живой силе и технике.

Начальник Украинского штаба партизанского движения
Комиссар государственной безопасности
Т. СРОКАЧ

24 Августа 1943 года.

Летчики нашей дивизии проложили ночные воздушные трассы в глубокий тыл противника на Карпаты. Полеты на Карпаты были особенно сложны тем, что летчикам приходилось разыскивать партизанские отряды в горах, при плохих метеоусловиях и при противодействии противника.

Начальник Украинского Штаба партизанского движения, высоко оценив эту боевую работу, прислал в штаб дивизии следующее письмо:

"Руководство УПД считает необходимым представить к награждению экипажи КВАРТАЛОВА и РИКОВА, отличившихся при выполнении заданий.

Экипаж в составе командира корабля КВАРТАЛОВА, второго пилота САМАРОГО, штурмана НИКОЛАЕВА, бортмеханика НИКОЛАЕВА и радиостанциониста АУДЕРНАН, отлично выполнил задание УПД по выброске спецгрупп в районах Средней Чехословакии. Задание выполнялось в условиях трудности маршрутов — как по дальности полета, так и по отсутствию ориентировок при выходе на цель. Радионавигатор и цели насыщены ограничениями времени и места.

Ряд предыдущих полетов — открытие двух точек в Карпатах, на которые выброска производилась без сигналов, в условиях огневого противодействия врача, дают право экипажу на награду.

Второй экипаж в составе командира корабля РИКОВА, второго пилота ЭЛЮБОВА, штурмана БЕЛОВА, бортмеханика ПСКОВА, бортрадиста ЧАЛАХЬЯН также отличился при выполнении подобных боевых задач.

Во время выброски с самолета группы партизан, один из них зацепился парашютом за дереву и повис. Экипаж РИКОВА, проявив мужество и находчивость и вытащил его в кабину.

Начальник Украинского Штаба
Партизанского Движения — Т.СТРОКАЧ

При выполнении заданий Украинского штаба партизанского движения особенно отличается командир корабля Гв.ст.лейтенант РИКОВ И.И.

23 Октября 1944 г. на имя командира дивизии посыпало из Чехословацкого штаба партизанского движения радиограмма следующего содержания: "В ночь на 22.10.44 г. прибыл самолет экипажа РИКОВ автомобилими боеприпасами. Спасибо летчикам приземлившимся плохой погоде. Ваш самолет единственный, который произвел посадку. Ходатайствуем представления награды Чехословацкий штаб партизанского движения Станции АСМАЛОВ".

В Сентябре месяце 1944 года командир корабля ст.лейтенант РИКОВ выполнил важное правительственные задание. В исключительно неблагоприятных метеоусловиях произвел посадку на партизанской точке и вывез важного военного представителя Венгрии.

Полеты к партизанам Белоруссии

Для Белорусского штаба партизанского движения задания выполняла группа до 6 самолетов с аэродрома Внуково и оперативных аэродромов Смоленск, Журавка, Забровка, Деменка и Старая Торопа.

Для белорусских партизан полеты производились с первых дней Отечественной войны, это были одиночные периодические полеты. С половины 1943 года для белорусских партизан начались массовые полеты с доставкой большого количества боеприпасов, снаряжения и людей.

За отечественную войну белорусским партизанам доставлено:

| | |
|--|-------------|
| 1. Перевезено в тыл противника: | |
| а/ Воеприпасов | 590,2 тонны |
| б/ Медикаментов и других военных грузов. | 21,6 тонны |
| в/ Людей | 230 человек |
| 2. Вывезено из тыла противника: | |
| а/ Людей | 857 человек |
| Из них: раненых | 770 человек |
| б/ Военных грузов. | 4,6 тонны |
| 3. Произведено самолетовылетов. | 515 |
| Из них с посадкой. | 43 |
| 4. Налетано. | 2882 часа |

О боевой работе экипажей Дивизии говорят сами партизаны.

Командиру 1-й АТД

Летный состав 1-й АТД Аэрофлота при наличии четкого руководства боевой работой, с присущим ему мастерством и самоотверженностью провел полеты без потерь в личном составе и материальной части и, более того, при выполнении задания сбил 2 самолета противника. Хорошие результаты работы летного состава только подтверждают, что при наличии большого количества самолетов операция по переброске грузов может быть осуществлена в кратчайшие сроки.

При помощи боевых грузов, переброшенных самолетами 1-й АТД в отдельные отряды, действующие в Барановичской, Пинской, Полесской, Минской и Гомельской областях, за период с 20.4.43 г. по 1.6.43 года по далеко неполным данным пущено под откос 140 эшелонов противника, истреблено до 3000 немецких солдат и офицеров, разгромлено 20 гарнизонов, взорвано и уничтожено 50 мостов на железных и грунтовых дорогах, захвачено и уничтожено 10 складов и баз противника.

Активные действия партизан вынуждают противника на саждать гарнизоны почти на всех станциях железнодорож-

ных магистралей и концентрировать десятки тысяч войск вводимых против партизан (Минская, Полесская, Гомельская области). Партизаны, решая задачу отражения наступления врага и одновременно нанесения еще больших ударов по его тылам и коммуникациям, прежде всего нуждаются в боеприпасах. Значительная часть успеха в их боевых делах зависит от своевременного обеспечения боеприпасами. Этую часть партизаны справедливо зачисляют за летним составом 1-й АТД, перебрасывающим для них боевые грузы. В Белорусский штаб партизанского движения поступают радиограммы, в которых партизаны с благодарностью отзываются о трудной и мужественной работе экипажей 1-й АТД.

Боевые донесения партизанских отрядов продолжают поступать.

От имени партизан Белоруссии выражаем благодарность командованию и всему личному составу 1-й АТД, принимавшему участие в заброске боевых грузов в партизанские отряды Белоруссии.

Начальник Белорусского Штаба
Партизанского Движения - П.КАЛИНIN

В Августе месяце 1943 г. дивизия получила особое задание Ставки Верховного Главнокомандования - в течении одной декады перевезти 100 тонн боеприпасов и взрывчатых веществ партизанам Белоруссии для проведения больших и важных операций в тылу противника.

Вот один из эпизодов боевой работы при выполнении этого задания:

Глухой ночью 19 Августа 1943 года экипаж ЛИ-2 4031 в составе командира корабля БОГДАНОВА, второго пилота КРЮКОВА, бортмеханика БАТАЛКИНА, бортрадиста ЛИШТУРМАНА ХАЛДУРИНА, борттехника БЕЛОМИЦЕВА вылетел по заданию Белорусского штаба партизанского движения в район Ровное поле, близи Полоцка.

При перелете линии фронта в районе Невель-Пустоки самолет БОГДАНОВА на высоте 3400 метров был атакован 5 ночными истребителями противника. "МЕ-110" взяли в огневые клаещи нащупавшие транспортную машину. Смерть снарядов и трассирующих пуль кипел в ночном небе.

Бортстрелок БЕЛОМИЦЕВ открыл ответный огонь по врагу. Он поймал в прицел один из "Мессершmittов" и всадил ему в юз залежи порцию горячего свинца. Немецкий истребитель свалился в пике и дымом пошел к земле.

В эти минуты смертельный опасности командир корабля БОГДАНОВ все свое мужество, волю, мастерство употребил на то, чтобы спасти свой экипаж, свое боевое оружие - самолет. Используя маневр - отворот влево с пикированием и дальнейшим изменением курса, БОГДАНОВ вырвал свою машину из огненных клаещей немецких истребителей и ушел в облака.

Самолет БОГДАНОВА получил сильные повреждения. Техники впоследствии насчитали в машине 486 пробоин крупными оска.

колками и свыше 1000 мелких пробоин. Снарядами из 37 им пушек противника были пробиты элерон правой плоскости, руль глубины, правое колесо, перебиты тросса левого элерона, гидросистема, "оборвалась" обшивка левой плоскости. Но мужественный экипаж сумел своим мастерством довести самолет до своей территории и посадить его на аэродром.

Белорусский штаб партизанского движения дал следующую оценку выполнения этой боевой операции:

Сов. секретно

С С С Р
БЕЛОРУССКИЙ ШТАБ
Партизанского Движения
7 Августа 1943 г.
№ 3506

КОМАНДИРУ 1-й АВИАЦИОННОЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ДИВИЗИИ ГРАДАНСКОГО
ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

В период с 16.7 по 30.7.1943 г. 1-я Авиационная транспортная дивизия ГВФ выполняла правительственные задание по доставке боевых грузов и людей в партизанские отряды Белоруссии.

Планом правительственного задания предусматривалось: 1-й Авиатранспортной дивизии перебросить 30 тонн боевых грузов в партизанские отряды Белоруссии. Во исполнение плана, дивизией проведено 28 самолетовылетов, переброшено более 31 тонны боевых грузов и 4 человека. Люди и боевые грузы доставлены точно в намеченные цели и в установленные сроки.

Таким образом командованием 1-й авиатранспортной дивизии правительственные задание перевыполнено.

Успешное проведение операции по заброске грузов осуществлено в результате четкой организации управления сложной боевой работой, высокого мастерства и самоотверженного выполнения задания личным составом авиадивизии.

За успешное проведение операции, прошу от имени партизан об "явить" благодарность всему личному составу авиадивизии, принимавшему участие в переброске людей и боевых грузов в партизанские отряды и направить в Белорусский штаб партизанского движения материал на представление к правительственные награде медалями "Партизану Отечественной войны" 1-й и 2-й степени особо отличившихся при выполнении правительственного задания.

Начальник Белорусского Штаба
Партизанского Движения - П.КАЛИНIN

Боевая работа экипажей дивизии к белорусским партизанам изобилует множеством примеров отваги, мужества и летного мастерства.

Летчики ТАРАН, Герой Советского Союза ФРОЛОВСКИЙ, БАСОВ, ПОКРОВСКИЙ, РАДУГИН, прорываясь сквозь завесы зенитного огня, мужественно выполнили задание по доставке взрывчатки партизанам.

Огромное количество взрывчатых веществ, доставленные летчиками нашей дивизии, дали возможность Белорусским партизанам на-

нести сокрушительный удар по коммуникациям врага. В течение Августа 1943 года партизаны взорвали 120800 рельсов. Удар был настолько широким, всенесенным, ошеломляющим, что вывел из строя многие железнодорожные линии.

Среди германских железнодорожников, охранных и полицейских частей царила растерянность. Управление германских железнодорож "Восток" в одном из отчетов за это время доносило:

"Положение крайне напряженное... Сохранить движение с не-реключением больше невозможно... Если не проводить всеохватывающих мероприятий которые принесли бы результаты, потерпит крушение весь ход дела на перегонах Минск-Любин-Гомель, Брест-Луи-нец-Гомель, Любин-Логиев и Орша-Кричев-Унеча".

БОЕВОЕ ДОНЕСЕНИЕ

Доншу, что в ночь с 17 на 18 Июля 1943 г. выполнил задание Белорусского штаба партизанского движения с посадкой в районе с. Осиновка (бригада Балыкова).

Вылет из Винково 21.15. Линию фронта прошли на высоте 2500 метров. Над целью наблюдалось понижение видимости из-за расстилавшегося тумана. После двух кругов произвели посадку благополучно, согласно положенным костров.

Выгрузив взрывчатые вещества, сделал попытку вырваться на линию взлета, что не удалось, вследствие размокания площадки из-за обильных осадков и заболоченности.

Сделав четыре попытки взлететь, я вынужден был прекратить их, так как самолет набирал скорость всего 45-50 км/час. Убедившись в беспыгодности этих попыток, решил остаться до завтра, чтобы выждать подсыхания почвы. С помощью партизан затаскали самолет в лес и тщательно его замаскировали.

В 19.30 над площадкой появился немецкий самолет "Фокке-Вульф 189" и сбросил 4 бомбы по 50 килограммов. После этого он в течение одного часа обстреливал лес из пулеметов, но обнаружить наш самолет ему не удалось. Все же во время последнего захода противник повредил правую плоскость, фюзеляж, киль.

Работа по устранению полученных повреждений производилась всю ночь при свете карманных фонарей, так как аккумуляторы в виду частых запусков моторов были разряжены.

На следующий день снова прилетел "Фокке-Вульф 189" и затяг наш самолет, который полностью сгорел.

За время нахождения у партизан члены нашего экипажа изыскали и оборудовали новую, хорошую посадочную площадку.

Командир корабля ЛИ-2 4000 - ТАРАН

15 Сентября 1943 года экипаж летчика-коммуниста ТОМИЛИНА получил срочное боевое задание Белорусского штаба партизанского движения. Экипаж стартовал в далекий путь. Во время первого

хода линии фронта на машину ТОМИЛИНА напал "Мессершмитт-110". Бурные струи траассирующих пуль прошили хвост самолета, повредили руль направления. Самолет потерял управляемость. Тут то и пригодилось летчику ТОМИЛИНУ тот большой боевой опыт, который не зафиксирован в книжках, но накоплен в боях лучшими людьми нашей дивизии. Умело действуя элеронами и регулируя работу моторов, ТОМИЛИН маневрировал над лесом, давая возможность бортстрелку-комсомольцу ПАРАХИНУ вести пристальный огонь.

"Мессершмитт-110" предпринимал атаку за атакой, усиливая огонь по нашему самолету. Зажигательные пули воспламенили мешок с толом. В любую минуту мог произойти взрыв. Гибель казалась неизбежной. Но экипаж не думал о спасении своей жизни, все мысли были направлены на спасение самолета и груза. Комсомолец-радист РЯДИСКИЙ и сортомеханик СМОТРОВ сорвали с себя куртки и накинули их на горящий тюк. Затем они сами легли поверх тлеющих курток и телами своими потушили пламя. В этот момент осколок снаряда убил героя-комсомольца РЯДИСКОГО.

Экипаж сумел отбить атаки противника и благополучно довести самолет до своего аэродрома.

Вот как описывает в своем боевом донесении пилот ТОМИЛИН условия работы в этот период и свой поединок с немецким истребителем:

Командиру 2-го полка 1-й АТД
Майору СЕМЕНКОВУ

БОЕВОЕ ДОНЕСЕНИЕ

В период с 9 по 15 Сентября 1943 г., базируясь на аэродроме Старая Торопа, наш экипаж произвел 8 вылетов в тыл врага, перевозя десанты и боеприпасы для партизанских отрядов Белоруссии, Литвы и Эстонии. При этом отмечаю, что три ночи подряд мы совершали по два вылета. Доставлено на цели Журавлинка, озеро Нарочь, Новоселье, Татарино 14 тонн боеприпасов и взрывчатых веществ.

15 Сентября в 00 час. 35 минут над самолет был атакован истребителем врага, который в течение 18 минут произвел 7 атак. В результате убит бортрадист РЯДИСКИЙ.

После первой атаки противника были перебиты трассы управления руля поворота, вследствие чего утратилась маневренность корабля и уводить его от атак врага приходилось только штурвалом и моторами на бреющем полете. Только лишь в районе Невеля, после длинной очереди стрелка ПАРАХИНА "МЕ-109" отважил вправо сторону, пропал из виду и больше не атаки не повторялись.

Нужно отметить, что в момент атаки немецкого истребителя, наш экипаж в целом не проявил трусости и паники. Особо отмечу бесцельность и мужество стрелка ПАРАХИНА, бортмеханика СМОТРОВА, штурмана КУТЬЮ, который во время беспорывных маневров не терял ориентировки.

Воздушный стрелок ПАРАХИН после третьей атаки противника был дважды ранен в ногу и истекая кровью не отходил от пулемета, отразив еще несколько атак.

Бортмеханик СМОТРОВ все время держал связь между мной и стрелком, а когда в кабине от огня истребителя загорелся тюк, проявил мужество и находчивость и погасил пламя.

Второй пилот СУДОРГИН хладнокровно помогал мне управлять кораблем, работал секторами моторов.

Линию фронта прошли вднх Невеля, где подверглись слабому обстрелу огнем пехоты. Посадку произвели на аэродроме Старая Торопа. Сигнализация шасси не работала и о выпуске шасси мы судили по нормальному давлению в гидросистеме и закрытому замку шасси. Посадку произвели на шасси, причем пневматики всех трех колес были пробиты.

Самолет имеет неисчислимое количество снарядных, пулевых и сколочных пробоин, требует ремонта.

Командир корабля
Лейтенант." - ТОМИЛИН

Полеты к партизанам Крыма

В Октябре 1942 г. дивизия получила важную боевую задачу - установить воздушную связь с партизанскими отрядами Крыма и снабжать их боеприпасами, снаряжением и вооружением.

Эта боевая работа была поручена 2 авиатранспортному полку, который выделил 8 экипажей во главе с командирами звена капитаном БУЛКИНИМ.

Группа вела боевую работу с аэродрома Сухуми и позднее с аэродрома станицы Крымская.

Вот итог работы для крымских партизан:

ИТОГИ

работы 2 авиационно-транспортного полка
1 Авиационно-транспортной дивизии по
обеспечению боевой деятельности партизан
Крыма

Летный состав 2 авиационного полка 1 авиационной транспортной дивизии, имеющий на вооружении тяжелые транспортные самолеты Ли-2 и неооруженные самолеты С-47, выполнил специальные задания командования по обеспечению партизанских отрядов Крыма боеприпасами, продовольствием и вывозке раненых, в период с 1942 г. по Апрель 1944 года проделал следующую работу:

Совершено 435 боевых вылетов ночью в тыл к партизанам Крыма, из них 127 вылетов с посадкой.

Перевезено боеприпасов 317 тонн, грузов военного значения (продовольствия, вооружения, медикаментов) 118 тонн.

Подброшено подкрепления партизанам 2598 человек бойцов и командиров Красной Армии к партизанам.

Вывезено из тыла противника: раненых 2118 человек, грузов 9 тонн.

Полеты, совершившиеся исключительно ночью, в сложных метеоусловиях горной местности, усложнились посадкой тяжелых самолетов на неприспособленных ограниченных площадках при сильном противодействии истребителей и средств ПВО противника, что требовало от летного состава большого напряжения и летного мастерства.

17
Несмотря на это, экипажи уверенно выполняли поставленные перед ними боевые задачи по обеспечению партизанских отрядов всем необходимым для успешной борьбы с немецко-румынскими войсками.

Работа авиацполка неразрывно связана с развитием и укреплением партизанского движения в Крыму. Только тяжелая транспортная авиация могла доставить в нужном количестве в любое время все необходимое для активных действий партизан.

В результате героической работы летного состава 2-го авиацполка, партизаны Крыма вели успешные операции, нанеся большой урон противнику, как в живой силе, так и в технике; партизанами Крыма уничтожено и повреждено:

| | |
|--------------------------------|---------|
| 1. Орудий разного калибра..... | до 200 |
| 2. Танков | 8 |
| 3. Автомашин | до 2000 |
| 4. Тракторов и тягачей..... | 80 |
| 5. Мотоциклов..... | 50 |
| 6. Повозок разных | 140 |

Убито до 28000 солдат и офицеров. взято в плен до 2000 солдат и офицеров.

Взорвано:

| |
|--|
| 1. 3 железнодорожных моста. |
| 2. До 800 рельс. |
| 3. Взорвано и разрушено путевое станционное хозяйство 3-х железнодорожных станций. |
| 4. Взорвано иущено под откос 80 воинских эшелонов. |
| 5. Взорвано складов с боеприпасами - 11 |
| 6. " - " с боеприпасами - 12 |
| 7. " - " с продовольствием - 2 |
| 8. " - " мельниц - 2 |
| 9. " - " хлебозаводов - 3 |
| 10. " - " шоссейных мотов -- 50 |
| 11. Сбито два самолета противника. |

12. Проведено 188 диверсий по срыву телеграфно-телефонной связи противника, в результате чего было уничтожено 11300 метров линий связи.

Успешная борьба крымских партизан неразрывно связана с активной помощью и проявлением мужества летным составом, который не считалась со сложностью обстановки, презирал смерть в любую погоду доставляя партизанам вооружение и боеприпасы.

Работа летчиков 2 авиацполка была особенно эффективной в период наступления частей Красной Армии в Крыму.

Широко развернувшаяся активная боевая и диверсионная деятельность крымских партизан непрерывно громивших гарнизоны и подразделения противника, разрушавших и перерезавших его основные коммуникации и линии связи, вынудила командование немецких войск воздать специальный штаб по борьбе с партизанами в Крыму.

В Марте-Апреле 1944 года сняв с фронта часть сил, противник предпринял отчаянную и решительную попытку разгромить партизанские соединения и тем самым обеспечить свой тыл и коммуникации на Севастополь.

Ведя тяжелые бои с превосходящими силами противника, партизанские отряды остро нуждались в немедленной поставке боеприпасов.

Героическая работа летного состава, накопившего опыт работы в плохих метеоусловиях и хорошо изучивших цель, обеспечила выполнение задачи.

Снабжение достаточным количеством боеприпасов, партизаны Крыма успешно отбили все попытки противника, в свою очередь на несем огромные потери в живой силе и в момент решающих боев за освобождение Крыма, оказались хорошо оснащенными и боеспособными.

Имея достаточное количество боеприпасов, партизанские отряды и бригады смогли успешно проводить боевые операции, благодаря которым в ходе наступления Красной Армии партизаны отрезали пути отхода противнику, нанесли ему большой урон, не давали уничтожать города и села и угонять советских людей в Германию.

Партизаны, захватившие Ялту, не дали противнику уничтожить Массандровские винные подвалы № 1 и № 2, спасли почту, все санатории, электростанции и другие коммунальные предприятия. В Симферополе была предотвращена попытка противника разрушить Аянский водопровод, крупные здания, хозяйственные объекты и т.д.

Выполняя сложные боевые задания, летный состав проявлял образцы героизма и отваги. Командир корабля МИ-2 Герой Советского Союза тов. КАШУБА, в Апреле 1943 г. была поставлена задача — в любых условиях, срочно доставить одной из партизанских бригад, находившихся в тяжелом положении, боеприпасы и радиостанции, т.к. отсутствовала связь со штабом. Вылетев ночью на выполнение задания, самолет был обстрелян зенитным огнем по подколе и цели и загорелся. Сознавая чрезвычайно тяжелую обстановку, сложившуюся у партизан, экипаж на горящем самолете продолжал полет, выполнил боевое задание и потеряв волокно управления, горящим упал в районе Владиславовки. Экипаж упал в горы к партизанам, где прошел полтора месяца.

В ходе боев и боевых операций, проводимых партизанами, в лесных партизанских лагерях скопилось большое число раненых, нуждавшихся в срочной и серьезной медицинской помощи и стеснявших боевую деятельность и маневренность партизанских отрядов.

В этот период (Январь-Февраль 1944 г.) работа летнего состава 2-го авиаотряда проконтину в особо тяжелой метеообстановке (боевая авиация полетов не производила), и в условиях, когда противник проводил непрерывные карательные операции крупными силами пехоты при поддержке артиллерией, танков и авиации. Имевшиеся в распоряжении партизан лесные поляны, используемые как посадочные площадки для приема самолетов, блокировались наземными войсками и патрулированием авиацией противника.

Перед летным составом была поставлена задача срочно вывезти тяжело раненных партизан на "большую землю". Не прекращая работы по доставке партизанам боеприпасов, отложившим в это время атаки превосходящих сил противника, летный состав задания по вывозке раненых выполнил отлично.

Командиры кораблей — командир эскадрильи ТАРАН, ЕЗЕРСКИЙ, АЛЕКСАНДРОВ, совершая по два вылета в ночь и производя посадку на горных непригодных площадках, отбиваемых партизанами у противника, вывезли более 700 раненых партизан.

Эта операция, сохранившая основные силы крымских партизан, еще более подняла их боевой дух и моральное настроение.

Операция по эвакуации раненых, получила высокую оценку Крымского правительства.

Помимо этого летный состав выполнял ряд специальных заданий по сбросыванию листовок над городами Крыма и в расположении войск противника и выброске разведчиков.

В жизни и боевой деятельности партизанских отрядов были очень тяжелые моменты, когда рейс одного корабля решал судьбу партизанского отряда, исход боевой операции.

Необходимо отметить большую работу, проведенную командиром группы "Шуглас" командиром эскадрильи капитаном ТАРАН, командиром эскадрильи Героем Советского Союза капитаном КАШУБА, в осуществлении и выполнении всех заданий по оказанию помощи партизанам. Не считаясь с какими трудностями и опасностями, они сами лично вылетали на выполнение заданий, готовили экипажи, умело организовывали и сплотили личный состав на выполнение всех заданий.

Сложность обстановки полетов требовала тщательной подготовки экипажей. Эти задания могли выполнять только летчики сбывающие большими летним мастерством и отвагой, готовые на самоопровергование во имя Родины.

В том, что партизаны Крыма в течение почти 30 месяцев смогли не только выдержать и вести неизвестную борьбу с регулярными частями немецко-румынских войск, но и непрерывно громить врага в его тылу, одержав ряд серьезных побед, в этом большая заслуга летно-подъемного состава 2-го авиатранспортного полка майора тов. СЕМЕНОВА, воспитавшего таких командиров эскадрильи как тов. ТАРАН, КАШУБА, командиров кораблей т. т. ИЛЬЧЕНКО, БАСТРИЦКИЙ, ЕЗЕРСКИЙ, РУСАКОВ, АЛЕКСАНДРОВ, ДАНИЛЕНКО, БАРИЛОВ, ЧУКОВОЙ, ТУРЧЕНКО и других, самоотверженно выполнивших любые задания командования.

Непреклонная воля к достижению цели, высокое летное мастерство, большевистское преодоление трудностей, вот краткая оценка работы летного и технического состава авиаотряда.

Секретарь Крымского ОК ВКП(б) и
начальник Крымского Штаба
Партизанского движения — БУЛАТОВ

Полеты к партизанам Молдавии

Для молдавских партизан самолеты дивизии выполнили 49 самолето-вылетов, из них с посадкой 7.

Переведено в тыл противника:

| | | |
|--------------------------|---|--------------|
| а/ Боеприпасов | - | 30,6 тонны |
| б/ Людей | - | 252 человека |

Вывезено из тыла противника:

| | | |
|-----------------------------|---|-------------|
| а/ Раненых | - | 43 человека |
| б/ Военных грузов | - | 1,1 тонны |

Вот краткий боевой отзыв:

Командиру 1-й АТД

За Октябрь 1943 года самолетами 1-й АТД для ЦК КП Молдавии произведено пять успешно выполненных ночных боевых вылетов по доставке боеприпасов и людей партизанским отрядам Молдавского соединения, действующего в тылу врага.

От командования 1-го Молдавского соединения получена радиограмма, в которой выражается благодарность летному составу за сброшенный груз в целости и точно по назначению.

За успешное выполнение заданий пршу от имени ЦК КП(б) Молдавии об "дать благодарность личному составу экипажей т.т. МИХАИЛОВА и ТРОФИМОВА и представить материалы в ЦК КП(б) Молдавии для награждения медалью "Партизан Отечественной войны".

Секретарь ЦК КП(б) Молдавии
Н.САЛОГОР

В период Отечественной войны дивизия выполняла целый ряд полетов в глубокий тыл противника к партизанам и по заданию Разведывательных отделов фронтов, по заданиям штабов Воздушных Армий, Разведывательного Генштаба Красной Армии и Народного Комиссариата Государственной безопасности.

Самолеты дивизии летали в самые далекие тылы противника.

В 1942 г. и 1943 г. самолеты дивизии летали под Вену, под Будапешт, под Варшаву, под Кенигсберг и другие отдаленные точки.

От летного состава выполнявших эти боевые задания требовалась исключительная стойкость, мужество, выносливость и летное мастерство. Такие полеты длились в течение 10-12, а подчас и 14 часов. Полеты выполнялись в течении многих долгих часов на территории противника, где сеть ПВО была очень сильной. Требовалось исключительное боевое летное мастерство чтобы выполнить задание и благополучно прибыть на свою базу.

Боевая работа нашей дивизии по выполнению этих заданий характерно показана в следующих ~~и~~ документах:

ПРИКАЗ

ВОЙСКАМ ВОРОНЕЖСКОГО ФРОНТА

23 Августа № 00227 Действующая Армия

Эскадрилья первой авиатранспортной дивизии ГВФ в количестве 8 самолетов в период с 15 по 22 Августа 1943 г. выполнила задания Военного Совета Воронежского фронта по переброске в тыл противника партизанских отрядов, боеприпасов и вооружения.

Несмотря на трудные метеорологические условия и отсутствие сигналов на основных целях, задание было выполнено своевременно, 262 партизана и 40 тонн специального груза было точно выброшено на парашютах в установленные пункты, строго в сроки, определенные штабом фронта.

ПРИКАЗЫ ВАЮ:

1. За отличное выполнение боевого задания по переброске в тыл противника партизанских отрядов и вооружения, всему личному составу, принимавшему участие в выполнении этой операции, об "являю благодарность".

2. Командиру дивизии представить Военному Совету фронта к награде наиболее отличившихся лиц командно-политического и летно-под "емного состава эскадрильи.

Командующий Войсками Член Военного Совета
Воронежского фронта Воронежского фронта
Генерал Армии Генерал-Лейтенант
БАТУТИН ХРУЩЕВ

Начальник Штаба
Воронежского фронта
Гвардии Генерал-Лейтенант
ИВАНОВ

ПРИКАЗ

Начальника Центрального Штаба Партизанского Движения
при Ставке Верховного Главнокомандования

19 марта 1942 г.

Экипаж самолета ПС-84 Авиагруппы Особого назначения - командир корабля Герой Советского Союза А.И.ГРУЗДИН - успешно выполнил специальное задание, обеспечив партизанский отряд необходимым вооружением и боеприпасами.

От партизан получена телеграмма о точной и чистой сброске груза и выражение благодарности.

За успешное выполнение специального задания командиру корабля Герою Советского Союза ГРУЗДИХУ Александру Ивановичу и всему составу экипажа ПС-84 Авиагруппы Особого Назначения Гражданского Воздушного флота об "являю благодарность".

Начальник Центрального Штаба
Партизанского Движения
при Ставке Верховного Главнокомандования
П.ПОНОМАРЕНКО

Сов.секретно

Командиру 1-й АТД

Все наши спецзадания по вылету в тыл противника, производение экипажами вверенной Вам авиадивизии на протяжении Августа-Сентября месяцев сего года, выполнены отлично.

За указанный период перевезено значительное количество очень важных специальных оперативно-чекистских групп, которые в настолщее время активно действуют в тылу противника.

Кроме того перевезено много боевого груза, чем оказана огромная помощь спецгруппам.

Особенно хорошо работали экипажи т.т. МАСЛЮКОВА, ПОКРОВСКОГО и ШУНИНА.

За всю эту большую, серьезную работу благодаря лично Вас, а также экипажи выполнившие наши задания.

Народный комиссар государственной безопасности БССР
Комиссар государственной безопасности III-го ранга
(Л.ЦАНАВА)

4.10.1943 г.

Командиру 1-й АТД

Летчик Вашего соединения БУЛАВИНЦЕВ, направленный Вами на выполнение спецзаданий по обслуживанию партизан Волховского фронта, в течение двух ночей выполнил 3 сложных задания. Тов. БУЛАВИНЦЕВ обеспечил вооружением и боеприпасами несколько партизанских отрядов, ведущим борьбу с фашистскими захватчиками в глубоком тылу врага.

В связи с тем, что в районах действия партизан, поднявшийся народ массами идет к партизанам для вооруженной борьбы с гитлеровцами, для защиты женщин, детей, стариков от угона в немецкое рабство - возросла неизмеримо потребность в доставке невооруженному народу оружия и боеприпасов.

В связи с этим просим Вас прикомандировать для выполнения вышеуказанных работ командира корабля

БУЛАВИНЦЕВА и еще две-три машины.

Уполномоченный ЛШПД
на Волховском фронте майор ГУЗЕЕВ

Вся боевая работа дивизии в тыл противника показана в следующей таблице:

Таблица
боевой работы в тыл противника за период
Отечественной войны

| для кого выполнялись задания | доставлено в тыл противника | вывезено из тыла противника | произведено самолетами вылетов |
|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| боевых людей | встреч боен | всего | из них |
| грузов | дней ранних | гро | с по на сорта |
| | | чел. гр. | сад-сыпание |
| | | | кой |

Для штабов партизанского движения 2361,8 4590 3128 3024 10,8 2229 256 1973

По специальным заданиям 5512,8 24105 5977 5323 30,7 4998 409 4589

В. Полеты на линию фронта

С первых дней Отечественной войны дивизия выполняла задания фронтов, обеспечивая успешную боевую деятельность наземных войск и фронтовой авиации.

Для обеспечения боевой работы, на фронтах создавались "оперативные точки" - это группы самолетов от 5 до 20 единиц, которые работали в интересах наземных войск и частей фронтовой авиации, доставляя им боеприпасы, горючее, военное имущество, запчасти для боевых машин, перевозили личный состав и перебазировали авиационные части и соединения.

Оперативные точки были созданы почти на всех фронтах и находились там продолжительное время.

Такие оперативные точки работали в разное время на следующих фронтах: на Центральном фронте, Северо-Чавказском, Южном, Ленинградском, Сталинградском, Юго-Западном, Калининском, Волховском, Воронежском, Северо-Западном, Западном, Кубанском, 1-м, 2-м и 3-м Прибалтийских фронтах, 1-м, 2-м и 3-м Белорусских фронтах, 1-м, 2-м и 3-м Украинских фронтах.

С Ноября 1942 года оперативные точки постоянно работали на всех фронтах, оказывая помощь наземным частям, танковым и кавалерийским соединениям, авиационным частям и соединениям в разгроме и изгнании немецких войск с нашей земли и в окончательном разгроме гитлеровской армии на Карпатах и на территории Германии.

Наши оперативные точки участвовали в разгроме немцев под Сталинградом, в освобождении Дона и Кубани, в освобождении Украины, форсировании Днепра, в освобождении Белоруссии и Прибалтики изгнании немцев из Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии и Чехословакии, в изгнании немцев из Польши и в окончательном разгроме немцев в Германии.

Итог боевой работы дивизии для фронтов и Воздушных Армий для фронтов и Воздушных Армий показан в следующих цифрах:

| | |
|---|---------------|
| 1. Произведено самолетоинлетов | - 52417 |
| Из них ночью. | - 679 |
| 2. Н а л е т а н о | - 93711 час. |
| Из них ночью. | - 1126 "- |
| 3. П е р е в е з е н о: | |
| а/ Пассажиров | - 298189 чел. |
| в том числе: | |
| Военнослужащих | - 200359 "- |
| Раненых. | - 45411 "- |
| Прочих пассажиров. | - 52419 "- |
| б/ П о ч т ы | - 1447,2 тн. |
| в/ Г р у з о в | - 35092,8 тн. |
| в том числе: | |
| Боеприпасов. | - 8974,2 "- |
| Листовок | - 262,4 "- |
| Медикаментов | - 202,1 "- |
| Консервированной крови | - 254,6 "- |
| Запчастей и разного военного имущества. | - 25400,5 "- |

Количество самолетов участвующих в работе на оперативных точках фронтов видно из следующей таблицы:

| Год | Среднее количество самолетов во время летов | Количество самолетов работающих на фронтах по др. зад. | Количество самолетов работающих по др. зад. |
|------|---|--|---|
| | | | самолетов |
| 1941 | 69,8 | 52,0 | 17,8 |
| 1942 | 38,0 | 30,0 | 8,0 |
| 1943 | 45,2 | 28,5 | 16,7 |
| 1944 | 74,7 | 33,5 | 41,1 |
| 1945 | 77,1 | 39,0 | 38,1 |

В Марте 1943 г. дивизия получила задание обеспечивать наступление войск Центрального фронта. Для выполнения этой задачи была создана оперативная точка из 14 самолетов с местом базирования на аэродроме Телегино под Ельцом. Группа производила полеты в сложных условиях весенней распутицы и сложной воздушной обстановки. Вот документы характеризующие работу этой группы:

ДОНЕСЕНИЕ

11 марта 1943 года командир корабля младший лейтенант ИЛЬИН на самолете МИ-2 Л-39249, при выполнении задания командования Центрального фронта был подвергнут нападению двух "МЕ-109".

Один неприятельский истребитель сбит в воздушном бою бортстрелком, старшим сержантом ЙЦУК. Другой ушел в облака.

В результате нескольких атак противника тяжело ранен сортмеханик, воентехник 2-го ранга ЛОСАНОВ. Легко ранены воздушные стрелки старший сержант ЙЦУК, старший сержант НОВИЧУК и радиостаршина КРЕПИН. Командир корабля младший лейтенант ИЛЬИН, второй пилот лейтенант ДРОНОВ и штурман сержант МИХАЙЛОВ, остались невредимы.

Самолет получил сильные повреждения. Левая плоскость загорелась. Командир корабля ИЛЬИН сумел мастерски посадить плохо управляемый горящий самолет на площадку возле деревни Ушаково Фатежского района.

После того, как экипаж выскочил из самолета и спас раненых, начали рваться баки. Самолет сгорел.

И.о. Командира 2-го АТП. - ВОЛКОВ

Во второй половине марта личный состав нашей дивизии продолжал с неослабевающим напряжением выполнять задания Центрального фронта. Пилоты МОСКОВ, МАТЬЕВ, ПУШЕЧИН, НАЗАРОВ, ИЛЬИН, БУЛАВИНЦЕВ и другие, на два дня ранее намеченного срока, доставили к линии фронта 24 тонны запасных частей для танков, перебазировали 4 полевых госпиталя со всем личным составом и имуществом, доставили для 16-й Воздушной Армии самолетные колеса, что позволило быстро сменить лжи и непрерывать боевых полетов в условиях весенней распутицы.

Боевая работа оперативной точки получила высокую оценку Командующего Центральным фронтом и Командующего ВВС КА Главного Маршала авиации тов. НОВИКОВА, наградившего 75 человек летно-технического состава орденами Союза ССР.

ПРИКАЗ

ВОЙСКАМ ЦЕНТРАЛЬНОГО ФРОНТА

5 апреля 1943 г. № 038 Действующая Армия

1-я Авиатранспортная дивизия ГВФ, выполняя задание Военного Совета Центрального фронта по обеспечению войск боеприпасами, горючим, техническими

средствами и по эвакуации раненых показала высокие образцы подлинного честного и самоотверженного служения Родине.

Весь летно-технический состав дивизии ревностно относился к выполнению своего служебного долга, работал с полным напряжением сил стремился совершить возможно большее количество вылетов. В результате каждый самолет совершил 6-8 рейсов в день, находясь в воздухе 8-10 часов.

Командно-политический состав дивизии показал высокую степень оперативности и организованности в проведении всей этой операции. В результате четкой организации 1-я Авиатранспортная дивизия проделала огромную работу. В прелепые скатые сроки совершило 1280 самолетовылетов и перевезено 2000 тонн боеприпасов, горючего и другого военного груза, переброшено тактического резерва на угрожаемый участок 13600 человек, эвакуировано из полевых госпиталей и медсанчаек - 12124 раненых.

Самолеты дивизии, выполнив данную операцию, неоднократно подвергались атакам противника, но благодаря высокому мужеству и летному мастерству экипажей, атаки успешно отражались.

ПРИКАЗ НА ВАД:

1. Всему личному составу дивизии, участвовавшему в операции и уже награжденному за отличную работу Маршалом Авиации тов. НОВИКОВЫМ - об "явить благородность".

2. Командира дивизии и его заместителя по полит части, за отличную организацию воздушных перевозок и воспитание высоких летных качеств в личном составе, представить к правительственный награде.

Командующий Войсками Центрального фронта Генерал-полковник РОКОСОВСКИЙ
Член Военного Совета Центрального фронта Генерал-лейтенант ПОНОМАРЕНКО

Начальник Штаба Центрального фронта Генерал-лейтенант МАЛИНIN

Большую работу в короткий срок провела группа самолетов дивизии работающая по заданиям 4-й Воздушной Армии на Кубани.

В течении месяца 5 самолетов выполнившие это задание произвели 370 самолетовылетов, налетали 421 час и перевезли 509 человек летно-технического состава, 13,1 тонны боеприпасов и 66,9 тонны авиатехнического имущества и продовольствия.

Боевая работа группы была отмечена приказом 4-й Воздушной Армии:

ПРИКАЗ

4-й ВОЗДУШНОЙ АРМИИ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО ФРОНТА

20 Апреля 1943 г. № 0157 Действующая Армия

Транспортная авиация в войне против немецко-фашистских оккупантов выполняет большую ответственную работу: доставляет боеприпасы, горючее и другое имущество, необходимое для боевых частей, перебрасывает личный состав, обеспечивает своевременную доставку моторов, запасных частей и другого авиатехнического имущества непосредственно в действующие части.

Большую работу в 4-й Воздушной Армии проделала авиаэскадрилья 1-й Авиационно-транспортной дивизии ГВФ.

В период распутицы и бездорожья, не считаясь с плохими метеорологическими условиями, транспортная авиаэскадрилья 1-й АТД работала четко, доставляя все необходимое имущество и боеприпасы для боевых частей фронта и армии.

Были исключительно трудные дни, когда из-за бездорожья наземные войска и личный состав передовых аэродромов испытывали нужду в продовольствии и боеприпасах. Подвоз автомашинами был невозможен. Вся тяжесть и ответственность по доставке частям армии и фронта продовольствия, боеприпасов, горючего и другого имущества были возложены на транспортные экипажи. Несмотря на плохие метеорологические условия, все необходимо с честью доставлялось наземным войскам и на передовые аэродромы базирования авиации 4-й Воздушной Армии.

Отмечаю исключительно четкую организацию выполнения моих заданий, а также самоотверженную работу экипажей т.т. ИЛЬЧЕНКО, БОРОВСКОГО, КРУКОВА, ЛИСИКОВОЙ, БИСТИРЫ. Указанные командиры кораблей, не считаясь ни с какими трудностями, выполнили свою работу четко в заданный срок.

ПРИКАЗ НА ВАД:

1. За умелое руководство и четкое выполнение моих заданий командирам авиаэскадрильи подполковнику тов. БУХАРОВУ и его заместителю по политчасти капитану тов. ФЕДОРУШИНУ - об "являю благородность".

2. За самоотверженную работу по доставке продовольствия, боеприпасов, горючего и авиатехнического имущества, не считаясь ни с какими трудностями и условиями для полетов, в результате чего авиация 4-й Воздушной Армии и наземные войска фронта смогли выполнить боевую работу, командирам кораблей т.т. ИЛЬЧЕНКО, БОРОВСКОМУ, КРУКОВУ, ЛИСИКОВОЙ, БИСТИРЫ, КОНОНЕЦКО, а также всему личному составу этих кораблей об "являю благородность".

Надеюсь, что и впредь летчики, бортмеханики, техники и весь остальной личный состав будет также четко выполнять все задания командования, в целях быстрейшего разгрома врага.

Командующий 4-й Воздушной Армии
Генерал-Майор Авиации - Науменко

Участие в форсировании Днепра

Группа самолетов от 4 до 9 ежини под командованием ст. лейтенанта ЛАСУТИНА с аэродрома Мелитополь обеспечивала выполнение заданий 4-го Украинского фронта по форсированию Днепра в районе Никополь. В условиях весенней распутицы группа оказала большую помощь войскам 5-й Ударной Армии, форсировавшей Днепр.

В течение месяца группа выполнила 499 боевых вылетов с налетом 316 часов и перевезла 3063 человек военнослужащих и 697 тн. грузов.

Самолеты работали при сложной воздушной обстановке, когда противник своей испробительной авиацией пытался помешать воздушные перевозки для передовых частей 5-й Ударной Армии, но несмотря на это группа потеря не имела.

Участие в операции 2-го Украинского фронта

БОЕВОЙ ОТЗЫВ

о работе летного состава 2 авиа полка 1-й Авиакомандирской дивизии по обслуживанию 2 Украинского фронта за период с 20 октября 1943 г. по 9 апреля 1944 года

Летный состав 2 авиа полка, 1 авиа транспортной дивизии (командир полка майор СЕМЕНКОВ А.И.) имеющий на вооружении транспортные самолеты Ли-2 и новоиспеченные С-47. По приказанию Верховного Главнокомандования обслуживали наступающие части Красной Армии 2 Украинского фронта боеприпасами, вооружением и горючим.

Личный состав 2 авиа полка, обладая большим летным мастерством и умением маневрирования при условиях активного действия авиации и наземных сил противника, отлично выполнил поставленные перед ним задачи.

В сентябре месяце 1943 года, когда части 2 Украинского фронта форсировали реку Днепр к под ожесточенным огнем противника перебралась на правый берег, потребовалась срочная необходимость снабжать и озаречить передовые части вооружением и бензином. В условиях активного действия авиации противника и сложной метеостановки летный состав полка, презирая трудности, показывая высокие образцы самообладания и мужества, совершая 5-7 боевых вылетов в ночь, обеспечивал передовые части бензином и боеприпасами и тем самым дал им возможность вести наступательные бои.

В период боевой работы по обеспечению наступающих частей 2 Украинского фронта, летным составом 2 авиа полка за период с

20 октября 1943 г. по 9 апреля 1944 года.

Совершено 1111 боевых вылетов
с налетом 1193 часа

доставлено частям Красной Армии:

а/ Боеприпасов 125 тонн
б/ Груза воен.значения
(горючего, медикаментов, продовольствия) 1072 тонны
в/ Перевезено военно-с涓уащих 4083 человека

В период окружения нашими частями фронта вражеской группировки в составе 10-ти немецких дивизий и одной мотобригады в районе Корсунь-Шевченковский, у передовых частей, ведущих их уничтожение, отсутствовало достаточное количество боеприпасов и горючего. Дороги из-за распутицы не давали возможности автотранспорту подвозить требуемое количество боеприпасов.

Создавшаяся обстановка требовала принятия срочных и несложных мер. Выполнение этой задачи было поручено летному составу 2 авиа полка, который накопил опыт работы в сложных условиях.

В явно нелетную погоду, при активном действии авиации противника, совершая по 3-4 вылета в день, летные экипажи совершили 47 боевых вылетов и доставили 120 тонн боеприпасов и тем самым обеспечили передовые части боеприпасами.

Кроме указанного летный состав полка выполнил сложные задания по выброске разведчиков и диверсантов по задания командующего фронтом маршала Советского Союза тов. КОНЕВА.

Было совершено 13 вылетов ночью. Продолжительность полета занимала 9-10 часов, доставлено на разные точки 234 человека в районы Карпат, Бессарабии, Румынии и т.д. Все эти полеты выполнены отлично, за что отдельные экипажи командиров кораблей как тов. БИРОКОВ, представлены к правительственный награде.

Большую работу летный состав полка провел в период наступательных боев частей 2 Украинского фронта Март-Апрель 1944 года. Перед полком была поставлена задача: в короткий срок перебазировать отдельные авиационные полки, снабдив их боеприпасами, горючим. Не считаясь с большим напряжением экипажи совершали по 6-7 вылетов в день и отлично выполняли возложенную задачу, доставив сотни тонн боеприпасов, горючего, перебазировали летний и технический состав передовых частей.

Необходимо отметить большую и сложную работу летных экипажей командиров кораблей т.т. ЕЗЕРСКОГО Д.С., БИРОКОВА К.Д., ЧИНОВОГО Д.Ю., КУРИЦЫНА А.Ф., ЧУВАНОВА С.И., ЛИПКА Н.П. и команда группы "Дугласов" командира эскадрильи капитана ТАРАН Г.А., который сумел правильно организовать работу летного состава и отлично выполнить поставленные перед полком задачи 2-го Украинского фронта.

В результате работы проведенной летним составом 2 авиа полка по обеспечению наступающих частей 2 Украинского фронта считать выполненной отлично.

За отличное выполнение заданий командования и проповедованное при этом мужество и отвагу, высокую дисциплину и организованность 2 авиа полк 1 авиа транспортной дивизии достоин найменования "Гвардейского полка".

Командиру 2 авиаполка представить материал для награждения особо отличившихся при выполнении боевых задачий.

Командующий 5 Воздушной Армии
Генерал-Полковник Авиации

(ГОРОНОВ)

Начальник штаба 5 Воздушной Армии
Генерал-Майор Авиации. -

(СЕЛЕЗНЕВ)

Зам. Командующего 5 Воздушной Армии
по тылу
Генерал-Майор Авиации

(ТАРАНЕНКО)

Участие дивизии в наступлении на Николаев и Херсон

В период с 12 Февраля по 30 Мая 1944 г. группа в 9:14 самолетов 1-го АТД под командованием подполковника БУХАРОВА обеспечивала операцию по наступлению войск 3-го Украинского фронта в направлении на Херсон, Николаев и Одессу.

Группа выполняла боевую работу с аэродромов Кайдаки, Кривой Рог, Новый Буг, Николаев.

Группа взаимодействовала с танковыми и кавалерийскими войсками вышедшиими в глубокие рейды в тыл противника. Для поддержки этих групп самолеты выполняли полеты в тыл противника днем. Помимо этого самолеты группы доставляли передовым частям боеприпасы, горючее, продовольствие и снаряжение. Группа выполнила 1226 самолетовылетов при налете в 1451 час и перевезла военнослужащих 4260 человек и грузов 1447,8 тн. Днем в тыл противника самолеты группы выполнили 28 самолетовылетов.

В начале марта войска 3-го Украинского фронта форсировали сильно разлившуюся реку Ингулец в районе Широкое - Пестирня, захватив плацдарм на правом берегу. Пехота зацепилась за небольшой ключ земли, острым клином вхолившей в оборону противника. В помощь нашим войскам, держущимся врагом на правобережье, командование выщелило самолет первого полка. Под яростным огнем противника летчики налет дивизии, не взирая на тяжелые метеорологические условия, вылетали в район прорыва. Экипажи командиров кораблей БЫКОВА, ВАСИЛЬЕВА и ТОЛКИНА сбросили значительное количество горючего нашим танковым частям, расширяющим прорыв. Пока одна часть танков вела бой с противником, стремившимся опрокинуть в реку наши ударные части, другая часть танков заправлялась горючим, сброшенным с самолетов. Вскоре и они вступили в бой, огнем и гусеницами уничтожая врага.

В тот же день экипажи сделали еще один рейс на правобережный плацдарм,бросив большое количество грузовых баллонов с горючим танкам, идущим в атаку.

Оценивая оперативную боевую работу самолетов нашей дивизии в районе прорыва, заместитель командующего 3-м Украинским фронтом, заявил:

"Транспортная группа 1-й АТД своей оперативностью и маневренностью по боевому содействовала успешному углублению плацдарма на реке Ингулец."

Борьба за правый берег реки Ингулец развернулась с наростающей силой. Наши танки острыми клиньями пробивали себе дорогу вперед, кромсая боевые порядки немцев, лишая их воли к сопротивлению.

В образовавшейся прорыве устремилась лавина коно-механизированных масс генералов ДУШЕВА и ТАНАСИЧУНА. Удар массы танков и конницы, захваченных основные коммуникации немцев, привели к разгрому врага на Херсонском плацдарме. Перед экипажами 1-го полка поставили новую задачу - снабжать части, вырвавшиеся на оперативный простор в тылу противника, горючим и боеприпасами. Экипажи вылетали без прикрытия, по одиночке, с небольшими интервалами. По мере продвижения конницы и танков вперед, по их следам летали воздушные корабли. Грузовые парашюты с бензином, снарядами и патронами точно ложились в расположение наших войск.

Вражеская авиация пыталась противодействовать полету транспортных самолетов. 8 марта произошло единоборство двух транспортных самолетов с пятеркой немецких истребителей. Экипажи ВАСИЛЬЕВА и ПОГОРЕЛОВА, маневрируя, отстреливались из всех пулеметов. Парторг группы капитан ЛЕМЕЙКОВ в эти опасные минуты был на борту одного из кораблей, ободряя экипаж, об福音чивший атаки противника. Но силы были неравные. Три истребителя врага окружили со всех сторон машину ВАСИЛЬЕВА и сбили ее. Командир второго транспортного самолета летчик ПОГОРЕЛОВ сумел посадить горящую машину и спасти свой экипаж.

ПРИКАЗ
ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДУЩЕГО

23 марта 1944 г. № 067

г. Москва

Соединениям и частям, отличившимся в боях за освобождение городов Херсон и Берислав, присвоить наименование "ХЕРСОНСКИХ" и "БЕРИСЛАВСКИХ" и впредь их именовать:

1-я Авиационный Транспортный Херсонский полк
1-й Авиатранспортной дивизии Гражданского Воздушного флота.

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза
И.СТАЛИН

Участие в освобождении Крыма

Наступление советских войск на Крым продолжалось. Войска 4-го Украинского фронта, прорвав оборону немцев на Перекопском перешейке, устремились к Джанкою. Войска Приморской Армии громили немцев в восточной части Крымского полуострова.

В этом наступлении приняла активное участие эскадрилья транспортных самолетов капитана ТАРАНА. Перед личным составом эскадрильи была поставлена двойная боевая задача: оперативно осуществлять перебазирование бомбардировочной и истребительной авиации, снабжая ее горючим и боеприпасами для непрерывного авиационного наступления. Одновременно транспортные летчики должны были активно содействовать партизанам, громящим оборону немцев на внутреннем ее обводе.

Началась горячая работа. 13 апреля летчики эскадрильи ТАРАНА вылетели в район прорыва наших танков, где в колонне наступающих

войск двигалась передовая комендатура БАО, имевшая задачу спешно подготовить в глубинах Крыма аэродром для одного из истребительных полков генерал-майора авиации САВИЦКОГО. Пилот ЕЗЕРСКИЙ зорко искал комендатуру БАО на территории, еще не полностью очищенной от противника. Уже на закате он заметил контуры бензозаправщика, ходят автостартера. Машины остановились на аэродроме, с которого только что был выбит противник. На взлетных полосах валились мертвые немцы, раскинув крестом руки.

ЕЗЕРСКИЙ высадил на аэродром группу техников с аэродромным имуществом. Всегда за ним пилигримы пилоты ТУРЧЕНКО, ЧИНОВОЙ, ЛИПКА, БРОСАЛЫ и другие, полностью перебазировавшие в один рейс весь технический состав и имущество полка.

На следующий день наши войска разгромили немецкий гарнизон в Сарабуге. Немедленно сюда вылетели транспортные самолеты нашей дивизии, выполнили задание по переброске технического состава и дивизии, выполнив задачу бомбардировочного полка майора БЕРЛАНСКО-АЭРОДРОМНОГО ИМУЩЕСТВА бомбардировочного полка майора БЕРЛАНСКОГО. Транспортные машины сели на аэродром, на который только что ворвались три советских танка, расстрелявшие пять "тикерсов". Последние немецкие машины, не успевшие подняться в воздух.

По мере продвижения вперед войск 4-го Украинского фронта и Приморской Армии, Летчики 2-го полка нашей дивизии перебрасывались вперед, на запад, на новые аэродромы полки, дивизии, корпуса Сталинской авиации, ведущих большое авиационное наступление. Сопровождая по 3-4 вылета в день наши экипажи доставляли на передовую аэродромы горючее, авиамасло, боеприпасы, сопственное успехом советских бомбардировщиков и истребителей. Ночью же наши транспортные самолеты летали в лагерь партизан, доставляя им боеприпасы и вооружение.

За короткий период успешных наступательных операций по освобождению Крыма оперативная группа 2 авиаполка проделала следующую работу:

| | | |
|--|---|--------------|
| 1. Произведено самолетоштабов | - | 1016 |
| 2. Налетано | - | 1298 часов |
| 3. Перевезено: | | |
| а/ Военнослужащих и летно-технического состава..... | - | 5519 человек |
| б/ Раненых | - | 1378 -" |
| в/ Прочих пассажиров..... | - | 28 -" |
| г/ Воеприпасов | - | 189 тонн |
| д/ Листовок | - | 3,5 тонны |
| е/ Военных грузов и авиатехнического имущества | - | 449,5 -" |

В успешно проведенных в короткий срок боевых операциях, по освобождению Крыма от немецких захватчиков, и особенно в освобождении Севастополя есть немалая заслуга боевого труда оперативной группы 2-го авиаполка. Перебазирование авиационных частей 4-й ВА на новые аэродромы для успешной боевой работы по разгрому врага, производилось исключительно самолетами нашей оперативной группы.

Верховный Главнокомандующий Маршал Советского Союза товарищ СТАЛИН высоко оценил боевые заслуги личного состава 2-го

авиаполка нашей дивизии отличившегося в боях за освобождение Крыма присвоив ему наименование "СЕВАСТОПОЛЬСКОГО".

ПРИКАЗ ВЕРХОВНОГО ГЛАВНОКОМАНДУЩЕГО

24 мая 1944 г. № 0136 г. Москва

Соединениям и частям 4-го Украинского фронта и Авиации Дальнего действия, отличившимся в боях с немецкими захватчиками за освобождение города Севастополь, присвоить наименование "СЕВАСТОПОЛЬСКИХ" и впредь их именовать:

2-й Авиационный Транспортный Севастопольский полк Гражданского Воздушного Флота.

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза
И.СТАЛИН

В боях за Белоруссию и Прибалтику

12 июня командование 1-й авиационно-транспортной дивизии получило задание Ставки Верховного Главнокомандования - направить в распоряжение командующего 3-м Белорусским фронтом генерала армии ЧЕРНЫШЕВСКОГО группу самолетов для обозначения наших войск, ведущих наступление на Минско-Барановичском направлении.

В короткий срок подготовив экипажи, командование дивизии доложило командование ВВС Красной Армии ниже следующее:

Заместителю Командующего ВВС Красной Армии
Генерал-Полковнику авиации тов. МАЛАЕВУ

На основании приказа начальника ГУГВМ Генерал-Полковнику авиации тов. АСТАХОВУ направляя 13 самолетов МИ-2 и С-47 под командование старшего лейтенанта ПОЛОСУТИННА для выполнения заданий 1-й ВА.

Кроме этих самолетов, 14 июня с.г. будут направлены еще 8 самолетов того же типа под командованием капитана Г.ИВАКОВА, также в распоряжение Командующего 1-й ВА.

Командование всей группой возлагается на командира 3-го авиацполка 1-й АТД капитана тов. ГАРАИ.

Командир 1-й АТД
Гвардии Полковник - ЧАИКОВСКИЙ

13.6.44 г.

13 июня группа самолетов 3 полка, пилотируемых летчиками БУГРИМКО, СЫРЬТИНН, БАУТИНН, ЗАДЮРОВЫМ, НЕРЖОВЫМ, КУЗЬМИННЫМ, ПЕЧКОРЫМ, КИРОВЫМ, СПЛАНОВЫМ, ИЛЬИННИМ, ЗАХАРОВЫМ, КОМАРОВЫМ и ПОТАПОВЫМ приземлилась на аэродром Сырец-Борис. Командовал группой лично командир полка ГАРАИ. В состав оперативной группы входили заместитель командира полка по летной части лейтенант БЫРОКОВ, командир эскадрильи старший лейтенант ПОЛОСУТИН, парторг техник-

лейтенант БЕВЗ.

В тот же день капитан ТАРАН получил боевое задание Командующего 1-й Воздушной Армии срочно приступить к перебазированию авиа-частей 1-й ВА на передовые аэродромы к линии фронта и организовать бесперебойное их снабжение боеприпасами и горючим, до подхода тягов снабжения. С рассветом следующего дня на аэродроме собралось много автомашин с техническим имуществом бомбардировочной и истребительной авиации. В кабине транспортных кораблей усаживались группы техников и мотористов. Из Смоленска веером расходились во все стороны на запад трассы к линии фронта. По ним с рассвета и до позднего вечера наши летчики, под прикрытием истребителей, перебазировали в районы Яльи, Архиповка, Рудня, Лиозно, Лиховицы, Задубровье, Костеева и другие пункты на Витебском направлении крупные авиацеха. На этом направлении, юго-восточнее Витебска, противник создал глубоко эшелонированную полосу укреплений, опирающиеся на естественные препятствия — высоты, реки, болота, лесные массивы, которыми так изобилиуют восточные районы Белоруссии. В некоторых местах немцы создали до 9 линий траншей, связанных густой сетью ходов сообщения. Множество пулеметных и минометных площадок позволяло немцам маневрировать огневыми средствами. Для разгрома этих укреплений надо было срочно подтянуть ударные воздушные силы. Этую задачу выполнял личный состав 3 полка нашей дивизии.

В течение 10 дней наши транспортные корабли перебросили вплотную к линии фронта три истребительных и один бомбардировочный корпус, 1-ю гвардейскую штурмовую дивизию, две истребительные и одну ночную бомбардировочную дивизии. Наша дивизия доставила всем этим соединениям достаточное количество авиагорючего и боепитания, обеспечивших их бесперебойную работу до подхода авиационных тягов. Вся эта подготовка авиации к наступлению велась тщательно, планомерно, скрыто от противника. Несмотря на то, что враг почти ежедневно подвергал смоленский аэродром ожесточенным обстрелкам, наши летчики без единой потери в срок выполнили задание по перебазированию авиа-частей.

Отличная оперативная работа 3 полка нашей дивизии, дала возможность советским штурмовикам и бомбардировщикам нанести мощный удар по укреплениям и живой силе противника. Когда наши бомбардировщики, сбросив свой смертоносный груз на позиции врага, возвращались на свой аэродром, их уже ждало горючее и бомбы, доставленные нашими транспортными летчиками ТАРАНОМ, БЫКОВЫМ, ТУРЧЕНКО, СЕРДЧИМ и другими командирами кораблей.

Сильное воздействие советской авиации, в сочетании с мощными артиллерийскими ударами, деморализовало противника, понесшего большие потери, и помогло нашей пехоте успешно атаковать передний край немецкой обороны. К исходу 23 Июня вражеская оборона была прорвана по фронту на 30 километров и достигла 20 километров в глубину. Наши войска вплотную подошли к железной дороге Витебск-Орша.

По приказу Ставки Верховного Главнокомандующего 3 полк нашей дивизии 14 Июля перебазировался на аэродром Улья. Выделенная для обслуживания наступающих частей группа самолетов нашей дивизии под командованием капитана Г. ИВАНОВА прибыла на аэродром Приямно. Перед нашей дивизией была поставлена новая боевая задача — помочь войскам в великой битве за Прибалтику.

Группа капитана ИВАНОВА в составе экипажей НЕРОНОВА, БЫКОВА, ТИПКИНА, ПАТЕЕВА, ГОРДЕЕВА, Героя Советского Союза капитана ФРОЛОВСКОГО, СУДОРГИНА, только недавно завершившие операцию по доставке белорусским партизанам взрывчатки и вооружения, с новым воодушевлением взялись за выполнение боевого задания. Командира группы

Г. ИВАНОВА вызвали в штаб армии и дали задание:

— Вам поручается ответственная боевая задача — найти прорвавшийся в район Вильнюса танковый корпус генерала ОБУХОВА и организовать доставку горючего и боеприпасов. Тяговые учреждения корпуса остались далеко позади, по эту сторону фронта. От вашей работы зависит судьба операции генерала ОБУХОВА.

Танкисты дрались на берегу Днепропетровки. Обстановка была сложной и запутанной. Вырвавшись на оперативный простор, наши танки устремились на запад, развивая бурный наступательный темп. Громя танковые и артиллерийские заслоны врага, давя на своем пути встречные немецкие колонны, перехватывая дороги, обходя гарнизоны городов и на ходу передавая их пехоте и артиллерию, танкисты мчались вперед, на запад, сей ужас и панику в стане врага. Никакие тылы не были способны выдержать темп продвижения, пропущенный танковому генералу сложившейся в ходе операции обстановкой.

Снабжение горючим по земле, не говоря уже о том, что оно отняло бы слишком много времени, наталкивалось на многие препятствия. В тылу танковиков, в лесах, на боковых щоссейных и грунтовых дорогах, оставались группировки немецких войск, далеко еще не полностью окруженные нашим пехотой и артиллерией. С этой угрозой приходилось серьезно считаться. А между тем танки скигали последние килограммы горючего.

Танки нуждались в помощи транспортной авиации. Тогда-то и поднялся в воздух первый отряд тяжелых кораблей под командованием капитана ИВАНОВА. В отряд входили опытные, сильные экипажи, умеющие летать и днем и ночью, экипажи, побывавшие на Тильзите, и над Кенигсбергом, и над Данцигом: летчики Героя Советского Союза ФРОЛОВСКИЙ, ТИПКИН, БЫКОВ, СТУКАНЬ, НЕРОНОВ, КОТОВ, ГРИШАЕВ, ПАТЕЕВ, ДАВЫДЕНКО, СУДОРГИН, ГОРДЕЕВ, ЧЕЧЕТИН.

Корабли шли бреющим, один за другим, с минутным интервалом. Над ними, перекладывая машины с крыла на крыло, летали истребители ЗАХАРОВА. Транспортные самолеты делали семь-восемь рейсов в день, и ни разу наши истребители не допустили к ним немцев.

Танки ожили, устремившись вперед. Но наступательный порыв наших подвижных частей был настолько высок, что личный состав ВАО, готовивший для них горючее в бочках, не успевал укладывать парашюты. Капитану ИВАНОВУ было дано задание организовать доставку горючего и боеприпасов без парашютов, сажая корабли прямо на поле.

Представитель Военного Совета фронта подполковник ЕМЕЛЬЯНОВ сказал ИВАНОВУ:

— Постарайтесь любой ценой найти подходящую площадку в районе действий танков. Это ускорит завершение обходного маневра.

ИВАНОВ лично вылетел на изыскание пригодной для посадки самолетов площадки и в 8 километрах от Вильнюса нашел ровное поле, покрытое ржаной. Вскоре здесь стали один за другим приземляться самолеты и экипажи выкатив бочки с горючим, снова улетали за грузом бензина. На этот раз работа была еще напряженней. Темп наступления нарастал, увеличивалась каждая горючего. Летчики ИВАНОВА выгружали сотни тонн бензина, масла, снарядов. В среднем каждый из них был в воздухе по 12 часов ежедневно.

Отряд воздушных кораблей капитана ИВАНОВА оказал огромные, неоценимые услуги наземным войскам в их продвижении на запад.

На подступах к Вильнюс уже несколько дней шла ожесточенная борьба. Летчики Генерал-Полковников ХРОНИНА и ПАПИЧИКА наносили по врагу сокрушающие удары. Нилоты нашей дивизии, начиная летний день с 4 часов утра и кончая его в 22 часа, без отдыха доставляли горючее на передовые аэродромы. В один из дней Июля самолеты 3 полка доставили на фронтовые площадки 216 тонн боевого груза. В этот день летчик АНДРЕЕВ перевез 44, 8 тонны бензина и 2,5 тонны боеприпасов; БУГРИН-КО - 45 тонн, военного груза; КИРСАНОВ - 53 тонны. Чтобы поскорее доставить бензин нашим бомбардировщикам, штурмовикам и истребителям, весь личный состав принимал участие в погрузке и разгрузке бочек, не допуская лишней минуты простой материальной части.

Бои велись на улицах Вильнюса. Стремясь помочь своим потрепанным войскам, немцы решили подбросить по воздуху свежие подкрепления. Советские разведчики, сброшенные транспортными самолетами нашей дивизии в тыл врага, своевременно доложили о готовящемся десанте. Советское командование устроило в районе Сморгонь воздушную засаду. Истребители генерала БЛАГОВЕЩЕНСКОГО перебрались в Сморгонь. Горючее и боеприпасы для ведения воздушного боя доставили летчики капитана ТАРАНА.

На рассвете следующего дня над Сморгонью прошел крупный эшелон немецких транспортных самолетов "Ю-52" с десантными войсками. На встречу им поднялись наши истребители. Они сбили 14 воздушных транспорта противника, сорвав его десантную операцию.

Это наш официй счет истребления немцев - говорили истребители летчикам 3-го транспортного полка.

13 Июля, в результате пятидневных боев, наши войска освободили столицу Литовской ССР от фашистско-немецких захватчиков.

В боях за овладение городом Вильнюс 3 полк нашей дивизии показал высокие образцы смелости, мужества, летного искусства. Его боевая работа получила отличную оценку командования 1-й Воздушной Армии. Приводим документ, характеризующий боевые действия личного состава 3 полка 1-й АТД в боях за Белоруссию и Прибалтику.

О Т З И В

о работе 3-го авиаотранспортного полка
1-й авиаотранспортной дивизии ГВФ за
период пребывания в 1-й Воздушной Армии

3-й авиаотранспортный полк 1-й АТД в составе 12 самолетов, с 13 Июня по 14 Июля 1944 года, выполняя приказ Ставки Верховного Главнокомандования обслуживал авиасоединения и части 1-й Воздушной Армии.

Полк выполнял следующие задачи: транспортировал личный состав перебазировавшихся авиа частей, доставлял боеприпасы, горючее и запчасти на передовые аэродромы, перебрасывал горючее танковым соединениям, находившимся на марше, транспортировал горючее танковым соединениям, находившимся на марше, транспортировал через линию фронта военные грузы и командный состав партизанам.

Всего с 13 июня по 14 Июля 1944 года полком произведено 1495 боевых вылетов и перевез: летно-технического состава - 9264 человек, боеприпасов - 606,3 тонны, авиабензина - 412 тонн, запчастей и авиаматериала - 614,7 тонн. Кроме этого 412 тонн, запчастей и авиаматериала доставлено 41 тонна боеприпасов, го партизанским отрядам доставлено 41 тонна боеприпасов. Своей боевой работой 3 полк обеспечил бесперебойность работы авиа частей и танковых соединений в наступательной опе-

рации 3-го Белорусского фронта на Витебско-Виленском и Оршанско-Минском направлениях. Летно-технический состав полка с поставленными перед ним задачами справился отлично. Большая заслуга в этом принадлежит командиру полка капитану ТАРАНУ.

Несмотря на сложную обстановку работы полк с честью выполнил боевые задания.

Считая неоходимым наименование отличившихся представить к правительственные награды, а сам полк представить к присвоению наименования "Виленский".

Командующий 1-й Воздушной Армии

Генерал-полковник авиации - ХРОНИН

Начальник штаба 1-й Воздушной Армии

Генерал-майор авиации - ПРОНИН

Верховный Главнокомандующий Советского Союза товарищ СТАЛИН высоко, оценил боевую помощь, оказанную личным составом 3-го полка нашей дивизии войскам, овладевшим городом Вильнюс, и присвоил ему почетное наименование "ВИЛЕНСКИЙ".

Приводим приказ Верховного Главнокомандующего маршала Советского Союза товарища СТАЛИНА от 25 Июля 1944 года, увековечивший почетное наименование 3-го полка 1-й авиационно-транспортной дивизии Гражданского Воздушного флота в честь освобождения города Вильнюс:

П Р И К А З

Верховного Главнокомандующего

25 Июля 1944 г. № 0213

г. Москва

Соединениям и частям 3-го Белорусского фронта, отличившимся в боях за овладение городом Вильнюс, присвоить наименование "ВИЛЕНСКИХ" и впредь их именовать:

3-й транспортный авиационный Виленский полк ГВФ.

Верховный Главнокомандующий
Маршал Советского Союза

И.СТАЛИН

В боях за Белоруссию и Прибалтику наши экипажи, свято выполнив стalinское указание о неустанным совершенствовании своего мастерства, укреплении дисциплины, организованности и порядка, повысили свои летные и воинские качества, вписав в боевую историю дивизии новые яркие страницы.

В разгроме немецко-фашистских войск на территории Германии, а также в Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии, Польше, Австрии и Чехословакии дивизия принимала активное участие в составе Воздушных Армий на фронтах оперативными группами и отдельными самолетами. В победоносном наступлении частей Красной Армии за полный разгром гитлеровской Германии летчики, техники, инженеры и штабные офицеры

дивизии принимали непосредственное участие выполняя важные задания обеспечивая боевую работу авиационных частей и наземных армий.

Вот отдельные характерные боевые эпизоды экипажей и лично-го состава дивизии:

19 Сентября 1944 года на аэродроме Добрич (Болгария) командир корабля С-47 925 лейтенант ДИМОВ получил письменное приказание Командующего 17-й Воздушной Армии Генерал-Лейтенанта Авиации т.СУДЕЦ следующего содержания: "Немедленно вылететь и произвести посадку на окраине г.Хасково, что в 3 км. севернее Турецкой границы, для выполнения специального задания". При успешном выполнении за-дания весь экипаж будет награжден".

Командир корабля лейтенант ДИМОВ немедленно вылетел и про-извел посадку на аэродроме в 3-х км. южнее Хаскова, где высадили 25 человек автоматчиков, которые на местных автомашинах выехали на щоссе в направлении к Турецкой границе.

Через 15-20 мин. после посадки лейтенанта ДИМОВА на этот же аэродром прибыли два самолета БОСТОН в сопровождении истребите-лей, которые так же привезли две группы автоматчиков. В район г.Хасково части Красной Армии к моменту посадки самолета лейте-нанта ДИМОВА еще не прибыли.

Все три группы автоматчиков направились на автомашинах в на-правлении Турецкой границы.

На пограничной станции между Болгарией и Турцией первая груп-па автоматчиков, доставленная на самолете лейтенантом ДИМОВЫМ, за-держала специальный поезд из двух мягких вагонов и одного багаж-ного вагона, в которых находились военные миссии Германии, Италии и Швейцарии с особо важными военными секретными документами, ва-зятой и ценностями. Эти миссии пытались выехать в Турцию. Состав миссии около 30 человек.

Задержанные миссии доставлены обратно в г.Хасково, где на следующий день 19.9.44 г. на самолете С-47 925 лейтенантом ДИМО-ВЫМ были доставлены на аэродром Добрич и отправлены в Штаб 17-й Воздушной Армии.

За отличное выполнение особо важного специального задания Командующий 17-й Воздушной Армии представил весь экипаж лейтенан-та ДИМОВА к правительенным наградам.

3-й Авиатранспортный полк 10-й Гв.АТД базируясь группой до 15 самолетов С-47 и ЛИ-2 на аэродроме Цеханув (Польша) и выполняя задания 4-й ВА получал неоднократно задания по пере-базированию авиационных частей и соединений армии на новые аэро-дromы по мере продвижения частей фронта на запад и одной из наи-более важных задач по перебазированию авиационных частей имел задачу по перебазированию боевой авиации для сосредоточения к операции по окружению и уничтожению Данцигской группировки про-тивника.

21 марта 1945 г. перед оперативной группой 3-го АТП была поставлена задача перебазировать на аэродром Гросс Башполь 199 шасси, 42-й ШАК и истребительный полк для участия их в операции по окружению и уничтожению Данцигской группировки противника. За-дача была поставлена перебазировать эти части в один день. Для выполнения этой задачи было выпущено 5 самолетов.

Экипажи получив такую большую и ответственную задачу, ре-шили выполнить ее досрочно. Работая с большим напряжением, эко-

номя каждую минуту летного времени, экипажи Гв.ст.лейтенанта БУГРИЕН-КО, Гв.капитана МЕЛЬНИК, Гв.лейтенанта ЗАХАРОВА, Гв.лейтенанта АНД-РЕЕВА и Гв.лейтенанта РЫКОВА выполнили задачу досрочно. Во вторую половину дня авиационные части и соединений были перебазированы на аэродром Гросс Башполь. Благодаря напряженной и четкой работы этих экипажей пересаживаемые авиа части были на аэродром назначения достав-лены ранее назначенного времени. Имен свободное время до конца дня авиационным соединениям были поставлены штабом 4-й ВА боевые задачи.

Перебазированные 199 ШАСД, 42-й ШАК и истребительный полк вы-полнили поставленную боевую задачу и успешно выполнили массированный налет по войскам противника. Отличная боевая работа 5-ти экипажей дала возможность перебазируемым частям быть в боевой готовности ра-нее установленного срока и в тот же день произвести боевой вылет.

За 2 месяца боевой работы по перебазированию авиационных соедин-ений и частей оперативная группа 3-го АТП по 2-3 раза полностью перебазировала на расстояния от 80 до 750 км. 4 ШАК, 8 ИАК генералов ОСЛИНЬКО, БОРИСЕНКО и БАЙДУКОВА и части и соединения пол-ковников ГРУДИЧКО, ВУСС, СМОЛОВИКА, КАЗАЧКОВА, БУЛГИНА, АЛАБИНА, части и соединения подполковников БАРДЕЕВА, ДОЛЮНОВА, ТОЦКОГО, МА-РУШЕНКО, КУЛАГИНА и ЧИЛАТОВА.

Фамилии командиров этих соединений неоднократно были отмечены в приказах Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища ИТАЛИНА отличавшихся в овладении городами Восточной Пру-ссии и Померании как Гданьск, Данциг, Штеттин и ряда городов в непосред-ственной близости к Берлину.

Всего за Март и Апрель месяцы 1945 г. по перебазированию груп-па перевезла на новые места базирования 7946 человек технического соста-ва и штабных работников и 600,2 тонны авиатехнического и штаб-ного имущества.

Командование частей и соединений 4-й ВА высоко оценило работу наших экипажей, которым они постоянно давали отличные боевые отзы-ви о работе. В штаб 4-й ВА давали заявки с требованием о присыпке к ним дугласов ТАРАНА (в распоряжении 4-й ВА были и другие части дугласов: полк ПОДОЛЬСКОГО, самолеты АДД, ФЕДОТОВА). Несмотря на запрет штаба армии частям оставлять у себя на ночь дугласы, части нередко нарушили это приказание, боясь, что на следующий день им не выделить больше "дугласов ТАРАНА", либо желая сохранить за собой именно данный экипаж, т.к. каждый из командиров частей считал, что у него работает лучший экипаж.

Действительно, все экипажи работали отлично. Несмотря на не-благоприятные метеоусловия (4 нелетных дня) в Марте для самолетов оперативной группы и почти 2 недели нелетной погоды для перебази-руемых авиа частей, ограничивавшие работу дугласов, т.к. техосостав не мог быть перебазирован, экипажи налетывали при этом по 50-80 часов, перевозили по 400-700 человек и 16-38 тонн грузов в месяц, макси-мально используя летние, для боевой авиации дни.

По перебазированию особенно отличились экипажи командиров ко-раблей Гв.ст.лейтенанта МУРОМЦЕВА, Гв.лейтенанта БАКАН, Гв.лейте-нантов СЕРДЕЧНОГО, РЫКОВА, ЗАХАРОВА, ПЕЧКОРИЧА, Гв.ст.лейтенанта БУГРИЕНКО, ШВАЙКОВА, Гв.капитана ЧАРНЕЦКОГО и Гв.мл.лейтенанта ЛУ-НЕВА.

С фронтов беспрерывно прибывали раненые, которые размещались в госпиталях Торна и Бромберга. Эвакогоспитали были переполнены и не могли принимать раненых с полевых госпиталей в связи с тем, что же лезная дорога из этих пунктов в Белосток не была налажена. Полевые

госпитали не могли продвигаться вперед вместе с частями КА, вследствие своей загруженности. Особеню большой приток раненых совпал с битвой по уничтожению Данцигской группировки.

По решению Военного Совета 2-го Белорусского фронта оперативной группе 3-го АТВП, как и другим транспортным авиа частям (АДД) через 4-ю ВА была поручена транспортировка раненых солдат и офицеров с эвакогоспиталей городов Торн и Бромберг в Белосток, откуда они дальше доставлялись в глубь страны железнодорожной дорогой.

Работа по перевозке раненых началась 19 марта. В Марте по эвакуации раненых работали от 2 до 6 самолетов в день в связи со срочными заданиями по перебазированию авиа частей. В Апреле на перевозку раненых были брошены почти все самолеты оперативной группы.

Перевозка самолетами подлежали только тяжело раненые, из которых больше половины (55%) были лежачие (носилочные).

Расстояние из Торна в Белосток и Бромберг-Белосток равно 320-360 км. 1 рейс (туда и обратно) равен 640-720 км. Продолжительность рейса 3 часа - 3 часа 15 минут.

С 19 марта по 30 апреля самолетами оперативной группы перевезено 11102 раненых, из которых 6050 человек лежачих (носилочных).

Личный состав оперативной группы при перевозке раненых показал большую работоспособность и горячее желание отлично выполнить все задания командования.

Несмотря на наличие серьезного тормоза в работе большие просторы самолетов в ожидании загрузки ранеными в Торне и Бромберге и разгрузки в Белостоке (до 2,5 часов), личный состав продолжал большую работу, не считаясь с временем и усталостью сами помогали загружать раненых в самолеты и выгружать из самолетов в целях сокращения простоя самолетов. Особенно отличились экипажи Гв.мл.лейтенанта ЛУЧЕВА, экипаж Гв.капитана МЕЛЬНИКА и его пилота ДУРОВСКОГО, штурман экипажа Л-850 Гв.мл.лейтенант КОРОТЧЕНКОВ и многие другие.

Обычно экипажи, с учетом потерь времени на ожидание раненых, на погрузку их и выгрузку, делали 2 рейса за летний день Бромберг-Белосток, что составляет 1400 км. - 6,5 - 7 летных часов, при 9-10 рабочих часов. 3 апреля экипаж Гв.капитана ЧАРСОВ, при 9-10 рабочих часов, 3 рейса, налетали НЕЦКОГО и Гв.лейтенанта АНДРЕЕВА сделали по 3 рейса, налетали по 9 - 9,5 часов. 5 апреля уже 7 экипажей сделали по 3 рейса, рабочий день длился с 6.30 до 20.30, т.е. 14 часов.

6 апреля экипаж командира корабля Гв.лейтенанта АНДРЕЕВА сделал 4 рейса из Бромберга и Торна в Белосток, налетал 11ч.37м. перевез 123 человека и 500 кг. груза. Чтобы успеть сделать по 3 рейса многие вставали до полдня, летали подчас без обеда несмотря на указание командира группы об обязательном залете на обед. На борт брали до 37-39 человек сидящих, в среднем по 30 человек сидящих или 12-16 лежачих и 10 сидящих.

Самолеты группы за день перевозили до 830 раненых, что составляет 5 полевых госпиталей или 2,5 санпоездов.

Как было отмечено, на перевозку раненых кроме наших самолетов работали самолеты АДД, самолеты ПОДОЛЬСКОГО, БОНДАРЧУКА, ФЕ.СТОВА (эскадрилья ИСАЕВА), однако наши машины этих подразделений делали по одному-два рейса в день, при этом самолеты

АДД базировались в самом Бромберге, откуда брали раненых, в то время как наши машины прилетали за ранеными из Цеханувза за 170 км.

"Летчики ТАРАНА" пользовались большой популярностью, их отлично знали в Торне, Бромберге, Белостоке, в Сануправлении фронта. Особой известностью в Бромберге пользовался командир корабля С-47 939 Гв.мл.лейтенант ЛУЧЕВ (награжден за работу орденом Красного Знамени), который все время работал на этом аэродроме, его знали все врачи, сестры, шоферы санитарных автомашин и бензозаправщиков. Пользуясь своей популярностью ЛУЧЕВ нередко получал раненых и заправлялся горячим вне очереди, чем вызывал нарекания других экипажей.

Перед 10-й Гв.АТД 20 апреля 1945 г. была поставлена задача на 10 самолетах С-47 и ИЛ-2 доставить из Горького в Калау (Померания) специальные боеприпасы большой взрывной мощности предназначенные для генерального наступления по овладению г.Берлином. Боеприпасы специального назначения для артиллерии особой мощности требовалось доставить 21 апреля в Калау к исходу дня. От летного состава выполнявшего это задание требовалось приложить максимум сил, сноровки, четкой дисциплины и организованности, показать свое умение выполнить полет в сложных метеорологических условиях, покончить в один день расстояние в 2400 км., своевременно загрузиться и по маршруту заправиться.

Летная работа была организована следующим образом: с рассветом 21 апреля в Горьком вылетело 4 самолета. Первым вылетел командир 1-го АТХП Гв.майор ЧЕНИКОВ, на которого была возложена задача разведки погоды и организации загрузки самолетов. Через 2 часа после вылета первых самолетов, вылетели остальные 6. Загрузка самолетов в Горьком прошла быстро без задержек. Погода по маршруту не предвещала ничего хорошего. Низкая, ниже 50 мт., облачность, дожди, мостами туманы.

По первоначально намеченному маршруту полет выполнить было невозможно из-за плохих метеоусловий. Маршрут был изменен, кроме того были выпущены разведчики погоды, которые обеспечивали погодой по всему маршруту. Благодаря правильной организации летной работы и грамотной эксплуатации радиолокационных самолетов в сложных метеоусловиях экипажи поставленную перед ними ответственную задачу выполнили. Боеприпасы были в срок, в тот же день доставлены в Калау и на автомашинах доставлены в артиллерийские подразделения готовящиеся к штурму Берлина.

Важная и ответственная задача была поставлена штабом 1-й воздушной армии перед оперативной группой 1-го АТХП Гв.капитана ИВАНОВА базирующейся на аэродроме Инстербург.

При подготовке к штурму крепости Кенигсберг в штурмовой авиации армии ощущался острый недостаток в звеньях для пушек ИЛ-2.

Перед группой была поставлена задача в течение 36 часов доставить из Горького в Инстербург необходимые звенья для пушек ИЛ-2. На выполнение поставленной задачи было выделено 3 самолета С-47.

По получении задания экипажи немедленно вылетели из Инстербурга в Москву. На следующий день на рассвете эти экипажи вылетели в Горький, где без задержки загрузились звеньями и вылетели в Инстербург.

В течение 26-30 часов экипажи выполнили эту задачу. Расстояние в 2800 км. было пройдено в течение 10-11 часов, при общей продолжительности светлого времени 14-15 часов.

Необходимые звенья были доставлены на аэродромы штурмовиков, ранее установленного срока, что дало возможность быстро зарядить пушки и штурмовики в тот же день выполнили боевую задачу.

В период отечественной войны экипажи дивизии выполняли целый ряд сложных правительственныех заданий и важных заданий командующих Фронтов и Воздушных Армий.

В Ноябре месяце 1943 г. на дивизию было возложено выполнение важного правительственного задания по обеспечению воздушной связи Тегеранской конференции с Москвой. Была поставлена задача ежедневно при любых метеоусловиях совершать беспосадочные полеты Москва-Баку с дипкурьерами и важными государственными документами для последующей доставки их из Баку в Тегеран.

Метеорологические условия в этот период были крайне неблагоприятны. По всему маршруту и во все дни с 23 Ноября по 5 Декабря 1943 г. наблюдались сильные снегопады, туманы при отсутствии видимости и интенсивное обледенение.

С этой задачей летный состав дивизии справился блестяще. За весь период полетов не было ни одного срыва вылета, ни одного происшествия и самолеты регулярно и ежедневно совершали полеты. Ежедневно в 6.00 самолеты вылетали на Баку какая бы то ни была погода. По-этому заданию выполнено 12 полетов с налетом 198 часов, перевезено 120 человек пассажиров и 15.300кг. важных грузов.

Эта важная и ответственная задача была поручена лучшим летчикам дивизии МЕЛЬНИКОМУ, ПОКРОВСКОМУ, БИРОКОВУ, БЫСТРОВУ.

Наиболее характерными полетами в 1944 г. за границу были полеты командиров кораблей Гв. капитана БОГДАНОВА и Гв. лейтенанта ДРИЕНКОГ из Москвы в Стокгольм и обратно в сложных метеоусловиях и в пунктах посадки. Экипажи доставили в Москву и обратно в Стокгольм министров Швеции.

Одними из характерных полетов в 1945 г. были следующие:

1 Мая 1945 г. два самолета С-47 под управлением командиров кораблей Гв. лейтенантов ЛАРИОНОВА и ЗАХАРОВА выполнялись задания по управлению 2-го Белорусского фронта - разбрасывали листовки для польского населения городов: Бромберг, Торы, Хойница, Замбров, Осутруд-Мазовецкий, Кышкув, Липно, Тухоля. На борту самолета находился писатель полковник ПАНЬЕРОВ.

4 Мая 1945 г. пять самолетов оперативной группы выполняли специальное задание Командующего 2-м Белорусским фронтом Маршала Советского Союза тов. РОКОССОВСКОГО.

Из Штаргарда в Москву был доставлен весь Генералитет Бельгийской армии в составе 33 генералов, находившихся в плену у немцев и сдавшихся Красной Армии.

На одном из самолетов этой группы в Москву был доставлен из Берлина весь состав Японской военной миссии захваченной нашими войсками при взятии Берлина.

11 Мая 1945 г. по заданию НКВД из Грауденца в Москву был доставлен на самолете С-47 943 Гв. капитаном МЕЛЬНИКОМ захваченный нашими войсками в плен особый советник Гитлера по новейшим военным изобретениям и по самолету-снаряду Фау-1.

Наиболее характерными полетами за границу в Апреле месяце 1945 г. это были полеты для выполнения специальных заданий правительства Союза ССР из Москвы в Сан-Франциско.

Задания выполняли со своими экипажами Герой Советского Союза Гв. майор ТАРАН, Гв. ст. лейтенант РИКОВ, Гв. ст. лейтенант БИРОКОВ, Гв. капитан ЯКОВЛЕВ и Гв. капитан ПОЛОСУИН.

Сложность выполнения задания заключалась в том, что летный состав должен был своевременно на месте принимать правильное решение о выполнении ответственного полета по незнакомой трассе и своевременно прибыть в пункт назначения.

При выполнении полета в Сан-Франциско наши экипажи на территории Америки встретились с тем, что полет необходимо выполнять по строго установленной и оборудованной специальными радиомаяками трассе. Трасса имела много изломов.

Американцы как правило летают только по трассе и отклонение от нее не производится. Если американский летчик отклонился от трассы или же радиомаяк к которому он летит не работает или же не обеспечивает ему полет то, он как правило обязан возвратиться на аэродром вылета.

При выполнении полетов в Сан-Франциско на одном из отрезков маршрута на один из аэродромов наши самолеты сели на заправку. По условию полета все самолеты после вылета с этого аэродрома должны прибыть в Сан-Франциско одновременно. Самолет Герой Советского Союза Гв. майора ТАРАНА заправлялся последним, к тому же строго ограничено было световое время и вылет состоялся с опозданием. Вылетая последним Гв. майор ТАРАН не смог бы одновременно со всеми прибыть в пункт назначения. Гв. майор ТАРАН принял решение срезать изгибы трассы и строго выполнить полет по прямой. Установленный маршрут проходил над хребтами и глубокими ущельями. Гв. майор ТАРАН набрал возможно большую высоту и полетел напрямую. В полете Гв. майор ТАРАН пеленговался по радиомаякам этой трассы. Один из американских летчиков, находившийся на борту самолета в качестве консультанта по трассе был очень удивлен, когда узнал, что командир корабля пеленгуется по радиомаякам трассы, так как они этого не знают и летают только на радиомаяк.

Все наши самолеты успешно выполнили этот сложный полет в Сан-Франциско и обратно в Москву прибыли в конце Мая и начале Июня 1945 г.

ТАБЛИЦЫ
боевой работы по годам

a/ В тыл противника

| | 1941г. | 1942г. | 1943г. | 1944г. | 1945г. | ВСЕГО |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1. Количество вылетов... | 59 | 4345 | 4350 | 1449 | 25 | 7227 |
| 2. Вывезено из тыла противника: | | | | | | |
| а/ Людей | 180 | 5181 | 1438 | 2306 | - | 9105 |
| б/ Грузов | 0,6 | 23,1 | 10,4 | 7,4 | - | 41,5 |
| 3. Доставлено в тыл противника: | | | | | | |
| а/ Пассажиров: | | | | | | |
| Всего | 127 | 21634 | 3256 | 3558 | 120 | 28695 |
| В том числе: | | | | | | |
| Парашютный десант.... | 119 | 16219 | 3098 | 3362 | 120 | 22918 |
| Военнослужащих | 8 | 5415 | 158 | 146 | - | 5727 |
| Прочие | - | - | - | 50 | - | 50 |
| б/ Грузов (тонн): | | | | | | |
| Всего | 12,2 | 5071,6 | 1106,2 | 1651,5 | 25,2 | 7866,7 |
| В том числе: | | | | | | |
| Листовок | - | 63,2 | 10,8 | 8,2 | - | 82,2 |
| Боеприпасов | 11,2 | 2139,7 | 929,4 | 1476,6 | 24,2 | 4581,1 |
| Медикаментов | - | 20,4 | 1,7 | 3,7 | - | 25,8 |
| Консервированной крови.... | - | 0,1 | - | 0,1 | - | 0,2 |
| Разный | 1,0 | 2848,2 | 164,3 | 162,9 | 1,0 | 3177,4 |

b/ На линию фронта

| | 1941г. | 1942г. | 1943г. | 1944г. | 1945г. | ВСЕГО |
|--------------------------------------|---------|--------|--------|---------|--------|---------|
| 1. Количество вылетов... | 10095 | 4136 | 8634 | 21460 | 8092 | 52417 |
| 2. Перевезено: | | | | | | |
| Пассажиров человек: | | | | | | |
| а/ Военнослужащих... | 35294 | 11214 | 24618 | 88163 | 41070 | 200359 |
| б/ Раненых | 10212 | 314 | 16523 | 7193 | 11169 | 45411 |
| в/ Прочих | 29821 | 10617 | 5410 | 6416 | 155 | 52419 |
| В С Е Г О - | 75327 | 22145 | 46551 | 101772 | 52394 | 298189 |
| 3. Грузов, тонн: | | | | | | |
| а/ Листовок | 220,2 | 2,9 | 8,4 | 28,0 | 2,9 | 262,4 |
| б/ Боеприпасов | 3625,0 | 266,8 | 157,6 | 3354,0 | 210,8 | 8974,2 |
| в/ Медикаментов..... | 64,7 | 16,4 | 56,3 | 42,9 | 21,3 | 202,1 |
| г/ Консервированной кро- ви | 17,0 | 5,3 | 8,6 | 143,8 | 79,9 | 254,6 |
| д/ Прочий | 6360,5 | 1823,9 | 443,0 | 10922,2 | 3328,1 | 26347,7 |
| В С Е Г О - | 10287,4 | 2115,3 | 6003,9 | 14490,9 | 3643,5 | 36541,0 |

c/ На внутренних линиях

| | 1941г. | 1942 г. | 1943г. | 1944г. | 1945г. | ВСЕГО |
|--------------------------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|
| 1. Количество вылетов... | 3700 | 7670 | 6996 | 10060 | 1764 | 30190 |
| 2. Перевезено: | | | | | | |
| а/ Пассажиров (чел.): | | | | | | |
| Военнослужащих.... | - | 6849 | 8316 | 15097 | 2225 | 32487 |
| Раненых | - | 7 | 245 | 839 | 1 | 1092 |

| | | | | | | |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Прочих | 13280 | 16980 | 14548 | 16264 | 1747 | 62819 |
| В С Е Г О.- | 13280 | 23836 | 23109 | 32200 | 3973 | 96398 |
| б/ Грузов (тн.): | | | | | | |
| Боеприпасов..... | - | 152,0 | 47,6 | 281,1 | 11,3 | 492,0 |
| Медикаментов..... | - | 15,1 | 37,6 | 30,6 | 6,1 | 89,1 |
| Консерв.крови.... | - | 4,3 | 5,0 | 7,2 | - | 16,5 |
| Прочий | 3484,4 | 3437,5 | 3244,1 | 6025,5 | 1230,1 | 16421,6 |
| В С Е Г О.- | 3485,2 | 2608,9 | 3337,6 | 6350,2 | 1247,5 | 17029,4 |

Во все годы войны самолетный парк дивизии использовался и направлялся в зависимости от обстановки на фронтах и характера выполняемых дивизией задач.

В первые два года войны весь самолетный парк использовался для выполнения боевых задач на линии фронта и в тылу противника.

Полеты на внутренних линиях были единичными и выполнялись по специальным заданиям.

В последующие годы полеты на внутренних линиях стали более распространеными и ряд самолетов дивизии назначались только для регулярного движения на воздушных линиях оказывая помощь Наркоматам, организациям в восстановлении народного хозяйства.

Особенно большую помощь оказали наши самолеты Наркоматам: Наркомморялоту, Главметеснабу, Главному санитарному управлению Красной Армии, Главному управлению ремонта танков Красной Армии, Главному управлению военно-восстановительных работ НКПС и ряду других Наркоматов. Постоянно по заданиям Наркоматов летало от 10 до 15 самолетов.

Для фронтов и Воздушных Армий постоянно на фронтах находилось в 1944 г. 33 самолета, что составляет 43% и в 1945 г. 39 самолетов, что составляет 59% всего самолетного парка дивизии.

В крупных операциях проводимых Красной Армей наша самолеты участвовали в следующем составе:

В Ленинградской операции 50 самолетов, в Тейковской - 25 самолетов, в десантировании войск Генералу БЫЛОВУ - 26 самолетов, в Севастопольской операции 20 самолетов, в Телегинской операции - 14 самолетов, в Кропоткинской - 6 самолетов, в Дорогобужской от 6 до 12 самолетов, в Грайворонской - 20 самолетов.

Кроме имеющихся в дивизии самолетов с 1943 г. по 1945 г. в дивизии находился самолет Б-24-Д Лебергатор, который использовался в дивизии для тренировки летного состава в полетах на больших высотах.

В конце 1944 года на самолете Б-24-Д проведена была большая работа по тренировке летного состава АД. Командир корабля Б-24-Д Гв. капитан ФРОЛОВСКИЙ отработал до 50 человек летного состава одной из авиационных частей Авиации дальнего действия.

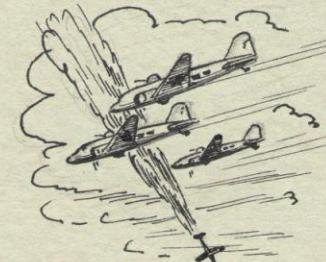
На более интенсивное использование самолетного парка дивизии влияли такие основные причины как:

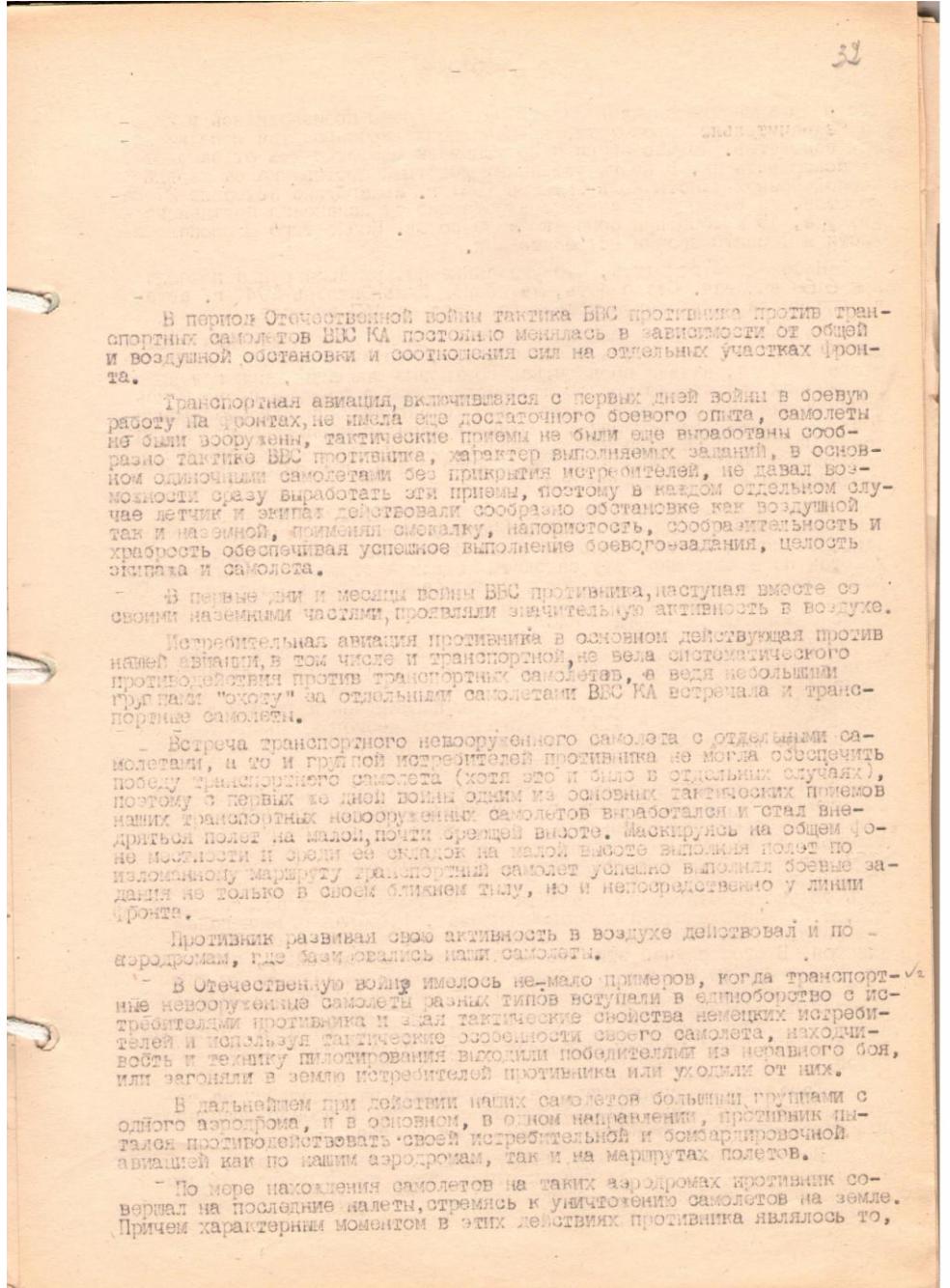
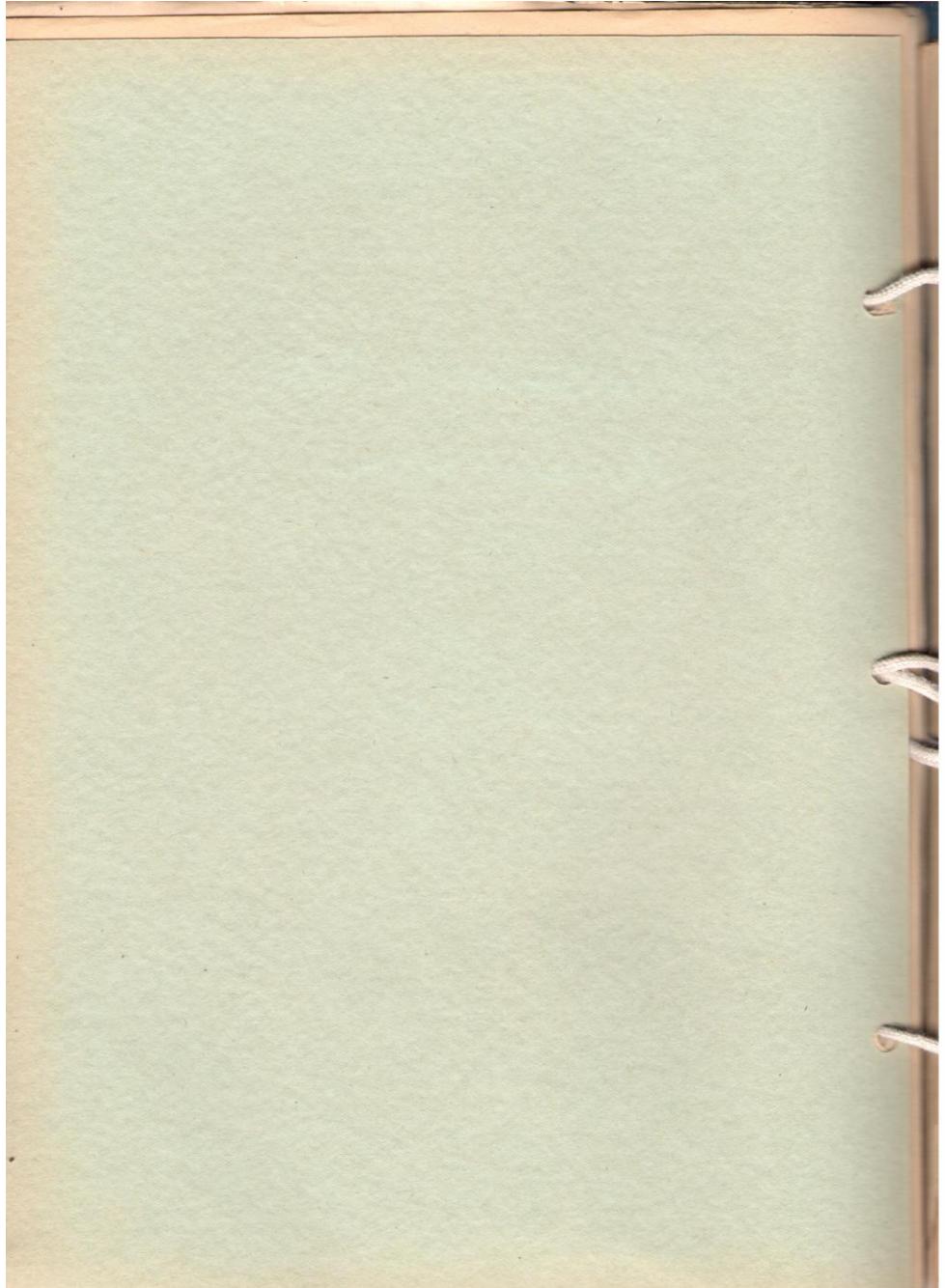
а/ Медленное прохождение ремонтов моторов и самолетов в ремонтных органах.

б/ Неблагоприятные метеоусловия в пункте вылета, посадки и по маршруту.

в/ Большой простой самолетов закрепленных за Наркоматами.

Тактика ВВС противника





В период Отечественной войны тактика ВВС противника против транспортных самолетов ВВС КА постоянно менялась в зависимости от общей и воздушной обстановки и соотношения сил на отдельных участках фронта.

Транспортная авиация, включавшаяся с первых дней войны в боевую работу на фронтах, не имела еще достаточного боевого опыта, самолеты не были вооружены, тактические приемы не были еще выработаны соответственно тактике ВВС противника, характер выполняемых задачий, в основном одиночными самолетами без прикрытия истребителей, не давал возможности сразу выработать эти приемы, поэтому в каждом отдельном случае летчик и экипаж действовали сообразно обстановке как воздушной так и наземной, применения смекалку, напористость, сообразительность и храбрость обеспечивая успешное выполнение боевого задания, целостность экипажа и самолета.

В первые дни и месяцы войны ВВС противника, наступая вместе со своими наземными частями, проявляли значительную активность в воздухе.

Истребительная авиация противника в основном действующая против нашей авиации, в том числе и транспортной, не вела систематического противодействия против транспортных самолетов, а ведя небольшой группами "шоку" за отдельными самолетами ВВС КА встречала и транспортные самолеты.

Встреча транспортного невооруженного самолета с отдельными самолетами, а то и группой истребителей противника не могла обеспечить победу транспортного самолета (хотя это и было в отдельных случаях), поэтому с первых же дней войны одним из основных тактических приемов наших транспортных невооруженных самолетов выработался и стал внедряться полет на малой, почти бреющей высоте. Маскируясь на общем фоне местности и среди ее склонов на малой высоте выполнялся полет по изломанному маршруту транспортный самолет успешно выполняя боевые задания не только в своем ближнем тылу, но и непосредственно у линии фронта.

Противник развивая свою активность в воздухе действовал и по аэродромам, где базировались наши самолеты.

В Отечественную войну имелось немало примеров, когда транспортные невооруженные самолеты разных типов вступали в единоборство с истребителями противника и зная тактические свойства немецких истребителей и используя тактические особенности своего самолета, находчивость и технику пилотирования выходили победителями из неравного боя, или загоняли в землю истребителей противника или уходили от них.

В дальнейшем при действии наших самолетов большими группами с одного аэродрома, и в основном, в одном направлении, противник начался противодействовать своей истребительной и оснащенной артиллерией как по нашим аэродромам, так и на маршрутах полетов.

По мере накопления самолетов на таких аэродромах противник совершил на последние налеты, стремясь к уничтожению самолетов на земле. Причем характерным моментом в этих действиях противника являлось то,

что в большинстве случаев налеты на аэродромы производились в весьма незначительном промежутке времени после производства прсадки нацистских самолетов. Подчас экипажи не успевали еще отходить от самолетов и маскировать их. В итоге указанных действий противника за первый период боевой работы Июль-Октябрь 1941 г. авиаэскадрилья потеряла 27 самолетов, из которых 12 самолетов потерпело от нападения противника в воздухе, 15 потерпело при бомбометании аэродромов. Кроме того 8 пропало без вести и 2 сорвались своими истребителями.

Необходимо отметить, что указанные потери авиаэскадрилья понесла при 6168 вылетах. Стало быть, за период Июль-Октябрь 1941 г. авиаэскадрилья имела одну боевую потерю самолета на 167 вылетов.

Начиная с Октября месяца и в последующий период тактика противника несколько изменилась в связи с тем, что авиаэскадрильей, начиная с этого периода, начали проводиться боевые операции, при которых на протяжении достаточно продолжительного периода времени проводились систематические полеты в одном и том же направлении (Хвойная-Ленинград). Учитывая эти условия, противник начал применять метод поджигания самолетов на пути их следования. Основным пунктом района действия противника был избран район Ладожского озера, где он одновременно сконцентрировался за военный транспорт.

В авиаэскадрилье было проведено ряд мероприятий, направленных на снижение боевых потерь и противодействие авиации противника своими тактическими приемами. Большую часть самолетов снята вооружение и при полетах по одному маршруту самолеты летали в строю, создавая огневую мощь строя, взаимодействие между самолетами и помощь друг другу. Самолеты имели крупнокалиберный пулемет УБТ 12,7 мм на центральной башне и соковые пулеметы "ФАС".

Эти мероприятия обеспечили снижение боевых потерь в период Октябрь-Декабрь исключительно. Если за первые 3 месяца действий авиаэскадрилья имела 27 боевых потерь от действий противника, то за период Октябрь-декабрь общее количество боевых потерь выражалось в 14 самолетах, общем количестве в 4253 вылета. В этот период удельный вес боевых потерь имеет тенденцию к снижению — 1 потеря падает на 236 вылетов.

Наряду с этим необходимо отметить, что из общего количества вылетов в 3-м квартале 41-го года в 6168, непосредственно в зону военных действий было совершено лишь около 60% общего количества боевых вылетов. Из общего количества вылетов в 14 квартале в количестве 4253 непосредственно в зону военных действий было совершено около 75% общего количества вылетов. Важнейшая удельный вес боевых потерь лишь только по отношению к вылетам проводимым в зону военных действий, т.е. непосредственно боевым вылетам, 1 боевая потеря находит в 3-м квартале на 100 боевых вылетов, а в 4-м квартале на 177 боевых вылетов. В этом случае эти данные полностью сопоставимы, что дает основание принять в визуум, что на определенных участках противника в первые месяцы войны в результате проведенных авиаэскадрильей мероприятий по обеспечению боевых вылетов, были достигнуты положительные результаты, снизившие боевые потери почти в два раза. В среднем же за кампанию 41-го года 1 боевая потеря находит на 125 боевых вылетов.

Давая общую оценку материальной части, находившейся на вооружении в авиаэскадрилье, необходимо отметить что в военно-транспортном отношении самолет ИС-34 (М-2) оправдал себя.

Вскоре первые самолеты, вооруженные тремя пулеметами, вышли в очередной раз. Одну из транспортных машин вал с грузом боеприпасов летчик Нантелли. Невдалеке от цели его обнаружил истребитель противника и, как всегда, приблился к нему со стороны, чтобы снять с

с короткой дистанции.

Нантелли сделал глуский вираж, дав возможность своему бортстрелку Новикову вести точный огонь. Когда сильные края на фюзеляже "Мессершmitta" четко появлялись в оптическом прицеле, Новиков дал длинную очередь и угодил в мотор. Башмаковый стервятник выпал рухнув на землю. Второй истребитель был повержен огнем борцовского пулемета, из которого стрелял артиллерист Дуннов.

С вооружением транспортных самолетов наши летчики перешли от пассивной задачи к активной обороне используя всю мощь огня строя.

Характерно, что истребители противника знали, что наши транспортные самолеты не вооружены подхвачены в высоте на 50-60 метров и теперь применения своего вооружения наши летчики стали сбивать истребителей противника.

Так, 6 Сентября 1941 г. при полете из Ленинграда в район Ладожского озера самолет 3449 был атакован четырьмя самолетами "Мессершmitt-109". Истребители, как всегда, подхвачены к нашему самолету вилотную, но были встречены мощным огнем всех пулеметных установок, в результате чего два из них были сбиты, остальные два, видимо получив повреждения, быстро ушли, преградив преследование нашего самолета.

Получая постоянный огневой отпор от транспортных самолетов, противник в дальнейшем начал подхвачивать к нам на близкую расстояние и, как правило, атаковал с больших дистанций, что, естественно, снизило эффективность этих атак и понизило потери транспортных самолетов.

В Октябре авиаэскадрилья была поставлена боевая задача по снабжению Ленинграда продовольствием питанием и эвакуации из Ленинграда квалифицированных работников. Полеты проходили по маршруту, постоянно контролируемому истребителями противника. Полеты транспортных самолетов были возможны только под прикрытием истребительной авиации, вследствие этого полеты одиночными самолетами были нецелесообразны — необходимо было летать строем. Полет строем был быстро освоен, нашими летчиками и в дальнейшем все полеты в Ленинград производились строем самолетов в составе от 2 до 18 единиц.

При нападении противника самолеты плотно смыкали строй и создавали мощный огонь из всех пулеметных установок. В таких случаях противник обычно или терпал поражения, или же уходил не причинив вреда нашим самолетам.

Как правило, в то время противник мог успеть использовать только отрывистые от строя самолеты. Сам строй был неизвестен для противника, хотя иногда он и предпринимал атаки соединением до 2 штук.

В тех условиях полеты строем сыграли большую положительную роль, успешно отражая неоднократные атаки непротивнических самолетов, наши самолеты отлично выполнили поставленную перед ними задачу.

В Январе 1942 г. группа получила новое задание. Поддерживая разворачивающееся наступление частей Красной Армии, самолеты группы должны были летать в тыл противника по десантированию частей Красной Армии и по снабжению оперирующих в тылу противника частей продовольствием, боеприпасами и всем необходимым.

Эти полеты были возможно осуществить только ночью.

Естественно, что передышка на ночные полеты первоначально мы перенесли сюда спустя и методы полетов в дневных условиях, т.е. продолжали летать бреющим полетом, пользуясь земными ориентирами. При таких полетах самолеты подвергались активному действию любых огневых средств от простой винтовки до огня зенитной артиллерии. Это усугублялось еще и тем, что в условиях ночи приходилось использовать ко-

хорошо видимые ориентиры — шоссейные и железные дороги, крупные населенные пункты и прочее, а они то как раз и были наиболее насыщены огневыми средствами противника. Вследствие этого при полетах группа несла значительные потери в материальной части и личном составе.

Практика дневных полетов была совершенно неприменима в условиях ночного полета. Вопросы тактики пришлось пересматривать и изменять. Чтобы избежать действий пулеметного огня мелкокалиберной зенитной артиллерии полеты в тыл противника ночью пришлось выполнять на больших высотах 3000—4000 мт.

Переход на большие высоты вынуждал необходимость пересмотреть и изменить методы ориентировки. Визуальная ориентировка в ночное время на таких высотах была невозможна. В организацию полета были включены все доступные для нас средства ЗОС (пеленгатор, 16-ти рамочный маяк, светомаяки). Эти полеты обычно проходят следующим образом: на линии маршрута в непосредственной близости к линии фронта устанавливается приводная станция или в крайнем случае светомаяк, которые являются исходной точкой при отыскании цели. Самолет до этой точки идея пользуется средствами радионавигации, от исходной точки полет производится на основе строгого штурманского расчета, пользуясь которым самолет выходит в район цели, здесь снимается, обнаруживает цель и выполняет боевое задание. Обратный полет проходит в основном с помощью средств радионавигации и ЗОС.

Это резко снизило потери в материальной части, так как самолет прежде всего был выведен из сферы действия огня мелкокалиберной артиллерии, пулеметного и ручного огня, а использование средств радионавигации и ЗОС дало возможность в полете избегать шоссейных и железных дорог и обходить крупные населенные пункты. Маршрут обычно прокладывается по местности мало насыщенной противником (леса, болота, поля и пр.).

Выполнение задания в большинстве случаев проходило при активном контролировании района цели неприятельскими самолетами. Сама цель сплошь и рядом подвергалась бомбардировке противника. В таких случаях пришедшие для выполнения задания корабли уходили в зону ожидания, где передавали пока кончится бомбардировка, затем приходили на цель и выполняли задание.

Кроме общесуставляемых тактических правил командиры кораблей индивидуально применяли различные приемы, попадая в сложные условия или встречаясь с неприятелем в воздухе. Некоторыми командирами использовался сигнал "Я свой" самолетов противника случайно подсмотренный на аэродромах противника и при прохождении самолетами противника особо охраняемых зон; некоторые командиры кораблей, выскакивая на аэродром противника, загорали бортовые огни, а иногда и фары имитируя самолет идущий на посадку и тем самым избегали опасности. При случайной и близкой встрече с противником сплошь и рядом используя внезапность наши корабли первыми атаковали самолеты противника и уничтожали их огнем своих пулеметов, таким образом бортстрелком тов. СИЛИЧНЫМ были сбиты два "Мессершmittta-110" близко подошедшие к нашему самолету во время выполнения последними боевого задания по сбросыванию парашютного десанта. Такие же внезапные атаки проводились нашими кораблями вражеских колон и соединений на земле, когда корабль при выполнении задания случайно выскакивал на эти соединения. Активным огнем наши корабли неоднократно и успешно подавляли действующие зенитные точки противника (пушечные, мелкокалиберные батареи, прожектора).

Попадая в сферу действия наземного огня противника наши самолеты успешно применяли общепринятые тактические приемы для выхода из этой зоны.

В начале ноября 1941 г. произошли две воздушные битвы в один день. Группа летчика ДОБРОВОЛЬСКОГО в составе 9 самолетов возвращаясь из Ленинграда подверглась нападению 4-х "МЕ-109". По команде ведущего командира, транспортные самолеты приняли еще более тесный строй и все огневые точки немедленно открыли яростную стрельбу по вражеским машинам.

В первую же минуту один из немецких истребителей был сбит нашим групповым огнем. Оставляя в воздухе длинный след черного дыма фашистский стервятник понесся вниз и нашел свой конец на дне холода Ладоги.

Все попытки вражеских летчиков разбить строй наших самолетов ни к чему не привели. Тогда немецкие асы набросились на машину ТРОЛОВСКОГО, идущего в последней тройке. Пули и осколки снарядов пробили трассу левого элерона, масляный бак, повредили гидросистему на машине ТРОЛОВСКОГО. И все же, несмотря на такие серьезные повреждения, ТРОЛОВСКИЙ сумел "дотянуть" свою изрешеченную машину до аэродрома.

При выполнении полетов в тыл противника ночью, наши самолеты часто встречались с самолетами противника, что говорит о том, что противник препятствовал полетам наших самолетов пытаясь их уничтожить. Об этом говорят следующие примеры:

6.3.43 г. самолет Л-3924 (командир корабля ИЛЬИН) был атакован двумя вражескими истребителями в районе Фатех. В результате ответного огня с самолета Л-3924 механиком по вооружению тов. ЯЦУК один из самолетов противника (МЕ-109) был сбит, на что имеется подтверждение. Одновременно и самолет Л-3924 был подбит противником и на землю полностью сгорел. Из экипажа ранены: бортмеханик тов. ЛОВАНОВ, механик по вооружению тов. ЯЦУК и воздушные стрелки-радисты тов. КРЕПИН и тов. НОВИЦКИЙ.

В ночь на 21.11.43 г. самолет ЛИ-2 3996 командир корабля ст. лейтенант БАСОВ по заданию Калининского фронта совершил полет в район Селявщина с боеприпасами и взрывчатыми веществами для партизан, имевших данную задачу подрыв коммуникаций противника. Над целью самолет был атакован самолетом противника Ю-88. Последний используя низкую облачность дважды атаковал и подбил самолет ЛИ-2.

Тяжело раненный командир корабля БАСОВ посадил горящий самолет на площадку партизанского отряда, спас экипаж и выполнил задание.

В ночь на 19.8.43 г. самолет ЛИ-2 4031 командир корабля капитан БОГДАНОВ по заданию Белорусского Штаба Партизанского движения совершил полет в тыл противника. При перелете линии фронта в районе Пустомыка на высоте 4000 мт. самолет был атакован группой истребителей противника типа МЕ-110. Маневрируя и одновременно отражая атаки противника пулеметным огнем с последующим уходом в облака, БОГДАНОВ прорвался из боя. Самолет получил большие повреждения: пробит элерон правой плоскости, выбрана половина руля глубины, частично покрытие левой плоскости, пробит левый маслобак. Самолет потерял нормальную устойчивость. И все же самолет был приведен на базу.

Патрулирование истребителей противника на маршрутах и в районе целей заставило наши экипажи, выполняющиеочные боевые задания, избирать новые тактические приемы, обеспечивающие успешное выполнение задания и избегать встречи с истребителями противника. Несмотря на это противник пытался в различных метеоусловиях и на различных высотах встретить наши самолеты и помешать выполнению заданий.

В результате многократных встреч с истребителями противника на средних высотах наши экипажи перешли к полету на малых высотах и даже бреющим полетом.

Полет на своей территории к линии фронта выполнился на высотах от 300 до 1200 м., перелет линии фронта на высотах 2500-3500 м. и после пролета линии фронта самолет уходил резким срывением на малые высоты и на бреющий полет. Сбрасывание грузов над целью производилось на высотах 250-300 м. Возвращение на свою территорию до линии фронта проходило на высотах 100-150 м. Подниматься выше было опасно, так как истребители противника садировали на высотах 200-300 м.

При выполнении заданий ночью в тыл противника отмечено ряд встреч с его ночных истребителями и нередко наши экипажи подвергались их атакам.

В ночь с 11 на 12 Мая 1944 г. в районе Удла (35 км. юго-восточнее Полоцка) при выполнении полетов в тыл противника самолет С-47 под управлением командира корабля ст.лейтенанта ЛОГУНОВА на высоте 3500 м. был атакован самолетом противника, не установленного типа. Самолет противника произвел 3 атаки. В результате самолет получил 10 пробоин, но основные агрегаты и моторы работали нормально и самолет продолжал полет. Через несколько минут самолет был обстрелян ЗА противника и в результате прямого попадания снаряда в правую часть руля высоты самолет потерял управляемость и перешел в пикирование.

Только на высоте 300 м. экипажу удалось при помощи привязанных веревок к управлению вывести самолет из пикирования, в горизонтальный полет и, благополучно провести самолет на свой аэродром.

При выполнении полета в тыл противника в ночь с 16 на 17 Мая 1944 г. самолет С-47 370 под управлением командира корабля Гв.лейтенанта ЛЕМЕШИНА, пройдя линию фронта был атакован истребителем противника в районе озера Червонное, но ушел от атаки противника, вторично был атакован в районе цели и только благодаря искусному маневру ушел от атаки противника, выполнил задание и возвратился на свою базу.

30.5.44 г. самолет С-47 371 командир корабля ст.лейтенант МАСЛЮКОВ после выполнения задания в районе г.Хейм на высоте 2000 м. был подожжен истребителями противника. Экипаж сумел в воздухе погасить пожар, благополучно перетянул линию фронта и произвел посадку на своей территории в болото с убранными пасс.

В ночь с 16 на 17 Августа 1944 г. в районе Инстербург-Кенигсберг-Тельзвит командир корабля лейтенант АДРЕЕВ на самолете С-47 869 выполнил ночной боевое задание подвергся неоднократным атакам ночных истребителей противника, но благодаря своевременному маневру ушел от преследования истребителей.

При выполнении ночного задания в тыл противника для Разведывания ГШ КА с аэродрома Малашевице в ночь на 16 Октября был сбит самолетом противника самолет С-47 838 под управлением ст.лейтенанта ПОКРОВСКОГО. При возвращении с цели на свой аэродром на высоте 2500 м. в районе Сментегув (Домброво) самолет С-47 838 подвергся двухкратным атакам ночного истребителя противника, загорелся в воздухе и упал в 12 км. за линией фронта на территорию противника. Экипаж кроме командира корабля ПОКРОВСКОГО выбросился на парашютах и 2 из них перешли линию фронта и прибыли в свою часть.

При выполнении заданий днем к линии фронта противник также оказывал противодействие нашим экипажам своей истребительной авиацией, пытаясь сбить транспортные самолеты в воздухе и помешать воздушным перевозкам.

В период интенсивных наступательных операций на фронтах, когда наши экипажи выполняли полеты в непосредственной близости к линии фронта, истребительная авиация противника оказывала сильное противодействие.

8 марта 1944 г. самолет ЛИ-2 3991 командир корабля ст.лейтенант ПОГОРЕЛОВ, выполнил дневное боевое задание с аэродрома Кайдаки по заданию 3-го Украинского фронта, по доставке горючего передовым частям в район Н.Борзенка и, следуя без сопровождения, у цели был атакован двумя МБ-109 и одним МБ-110. Самолет в воздухе был подожжен противником. В результате умелого маневра, командиру корабля ПОГОРЕЛОВУ удалось посадить горящий самолет с убранными шасси на случайной площадке в районе деревни "Боли" на своей территории. После посадки из самолета были извлечены раненые штурман корабля БОГДАНОВ, бортстрелок ЛАРИОНОВ и два красноармейца. Вскоре взорвались бензобаки и самолет сгорел. Раненые доставлены в госпиталь, а остальные члены экипажа возвратились на базу.

10 марта 1944 г. самолет ЛИ-2 3445, командир корабля Гв.мл.лейтенант ТОЛЧИН, выполнил дневное боевое задание с аэродрома Кайдаки под прикрытием 2-х истребителей ЛА-5 в районе цели южнее Нов.Буга на бреющем полете, был атакован двумя истребителями противника МБ-109. Командир корабля резко изменил режим полета и, воспользовавшись атакой самолетов, сопровождения, вышел на цель, над которой успел сбросить груз. После сбрасывания груза, самолет снова был атакован противником и получил повреждение левой плоскости и хвостовой части фюзеляжа. При этой атаке были ранены члены экипажа - бортмеханик ЛЕМЗЮК и КАРЕЛИН. Командир корабля, применяя тактику изменения курса и высоты до 5 м. оторвался от преследования противника и благополучно прибыл на аэродром вылета.

5.4.44 г. звено лейтенанта ПОПКИНА из 4-х самолетов ЛИ-2 в сопровождении 3-х истребителей "ЯК" вылетело по маршруту Кривой Рог-Старая Конта-Кузинка-Стребург (цель). Над районом цели находилось 28 Ю-87. Истребители сопровождения завязали с ними бой. Атаки Ю-87 продолжались при сбрасывании груза; ведущий ТОЛЧИН в момент разворота на обратный курс был атакован 2 Ю-87. Огнем истребителей "ЯК" и бортовым огнем с самолета ЛИ-2 оба самолета противника сбиты. Все падшие самолеты, за исключением одного истребителя вернулись на базу; один самолет ЛИ-2 получил повреждения.

25.4.44 г. в момент разрушки самолета С-47 876, командир корабля СТЕПАНОВ, посадочную площадку дважды атаковали 4 МБ-109. Самолет получил 15 пробоин, в том числе прямое попадание снаряда в пилотскую кабину, пробит винт, пробит цилиндр, левая плоскость пробита в двух местах, а пассажирская кабина в 6 местах. Экипаж невредим, за исключением легко раненного бортрадиста.

17 мая 1944 г. на участке маршрута Ямполь-Вапнярка на С-47 Гв.майор ТАРАН днем встретил разведчиков МБ-110 на высоте 300-400 м. Самолет противника вел разведку на данном участке и при встрече с самолетом Гв.майора ТАРАН пытался атаковать последнего, но благодаря умелому маневру и переходу на бреющий полет над местностью, изобилующей лесом, ТАРАН ушел от атаки противника.

8.5.44 г. самолет ЛИ-2 4064 командир корабля капитан ВАСИЛЬЕВ при выполнении боевого задания 3-го Украинского фронта днем на линии фронта в районе Н.Буг самолет был подожжен в воздухе истребителем противника. Экипаж погиб. Самолет сгорел.

Помимо противодействия своей истребительной авиацией в воздухе, противник пытался уничтожить транспортные самолеты на земле на аэродромах бомбардировочной и штурмовой авиацией.

В ночь с 22 на 23 Февраля на аэродроме Мелитополь в результате бомбёжки самолетов Ю-88 был поврежден самолёт С-47 №43, командир корабля лейтенант ГОРБУНОВ.

Базировавшаяся группа самолетов ЛИ-2 №004, 3475, 4030 на аэродроме Кировоград, под командованием лейтенанта БЫРКОВА 27 Февраля подверглась интенсивной бомбардировке. При этом было уничтожено до 10 самолетов другой части. В связи с чем группа самолетов под командованием лейтенанта БЫРКОВА переселилась на другой аэродром.

22 Мая 1941 г. в районе Ровно командир корабля Гв. капитан МЕДЛЯКИН выполнил полет на самолете С-47 Киев-Ровно днем под прикрытием 4-х ЛА-5. Как только самолет произвел посадку и истребители сопровождения ушли от аэродрома, появились 2 МЕ-109, атаковали С-47 и сожгли его. В результате самолёт сгорел, экипаж невредим. Понадобилось, самолеты противника ожидали посадки С-47 и в благоприятный момент атаковали самолет.

В половине 1943 года, когда военная обстановка на всех участках фронта резко изменилась и господство в воздухе завоевала Сталинская авиация, тактика БРБ противника изменилась. Противник нанёс большие потери в самолетах и летном составе в воздухе и на своих аэродромах в результате боевых действий нашей авиации снизил свою активность и перешел к отдельным налетам и полетам отдельных и небольших групп самолетов. На некоторых участках фронта воздушный противник был полностью деморализован и боевых действий против нашей авиации не мог в особенности днем. Ночью отдельными самолетами - разведчиками вели разведку и небольшие налеты по основным узлам, но наименее аэродромам боевых действий не вел.

В результате завоевания полного господства в воздухе нашей авиацией, полеты наших транспортных самолетов на нашей территории даже в непосредственной близости фронта стали безопасными и встречи с истребителями противника стали случайными.

При выполнении боевых заданий в тылу противника ночью, истребительная авиация противника продолжала оказывать противодействие нашим самолетам как по маршрутам полетов, так и в районе цели.

Ночная истребительная авиация противника обороночная базисе прошлых и стратегические объекты с начала 1944 года начала пользоваться радиолокаторами и несколько усовершенствовала слуху и спектра наведения поэтому при выполненииочных заданий в тылу противника наши самолеты стали чаще встречаться с истребителями противника, что заставило наших летчиков изменить свои тактические приемы и перейти на малые высоты полетов на высоту 50-100 метров наклонясь на территории противника. Так в 1944 г. были сбиты ночными истребителями на территории противника 3 наших самолета с экипажами ПОКРОВСКОГО, ТУРЧЕНКО и МОСТИ.

В первые месяцы войны истребители противника безнаказанно сбивали наши транспортные самолеты пользуясь тем, что они не вооружены.

С вооружением наших самолетов крупнокалиберными пулеметами УБТ, немецкие истребители стали расплачиваться своими самолетами почти за каждую атаку. Так за первую Отечественную войну воздушные стрелки Авиации при выполнении боевых задачи бортовым оружием сбили 21 истребителей противника МЕ-110 и МЕ-109.

Боевые потери в самолетах и летном составе дивизии за период Отечественной войны составляют: самолетов - 108, летного состава - 315 человек.

Краткое описание

По годам боевые потери распределяются в следующем порядке:

Боевые потери самолетного парка

| Год | Боевые | | | | | | | | |
|--------|------------|----------|-------|------------|----------|-------|------------|----------|-----|
| | М-2 | | | | С-47 | | | | |
| | Уничтожено | Пропало | Всего | Уничтожено | Пропало | Всего | Уничтожено | Пропало | |
| | без веса | без веса | го | без веса | без веса | го | без веса | без веса | |
| | ти | ти | ти | ти | ти | ти | ти | ти | |
| 1941 | 31 | 3 | 34 | - | - | - | 31 | 3 | 34 |
| 1942 | 27 | 5 | 32 | - | - | - | 27 | 5 | 32 |
| 1943 | 18 | 5 | 23 | 5 | 1 | 6 | 23 | 6 | 29 |
| 1944 | 3 | - | 3 | 7 | 3 | 10 | 10 | 3 | 13 |
| 1945 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ИТОГО. | 79 | 13 | 92 | 12 | 4 | 16 | 91 | 17 | 108 |

Боевые потери личного состава

| Год | На самолетах М-2 | | | На самолетах С-47 | | | Всего боевых потерь | | |
|--------|------------------|----------|---------|-------------------|----------|---------|---------------------|----------|---------|
| | Погиб | | Пропало | Погиб | | Пропало | Погиб | | Пропало |
| | без веса | без веса | го | без веса | без веса | го | без веса | без веса | го |
| | ти | ти | ти | ти | ти | ти | ти | ти | ти |
| 1941 | 71 | 17 | 88 | - | - | - | 71 | 17 | 88 |
| 1942 | 41 | 40 | 81 | - | - | - | 41 | 40 | 81 |
| 1943 | 37 | 35 | 72 | 10 | 4 | 14 | 47 | 39 | 86 |
| 1944 | 17 | 1 | 18 | 22 | 20 | 42 | 39 | 21 | 60 |
| 1945 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ИТОГО. | 166 | 93 | 259 | 32 | 24 | 56 | 198 | 117 | 315 |

Боевые потери самолетов распределяются в следующем виде:

- Сбито истребителями противника 31 самолет
- Пропало без вести (не возвратились с боевого задания) 17 самолетов
- Сбиты зенитной артиллерией противника 18 -"
- Уничтожено противником на земле с воздуха 25 -"
- Уничтожено и погибло в связи с выполнением боевых заданий 17 -"

В С Е Г О 108 самолетов

Боевые повреждения при выполнении боевых заданий получили 251 самолет:

Из них - повреждено наземным огнем противника - 93 самолета повреждено на земле в результате бомбардировки и штурмовки самолетами противника 158 самолетов

Список воздушных стрелков сбивших самолеты противника:

- РАЗГИЛЬЕВ 2 самолета
- БЕЛОМИЦЕВ 2 -"
- НАЛАГИН 1 -"
- МОРОЗОВ 1 -"
- ТРОСКИН 3 -"
- СИЛИН 3 -"

- 69 -

| | | |
|---------------|------|---------|
| 7. РЕВЕРА | - 1 | самолёт |
| 8. ГОЛШТЕИН | - 1 | " |
| 9. НУЖ | - 1 | " |
| 10. БОГДАНОВ | - 1 | " |
| 11. ГЕРАЕВ КО | - 1 | " |
| 12. ЛЮСИКОВ | - 1 | " |
| 13. СМОРОДКОВ | - 1 | " |
| 14. БЕЛЬКЕВ | - 1 | " |
| 15. ГУМАРЕВ | - 1 | " |
| И Т О Г О . | - 21 | самолёт |

Слётные происшествия



В период Отечественной войны в Московской Авиагруппе Особого Назначения и в последствии в 10-й Гвардейской Авиатранспортной Дивизии при выполнении боевых заданий ночью в тыл противника, при полетах на линию фронта и на внутренних линиях произошли следующие летные происшествия, что привели к потере и повреждению материальной части и личного состава:

| | | | | | |
|------------------------|---|---|---|---|-----|
| 1. Катастроф | - | - | - | - | 24 |
| 2. Аварии самолетов | - | - | - | - | 67 |
| 3. Аварии моторов | - | - | - | - | 64 |
| 4. Поломки | - | - | - | - | 72 |
| 5. Вынужденные посадки | - | - | - | - | 159 |
| 6. Потеря ориентировок | - | - | - | - | 4 |
| 7. Особые происшествия | - | - | - | - | 16 |
| В С Е Г О . - | - | - | - | - | 406 |

Летние происшествия по годам

| | 1941г. | 1942г. | 1943г. | 1944г. | 1945г. | ВСЕГО |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 1. Катастрофы | 3 | 4 | 9 | 5 | 3 | 24 |
| 2. Аварии самолетов | 29 | 11 | 13 | 10 | 4 | 67 |
| 3. Аварии моторов | - | 2 | 15 | 30 | 9 | 64 |
| 4. Поломки | - | 14 | 24 | 31 | 3 | 72 |
| 5. Вынужденные посадки | - | 25 | 50 | 61 | 23 | 159 |
| 6. Потери ориентировок | - | 1 | - | 3 | - | 4 |
| 7. Особые происшествия | - | 1 | 5 | 8 | 2 | 16 |
| | 32 | 58 | 117 | 156 | 44 | 406 |

По причинам летные происшествия распределяются:

| Причины | Катастрофы | Аварии сам. | Аварии мот. | Поломки | Вынужденные посадки | Потери ориентировок | Особые происшествия | ИТОГО |
|----------------------------------|------------|-------------|-------------|---------|---------------------|---------------------|---------------------|-------|
| Недост.организации и руководства | 3 | 11 | - | 7 | 5 | 2 | 7 | 35 |
| Недисциплинированность | 9 | 18 | - | 22 | 11 | 2 | 5 | 67 |
| Недостаточн.квалификац. | 3 | 12 | - | 11 | 7 | - | - | 33 |
| Недостат.техн.эксплоат. | - | 3 | 7 | 8 | 33 | - | 2 | 96 |
| Плохой ремонт | - | 3 | 51 | 6 | 29 | - | 2 | 99 |
| По метеоусловиям | 5 | 7 | - | 6 | 23 | - | - | 41 |
| Факты матчасти | 1 | 7 | 6 | 8 | 43 | - | 1 | 66 |
| Прочие причины | - | - | - | 4 | 3 | - | 1 | 8 |
| Причинам не установлен | - | 1 | - | - | - | - | - | 1 |
| И Т О Г О . - | 24 | 67 | 64 | 72 | 159 | 4 | 16 | 406 |

- 71 -
Летные и нелетные происшествия за период войны по характеру выполненных заданий распределяются:

1. При выполнении заданий в тылу противника:

| | | |
|------------------------|---|---|
| а/ Катастроф | - | 5 |
| б/ Аварий самолетов | - | 2 |
| в/ Поломок | - | 6 |
| г/ Вынужденных посадок | - | 3 |
| д/ Особых происшествий | - | 1 |

В С Е Г О. - 17

2. При выполнении заданий на линии фронта:

| | | |
|------------------------|---|----|
| а/ Катастроф | - | 13 |
| б/ Аварий самолетов | - | 51 |
| в/ Аварий моторов | - | 23 |
| г/ Поломок | - | 51 |
| д/ Вынужденных посадок | - | 86 |
| е/ Потеря ориентировок | - | 3 |
| ж/ Особых происшествий | - | 2 |

В С Е Г О. - 254

3. При выполнении заданий на внутренних линиях:

| | | |
|------------------------|---|----|
| а/ Катастроф | - | 6 |
| б/ Аварий самолетов | - | 44 |
| в/ Аварий моторов | - | 36 |
| г/ Поломок | - | 15 |
| д/ Вынужденных посадок | - | 70 |
| е/ Потеря ориентировок | - | 1 |
| ж/ Особых происшествий | - | 4 |

В С Е Г О. - 146

Налет часов на летные происшествия:

| | | |
|-----------------------------|---|-------|
| Налет часов на 1 катастрофу | - | 5916 |
| " " 1 авария самолета | - | 3043 |
| " " 1 авария мотора | - | 3191 |
| " " 1 поломку | - | 2336 |
| " " 1 вынужд. посадку | - | 1284 |
| " " 1 потеря ориент. | - | 51053 |
| " " 1 на особое проинц. | - | 12765 |

Налет часов на одно летное происшествие составляет 503 часа.

Характер летных и нелетных происшествий в дивизии и причины их на каждом этапе войны точно известны, но в каждом отдельном случае были вызваны своеобразностью обстановки при которых они произошли.

В первые месяцы и годы войны ряд тяжелых летных происшествий, как катастроф и аварий, завершившихся потерей людей и материальной части в большинстве своем являлись результатом недостаточной организации летной боевой работы и напряженная боевая обстановка до некоторой степени способствовала несвоевременному принятию мер для превращения этих происшествий.

Кроме того ряд руководящих лиц дивизии недобросовесно уделяли внимание вопросам борьбы с летними происшествиями.

Вот ряд характерных катастроф, произошедших в период войны:

Катастрофа самолета ЛИ-2 3434 под управлением опытного командира корабля, совершившего более 100 боевых вылетов капитана КУЗнецова, произошла 18 Июня 1942 г. на аэродроме Блец при посадке в плохих метеоусловиях. Самолет ударился левой плоскостью о землю на полюсе, при ударе загорелся и сгорел.

Катастрофа самолета ЛИ-2 3922 под управлением командира корабля МИДРИСА произошла 3 Августа 1942 г. при вылете с оперативной точки, в результате неправильного размещения и крепления груза (двигателей).

Катастрофа самолета ЛИ-2 3947 под управлением командира корабля ИЛЬИНСКОГО произошла 28 Августа 1942 г. при выполнении ночного задания в тылу противника. Самолет взорвался в воздухе.

Катастрофа самолета С-47 833 под управлением капитана АЛЕКСА произошла при выходе на недопустимо низкой высоте от атак истребителей противника.

Катастрофа самолета С-47 843 под управлением командира корабля лейтенанта ПАРЛОВА произошла при посадке на партизанской точке в тылу противника в результате неправильного решения командира корабля об выходе на второй круг с попутным ветром и направлении на препятствие. Кроме того командир корабля не выполнил распоряжение о возвращении на свой аэродром, так как на точке была плохая погода.

Катастрофа самолета С-47 822 под управлением командира корабля капитана БАУЧИНА произошла в результате нарушения инструкции по сбрасыванию грузовых парашютов при выполнении боевого задания в тылу противника. Парашют с грузовым мешком после выброски погнал из стабилизатора, запутался в рулях и экипаж не смог вывести самолет из круто-го пикирования.

Катастрофа самолета С-47 876 под управлением командира корабля лейтенанта МЕДЫКА произошла в результате неорганизованности летной работы и выпуска самолета на новый аэродром базирования.

Катастрофа самолета С-47 835 под управлением командира корабля лейтенанта ИТАИКИ произошла в результате нарушения дисциплинированности и ошибки в технике пилотирования командира корабля.

Среди аварий, поломок и вынужденных посадок самолетов следует отметить одинаковые условия причин их происшествия и основными недостатками, в результате чего имели место эти происшествия, являются:

1. Недостаточная четкость и требовательность со стороны командиров и начальников к организации летной боевой работы и к подчиненному составу.

Совместная боевая работа, совместное подчинение трудностей и тягот войны и боевой обстановки сглаживает недостатки и приводят к понижению требовательности со стороны отдельных командиров.

2. Отсутствие должной дисциплины среди летного состава при выполнении задачий, что привело к ряду тяжелых летних происшествий.

Нарушение летним составом приказов, инструкций и наставлений, которые как в мирные периоды, так и в войну также регламентируют летную работу.

В результате летних происшествий в дивизии за войну произошли следующие потери в личном составе и материальной части:

1941г. 1942г. 1943г. 1944г. 1945г. ВСЕГО

| | 1941г. | 1942г. | 1943г. | 1944г. | 1945г. | ВСЕГО |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 1. Личного состава на самолетах Як-2 | 6 | 2 | 23 | - | 6 | 37 |
| 2. личного состава на самолетах С-47 | 2 | 4 | 4 | 5 | - | 15 |
| 3. Прочие причины | 20 | 5 | 10 | 4 | 3 | 40 |
| 4. Самолетов Як-2 | - | - | - | 2 | - | 2 |
| 5. Самолетов С-47 | - | - | - | - | - | 0 |

Все летные происшествия немедленно разбираются со всем летным составом и инженерно-техническим составом, экземсально составляется анализ, в котором вскрываются причины, конкретные виновники летных происшествий и принимаются необходимые меры воздействия на виновных и предотвращения подобных случаев.

подготовка и движение кадров



Комплектование дивизии кадрами в первый период Отечественной войны происходило за счет опытного летно-технического состава из Управлений ГВФ. Эти кадры имели большой опыт продолжительных полетов в сложных метеоусловиях по радиосредствам, но в конце 1941 года и в последующие годы летно-технический состав, приобретший в дивизии опыт боевой работы, откомандировывался в другие части. В дивизии прибывало пополнение не имеющего достаточного опыта самостоятельной работы на самолетах ЯМ-2 и С-47 и требовало соответствующего обучения и тренировки. Это был летно-технический состав преимущественно работавший на легких типах машин и прошедший краткосрочную подготовку в Летнем Центре и Курсах Высшей Летной Подготовки.

Движение кадров по основным должностям и специальностям различно по годам характеризуется следующей сводной таблицей:

| Наименование должностей | Прибыло | | | | | Убыто | | | | | |
|------------------------------------|--------------|------|------|------|-------|--------------|------|------|------|-------|------|
| | 1941 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | ИТОГО | 1941 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | ИТОГО | |
| Командиро-руково-дящий состав..... | - | 15 | 9 | 3 | 27 | - | 10 | 16 | 7 | 33 | |
| Командиры отрядов и кораблей..... | - | 71 | 22 | 14 | 107 | 85 | 147 | 111 | 38 | 381 | |
| Летчики.... | 131 | 358 | 177 | 47 | 713 | 214 | 143 | 135 | 42 | 534 | |
| Штурманы отрядов и кораблей | - | 222 | 62 | 18 | 302 | - | 46 | 162 | 32 | 240 | |
| Бортмеханики..... | 87 | 194 | 79 | 41 | 401 | 164 | 116 | 149 | 46 | 475 | |
| Бортрадисты | 37 | 140 | 95 | 42 | 314 | 120 | 118 | 72 | 34 | 344 | |
| Воздушн.стрелков. | - | 43 | 78 | 2 | 123 | - | 20 | 39 | 7 | 66 | |
| Авиатехники..... | - | 74 | 35 | 20 | 129 | - | 32 | 50 | 17 | 99 | |
| Авиамотористы и мастера спец... . | - | 84 | 85 | 19 | 188 | - | 21 | 42 | 11 | 74 | |
| Прочий состав.... | - | 17 | 44 | 7 | 68 | - | 20 | 22 | 8 | 50 | |
| ИТОГО.- | | 255 | 1218 | 606 | 213 | 2372 | 583 | 673 | 798 | 242 | 2296 |

Из них откомандировано для выполнения специальных задач:

| | В группу Еро- | В Польшу | В Финлянд. | В Румынию | В Болгарию | В Иран | В Венгрию | В другие части | Итого |
|-------------------|---------------|----------|------------|-----------|------------|--------|-----------|----------------|-------|
| | масова | отряд | отряд | отряд | отряд | отряд | отряд | отряд | |
| Ком.рук.состав.. | 4 | 1 | 3 | 1 | 1 | - | - | 6 | 16 |
| Команд.кораблей.. | 11 | 20 | 4 | 6 | 5 | 3 | 1 | 80 | 130 |
| Летчиков..... | 9 | 22 | 4 | 5 | 3 | 3 | 1 | 84 | 131 |
| Штурманов..... | 10 | 19 | 5 | 4 | 4 | 3 | 1 | 98 | 144 |
| Бортмеханики.... | 11 | 22 | 4 | 5 | 3 | 3 | 1 | 90 | 139 |
| Бортрадисты.... | 10 | 19 | 3 | 5 | 3 | 3 | 1 | 67 | 111 |
| Возд.стрелков... | - | 6 | 3 | 1 | 1 | - | - | 26 | 37 |
| Авиатехников.... | 10 | 10 | 3 | 5 | 2 | 3 | - | 20 | 53 |
| Авиамотористов.. | 8 | 5 | 4 | 3 | 2 | 3 | - | 20 | 45 |
| Прочий состав... | - | 1 | - | - | - | - | - | 13 | 14 |
| ИТОГО.- | 73 | 125 | 33 | 35 | 24 | 21 | 5 | 504 | 820 |

В основу подготовки кадров была поставлена задача - быстрейший ввод в строй командиров кораблей, летчиков, штурманов, бортмехаников, бортрадистов, авиатехников и их повышение в классах, а также повышение знаний в порядке плана подготовки к летней и осенне-зимним навигациям.

Все учебные мероприятия в указанных целях были организованы как методом групповой учебы, так и методом индивидуального обучения. Тематика учебы по специальным предметам строго увязывалась с практикой летной и технической эксплуатации материальной части самолетов и моторов. В целях этого занятия проводились, в основном на учебных макетах, непосредственно на самолетах. Инженерный состав учебных макетах, непосредственно на самолетах. Инженерный состав полков проходил учебные сборы при штабе дивизии по своему опыту и углубленному изучению материальной части самолетов ЛИ-2 и С-47 под руководством НИИ ГВФ.

Быстрейшему и качественному вводу в строй летно-технического состава способствовали проводимые в дивизии, полках специальные учебные сборы по подготовке командиров кораблей, бортрадистов, авиатехников, мотористов и мастеров спецслужб. С помощью пополнением проводились лекции, семинары по передаче боевого опыта.

Наряду с изучением специальных предметов проводилась учеба по общевоинским дисциплинам: огневой подготовке и вооружению, политической подготовке, химической подготовке, изучению приказов и наставлений.

За время Отечественной войны в дивизии подготовлено и введено в строй следующее количество летного и технического состава различного за каждый год:

| Занимаемая должности | 1941-42 | 1943г. | 1944г. | 1945г. | ИТОГО | ВСЕГО | | | | | |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|----|----|-----|-----|-----|
| | Ли-2 С-47 | | | | | | |
| Командиров кораблей... | 180 | - | 191 | 55 | 116 | 90 | 28 | 23 | 515 | 168 | 683 |
| Бортмехаников..... | 135 | - | 126 | 35 | 93 | 82 | 23 | 23 | 377 | 140 | 517 |
| Бортрадистов | 106 | - | 102 | 34 | 59 | 64 | 17 | 23 | 284 | 121 | 405 |
| Штурманов.. | - | - | 122 | 8 | 51 | 22 | 16 | 7 | 189 | 37 | 226 |

| | | | | | | | | | | | |
|--------------|-----|---|-----|-----|-----|-----|----|----|------|-----|------|
| Авиатехников | 13 | - | 29 | 11 | 16 | 9 | 9 | 6 | 67 | 26 | 93 |
| ИТОГО.- | 434 | - | 570 | 143 | 335 | 267 | 93 | 82 | 1432 | 492 | 1924 |

Всего повышен в классах летно-технического состава по специальностям:

1. Командиров кораблей и летчиков
2. Бортмехаников
3. Бортрадистов
4. Инженеров
5. Авиатехников
6. Авиамотористов

И Т О Г О . - 376

Анализируя работу по присвоению классов ГВФ необходимо отметить, что присвоение классов в дивизии шло очень медленно по причине того, что имелась большая текучесть личного состава и из-за длительного пребывания личного состава на оперативных точках при выполнении боевых задачий.

Основным ядром для изучения деловых качеств личного состава являлся экипаж, отряд, эскадрилья. Для технического состава - эскадрилья. На основу для изучения брались факторы: готовность и способность выполнять задания в трущихся фронтовых условиях, в сложной обстановке. Каждая из фронтовых операций выявляла лицей волевых, мужественно и умело выполняющих свои задачи, упорно преодолевающих трудности. Проявившим себя давались преимущества в переходе на новую материальную часть самолетов С-47, они и составляли резерв выдвижения.

Весь командный состав авиаполков выведен в авиадивизии.

Почти весь руководящий технический состав состоял из техники и большинство авиатехников из авиамотористов.

За период войны выдвинуто на руководящие должности:

| | | | | |
|--------------|-------|---|----|------|
| По 1-му АТХП | | - | 52 | чел. |
| По 2-му АТСП | | - | 30 | чел. |
| По 3-му АТВП | | - | 43 | чел. |

И Т О Г О . - 125

Выдвинутый личный состав на командные должности вполне обеспечивал выполнение поставленных задач.

Среди выдвинутых:

1. Гвардии капитан ПОЛОСУХИН И.Д. - прошел славный боевой путь от рядового летчика до командира полка. За короткий период работы в 3 АТВП был выдвинут на должность командира 2-го Авиаполка. Отлично справляется со своими обязанностями, высококвалифицированный летчик с высокой авиационной культурой, обладает большими организаторскими способностями.

2. Гвардии младший лейтенант АЧИРЕЕВ В.А. - прибыл на должность рядового летчика и за короткое время был выдвинут на должность зам. командира эскадрильи по летной части. Отличный летчик, умело организует работу подчиненных, обладает хорошими инструкторскими навыками, ввел в строй 11 командиров кораблей из молодых летчиков.

3. Гвардии младший лейтенант КОРОЛКО Г.И. - прибыл на должность штурмана корабля. За короткое время был выдвинут на должность штурмана эскадрильи. Отличный штурман. Образцово и с большим умением выполняет сложные боевые задачи. Обладает хорошими организаторски-

| | | | | | | | | | | | |
|--------------|-----|---|-----|-----|-----|-----|----|----|------|-----|------|
| Авиатехников | 13 | - | 29 | 11 | 16 | 9 | 9 | 6 | 67 | 26 | 93 |
| ИТОГО.- | 434 | - | 570 | 143 | 335 | 267 | 93 | 82 | 1432 | 492 | 1924 |

Всего повышен в классах летно-технического состава по специальностям:

| | | |
|---|---|-----|
| 1. Командиров кораблей и летчиков | - | 221 |
| 2. Бортмехаников | - | 16 |
| 3. Бортрадистов | - | 60 |
| 4. Инженеров | - | 3 |
| 5. Авиатехников | - | 58 |
| 6. Авиамотористов | - | 18 |
| И Т О Г О . - | - | 376 |

Анализируя работу по присвоению классов ГВФ необходимо отметить, что присвоение классов в дивизии шло очень медленно по причине того, что имелась большая текучесть личного состава и из-за длительного пребывания личного состава на оперативных точках при выполнении основных задачий.

Основным ядром для изучения деловых качеств личного состава являлся экипаж, отряд, эскадрилья. Для технического состава - эскадрилья. На основу для изучения брались факторы: готовность и способность выполнять задания в трудных фронтовых условиях, в сложной обстановке. Каждая из фронтовых операций выполняла людей волевых, мудрых и умелых выполнявших свои задачи, упорно преодолевающих трудности. Проявившим себя давались преимущества в переходе на новую материальную часть самолетов С-47, они и составляли резерв выдвижения.

Весь командный состав авиаполков выращен в авиацементе.

Почти весь руководящий технический состав составляют техники и большинство авиатехников из авиамотористов.

За период войны выдвинуто на руководящие должности:

| | | |
|--------------------------|---|---------|
| По 1-му АТКИ : | - | 52 чел. |
| По 2-му АТСП : | - | 30 чел. |
| По 3-му АТБП : | - | 43 чел. |
| И Т О Г О . - | | |

125 чел.

Выдвинутый личный состав на командные должности вполне обеспечивал выполнение поставленных задач.

Среди выдвинутых:

1. Гвардии капитан ПОЛОСУХИН И.Д. - прошел славный боевой путь от рядового летчика до командира полка. За короткий период работы в З АТБП был выдвинут на должность командира 2-го Авиаполка. Отлично справляется со своими обязанностями, высококвалифицированный летчик с высокой авиационной культурой, обладает большими организаторскими способностями.

2. Гвардии младший лейтенант АНДРЕЕВ В.А. - прибыл на должность рядового летчика и за короткое время был выдвинут на должность зам. командира эскадрильи по летной части. Отличный летчик, умело организует работу подчиненных, обладает хорошими инструкторскими навыками, ввел в строй 11 командиров кораблей из молодых летчиков.

3. Гвардии младший лейтенант КОРОБКО Г.И. - прибыл на должность штурмана корабля, за короткое время был выдвинут на должность штурмана эскадрильи. Отличный штурман. Образцово и с большим усердием выполняет сложные боевые задачи. Обладает хорошими организаторски-

ми способностями, умеет воспитывать и организовывать подчиненный ему состав.

4. Гвардии ст. техник-лейтенант ЧЕЛЮКОВ С.В. - прибыл на должность бортмеханика, а в дальнейшем был выдвинут на должность инженера авиаэскадрильи. Отлично знает сложную матчасть самолетов МИ-2 и С-47 и их эксплуатацию. Образцово выполняет свои обязанности, умеет организовывать работу в трудных полевых условиях на фронтовых аэродромах. Пользуется заслуженным авторитетом среди технического состава.

5. Гвардии старшина КУРДИЧИН З.И. - прибыл на должность бортрадиста, а в дальнейшем был выдвинут на должность Начальника связи авиаэскадрильи. Высококвалифицированный специалист, всесторонне развит, с большим умением выполняет наиболее ответственные задания в сложной боевой и метеорологической обстановке, обладает хорошими инструкторскими и организаторскими способностями, пользуется заслуженным авторитетом среди личного состава.

Также необходимо отметить отличную работу командира корабля Гв. капитана ЖУКОВСКА В.П. - ныне командира эскадрильи, командира корабля Гв. капитана ИВАНОВА Г.И. - ныне командира эскадрильи, командира корабля Гв. капитана ЦЫБКОВА И.В. - ныне командир отдельного Финляндского отряда. Замечательно справляется со обязанностями командира отряда. Ныне командир отряда Гв. капитан ГАРАН Г.А., зам. командира полка по летной части Гв. капитан БЫЧКОВ, командир эскадрильи РЫБКОВ И.И. и ТАРАНЕНКО В.К.

Работа по присвоению воинских званий личному составу, проводилась систематически. Аттестование проводилось в соответствии с приказами НКО о сроках присвоения в одном звании, а также присвоению высшесрочных званий отличающихся в боевой работе и переаттестование имеющихся старое звание.

В этой большой работе также мешала текучесть личного состава. Прибывало много военнослужащих со старыми званиями, что заставляло в первую очередь заниматься их переаттестованием и, соответственно, задерживало присвоение очередных офицерских званий.

Ниже приведены данные характеризующие пролеченную работу по присвоению воинских званий различно по категориям и званиям:

Присвоение воинских званий

Командных

| Младш. лейт. | Лейт. | Старш. лейт. | Капитан | Майор | Подполковник | Полковник | ИТОГО |
|--------------|-------|--------------|---------|-------|--------------|-----------|-------|
| 210 | 144 | 53 | 19 | 9 | 3 | - | 438 |

Инженерно-технических

| Мл.т/ лейтен. | Техник-ст. лейт. | Ст. техн. | Инжен. | Инженер. | Майор | Инж. подл. | ИТОГО |
|---------------|------------------|-----------|--------|----------|-------|------------|-------|
| 71 | 161 | 36 | 7 | 4 | 2 | 1 | 202 |

Инфекционных и медицинских

| Мл.л-т | Лейтен. | Ст.л-т | Капит. | Мл.л-т | Лейт. | Ст.л-т | Капитан | Майор | Ито |
|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|---------|-------|-----|
| и/сл. | и/сл. | и/сл. | и/сл. | и/сл. | и/сл. | и/сл. | и/сл. | и/сл. | 21 |

- 4 1 1 3 4 3 3 2 21

Рядовому и сержантскому составу присвоено сержантских званий
923 военнослужащим.

Необходимо отметить, как большой недостаток, в присвоении офицерских званий - это задержка аттестационных материалов в Управлении Кадров ГУГВФ. С Ноября месяца 1941 года по настоящий день не было присвоено ни одного офицерского звания. Такое положение скрывалось даже на состоянии воинской дисциплины. Личный состав заслуживший отличной работой повышения и получения офицерского звания до сих пор его не получил.

В течение всего периода Отечественной войны личный состав дивизии активно участвовал в боевых действиях против немецко-фашистских захватчиков на всех фронтах Отечественной войны.

За образцовое выполнение боевых заданий командования личный состав дивизии получил 2983 правительственные награды.

Награждено за отличную боевую работу:

| Наименование должностей | Герой | Орд. Кр. | Орд. Ал. | Орд. Отв. | Орд. Кр. | Мед. "За | Мед. "За | Ито- |
|-----------------------------------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-------|
| | Сов. ном | Зна- | Нев | чест | чест | звез | от- | боев- |
| | Союз- | Ле- | мени | ско | вой- | вой- | бое- | го |
| | за | нина | го | ни | ни | 2 | заслу | |
| | | | | 1 | ни | 2 | | |
| | | | | ст. | ст. | | ги | |
| Комеостав..... | 1 | 1 | 8 | 2 | 9 | 9 | 42 | 5 |
| Ком.АЭ и их зам.. | 4 | 2 | 12 | 1 | 9 | 3 | 15 | 6 |
| Команд. кораблей.. | 5 | 5 | 106 | - | 38 | 26 | 126 | 9 |
| Летчики | - | - | 17 | - | 6 | 12 | 37 | 21 |
| Штурмана | - | - | 17 | - | 16 | 20 | 53 | 12 |
| Бортрадисты..... | - | - | 4 | - | 10 | 5 | 68 | 45 |
| Возд. стрелки..... | - | - | 5 | - | 7 | 7 | 42 | 40 |
| Бортмеханики..... | - | - | 13 | - | 9 | 21 | 120 | 52 |
| Авиатехники и ме- ханики | - | - | 1 | - | 2 | 6 | 72 | 60 |
| Прочие | - | - | 2 | - | - | 6 | 15 | 23 |
| ИТОГО.- | 10 | 8 | 185 | 3 | 106 | 115 | 600 | 267 |
| | | | | | | | | 354 |
| | | | | | | | | 1648 |

Награждено медалями:

- 1. Партизану Отеч.войны 1 и 2 степени - 261 чел.
- 2. За оборону Ленинграда. - 210 "
- 3. За оборону Москвы. - 416 "
- 4. За оборону Сталинграда - 27 "
- 5. За оборону Севастополя - 31 "
- 6. За оборону Одессы. - 2 "

И Т О Г О . - - 947 чел.

Награждено Указом Президиума Верховного Совета СССР за долголетию и безупречную службу в Красной Армии:

- 1. Орденом Ленина - 3 чел.
- 2. Орденом Красного Знамени - 17 чел.
- 3. Орденом Красной Звезды. - 74 чел.
- 4. Медалью "За боевые заслуги". - 299 чел.

И Т О Г О . - 393 чел.

Состояние воинской дисциплины

Личный состав прибывший на укомплектование авиаэскадрильи особого назначения из разных управлений ГВФ и впервые собранный вместе для выполнения боевой работы и обслуживания материальной части требовал постоянной работы командиров всех степеней и политработников над его воспитанием в духе беззаветного служения родине и выполнения своего служебного долга.

В результате проведения большой политico-воспитательной работы среди личного состава, летний и технический состав Авиагруппы особого назначения с первых дней Отечественной войны и в дальнешем в 10-й Гвардейской Авиатранспортной дивизии работал честно, добросовестно в тяжелых условиях зимы и фронтовой обстановки с честью не щадя своей жизни и крови выполняя свой долг перед Родиной, защищая ее от немецких захватчиков.

В дивизии имеется не мало примеров героических подвигов личного состава и честного выполнения своего служебного долга:

Выполняя ответственное правительственные задание по доставке осажденному Ленинграду 2256 кг. денег самолет pilotируемый командиром корабля Героем Советского Союза ТАРАН в районе станции Мга был подбит зенитным огнем противника. ТАРАН и его 2-й пилот были тяжело ранены. Носовая часть самолета была разбита зенитным снарядом. Истекшая кровью и преодолевая боль в течение 20 мин. тов. ТАРАН с перебитой ногой благополучно прибыл в Ленинград, где произвел посадку.

Пересекая линию фронта днем самолет под управлением командира корабля ВАСИЛЬЕВА был обстрелян зенитным огнем противника, в результате чего были повреждены бензобаки, шлюзы и другие части самолета и на самолете возник пожар. Командир корабля ВАСИЛЬЕВ вместе со своим экипажем сбросил горящий груз с самолета и довел поврежденный самолет до аэродрома Калинина.

При выполнении задания по доставке боеприпасов и продовольствия частям Красной Армии окружившим 16-ю немецкую армию огнем противника был сбрасыван самолет под управлением командира корабля ЯСТРЕБОВА. Командир корабля ЯСТРЕБОВ и его второй пилот АЛЧЕЕВ получили тяжелые ранения. Невзирая на боль и потерю крови эти мужественные воины нашли в себе силу к тому, чтобы в течение 25 минут вывести самолет на свою территорию и посадить его на ближайшем аэродроме.

Командиру корабля СУКОРКИНу было дано задание в ночь с 16 на 17 Июня 1942 г. доставить в тыл противника частям Генерал-майора КАЗАНИНА боеприпасы и продовольствие. Подойдя к цели тов. СУКОРКИН обнаружил в недалеко от посадочной площадки частей действующих в тылу, самолет командира корабля БИЛКОВА, который обстреливался пулеметным огнем противника. Выполнит свое задание тов. СУКОРКИН принял решение прикрыть находящийся на земле самолет БИЛКОВА огнем пулеметов своего самолета. Снизившись до высоты 100-150 мт. тов. СУКОРКИН открыл огонь из своих пулеметов по пулеметам противника, чем дал возможность командиру корабля БИЛКОВУ взлететь с площадки и уйти на свою базу.

Самолет pilotируемый командиром корабля Гв.подполковником СЕМЕНКОВЫМ проходя линию фронта был обстрелян зенитным огнем противника. Тов. СЕМЕНКОВ был ранен в лицо и руку, 2-й пилот ОСМИН и бортмеханик КРИВОЛУЧЬИ были такие тяжело ранены. Командир корабля СЕМЕНКОВ оставил на своем посту и продолжал полет. Бортрадист мл.лейтенант ЮМИН сообщив на базу о случившемся, оказал первую помощь раненым и помог командиру корабля СЕМЕНКОВУ привести самолет на свою базу.

На ряду с отличным выполнением боевых заданий и проявлением мужества и отваги, на ряду с работой в тяжелых условиях войны во фронтовой обстановке среди личного состава дивизии имели место случаи недисциплинированности, не четкого выполнения задания и нерадивого отношения к исполнению своих обязанностей, что привело к дисциплинарным проступкам и применению дисциплинарных мер воздействия.

За период войны на личный состав дивизии наложено 2127 дисциплинарных взысканий, из них:

| Наименование подразделений | Всего дисцип. | Кем совершены проступки | | | | | |
|----------------------------|---------------|-------------------------|-----------|--------------|--------|--------|--------|
| | | Командирам | Сержантам | Вольно-наем. | Состав | Состав | Состав |
| | | мм | чами | состав | состав | состав | состав |
| 1-й АТ Х П | 568 | 211 | 138 | 49 | 216 | 303 | - |
| 2-й АТ С П | 654 | 144 | 182 | 68 | 231 | 192 | - |
| 3-й АТ В П | 432 | 120 | 119 | 65 | 140 | 226 | - |
| Управление дивизии | | | | | | | |
| Узел связи | 41 | 16 | 2 | 8 | 13 | 20 | 13 |
| 899 БДО | 371 | 72 | 12 | 214 | 70 | 39 | 48 |
| ИТОГО.- | 2066 | 563 | 453 | 404 | 670 | 781 | 61 |

За весь период войны в дивизии личному составу обнаружено 8660 поощрений.

Воинская дисциплина среди личного состава, воспитание личного состава в духе приказов и наставлений и укрепления дисциплины и порядка проводились всеми командирами, начальниками и политработниками методами применения своих дисциплинарных прав и проведением партийно-воспитательской работы.

Методами борьбы за укрепление воинской дисциплины были: меры дисциплинарного воздействия предусмотренные дисциплинарным уставом Красной Армии, а также продление суду Военного Трибунала, направление в штрафные части и лишение гвардейского звания.

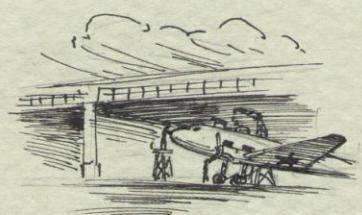
Большим недостатком укрепления воинской дисциплины являлась текучесть личного состава дивизии.

При выполнении боевых заданий в дивизии произошли следующие потери в личном составе:

| Наименование должностей | Погибло | Ранено | Пропало без вести | | Убито или при несчастных случаях | Умерло | ИТОГО |
|----------------------------|---------|--------|-------------------|------------|----------------------------------|--------|-------|
| | | | без вест | при неча- | | | |
| | | | ти | стных слу- | чаях | | |
| Командиры АЭ и звена | 2 | 3 | 2 | - | - | - | 7 |
| Командиры кораблей | 20 | 13 | 22 | 14 | - | - | 77 |
| Летчики | 17 | 19 | 13 | 13 | 1 | 1 | 63 |
| Бортмеханики | 24 | 31 | 20 | 13 | 1 | 1 | 89 |
| Штурманы | 17 | 14 | 15 | 8 | - | - | 54 |
| Бортрадисты | 25 | 26 | 18 | 11 | 2 | 2 | 82 |
| Бортстрелки | 20 | 21 | 14 | 9 | - | - | 64 |
| Тех. по вооружению | 1 | 3 | 3 | - | - | - | 8 |
| Авиатехники | 1 | 2 | 1 | 8 | 2 | 2 | 14 |
| Прочный состав | 1 | - | 4 | 10 | - | - | 15 |
| ИТОГО.- | 136 | 132 | 112 | 86 | 6 | 6 | 472 |

Из числа раненых возвратилось в строй 64 военнослужащих.

Механическая эксплатация



| | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| В т.ч. в дивизии | 54 | 8 | 62 | 32 | 44,9 | 38,0 | 36,9 | 74,9 | 30,5 | 46,6 | 77,1 |
| Из них исправных | 49 | 4 | 53 | 28 | 41,8 | 33,7 | 34,8 | 68,5 | 24,3 | 41,9 | 66,2 |
| Из них неисправ- ных | 5 | 4 | 9 | 4 | 3,1 | 4,3 | 2,1 | 6,4 | 6,2 | 4,7 | 10,9 |
| % исправного пар- ка | 90,7 | 50,0 | 85,6 | 87,5 | 93,1 | 88,7 | 94,3 | 91,4 | 79,6 | 89,9 | 85,8 |

ПРИМЕЧАНИЕ: Поступившие в конце Августа 1943 г. 14 самолетов С-47 вошли в общее количество самолетов ЛИ-2 без разделения по типам.

Готовность СМП в среднем за время Отечественной войны

| Показатели | Количество самолетов в среднем за 4 года Отечественной войны | | | |
|-----------------------|---|--------------------|--------------------|-------|
| | ЛИ-2 | С-47 ^{x)} | Г-2 ^{xx)} | ВСЕГО |
| Общесписочный парк.. | 46,4 | 47,4 | 11 | 67,6 |
| В т.ч. в реморганах.. | 6,5 | 5,7 | 3 | 9,4 |
| " " в дивизии | 39,9 | 41,7 | 8 | 58,2 |
| Из них исправных.... | 35,4 | 38,3 | 4 | 51,5 |
| " " неисправных.. | 4,5 | 3,4 | 4 | 6,7 |
| % исправного парка.. | 88,7 | 91,8 | 50,0 | 88,5 |

^{x)} Показатели по самолету С-47 взято за 2 года

^{xx)} Показатели по самолету Г-2 взято за 6 месяцев 1941 г.

Таким образом за все время Отечественной войны в среднем ежедневно в дивизии находилось 67,6 самолетов, из них ежедневно в реморганах находилось 9,4 самолета.

Процент исправного парка по дивизии в среднем за время Отечественной войны 1941-1945 г. составил 88,5%.

Сравнительно высокий процент исправного парка по дивизии за время Отечественной войны достигнут самоотверженным трудом инженерно-технического состава и ПАРМ'ов, которые в трудных полевых условиях производили восстановление самолетов и готовили самолеты для выполнения боевых задачий.

За все время Отечественной войны весь об'ем заводского ремонта производился в ПАРМ, впоследствии преобразованный в АРБ-400.

При организации дивизии было создано 2 ПАРМ'а (при 1-м и 2-м полках), которые находились в составе АРБ-400 и сохранились до последнего времени.

За все время войны на самолетах ЛИ-2 и С-47 произве-
дено ремонта

| Наименование ремонтов | 6 мес. 1942г. | 1943г. | 1944г. | 4 мес. 1945г. | ВСЕГО |
|--|------------------|--------|--------|------------------|---------|
| 1. Заводских ремонтов (капитальных)..... | 5 | 29 | 19 | 24 | 4 81 |
| 2. Полевых ремонтов (ПАРМ) | 7 | 28 | 17 | 23 | 4 79 |
| 3. Частичных заводских..... | 10 | 31 | 20 | 25 | 6 92 |
| 4. Частичных полевых (ПАРМ) | 15 | 26 | 37 | 34 | 12 124 |
| 5. Форма № 5 | 25 | 66 | 66 | 60 | 29 246 |
| 6. Отремонтированных само- летов, поврежденных про- тивником | 60 | 124 | 23 | 28 | 2 . 237 |

Ремонтные капитальные работы (заводские и полевые ремонты) про-
изведены на самолетах, потерпевших аварии, поломки, повреждение про-

В начале Отечественной войны Московская Авиагруппа Особого Назначения имела 80 тяжелых самолетов, из них 69 самолетов ЛИ-2 и 11 самолетов Г-2.

С этим количеством самолетов дивизия начала свою боевую работу. За все время Отечественной войны из дивизии выбыло самолетов:

| Причины выбытия ПНП самолетов | ЛИ-2 | С-47 | Другие типы са- молетов | ВСЕГО |
|---|------|------|-------------------------------|-------|
| 1. По боевым потерям..... | 91 | 16 | 2 | 109 |
| 2. По авариям и катастрофам | 41 | 8 | 9 | 58 |
| 3. Переданы в другие подраз- деления | 101 | 43 | 23 | 167 |
| Всего выбыло самолетов.- | 233 | 67 | 34 | 334 |

За это же время в дивизию поступило 425 самолетов, из них: 268 самолетов ЛИ-2, 129 самолетов С-47, 12 самолетов Албимал-1, перегнанных силами дивизии из Англии, 5 самолетов Ще-2, 7 самолетов ПО-2, 2 самолета ПР-5, 1 самолет ЯК-6 и 1 самолет Либерейтор (Б-24).

К концу войны, на 9-ое Мая 1945 г. в дивизии было списочных самолетов 91, из них 36 самолетов ЛИ-2, 54 самолета С-47 и 1 самолет ПО-2.

Основной задачей инженерно-технического состава дивизии в период Отечественной войны было: обеспечить боевую работу дивизии качественной и количественной готовностью самолето-моторного парка.

Большая потребность фронта в транспортных самолетах, в особенности во время наступательного периода Красной Армии, а также недостаточное количество самолетов в дивизии требовало от инженерно-технического состава, зачастую в исключительно трудных условиях, максимально напрягать свои силы для того чтобы обеспечить, как можно больший процент готовности самолетного парка и безотказную его работу.

Готовность СМП в период Отечественной войны в среднем по годам

| Показатели | Количество самолетов | | | |
|-------------------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------------|---------------------------------------|
| | В среднем за 6 месяцев 1941 | В среднем за годы | В среднем за 4 месяца | |
| ЛИ-2 Г-2 Все- го | 1942 | 1943 | 1944г. | 1945г. |
| ЛИ-2 | ЛИ-2 | ЛИ-2 | С-47 | Всего |
| Однодиспосочный парк | 59 | 11 | 70 | 38 50,5 46,0 41,9 87,9 38,7 52,9 91,6 |
| В т.ч. в рем- органах..... | 5 | 3 | 8 | 6 5,6 7,9 4,9 12,8 8,2 6,3 14,5 |

тивником. Сюда же вошли и часть самолетов, обслуженных по форме № 5 после налета 3000-3500 часов.

В частичных полевых ремонтах включены небольшие работы по ремонту поврежденных самолетов на месте происшествия, куда направлялась бригада ПАРМ.

Восстановление поврежденных самолетов в полевых условиях на линии фронта и в тылу противника производилось бригадами ПАРМ и техсоставом дивизии. Многие самолеты были настолько тяжело повреждены и находились вблизи противника, что восстановление их казалось совершенно невозможным. Но благодаря самоотверженной работе бригад ПАРМ и инженерно-технического состава дивизии такие самолеты восстанавливались.

- За все время Отечественной войны, в трудных полевых условиях, восстановлено 79 самолетов.

Наиболее яркими примерами восстановления аварийных самолетов в полевых условиях были:

1. В Июле месяце 1942 г. в районе станицы Белореченской (на Кубани) потерпел аварию самолет ЛИ-2 Л-3982. При аварии самолет получил большие повреждения: разрушено 8 шпангоутов фюзеляжа и вся нижняя часть фюзеляжа деформирована. Разрушены полностью обе мотогондолы, деформированы 2 лонжерона центроплана, сломаны полностью шасси с узлами крепления, разрушено 3 лонжерона левого крыла между 13-й и 19-й нервюрами, на правом крыле смытыстыковые угольники, разрушен стабилизатор и рули глубины.

Самолет в таком состоянии должен был быть списан, если еще учесть, что немецкие полчища быстро продвигались к Кавказу. 27-го Июля была послана бригада ПАРМ в количестве 16 человек во главе с инженером тов. НОВИКОВЫМ Н.П. и мастером ПАНКРАТОВЫМ.

Бригада под обстрелом авиации противника день и ночь производила ремонт данного самолета и к 7-му Августу в 10 дней закончила восстановление данного самолета. Самолет был перенесен в г. Адлер, а затем через Баку во Внуково. По темпам восстановления, смелости и отваги при этом в последние дни ремонта самолета фронт проходил в 3-х километрах! Работники ПАРМ и техсостав проявили истинный геройзм.

2. 30-го Июня 1944 г. самолет С-47 Л-871 под управлением командира корабля лейтенанта МАСЛЕНКОВА возвращался с боевого задания из глубокого тыла противника. При прохождении линии фронта, от обстрела зенитным огнем противника, самолет загорелся в воздухе. Командир корабля посадил горящий самолет в болото в районе г. Овруч. Героически усилиями экипажа пожар на самолете был ликвидирован.

Вследствие пожара самолет С-47 871 получил большое повреждение: сгорел задний правый бензобак, сгорела правая половина центроплана, сгорела задняя стыковая часть правой плоскости до нервюры № 5, сгорела задняя часть правой мотогондолы. Требовалась смена 2-х моторов, замена шасси и их узлов.

Бригада ПАРМ в количестве 10 человек во главе с тов. АЛЕКСАНДРОВЫМ и мастером тов. ПАНКРАТОВЫМ, работал под проливными дождями по полям стоя в болоте и с оружием охраняя самолет от бандеровских банд, сумела поднять самолет и вытащить из болота, произвести капитально-восстановительный ремонт и самолет был перенесен на базу, отремонтирован и находится на эксплуатации до настоящего времени.

3. Самолет ЛИ-2 Л-4017 выполняя ночное задание из тыла противника Крымских партизан в начале 1944 г. на взлете потерпел поломку. Находясь в тылу противника сортимеханик Гв.т/лейтенант АНТОНОВ и авиа-техник Гв.т/лейтенант СЛОСМАН замаскировав самолет организовали его

восстановление. Работая по 18 час. в сутки т.т. АНТОНОВ и СЛОСМАН при помощи членов экипажа за короткое время отремонтировали самолет и ночью перелетели с партизанской точки на базу.

Тот же самолет 4017 в 1943 г. произвел вынужденную посадку ночью с убранными шасси в болотисто-лесистой местности. Много энергии и труда пришлось затратить Гв.т/лейтенанту тов. НИКОЛАЕВУ, бортмеханику т/лейтенанту БАБЕНОВУ и авиа-технику Гв. старшина ГОЛЯЗИНУ на подъем и восстановление самолета.

За весь период войны основной формой технического обслуживания материальной части являлось закрепление постоянного самолета за техником и мотористом.

Метод работы - регламентное обслуживание самолета в зависимости от количества налета часов.

Для того, чтобы самолет находился в постоянной боевой готовности регламентные работы на нем выполнялись по частям.

Если на самолете, кроме регламентных работ, имелось много дополнительных работ, то в таких случаях к основному технику и мотористу данного самолета выделялся дополнительный техсостав по усмотрению старшего техника или инженера эскадрильи.

Эти дополнительные лица выполняли конкретные работы на моторе или самолете и за них расписывались в карточке техобслуживания, а за самолет в целом нес ответственность прикрепленный авиа-техник.

Такое мероприятие в технической эксплуатации позволило максимально увеличивать готовность самолетов для выполнения боевых задач.

Кроме этого беспрерывное изучение техсоставом материальной части самолетов и моторов, инструкций, регламентов, а также усиление контроля со стороны инженерного состава позволили высококачественно подготавливать самолеты, часто выполнявшие ответственные задания в глубокий тыл противника.

Досрочное снятие моторов АШ-62ИР

За все время Отечественной войны 1941-1945 г. в дивизии было сменено на самолетах ЛИ-2 и С-47 1158 моторов, из них 1012 моторов АШ-62ИР и 146 моторов Пратт-Уитней.

Смена моторов АШ-62ИР: За период с 1.7.41 г. по 9.5.45 г.

1. Моторы сняты по выработке ресурса:

| С 1.7.1941 г. по 31.12.42 г. | 1943 г. | 1944 г. | С 1.1.45 г. по 1.5.45 г. | ВСЕГО |
|---------------------------------|---------|---------|-----------------------------|-------|
| 304 | 124 | 70 | 30 | 528 |

2. Досрочная смена моторов по годам:

| Периоды времени | Причина снятия моторов по неисправности | К-во мотор. | В том числе | | | | | | | | |
|------------------|--|-------------|----------------------------|-----------|-----------|--------------|--------------|----------------|-----------|--------------|----|
| | | | сняты по нов. рем. в часах | наработке | наработка | рем. в часах | рем. в часах | работа АРБ-400 | наработка | рем. в часах | |
| | | МКАД | ГВД | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 1941 г. | Большой расход масла..... | 24 | 15 | 324 | 5 | 266 | 4 | 153 | - | - | - |
| по 31.12.1941 г. | Стружка... | 20 | 3 | 340 | 14 | 191 | 3 | 86 | - | - | - |
| 1942 г. | Разрушение отдельных частей мотора | 20 | 7 | 240 | 12 | 218 | 1 | 190 | - | - | - |
| | Тряска мотора... | 14 | 3 | 220 | 9 | 121 | 2 | 109 | - | - | - |
| | Перегрев масла.. | 6 | - | - | 5 | 153 | 1 | 162 | - | - | - |
| | Прочие причины.. | 4 | 4 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | По вине личного состава | 10 | - | - | 10 | - | - | - | - | - | - |
| | ВСЕГО.- | 90 | 32 | 295 | 55 | 160 | 11 | 122 | - | - | - |
| 1943 год | Большой расход масла..... | 96 | 31 | 240 | 45 | 274 | 20 | 219 | - | - | - |
| | Стружка... | 20 | 1 | 257 | 4 | 320 | 15 | 81 | - | - | - |
| | Разрушение отдельных частей мотора | 20 | 5 | 101 | 9 | 210 | 6 | 157 | - | - | - |
| | Тряска мотора... | 6 | - | - | 4 | 178 | 2 | 96 | - | - | - |
| | Прочие причины.. | 2 | - | - | - | - | 2 | - | - | - | - |
| | По вине личного состава | 2 | - | - | - | - | 2 | - | - | - | - |
| | ВСЕГО.- | 146 | 37 | 222 | 62 | 257 | 47 | 159 | - | - | - |
| 1944 год | Большой расход масла | 129 | 25 | 300 | 5 | - | 99 | 205 | 97 | - | - |
| | Разрушение втулки главного шатуна. | 31 | - | - | 3 | - | 28 | 81 | 26 | - | - |
| | Разрушение отдельных частей мотора | 19 | 3 | - | - | - | 16 | 54 | 13 | - | - |
| | Тряска мотора... | 3 | 1 | - | - | - | 2 | - | -1 | - | - |
| | Прочие причины.. | 16 | 1 | - | 1 | - | 14 | 106 | 14 | - | - |
| | По вине личного состава | 3 | - | - | - | - | 3 | - | - | - | - |
| | Моторы снятые в связи с аварией самолетов..... | 10 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | ВСЕГО.- | 211 | 30 | 280 | 9 | - | 162 | 154 | 141 | - | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|-----|----|---|-----|-----|-----|-----|-----|----|
| С 1.1 1945г. Разрушение втулки главного шатуна.... | 9 | - | - | 4 | 137 | 5 | 74 | 5 | |
| по 9.5. 1945г. Разрушение отдельных частей мотора... | 3 | - | - | 2 | 160 | 1 | 20 | - | |
| Большой расход масла..... | 9 | - | - | 2 | 178 | 7 | 150 | 6 | |
| Гидроудар..... | 1 | - | - | 1 | 257 | - | - | - | |
| В связи с аварией самолета..... | 1 | - | - | - | - | - | - | - | |
| Прочие причины (падение давления масла, переохлаждение мотора в воздухе)... | 5 | - | - | 1 | 123 | 4 | 134 | 3 | |
| Тряска мотора..... | 1 | - | - | - | - | 1 | 99 | 1 | |
| ВСЕГО.- | 29 | - | - | 10 | 171 | 18 | 95 | 15 | |
| Всего за время Отечественной войны.- | 484 | 99 | - | 136 | - | 238 | - | 156 | |

x) Моторы ремонта АРБ-400 вынесены в отдельную графу, из числа моторов ремонта реман ГВД.

Таким образом за время Отечественной войны сменино 1012 моторов АШ-62ИР, при чем из них снято по выработке ресурса 528 моторов и 484 мотора снято досрочно по различным видам неисправностей, что составляет 42% от всех снятых моторов АШ-62ИР.

Смена моторов Пратт-Уитней за период с сентября 1943г. по 9-ое мая 1945 г.

1. Моторы снятые по выработке-ресурса:

| 1944 год | С 1.1 1945г. по 9.5. 1945г. | ВСЕГО |
|----------|-----------------------------|-------|
| 69 | 37 | 105 |

2. Досрочная смена моторов:

| Периоды времени | Причины неисправности | В том числе | | | | | | |
|-----------------|--|---------------|--------|-----------------|----------|------------|-----------------|----------|
| | | Колич. снятых | Нових. | Ремонта АРБ-400 | Мотор на | К-во В сп. | Колич. мотор на | работ. в |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | прич. часов | |
| 1944 год | Разрушение втулки главного шатуна..... | 2 | 1 | 490 | 1 | - | - | 7 |
| | Стальная стружка..... | 1 | - | - | 1 | - | - | 54 |

| | | | |
|---|----|----|---------------------------------|
| Большой расход масла | 1 | - | Ремонт СИА наработал 408 часов. |
| Разрушение дифузора нагнетателя | 1 | 1 | 425 |
| Разрушение сцепления 2-х скоростного нагнетателя... | 1 | 1 | 181 |
| Падение давления масла.... | 1 | 1 | 370 |
| Разрушение лабильной мембрани газораспределения..... | 1 | - | - |
| Разрушение конической шестерни привода тахометра... | 1 | - | 1 0,15 |
| Поломка картера редуктора в связи с аварией самолета | 9 | - | - |
| ВСЕГО.- | 18 | 4 | 367 4 45 |
| С 1.1 по 9.5.45 года | 4 | - | 4 46 |
| Стружка в моторе | 2 | 1 | 328 1 278 |
| Разрушение 2-х ступенчатого нагнетателя | 7 | 7 | 215 - - |
| Прочие причины (падение давления масла и др.)..... | 6 | 2 | 387 4 117 |
| Поломка картера редуктора в связи с поломкой самолета | 1 | - | - |
| Переделка на серию 92 | 3 | - | - |
| ВСЕГО.- | 23 | 10 | 310 9 147. |
| Всего за время Отечественной войны.- | 41 | 14 | 338 13 96. |

Таким образом с Сентября месяца 1944 г. по 9-ое Мая 1945 г. в дивизии было смено 146 моторов Пратт-Уитней, при чем по выработкересурса было снято 105 моторов и 41 мотор был снят по различным видам неисправностей, что составляет 28% от всех снятых моторов Пратт-Уитней.

Эксплуатация приборов на самолетах и ремонт аппаратуры

К основным работам, проведенным службой спецоборудования соединения за отчетный период относились:

- Наблюдение за исправностью приборов и проведение профилактических работ.
- Замена отказавших приборов на новые или ремонтные.
- Осуществление капитального ремонта приборов.
- Изучение поступившей на вооружение новой материальной части.

В 1941 году служба спецоборудования переживала тяжелый период. Не было ремонтных баз, т.к. большинство заводов эвакуировались из Москвы, мало поступало новых приборов для замены вышедших из строя.

Несмотря на большие трудности при авиацгруппе была организована лаборатория, а затем и цех спецоборудования, в которой уже в 1941 году удалось отремонтировать 1365 разных авиаприборов, обеспечивших бес-

перебойную работу Авиагруппы. В дальнейшем лаборатория со всем оборудованием была передана в мастерские вновь организованной АРБ-400, где и производился почти весь ремонт спецоборудования.

Всего за период Отечественной войны:

| | | |
|---------------------------------------|---|-------|
| Заменено приборов на самолетах | - | 11753 |
| Отремонтировано в мастерских | - | 8003 |
| Отремонтировано на заводе № 122 | - | 1275 |
| Получено новых приборов | - | 2946 |

С Ноября 1944 г. инженерно-авиационной службе передано полностью все радиоэлектрооборудование самолетов, которые до этого времени находились в ведении отдела связи.

За этот период в радиомастерских было отремонтировано:

| | | |
|------------------------------|---|-----|
| Передатчиков | - | 237 |
| Приемников | - | 305 |
| Радиокомпасов | - | 162 |
| Удлинителей | - | 263 |
| Регуляторов напряжения | - | 78 |
| Рамок радиокомпасов | - | 110 |

в большой части импортная аппаратура.

В процессе эксплуатации самолетно-моторного парка выявлены основные дефекты материальной части:

По самолету Ил-2:

- Отказ или слабая работа тормозов колес шасси, в результате выработки фланца тормозного барабана, колодок щердо, нарушения зазоров и замасливания тормозных колодок моторным маслом.
- Плохая работа гидросистемы в результате малого давления гидропомпы, заедание или засорение клапанов и течи через уплотнение в рулевых машинках автопилота.
- Разрушение камер и покрышек колес в результате резкого торможения на больших скоростях и крутых разворотах.
- Отказ в работе термической антиобледенительной системы плоскостей в результате прогара трубы, что создает опасность и в противопожарном отношении.
- Течь амортизационных стоек массы и хвостовой стойки в результате отсутствия герметичности в поршнях и цилиндрах.

По мотору АШ-32 ИР:

- Наиболее распространенным и серьезным дефектом мотора является разрушение втулки главного шатуна, причина которого точно не установлена, но так как этот дефект в основном наблюдается на ремонтных моторах АРБ-400 после первых 5-20 часов работы мотора, то его очевидно нужно отнести за счет неправильной технологии установки втулки на шатун и подгонки к шейке коленчатого вала, а также недостаточная фильтрация масла, поступающего в мотор на первых часах его испытательной работы.
- Большой расход масла из-за недоброкачественной обработки поршневых колец, в результате чего происходит овализация цилиндров и выработка уплотнительных колец.
- Течь масла через уплотнение носка картера и суплерной трубы.
- Отказ в работе регулятора оборотов из-за заедания грузиков и золотников.

5. Отказ свечей зажигания ранее установленного срока работы из-за нарушения изоляции.

7. Разрушение крыльчатки нагнетателя.

По самолету С-47:

1. Срез заклепок направляющих кронштейнов продольных тяг цитков в результате выпуска штиков на повышенных скоростях.

2. Ненадежность гидросистемы в результате заедания главного редукционного клапана из-за неправильной эксплуатации аккумулятора высокого давления.

По мотору Пратт-Уитни:

1. Разрушение сцепления двухскоростной передачи мк на моторах Р-1830-СОС.

2. Разрушение втулки главного шатуна, в результате образования консистентной массы в маслопроводах, а также неправильной технологии установки втулки главного шатуна во время сборки в ремонтных органах.

3. Течь бензина через уплотнительный сальник бензопомпы. Ремонтные органы этот дефект не устраняют.

4. Разрушение двойной шестерни газораспределения вследствие неизвестенного ремонта.

Инженерно-авиационная служба дивизии, имевшая основную задачу обеспечить боевую работу дивизии исправным самолето-моторным парком весь период Отечественной войны как на основной базе Внуково, так и на оперативных точках, где постоянно лежали самолеты дивизии с этой задачей справилась. В трудных условиях работы на фронтах на оперативных точках и во Внуково инженерно-технический состав при отсутствии необходимого количества запасных частей к самолетам и моторам сумел весь этот период поддерживать исправность самолето-моторного парка на высоком уровне, обеспечивая этим боевую работу дивизии.

Среди инженерно-технического состава дивизии в период отечественной войны показали образцы отличной работы по восстановлению и восстановлению самолето-моторного парка, поврежденного противником и поврежденного при выполнении боевых задачий следующие товарищи:

Инженеры авиаполков:

Гв.инженер-майор АНТОНОВ
Гв.инженер-майор ГРАСИМОВ
Гв.инженер-майор ЮСЕКОВ
Гв.инженер-майор МИССЛАВСКИЙ

Инженеры эскадрилий:

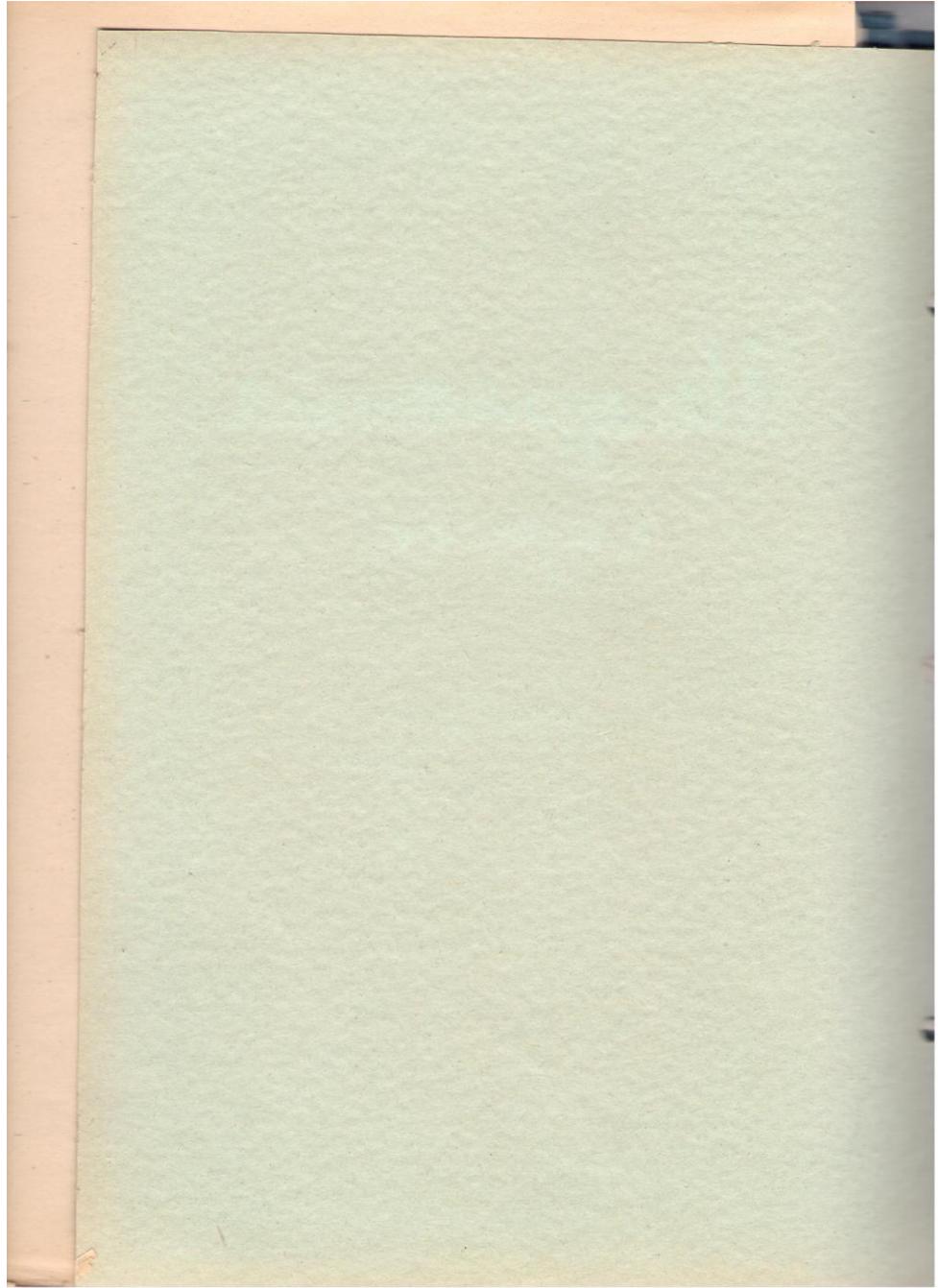
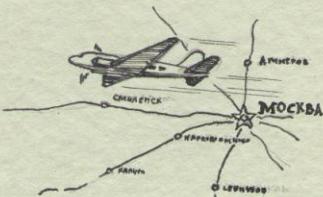
Гв.ст.т/лейтенант СУДАКИЙ
Гв.ст.т/лейтенант КОЛЧЕВ
Гв.ст.т/лейтенант НИКОЛАЕВ

Старшины техники: ВОРОНИЧ, МАРТИНОВ, МАЛОЕЧКОВ, ЛЕВИН, ЕРШОВ, ХАРДЛАСТ, ЗЫТОВ.

Авиатехники: БУРБОНО, БЛЮСОВ, КУЖАНОВ, САРКИСЯН, БЕЗРУКОВ, КАРАКУМЯН, ОДИН, ПАГАР, РИСЛЕЦ, ПАРИНОВ.

Инженер РЭСС-ОРЛЕНКО, техники спецслужб: РОСТОВ, ШКОВ, ГОММЕРШАДТ.

Штурманская служба



В первый период Отечественной войны в Московской Авиагруппе Особого Назначения штурманская служба почти не была организована.

Летний состав работавший в мирное время на воздушных линиях и летая обычно без штурмана привык к полетам по одним и тем же маршрутам и в присутствии штурмана на борту самолета не нуждался.

В течение 1941 и 1942 г.г. в Авиагруппе Особого Назначения было всего 10 штурманов, которые в основном находились на земле, готовили необходимые данные для расчета полета, готовили карты и консультировали летный состав в самолетовождении.

Даже при выполнении сложных боевых заданий штурман как правило на борту самолета отсутствовал.

Такое положение в известной степени влияло на выполнение боевых заданий, а для мало опытного летного состава иногда полеты без штурмана, заканчивались невыполнением задания, бесцельным блужданием в районе цели, а иногда вынужденными посадками из-за потери ориентировки.

Лишь только к Октябрю месяца 1942 г. штурманская служба стала по настоянию и серьезно сколачиваться и из пополнения штурманского состава из ВВС КА в дивизии поступило достаточное количество штурманов.

Характер выполнения боевых заданий требовал от летного состава все более серьезного отношения к самолетовождению, использования радиоаппаратуры в полете для слепого самолетовождения с использованием радиосредств и обеспечения точного выхода на цель.

Дивизии ставились все более сложные боевые задачи.

Полеты в глубокий тыл противника к партизанским отрядам на удалении от линии фронта на 200-300км., выход на мало заметные цели иногда без всякого обозначения никакими либо сигналами, полеты в непосредственной близости линии фронта, полеты в плохих метеоусловиях требовали от летного состава отличной штурманской подготовки и присутствия на борту самолета штурмана.

В дивизии началась большая работа по подготовке пилотов и штурманов в самолетовождении, использовании радиосредств и аэронавигационных и радионавигационных расчетов для точного выхода на цель.

Летный состав, имеющий большой опыт летной работы и достаточно овладевший полетами на большие расстояния постоянно и повседневно учил молодой летный состав и вводил его в строй.

В половине 1943 года в дивизии уже был создан необходимый кадр штурманского состава, овладевший радиосамолетовождением и имевший опыт боевой работы.

Этот летный состав выполнял все ответственныеочные полеты в глубокий тыл противника, полеты к линии фронта и в сложных метеоусловиях.

Тактика выполнения боевых заданий как в тыл противника, а также на линию фронта вырабатывалась и применялась в зависимости от обстановки и положения на отдельных участках фронта.

В первое время при полетах в тыл противника наши экипажи предпочитали весь полет производить на бреющей высоте, как до линии фронта, так при прохождении ее и за линией фронта.

Такой тактический прием не обеспечил успешное выполнение заданий и в дивизии имели место ряд боевых потерь. Тактика полетов в тыл противника была изменена и в последствии перелет линии фронта производился на высотах от 2500 до 4000 м. с последующим снижением за линией фронта до высоты 100-150м. Этот тактический прием обеспечил пролет линии фронта без боевых потерь и до последнего времени применялся во всеми экипажами.

Полеты в линии фронта без истребителей прикрытия выполнялись как правило на малых высотах.

Сообразно поставленным задачам летный состав дивизии выполнял различные задачи по всем маршрутам, трассам и направлениям.

В период Отечественной войны летный состав дивизии выполнял задания как на воздушных линиях Советского Союза, также за границу в Иран, Африку, Англию, Францию, Америку и в последний период войны на Балканы, в Румынию, Болгарию, Югославию и Венгрию.

Наиболее характерными дальними полетами в глубокий тыл противника были полеты летчиков дивизии КАПРЕЛИА, ГРУЗДИНА, ЕРОМАСОВА, ЧОЛОВСКОГО, ИКОВЛЕВА, ЛАБУТИНА, ТАРАНА, ПОЛОСУХИНЯ, МАСЛОКОВА и БИРЮКОВА. Эти командиры кораблей со своими экипажами выполняли дальние полеты из Москвы под Бухарест, под Будапешт, под Варшаву, под Вену, под Кенигсберг и под Стокгольм.

Дальнние полеты в глубокий тыл противника при отсутствии видимости ориентиров, невозможности использовать широковещательных станций и своих пеленгаторов и радиомаяков в первый период войны требовали от экипажей летного мастерства и искусства самолетовождения, чтобы успешно выполнить боевое задание пролететь на удалении до 1000км. на малозаметную цель и успешно возвратиться на свой аэродром.

В период с 24 Ноября по 5 Декабря 1943 г. перед дивизией была поставлена важная правительственная задача - независимо от метеоусловий ежедневно производить полеты, обеспечивающие воздушную связь с Тегеранской конференцией трех Сокровищ лярхов. С этой ответственной и почетной задачей отлично справились командиры кораблей МЕТЛЯКИЧ, БЫСТРОВ, МАСЛОКОВ, ПОКРОВСКИЙ и БИРЮКОВ.

Эти командиры кораблей со своими экипажами летали в сложных метеорологических условиях, плохая облачность, плохая видимость, дожди и туманы.

Также характерными в штурманском отношении были произведены перелеты наших летчиков на самолетах Албимал из Англии в Москву.

В сложных метеорологических условиях зимы 1943 г. наши экипажи успешно перенесли группу самолетов Албимал из Англии в Москву с пролетом территории противника в темное время.

Характерными полетами наших экипажей были полеты Героя Советского Союза Гв.майора ТАРАН в Париж, Лондон и ряд полетов других экипажей в Сан-Франциско, Стокгольм, Тегеран и Каир.

Штурманская служба преобразовалась с момента образования 1-й Авиатранспортной дивизии, т.е. с 21-го Октября 1942 г. Назначены были штурман дивизии, штурманы авиацполков и эскадрилий. Вошла в жизнь обязательная предполетная подготовка к каждому полету под контролем руководящих штурманов, ввелась классная штурманская подготовка с летним составом по аэронавигации, радионавигации, изучению района действия и района базирования. Изучались запретные зоны страны. Было приобретено часть пособий для занятий с летним составом, оборудования помещений для занятий и подготовки к заданиям. Создавались карты навигационной обстановки и другие схемы, плакаты и таблицы необходимые при подготовке к заданиям.

Систематически стал передаваться опыт боевой работы, особенно новому пополнению как пилотам, так и штурманам.

Организовывались провозные полеты днем и ночью молодых пилотов и штурманов с наиболее опытными командинками. Прививалась навыки к использованию радиосредств в каждом полете.

Все эти мероприятия послужили к более успешному выполнению боевых заданий и вытеснили грубые ошибки, допускавшиеся летним составом в самолетовождении. Случай потери ориентировки стал как-фактом чрезвычайного происшествия.

В основу работы штурманской службы было положено НШС-41, затем НШС-43 и Инструкция по боевой службе штурмана авиацполка, которые изучались всем летним составом дивизии.

Предполетная подготовка стала проводиться согласно наставления с учетом фронтовой обстановки, метеоданных, расположения сети средств ЗОС своих и противника. Маршруты прокладывались согласно требований наставлений, т.е. с учетом обхода запретных зон, входных ворот, с учетом обхода средств ПВО противника, данные о которых уже имелись в штабах.

Районы действий и маршруты полетов постоянно менялись и летнему составу приходилось изучать районы в большинстве случаев непосредственно в полетах.

Штурманский состав, прибывающий из других частей был подготовлен недостаточно и при обследовании работы штурманской службы 1-й АТД 5.10.43г. комиссией Аэрофлота установлено, что из 158 штурманов, имеющихся в дивизии, не соответствуют занимаемой должности, по своей теоретической и практической, подготовке - 111 человек и только 47 человек могли выполнять задания.

На 1-ое Января 1944 года в дивизии по списку числилось 243 штурмана, но из них подготовлено для выполнения дневных полетов - 82 человека и для ночных - 53 человека.

За период 1944 года в дивизию прибыло из других частей 62 человека, а убыточность подготовленными и введенными в строй - 162 человека.

Текущесть штурманского состава заставила руководящий штурманский состав постоянно заниматься вводом в строй вновь прибывающих штурманов кораблей.

На 1.5.45 г. в дивизии все штурманы введены в строй и могут выполнять дневные иочные задания и в сложных метеоусловиях.

Рост практического опыта штурманов кораблей наглядно возрос и может быть показан следующими показателями, взятыми по одному из авиацполков: так средний налет на каждого штурмана части в первом квартале 1944 года составил 48 часов, во втором - 159 часов, в тре-

тьем - 202 часа и к концу года средний налет на одного штурмана составил 515 часов. Из этого времени налета большее число часов налета происходило в сложных метеоусловиях без визуальной ориентировки.

С целью внедрения способов радиовождения, обучения летного состава и контроля за использованием методов самолетовождения по радио, в Декабре месяце 1944 года в авиацдивизии и авиацполках были введены помощники штурманов по радионавигации, назначенных из наиболее опытных штурманов кораблей. Это мероприятие намного подняло использование радионавигации в полете.

В средине 1944 года штурман корабля стал полноценным членом экипажа, который обеспечивает самолетовождение в любых метеоусловиях.

В каждом полете использовались методы радиовождения, что обеспечивало постоянный контроль пути во всех полетах.

Об использовании радионавигации в полете говорят следующие данные: так за 1944 год снято с борта самолетов - 39867 радиопеленгов, количество выходов на свой аэродром по пеленгаторам и приводным составило - 8073. Налет по РИК-2 и Рк "Бендико" - 8210 или 13% от общего налета дивизии.

Штурманами кораблей в 1943 году обеспечено 17325 самолетовылета, в 1944 году - 33030 и за пять месяцев 1945 г. - 12212 самолетовылетов.

В одном только подразделении Гв.майора ЧЕРНЯКОВА за первый квартал 1945 года было снято 2639 пеленгов с ШВРС и приводных, получено пеленгов от радиопеленгаторов - 2319, определено РМ самолетов 1300, налет по радиосредствам - 1383 часа.

Несмотря на большой успех штурманского состава в овладении методами радионавигации, до конца 1944 года в дивизии были большие недостатки в использовании радиосредств, одним из которых явилось отсутствие контроля за штурманским составом в правильном использовании и применении радионавигации в повседневных полетах.

Бесконтрольность была вызвана отсутствием соответствующего радионавигационного документа, при помощи которого можно было бы контролировать работу штурмана в полете.

Для устранения такого важного недостатка, руководящий штурманский состав дивизии разработал радионавигационный бортжурнал, который до этого вообще отсутствовал в авиации. Такой бортжурнал нашел применение не только в нашей дивизии, но и в других частях ГВФ. Впоследствии бортовой журнал был видоизменен и дополнен на основании практического опыта штурманской службы дивизии.

С введением радионавигационного бортжурнала, удалось еще выше поднять радионавигационную подготовку летного состава дивизии.

Основными методами самолетовождения по радио были:

- а/ Полет по пеленгаторам (курсовый метод)
- б/ Полет на радиостанции и от радиостанции
- в/ Чамспеленгация радиостанций
- г/ Комбинированное применение радиостанций и пеленгаторов.

Выбор того или иного метода зависел от характера выполняемого задания и наличия средств ЗОС на маршруте.

Наиболее простыми, удобными и надежными средствами ЗОС в полете явились пеленгаторы, приводные и ШВРС. Радиомаячками экипажи пользовались в отдельных случаях.

тьем - 202 часа и к концу года средний налет на одного штурмана составил 515 часов. Из этого времени налета большее число часов налета происходило в сложных метеоусловиях без визуальной ориентировки.

С целью внедрения способов радиовождения, обучения летного состава и контроля за использованием методов самолетовождения по радио, в декабре месяце 1944 года в авиадивизии и авиацполках были введены помощники штурманов по радионавигации, назначенных из наиболее опытных штурманов кораблей. Это мероприятие намного подняло использование радионавигации в полете.

В середине 1944 года штурман корабля стал полноценным членом экипажа, который обеспечивает самолетовождение в любых метеоусловиях.

В каждом полете использовались методы радиовождения, что обеспечивало постоянный контроль пути во всех полетах.

Об использовании радионавигации в полете говорят следующие данные: так за 1944 год снято с борта самолетов - 39867 радиопеленгов, количество выходов на свой аэродром по пеленгаторам и приводным составило - 8073. Налет по РНК-2 и Рк "Бендинк" - 8210 или 13% от общего налета дивизии.

Штурманами кораблей в 1943 году обеспечено 17325 самолетовылета, в 1944 году - 33030 и за пять месяцев 1945 г. - 12212 самолетовылетов.

В одном только подразделении Гв.майора ЧЕРНЫХОВА за первый квартал 1945 года было снято 2639 пеленгов с ШВРС и приводных, получено пеленгов от радиопеленгаторов - 2319, определено РМ самолетов 1300, налет по радиосредствам - 1383 часа.

Несмотря на большой успех штурманского состава в овладении методами радионавигации, до конца 1944 года в дивизии были большие недостатки в использовании радиосредств, одним из которых явилось отсутствие контроля за штурманским составом в правильном использовании и применения радионавигации в повседневных полетах.

Бесконтрольность была вызвана отсутствием соответствующего радионавигационного документа, при помощи которого можно было бы контролировать работу штурмана в полете.

Для устранения такого важного недостатка, руководящий штурманский состав дивизии разработал радионавигационный бортжурнал, который до этого вообще отсутствовал в авиации. Такой бортжурнал нашел применение не только в нашей дивизии, но и в других частях ГВФ. Впоследствии бортовой журнал был видоизменен и дополнен на основании практического опыта штурманской службы дивизии.

С введением радионавигационного бортжурнала, удалось еще выше поднять радионавигационную подготовку летного состава дивизии.

Основными методами самолетовождения по радио были:

- а/ Полет по пеленгаторам (курсовый метод)
- б/ Полет на радиостанцию и от радиостанции
- в/ Самопеленгация радиостанций
- г/ Комбинированное применение радиостанций и пеленгаторов.

Выбор того или иного метода зависел от характера выполняемого задания и наличия средств ЗОС на маршруте.

Наиболее простыми, удобными и надежными средствами ЗОС в полете явились пеленгаторы, приводные и ШВРС. Радиомаяками экипажи пользовались в отдельных случаях.

На ряду с положительными достижениями в штурманской службе в дивизии имелись случаи потерь ориентировок.

Так с начала 1943 года и по Май 1945 года по вине летного состава произошло 17 случаев потерь ориентировок.

Случай потери ориентировок показывают: 1/ Теряет ориентировку тот экипаж, который не обладает способами самолетовождения по радио; 2/ При потере ориентировки некоторые экипажи не доверяют радиосредствам, не стараются восстановиться простейшими методами, а предпочитают производить вынужденную посадку для уточнения своего местонахождения; 3/ Калатность некоторых экипажей и выполнению элементарных правил самолетовождения при выполнении заданий; 4/ Недостаточный контроль со стороны руководящего штурманского состава за предполетной подготовкой экипажей.

Для контроля за предполетной подготовкой экипажей перед вылетом с конца Августа 1944 года в дивизии введено де-зусство штурманов полков и эскадрилий, которые за период с Сентября 1944 г. по 1-ое Мая 1945 г. проверили 2574 экипажа, вылетавших с аэродрома Внуково.

Овладев методами самолетовождения по радио многие экипажи, при плохих метеоусловиях по маршруту и хорошей погоде в пункте посадки, смело пробивают облачность вверх и идут по маршруту на высотах.

Как правило стали производиться полеты на наивыгоднейших высотах и режимах, расчитанных по прогнозу ветра, выдаваемому метеостанцией.

Полеты на наивыгоднейших высотах сократили время полета по маршруту и уменьшили расход горючего.

За годы Отечественной войны значительно выросли штурманские руководящие кадры и такие штурманы как ДУБОВИКИЙ, ГКАЧЕВ, ЛАЗОРОК, КИРИЛОВ, ПАСТЕРНИК, НОССОВ, КОРОБКО, РОЛЬЧЕН и СМЕЛЯНСКИЙ, начав войну рядовыми штурманами кораблей в настоящее время занимают руководящие должности штурманов эскадрилий, умело передавая свой богатый боевой опыт подчиненным штурманам кораблей.

За годы Отечественной войны приобрели богатый опыт в самолетовождении с использованием радио такие штурманы кораблей как НОВИКОВ, ГУСАК, ХАЛТУРИН, СМИРНОВ, КЮЛДИН, СТАРИКОВСКИЙ, ДАВЫДОВ, МАКУШИН, МОРОЗОВ, ВАГАНОВ, ПОЛОДЦОВО, ТЕОДОРОВИЧ, САВИН, которые могут выполнять задания днем и ночью в сложных метеоусловиях.

За годы Отечественной войны штурманская служба 10-й Гвардейской Авиатранспортной Дивизии преобразила боевой опыт ночной и дневной работы.

Если в начале Отечественной войны полеты со штурманами были единичны и авторитет штурманов был невелик, то к концу 1944 года штурман корабля стал полноправным членом экипажа, который обеспечивает самолетовождение в любых метеоусловиях.

Летный состав в основном овладел способами радиовождения и способен производить полеты вне видимости земли до 10 часов, определяя себя выходом на аэродром посадки.

Большинство экипажей овладели методом слепой посадки по радиосредствам на аэродроме Внуково:

Полеты на наивыгоднейших высотах постепенно входят в повседневные полеты. Большинство экипажей практически выполняют полет на высотах, экономя время полета и горючее.

Руководящий штурманский состав авиацполков справился со своей задачей по вводу в строй молодого штурманского состава, привил любовь к самолетовождению по радио в повседневных полетах, грамотно передавал боевой опыт всему летному составу.

Сибирь
связи



Связь и радионавигация сыграли большую роль в деле выполнения дивизией боевых задач, и в значительной мере определили успех проводимых операций. В течение первых месяцев войны были преодолены серьезные затруднения, вызванные тем, что технические средства связи на основной базе Внуково не были закончены, а в ГВФ система работы связи в военных условиях не была отработана. "Радиобоязнь" была повсеместным явлением и препятствовала использованию связей и радионавигации. В дальнейшем связь стала неотъемлемым элементом всей организации летной и штабной работы, а средства радионавигации обязательным условием выполнения боевых задач.

Как основная, так и полевые вспомогательные базы дивизии осуществляли регулярную связь с каждым в отдельности самолетом, выполняющим задание. Одновременно поддерживалась связь между самими базами. В течение войны обеспечены связи и радионавигацией десантки операций и сотни специальных задач на всех фронтах, обслужено 59771 самолето-вылет, состоялось 29536 связей, взято 107137 пленков.

Наземные радиостанции дивизии имели радиосообщен 529112 радиограмм, 11459204 слов.

Одновременно дивизия послужила крупным центром подготовки летных и технических кадров для других подразделений ГВФ, для ВВС и АДЛ.

За годы войны подготовлено в дивизии 275 бортрадистов, переведено и введено в строй свыше 300 человек. Откомандировано в различные подразделения ГВФ, ВВС, КА и АДЛ свыше 500 бортрадистов.

Наземное хозяйство связи непрерывно развивалось. Во Внуково в начале войны начали с эксплуатацией проводятся крупные монтажные работы, в результате которых в осени 1941 г. былипущены в эксплуатацию радиомашины, пеленгатор, радиобюро-приемный пункт, установка слойной посадки, расширена телеграфная станция, уложены кабели, проведены крупные работы по энергоснабжению гарнизона (энергетика входила в состав службы связи).

Однако в октябре 1941 г. все хозяйство связи и энергетики пришлось эвакуировать. На демонтаж и погрузку имущества был мобилизован весь личный состав, независимо от звания и специальности. Вывезено более 10 вагонов имущества.

После эвакуации объектов работа связи осуществлялась на временных и передвижных средствах в Московском и Внуковском аэропортах. В 1942 г. началось восстановление всех объектов во Внуково и проведено значительное их расширение. К концу войны узел связи дивизии располагает двумя самолетными каналами дальней связи, двумя пеленгаторами, командной радиотелефонной радиостанцией, установкой слойной посадки и тремя наземными каналами.

60% связи Московского гарнизона ГВФ (в том числе ГУГВФ) проходит через Внуково. Связь с самолетами ведется на всю глубину

полета. По земле связь осуществляется со всеми полками: ГВФ с рядом ближних и дальних аэропортов, в том числе заграничных Берлин, Бухарест, Белград, София и др.

Большое значение в работе службы связи имеют радиомастерские, которые обеспечивали ремонт аппаратуры наземных об'ектов и самолетов, а также монтаж на об'ектах связи дивизии. Отремонтировано 2778 штук радиосигнализации, машин и агрегатов.

В условиях быстroredенящейся обстановки особенно велико должно быть значение связи.

Следует в течение первых 2 месяцев войны фактически связь с самолетами отсутствовала. Радиомаяки были закрыты. Коды для связи отсутствовали. Системы работы в военных условиях не было выработано. К тому же широко было распространено мнение, что противник легко может захватить самолет и наземную станцию. Поэтому связь держать очень опасно. Эта "радиосвязь" служила серьезным препятствием организации и развития связи.

В результате, в начале войны командование ГВФ было лишено возможности использовать радиосвязь для управления самолетами, не говоря уже о том, что отсутствовали какие бы то ни были сведения о местонахождении самолетов до возвращения их на базу.

На первом этапе войны в ранней стадии слабо использовались средства радионавигации. Радиомаяки не работали. Летно-подъемный состав имел чрезвычайно малый опыт использования пеленгации. Полеты производились преимущественно вне трассовых.

Положение со связью стало улучшаться к августу месяца 1941 г. К этому времени было издано специальное наставление по связи, код "Н". Во Внуково стали вводиться в эксплуатацию основные об'екты связи. С другой стороны были подобраны и расставлены работники связи по об'ектам и в эскадрильях.

В итоге этих мероприятий представилось возможным наряду с организацией связи с наземными корреспондентами, организовать связь с самолетами. Однако связь с самолетами в этот период поддерживалась всего лишь на 400-500 км., что конечно, далеко не решало поставленные задачи перед службой связи. Тем не менее об'ем работы с самолетами быстро возрос:

В Августе месяце было принято и передано 516 радиограмм или 8034 слова;

В Сентябре месяце обмен с самолетами составлял 987 радиограмм или 57099 слов. Число связей с самолетами в день составляло 60-80.

Материальная часть РЭСОБ работала удовлетворительно.

Обслуживание самолетного радиоэлектрооборудования производилось техниками РЭСОБ из расчета 2 человека на отряд.

Ремонт аппаратуры и электроагрегатов производился в радиомастерской службы связи.

На ряду с вводом в эксплуатацию наземных средств связи формировалась в строй средства радионавигации на аэродроме Внуково. Одновременно проводилась подготовка летно-подъемного состава по радионавигации.

К Октябрю 1941 г. установился определенный порядок заказов и использование средств ЗОС ВВС КА.

В МАСИ вопросами радионавигации занималась служба связи. Естественно в этих условиях бортрадисты занимали ведущую роль в ис-

12
пользовании средств ЗОС для навигации, используя главным образом НВРС и приводные радиостанции, так как другие средства ЗОС почти отсутствовали. Извещающие пеленгаторы ГВФ в Химках и во Внуково вводились в строй длительное время (вырабатываясь система, снимались радиодевиации, обучался летный состав).

После уточнения обстановки и решения о базировании штаба авиа-группы в Москве, была утверждена новая схема связи авиа-группы, предусматривающая организацию в Москве 2 наземных каналов и одного само-летного.

Для этой цели было заново оборудовано радиобюро и передающий радиоцентр в Московском аэропорту с использованием такого Быковского го передатчика с манипулятором из радиобюро в Москве.

Ввиду отсутствия мощных передатчиков, в строином порядке силами служб связи были отремонтированы старые передатчики МРК-01, МРК-0,8 (перевезены из Рязани). Установлен РАМ на автомашине.

Была произведена реконструкция антенных устройств и приемно-передающей аппаратуры.

К существующим корреспондентам, согласно новой схемы связи добавились: Усть-Илимск, Кайраксия, Куневер и Бийскец, расположенные на расстоянии 400-450 км. от Москвы.

На этих точках базировались отряды авиа-группы.

Для обеспечения связи на указанных точках с самолетами, между собой и с Москвой в первый период были использованы радиостанции МРК-0,5, специально приспособленные для наземной работы.

Чтобы повысить надежность связи Усть-Илимск с Москвой и с самолетами, в нестном ДАО были получены 2 радиостанции 11-АК. На этих радиостанциях отлично себя проявили радиооператоры авиа-группы БОКАРЕВ, ДОЛГУШИН, ШИШУИН.

Техническое обслуживание станций фактически также приняла на себя авиа-группа.

Одна из радиостанций работала с самолетами, обеспечивая связь вплоть до посадки в осажденном Ленинграде и обеспечивали немедленную оперативную информацию о ходе выполнения заданий.

Применительно к условиям Фронта были проведены организационные мероприятия, имеющие целью повысить оперативность, надежность и конспирацию работы связи и средств радионавигации.

К указанным мероприятиям относятся:

- ✓ Подбор самолетных войск.
- ✓ Введение скользящих позывных самолетов и приводной радиостанции, меняющихся по ключу кода "Н". Дополнен сам код "Н" применительно к местным условиям.

Необходимо отметить, что Ленинградская операция явилась по существу первой, где широко начали использовать средства связи и радионавигации.

Характерным в работе службы связи для данного периода явилось резкое увеличение объема по всем каналам, что можно объяснить увеличением количества корреспондентов за счет рассредоточения баз авиа-группы на различных точках и широким использованием связи с самолетами при выполнении ими боевых заданий.

Общий обмен по наземным каналам в Декабре 1941 года составил 4818 радиограмм или 253200 слов.

Обмен по самолетным каналам составил 1317 радиограмм 32315 слов.

За вторую половину 1941 года общий обмен по наземным каналам составляет 25707 радиограмм или 619558 слов.

По самолетным каналам обмен составляет 2209 радиограмм или 65295 слов.

Дано пеленгов пеленгаторами - 137.

В конце декабря 1941 года все отряды МАСН полностью перебазировались на Москву и Внуковскую базы. С этого времени начались крупные десантные и другие операции в тылу противника.

В этот период стала рационально производиться подбор кода для самолетных и наземных радиостанций, с учетом возможности пеленгации в начальном времени и обеспечения наибольшего радиуса действия.

Были введены схемы названия самолетов и наземных радио и специальный переговорный код, состоявший из готовых наиболее употребляемых фраз и слов, приспособленных к характеру выполняемых заданий. Содержание пользовалось независимостью трехзначных чисел.

Смена кодовой схемы производилась ежедневно, согласно расписанию. Все необходимые для связи данные оформлялись в виде специальных сейфовых листов (аскрементов), листы с ламинатом связывались между собой и передавались в определенный период (от 1 до 3 месяцев) и устанавливались расписание их действия по дням.

Крупные десантные операции в тылу противника проводились в период января-апреля 1942 г.

Полеты производились с аэродромов Внуково, Кубинка, Дахкино, Монино, Астафьево и Раменское, в тыл противника на западном направлении глубокими тыловыми налетами. Одновременно производились разведывательные и наступательные операции на юго-западном направлении по доставке на передний край боеприпасов и вооружения.

В Июне 1942 года проведена крупная операция по срыванию поездов северо-западному направлению. В этой операции участвовала большая часть самолетного парка и личного состава МАСН.

Самолеты вылетали из Севастополя с двух баз в районе Краснодара и демонстрировали связь с ними до посадки в Севастополе. Из Краснодара имела прямая радиосвязь с базой во Внуково.

В период этой операции произведено 475 боевых вылетов, в течение которых состоялось 3771 связь с самолетами.

В Июле 1942 г. было организовано специальное звено, которое выполнило срочные задания ГКО. Полеты производились исключительно ночью в глубокий тыл противника.

За вторую половину 1942 года было произведено 1576 самолетов, в течение которых состоялось 1939 связей.

При Севастопольской операции впервые была установлена дальняя прямая радиосвязь с базой (Краснодар-Внуково). Этот очень удобный опыт послужил началом связи на дальних расстояниях. В последствии связь оперативных точек с базой поддерживалась во всех типах случаев, независимо от расстояний.

При всех операциях, проводимых МАСН имелась надежная связь с кораблями, что в значительной степени способствовало успеху выполняемых задач.

Наиболее показательные боевые операции по всему фронту и организаций силы, сплоченности, производимые с аэродромов Внуково и Раменское. За период с 17.2.42 г. по 25.2.42 г. произведено 459 самолетов, в течение которых состоялось 1709 связей с само-

лантами и передано 186 циркулярных радиограмм.

В этот период уже гораздо шире использовались средства ЗОС как ГВФ, так и ВВС КА.

Радионавигационная подготовка к рейсу стала обязательным элементом подготовки экипажа.

С пуском в эксплуатацию пеленгаторов во Внуково и Хвойной резко возросло использование пеленгации летным составом. За 1942 год указанными пеленгаторами дано 11335 пеленгов, кроме того состоялось 5376 связей с самолетами.

Общий обмен по самолетным каналам за 1942 г. составляет 21413 радиограммы или 638694 слова.

К началу 1943 г. были почти полностью закончены монтажные работы об "ектов связи": радиобюро, передающего центра, пеленгатора в Анино, радиомастерской и других вспомогательных об "ектов".

Одновременно велись подготовительные работы по восстановлению УСП и монтаж приводной радиостанции и 2-х пеленгаторов.

Характер выполняемых заданий 1-й АТД не сколько изменился.

В связи с успешным наступлением Красной Армии работа летных подразделений 1-й АТД на оперативных точках приняла массовый характер.

В течение 1943 г. проведены крупные боевые операции на Центральном, Северо-Кавказском, Юго-Западном Фронтах.

Из них наиболее характерной является операция, проведенная на Северо-Кавказском фронте, которая длилась с Ноября до полного освобождения Крыма. Полеты производились почти круглосуточно и зачастую в тяжелых метеоусловиях.

В ряде случаев посадки самолетов на точках базирования производились исключительно с помощью радионавигационных средств. В целом в эту операцию связь и средства радионавигации сыграли исключительную роль и по отзыву командования 4-й ВА в значительной степени способствовали успеху выполняемых заданий.

Связь с самолетами поддерживалась надежно, беспрерывно. Радионавигационные средства экипажами использовались полно и грамотно.

Одновременно с проводимыми операциями на различных фронтах, почти на протяжении всего года производились полеты в глубокий тыл противника по обслуживанию партизанских отрядов и рейсы специального назначения.

В среднем ежедневно летало 15-20 самолетов.

Полеты производились преимущественно из Внуково. Связь с самолетами поддерживалась на всю глубину полета.

С введением для самолетных каналов коротких волн, с Июля 1943 г. начала практиковаться связь с самолетами на дальних расстояниях. Последнее позволило обеспечивать связь самолетов с базой на всю глубину полетов.

В течение 1943 г. произведено 18083 самолето-вылета, в течение которых состоялось 69125 связей.

У наземных пеленгаторов Внуково, Химки и Хвойная взято свыше 47562 пеленгов.

В 1944 г. было произведено дальнейшее развитие ввех об "ектов связи дивизии во Внуково. Организационно по новому штату оформлены узлы связи дивизии. Окончательно отработан порядок связи с самолетами и наземными корреспондентами, удовлетворяющий всем требованиям.

В течение 1944 года обслужено связью 22628 самолетовылетов, в течении которых состоялось 79570 связей.

Связь с самолетами велась на всю глубину полета.

Обеспечение связью и радионавигацией боевых заданий и обычных рейсов составляло почти 100%.

В среднем на 1 час налета приходилось 3,8 связи, а на 1 вылет 8 связей.

Использование радионавигационных средств характеризуется тем, что за месяц самолеты брали до 6 тысяч пеленгов, т.е. 4,8 пеленга на 1 вылет.

Надежная связь с самолетами давала возможность командованию постоянно иметь сведения о дислокации самолетов, с ходе выполнения заданий, иметь возможность дачи необходимых распоряжений на борт.

В практике работы 1944 г., равно как и в предыдущие 2 года, имели место многочисленные случаи, когда эта возможность имела решающее значение для успеха выполнения боевых заданий.

Радионавигация вошла в повседневный быт летной работы.

Количество пеленгов, взятых от пеленгаторов составляет 42752.

Значительно возросло число часов налета по ШВРС, приводным радиостанциям и радиомаякам. В среднем налет по указанным средствам составляет 25-30% от общего налета.

С Июля 1944 г., кроме телеграфной связи самолеты дивизии начали держать в районе аэродрома радиотелефонную связь с руководителем полетов на командной вышке аэродрома Внуково.

Связь эта себя зарекомендовала и вошла в практику, как обязательная.

В Январе 1942 г. проводилась крупная операция по десантированию войск в район Бязьмы.

Вылеты проводились с 2 точек; одновременно работали по заданию до 45 самолетов, которые в течение ночи делали по 3-4 рейса. Такая интенсивная работа предъявляла исключительно высокие требования к организации связи, которые и легли в основу развертывания узла связи на КП командира АОН во Внуково.

Узел связи был оборудован средствами радиосвязи и проводной связи.

Для связи с самолетами были выделены три передатчика - два основных и один резервный и организован выделенный прием и радиобюро связное с КП.

Одна радио работала на привод.

Для связи с вышеупомянутыми штабами и КП генерала ГОРЬЯЦЕВИЧА, осуществлявшим общее руководство операцией, была организована телеграфно-телефонная связь. Было установлено 4 аппарата СТ-35, два аппарата Морзе и телефонная связь со всеми службами и частями, имеющими отношение к выполнению данной операции.

Такая схема и организация связи обеспечила надежную и бесперебойную связь командованию по оперативному управлению в течение всего времени продолжения операции.

В течение 1942 г. операции проводимые Авиагруппой с Внуковским аэродромом были обеспечены надежной и бесперебойной радио- и про-

водной связью, организованной по принципу вышеизложенной Внуковской (17-25 февраля) операции.

В течение 1942 г. значительно увеличилась радиосеть узловой радиостанции АОН, которая держала связь с корреспондентами:

- | | |
|-------------------|-----------------|
| 1. АОН Чанкотадзе | 7. Рязань |
| 2. Горький | 8. Куйбышев |
| 3. Казань | 9. Мичиково |
| 4. Азрамас | 10. Вологда |
| 5. Добротино | 11. Архангельск |
| 6. Мисцево | 12. Саратов |
| | 13. Пенза |

Магистральная связь:

- | | |
|-------------|--------------|
| 1. Горький | 5. Пенза |
| 2. Куйбышев | 6. Саратов |
| 3. Казань | 7. Беломорск |
| 4. Вологда | 8. Ленинград |

Работа радиосвязи за 1942 г. характеризуется следующими данными:

Наземный канал: Обмен радиограмм 123908

слов 2602782

Число задержанных радиограмм - 563, что составляет по всему обмену 0,45%:

Простой по всем радиостанциям дивизии за год 51 час.03 мин., что составляет ко времени открытия р/ст. - 0,12%.

Самолетный канал: Обмен радиограмм 21443

слов 638694

| | | |
|-----------------------|------------------------|------|
| Пеленгатор Анино: | Обслужено самолетов - | 960 |
| Введен в строй с Июля | Число связей с-тами - | 3532 |
| месяца 1942 года | К-во личных пеленгов - | 9115 |
| | Срывов связи - | 102 |

| | | |
|---|------------------------|------|
| Пеленгатор Хвойная: | Обслужено самолетов - | 343 |
| Введен в строй с Октября месяца 1942 года | Число связей с с-том - | 1844 |
| | К-во личных пеленгов - | 2220 |
| | Срывов связи - | 2 |

В течение 1942 г. службой связи была проделана наряду с текущей эксплуатацией, обслуживанием связью боевых операций, большая работа по восстановлению об'ектов связи и ввод их в строй.

За это время восстановлены и пущены в эксплуатацию:

1. Пеленгаторный центр в Анино
2. Радиобюро и телетайпная во Внуково
3. Передающий центр в Постниково, в составе передатчиков: МРК-08 - 1 шт., МРК-01 - 1 шт., Волга - 1 шт.; М-2 - 1 шт. (в качестве приводной радиостанции).
4. Приводной маломощной р/станции типа ПД-4.

Вместе с тем была проделана значительная работа по приведению в эксплуатационное состояние Внуковской телеграфной сети и переустройство окончательных и промежуточных устройств кабеля соединительных линий с Москвой.

Об'ем работы связи в 1943 г. значительно возрос. Радиосеть дивизии была увеличена до 22 корреспондентов, в т.ч. корреспондентов дальней связи.

Обмен по всем радиостанциям составляет 157271 радиограмм или 3176131 слово, против 123908 радиограмм или 2602782 слова в 1942 г.

Простой по всем радиостанциям составляет 36 час. 14 мин., против 51 час. 02 мин. в 1942 г.

Количество задержанных радиограмм составляет 178, против 563 задержанных радиограмм в 1942 году.

Количество несоставившихся связей за год составило 6221.

Для улучшения показателей связи было проведено:

1. Налаживание контроля за своими радиооператорами при помощи контрольной радиостанции.

2. Уточнение истинных причин КС.

3. Подбор наилучших волн связи.

4. Улучшение работы передатчиков и антенного хозяйства.

Обмен телеграфной связи, работающей по 4 каналам, составил 266062 телеграмм, 2707288 слов.

По телефонной связи наряду с эксплуатацией проводилась большая работа по развитию и капитальному оборудованию установок.

Из этих работ, имевших особо важное значение для улучшения связи следует отметить:

1. Монтаж соединительных линий с АТС и переделка коммутаторов под сквозной набор АТС.

2. Капитализация и строительство столбовых линий с ликвидацией временных.

3. Монтаж телефонной станции на 100 номеров.

В течение всего года радиомастерская наряду с работами по ремонту самолетной радиоаппаратуры проводила большие работы по восстановлению, монтажу и усовершенствованию об"ектов связи.

1944 год характеризуется дальнейшим увеличением об"ема работы и развитием по предела основных об"ектов связи. Резко улучшились качественные показатели связи. Организационно оформлен узел связи дивизии.

Введена в строй команная радиостанция для управления полетами в аэродромной зоне.

На передающем центре в Постниково установлен для резервирования питания южный аварийный агрегат.

На телефонной станции смонтирован и установлен третий коммутатор на 100 номеров, ввод в строй которого был осуществлен в январе 1945 года. Одновременно было смонтировано многократное поле.

В радиобюро произведена установка новой материальной части и приведено в порядок аккумуляторное хозяйство и переоборудовано все агрегатное помещение.

На всех об"ектах произведена замена изношенного оборудования и деталей и выполнен ряд техусовершенствований.

Общий объем по всем каналам составил в 1944 г. 206916 радиограмм, 3976518 слов. Состоялось 53044 связи.

Несоставившихся связей (КС) - 3959, против 6221 КС за 1943 г.

Количество задержанных РД составило 154 шт. против 178 в 1943 г. и 563 РД в 1942 году.

Простой по всем каналам связи составили 32 часа 46 мин. Простой в течение года систематически уменьшались и в последние ме-

сяцы года были полностью ликвидированы.

В целях улучшения связи, повышения оперативности обмена, уменьшения КС и задержанных РД, ликвидации простоеи и т.п. проведен ряд организационных и технических мероприятий и воспитательная работа с личным составом.

В 1945 году основные показатели работы остаются на высоком уровне.

Наряду с эксплуатацией были выполнены строительные и монтажные работы на об"ектах связи, которые существенным образом улучшили и расширили действие связи. К таким работам в первую очередь необходимо отнести:

1. Монтаж и ввод в строй в январе месяце т/г. З коммутатора и устройство многократного поля.

2. Открытие нового канала для связи с дальними корреспондентами (Бухарест, Белград, София и др.).

3. Установка радиостанции - 610А на УСП.

С организацией Авиагруппы Особого Назначения (МАОН) положение с кадрами было следующее:

а/ Состав бортрадистов в большинстве своем имел большой опыт работы в качестве бортрадистов.

б/ Технический состав РЭССС - техники, механики и мастера имели достаточную квалификацию, но значительная часть его не знала материальной части ПС-34 и осваивала ее в процессе эксплуатации.

в/ Руководящий состав не имел необходимого опыта по организации связи транспортной авиации в военных условиях. Организационные навыки, равно как и система связи вырабатывались в процессе работы.

К концу 1941 г. положение уже резко изменилось. К этому времени руководящий состав приобрел достаточный организационный опыт, была отработана определенная система связи, полностью оправдавшая себя всем опытом последующей работы.

В организованных тогда эскадрильях МАОН начальниками связи эскадрилий работали т.т. АЛЕКИН, ПОПОВ, ЛАВРЫЕВ, ГОРТИКОВ, ДВОРЦОВ, АИЛЛОВ.

Технический состав РЭССС в достаточной степени освоил матчасть, регулярно обслуживая все вылеты из основной базы и точек. Оглично работали по обслуживанию матчасти РЭССС и вынесли всю тяжесть работы на первом этапе войны техники - ИВАНОВ, КОЗЛОВ, ГОМБРИТАЛТ, КУТЕЙНИКОВ, АЛЕКСАНРОВ и др.

Значительная часть бортрадистов АЛЕКИН, ГОЛОМИН, ФОМИН, ГУСЕВ, ЛЮКО, УГАЛЕВ, КАТИМОВ, РЫБУЧИЙ и др. освоили способы самолето-вождения по радионавигационным средствам и аэронавигацию. Большинство из них успешно выполнили обязанности штурмана и бортрадиста.

После реорганизации МАОН имевшей место в начале 1942 г. и передачи части личного состава в другие подразделения ГВФ и в АДД, а также в результате боевых потерь экипажей, положение с кадрами очень обострилось.

С этого момента и на протяжении всей войны была непрерывная текучесть личного состава связистов в легких подразделениях и в особенностях бортрадистов.

Поэтому усилия начальников связей эскадрилий, а в последствии и начальников связей полков направлялись на подготовку и ввод в строй бортрадистов.

Начальниками связи эскадрилий с января 1942 г. по 15 ноября 1943 г. работали ДАШИН, ПОПОВ и ЛАВРЕНЕВ.

Для подготовки бортрадистов в АЭИ, а в последствии при 1-й АТД ежегодно организовывались курсы бортрадистов.

За период с 1942 по 1944 г. включительно было организовано 10 учебных сборов, на которых было подготовлено 244 бортрадиста.

По годам учебные сборы бортрадистов распределяются:

1942 г. - 3 сбора с охватом - 73 чел.
1943 г. - 5 сборов с охватом - 105 чел.
1944 г. - 2 сбора с охватом - 66 чел.

Одновременно в полках и эскадрильях велась систематическая техническая учеба с бортрадистами по основным дисциплинам.

Кроме того переподготовлено и введено в строй свыше 300 бортрадистов.

Задача повышения квалификации бортрадистов равно как и подготовка их силами дивизии была одна из главных задач.

Ввиду отсутствия необходимого резерва, а зачастую и недостатка бортрадистов не всегда удавалось организовать систематическую групповую учебу с ними.

Учеба проводилась (кроме курсов) главным образом с небольшими группами, свободных от полетов людей, очень часто проводились занятия с одним-двумя бортрадистами.

Широко практиковались групповые и индивидуальные разборы после полетов.

Регулярно проводились занятия в радиоклассе.

В распоряжение бортрадистами особое внимание было обращено на предполетную подготовку.

В зависимости от обстановки и поставленных задач подготовка к полетам велась групповая и индивидуальная.

Бортрадисты получали все необходимые данные по связи и средствам ЗОС. Составлялись планы обеспечения полетов связью и радионавигацией.

Часто практиковались проигрыши полетов с использованием средств связи и радионавигации.

Установленная с первых месяцев войны практика дачи оценок бортрадистам командирами кораблей, в значительной степени, укрепляла дисциплину бортрадистов.

Огромный труд, затраченный на подготовку бортрадистов за время Отечественной войны не пропал даром.

Несмотря на отдельные затруднения, в целом дивизия была обеспечена в достаточной степени вполне подготовленными специалистами, несмотря на то, что из дивизии за годы войны откомандировано свыше 300 бортрадистов.

Вместе с тем значительная часть личного состава связистов проявила замечательные качества советского патриотизма и сознание воинского долга, личного мужества, отваги и мастерства.

Ниже приводим несколько примеров, подтверждающих это положение:

56

- 108 -

1. Бортрадист ТОМИН.
В 1942 г. при выполнении боевого задания над территорией противника самолет, пилотируемый тов. СЕМЕНОВЫМ, был обстрелян ЗА противника. При обстреле весь экипаж и в особенности пилоты получили тяжелые ранения. Тов. ТОМИН в такой обстановке сумел обеспечить связь с базой и за второго пилота помогал пилотировать самолет.
2. Бортрадист сержант МАЛОРОВ.
При посадке на горной площадке в тылу противника самолет потерпел аварию. Тов. МАЛОРОВ немедленно установил связь через аварийную радиостанцию с базой и самолетами, находившимися в воздухе и обеспечил их безопасную посадку. В течение нескольких дней, находясь там под обстрелом противника, регулярно держал связь, сообщая погоду и тем самым содействовал выполнению особо важных заданий.
3. Бортрадист старшина КРОМАРЕНКО.
Выполняя ночное задание в тылу противника самолет был подбит и потерпел катастрофу за линией фронта. Бортрадист КРОМАРЕНКО был ранен. С уцелевшей частью экипажа за 4 дня преобрался на свою территорию, сохранив всю документацию. Через войсковую радиостанцию установил связь с базой.
4. Начальник связи эскадрильи мл.лейтенант ГЛАДИИН.
Начал летать бортрадистом с конца 1941 г. Принимал участие в выполнении боевых заданий в Ленинграде, Севастополе в период их блокады и других фронтах. Чалетал 1464 часа. При выполнении очередного боевого задания был сбит в тылу противника и после длительного скитания выбрался к своим частям.
5. Пом. штурмана 10-й Рв.АТД по радионавигации мл.лейтенант ГУСЕВ. Начал летать бортрадистом с первых дней Отечественной войны. Принимал участие в выполнении боевых заданий почти на всех фронтах. При выполнении боевого задания самолет был сбит истребителем противника. Тов. ГУСЕВ возглавлял отряд, состоящий из экипажа и десантников и с неоднократными боями с гарнизонами противника пробился на свою территорию.

Отличных результатов добились в обеспечении связи и радионавигацией бортрадисты: МОРОСОВ, АГУШЕВ, САЦЫМОВ, СЕДОРОВ, АМРИЛИДЗЕ, ОЧЕНКО, ОЧЕНЬЮК, ВОЛКОНОВ, БОДКОВСКИЙ, КОЗЛОВСКИЙ, ГАНЗОВ, САУДИСКИЙ, ГРАБОВ, ЧУЛГОВА, ЛИПЧЕНСКИЙ, БАЙК, ЧЕРСКОВ, БУЛУК, ПЛАСКИС, ЧИРЧИК, МАЛОЕВ, ДРАЧЕВ, СТОРЖЕНКО, ЦИДЛОВ, ГАР, КАЛИНИЧ, ЛЮБЕНКО, ОЧЕНКО, ГОЛУК и многие другие.

За годы войны у личного состава службы связи дивизии выработались традиции в силу которых обеспечение образцовой связью боевых заданий является делом чести.

Служба связи дивизии образцово обеспечила связью ряд международных перелетов.

Из рядовых техников РЭСС выросли до начальников связей полков гв.ст.техники-лейтенанты ДАШИН, ЛАВРЕНЕВ, гв.техник-лейтенант ПОПОВ и мл.лейтенант ГОРДИЧЕВ.

Все они имеют от 3 до 5 правительственные наград.

Из бортрадистов выросли до начальников связи эскадрилий гв.лейтенант ГУРАДЕВ, гв.старшина БАСТИКОВ, гв.старшина КРЕСТИН, гв.мл.лейтенанты ГЛАДИИН, КАТИН, ЦИЛИН, ТОМИН и ГЕРАСИМОВ.

Большую работу по организации связи в летних подразделениях проделал зам. начальника связи дивизии гв. ст. техник-лейтенант ДО-РОГЕМВ.

В период Отечественной войны за образцовое выполнение заданий командования по обеспечению связью и радионавигацией боевых задач награждено связистов:

| | <u>В полках</u> | <u>По узлу связи</u> |
|--|-----------------|----------------------|
| 1. Орденом Красного Знамени | 7 чел. | - |
| 2. Орденом Отечеств. войны 1ст. | 10 чел. | - |
| 3. Орденом Отечеств. войны 2ст. | 10 чел. | 1 чел. |
| 4. Орденом Красной Звезды..... | 61 чел. | 15 чел. |
| 5. Орденом Знак почета | - | 1 чел. |
| 6. Орденом "Слава II степени" | - | 1 чел. |
| 7. медалью "За отвагу" | 47 чел. | 1 чел. |
| 8. Медалью "За боевые заслуги" | 31 чел. | 1 чел. |
| 9. Медалью "За трудовое отличие" | - | 17 чел. |
| 10. Медалью "Партизану Отечествен- ной войны 1 степени" | 1 чел. | - |
| 11. Медалью "Партизану Отечествен- ной войны 2 степени" | 10 чел. | - |
| 12. Оборонными медалями..... | 77 чел. | 25 чел. |
| ИТОГО: | 254 чел. | 62 чел. |

Учебно-боевая подготовка



С первых дней Отечественной войны, только что сформированная Московская Авиагруппа Особого Назначения теперь 10-я Гвардейская Авиатранспортная Дивизия, не имела в своем составе достаточного количества опытных кадров летного и технического состава для выполнения предстоящих сложных боевых задачий Командования Красной Армии.

Прибывающий на пополнение Авиагруппы из Управлений Гражданского Воздушного Флота и ведомственной авиации летно-технический состав не был проверен на работе и опыта в выполнении боевых задачий, за исключением отдельных экипажей не имел. В числе пополнения поступало много летного и технического состава работавших ранее на самолетах типа ПО-2 и Р-5, их необходимо было переучивать на тяжелых самолетах типа Г-2, ПС-41 и ПС-84.

Кроме того, все работники Авиагруппы и прибывающее пополнение, являлись людьми не военными, их нужно было обучать военным дисциплинам, тактическим приемам и грамотной эксплуатации материальной части.

Перед авиагруппой встал вопрос срочной организации учебно-боевого подготовки летно-технического состава по специальным и военным дисциплинам.

С этой целью, в Июле месяце 1941 года, на основной базе Внуково, были оборудованы специальные классы военной и технической подготовки и была организована плановая учеба. Одновременно было приступлено к техническим и военным занятиям во всех летных частях и подразделениях авиагруппы базировавшихся на других подмосковных аэродромах.

Организованные, таким образом, занятия дали возможность за три месяца подготовить к самостоятельному обслуживанию самолетов ПС-84 до 35% технического состава, ранее не работавших на этих машинах.

Параллельно с теоретической учебой летно-технического состава, была организована, под руководством опытных пилотов тренировка летного состава на тяжелых типах самолетов.

Для ночной и слепой тренировки, а также для освоения средств радионавигации было создано специальное авиаэвено и оборудован самолет-лаборатория.

Тренировочные полеты ночью с использованием радионавигации проходили на тыловых воздушных линиях.

С приближением фронта к Москве, авиагруппа была рассредоточена по другим аэродромам. Плановая учеба была нарушена и приняла иные формы.

Классные занятия для летного состава были заменены разбором летного дня, а для техсостава - техническими разборами. Этот метод вполне себя оправдал, как действенная форма учебы в боевой обстановке. В это же время получила распространение учеба непосредствен-

но на матчасти в форме индивидуального прикрепления, мотористов и слабых техников, для выучки к более сильному и грамотному техническому составу.

Ввод в строй и совершенствование пилотов прибывающих из Летного Центра проходили путем прикрепления их к опытным командирам кораблей и под руководством их проводилась соответствующая стажировка в боевых полетах. После успешной стажировки и получения необходимых навыков пилот поверялся командиром эскадрильи или его заместителем по летной части и только после этого допускался к самостоятельной работе командира корабля.

В начале организации Авиагруппы,очных пилотов самолетов ПС-84 насчитывалось единицы. За первый год войны части авиагруппы сумели подготовить достаточное количество экипажей выполняющихочные боевые задания.

Ввод в строй командиров кораблей ночников проводился, в первое время, через тренировочное звено, а после расформирования его, ночная тренировка совмещалась с выполнениемочных боевых заданий.

Основной методочной тренировки, как оправдавший себя, заключался в следующем: командир корабля не летавший ночью, подсаживался к опытному ночному экипажу и в боевом полете овладевал техникой ночного полета. После окончания стажировки, этот командир корабля поверялся при хороших показателях в самолетовождении ночью, утверждался, как командир корабля ночник. Таким же образом готовились командиры кораблей ночники из вторых пилотов.

С конца 1-го квартала 1942 г., когда авиагруппа снова перебазировалась во Внуково, было приступлено к плановой теоретической подготовке личного состава авиа частей и подразделений.

Во 2-м квартале 1942 г. для пополнения некомплекта, были организованы специальные курсы подготовки бортрадистов.

Комплектование курсов проводилось за счет имеющих боевой опыт бортстrelkov.

Курсами выпущено 25 человек бортрадистов.

В 1942 году в системе учебы летно-подъемного состава значительное место заняла боевая и летно-тактическая подготовка. Это было связано с тем, что переход к массовым десантным операциям с полетами в тыл врага, предъявил к летному составу новые, более высокие тактические требования. Летно-тактическая подготовка проходила преимущественно в форме боевых активов и союзов в авиа частях и подразделениях, где всесторонне обсуждались доклады опытных боевых пилотов по наиболее актуальным тактическим темам как ночной полет в тыл врага, перелет линии фронта, использование метеостановки и местности для маскировки, определение и подавление огневых точек врага и др.

В результате таких занятий - обобщенный тактический опыт передовых пилотов получил широкое распространение в массе летного состава авиагруппы. Летно-подъемный состав правильно оценил значение боевого и летно-тактического опыта, как важнейшего фактора в деле снижения потерь в матчасти и личном составе.

Благодаря этому резко снизились боевые потери авиагруппы в технике и людях при все возрастающем, в то время, объеме десантных работ.

В 1942 г. с целью повышения штурманской квалификации для выполнения сложных боевых заданий, были командированы из частей ВВС КА в авиагруппу, как имеющую богатый опыт боевой работы.

18 человек штурманов-стажеров. С ними были организованы специальные занятия по матчасти РЭСОС, радионавигации и учебно-боевые полеты. Руководителями занятий были выделены опытные преподаватели.

По окончании стажировки, штурманы были откомандированы обратно в ВВС КА. В этом же году был проведен учебный сбор штурманов в количестве 30 чел. прибывших по окончанию школ ВВС для укомплектования авиагруппы.

В 1943 году одной из основных задач дивизии (бывшей Авиагруппы) стала подготовка кадров летно-технического состава прибывающих на укомплектование частей дивизии, взамен пилотов и техников откомандированных в АДД и другие части ВВС и ГВФ.

В частях дивизии была развернута учебная работа по подготовке и сколачиванию экипажей самолетов. Методами занятий были - групповые классные занятия, занятия в группах и индивидуально на аэродроме непосредственно на матчасти.

Для ознакомления с опытом боевой работы отдельных экипажей и дивизии в целом, с вновь прибывшим в дивизию личным составом, как и в 1942 году, проводились бывшими боевыми экипажами - беседы.

Беседы эти предусматривали передачу молодому летному составу боевого опыта накопленного старыми пилотами за 2 года войны.

В первом квартале 1943 г. на вооружение дивизии поступило 12 самолетов Албимал-1. Для освоения эксплуатации Албимала был выделен летно-технический состав с которым были организованы занятия по материальному и эксплуатации этой машины с последующей тренировкой на ней выделенного летного состава.

С поставленной задачей по переучиванию летно-технического состава на самолете Албимал-1 дивизия справилась. За апрель и май было введено в строй на этом самолете командиров кораблей - 25 человек и бортмехаников - 16 человек.

Для повышения квалификации бортрадистов и бортмехаников были проведены в полках в августе 1943 г. учебные сборы. В программу занятий, рассчитанную на 192 часа, входили дисциплины по специальностям.

В связи с большим недокомплектом в частях бортрадистов, были организованы при дивизии курсы. Комплектование курсов шло за счет лучших бортстrelkov и недостаточно подготовленных штурманов-радистов. Курс окончили 22 человека.

По мере откомандирования, в течении всего 1943 года, большого количества летно-технического состава на укомплектование АДД, в дивизию поступало новое пополнение пилотов и техников не имеющих законченного обучения по самолету ЛИ-2.

Для ввода в строй молодого пополнения, дивизией были приняты срочные меры к организации учебной подготовки их по специальностям.

Правильно поставленная учеба дала свои положительные результаты. Только за сентябрь и октябрь месяцы 1943 г. было введено в строй: командиров кораблей на ЛИ-2 - 40 человек и на С-47 - 7 человек и бортмехаников на ЛИ-2 - 21 человек и С-47 - 21 человек.

В ноябре 1943 г. в дивизию прибыла группа пилотов в 100 человек для ввода их в строй и передаче для пополнения частей АДД.

Прибывшие пилоты не имели достаточных знаний по самолету ЛИ-2, слабо знали эксплуатацию его и большинство из них имели всего лишь по 10-15 час. налета на этой машине.

С целью их подготовки была создана специальная учебная группа из 54-х пилотов намеченных к откомандированию в АДД в первую очередь. В течении ноября и декабря месяцев 1943 г. - группа закончила курс

теоретической и летной подготовки. Из числа окончивших программу и введенных в строй пилотов было передано в АДД - 50 человек.

Вторая группа пилотов в 50 человек (из 100) была введена в строй и передана в АДД в начале 1944 г.

В основу учебно-боевой подготовки в 1944 году в частях дивизии было положено:

а/ Повышение квалификации летно-под "емного и технического состава в эксплуатации и навигации самолетов С-47 и ЛИ-2.

б/ Подготовка на курсах дивизии бортстрелков и бортрадистов.

в/ Подготовка и ввод в строй пополнения летно-технического состава.

Учебная наземная подготовка в 1944 г. проводилась, главным образом, методом групповых теоретических занятий в классах, практических занятий непосредственно на матчасти и самоподготовкой с последующей сдачей зачетов.

Для передачи боевого опыта новому пополнению летного состава практиковалось проведение цикла бесед опытными пилотами из руководящего состава полков.

Как правило, в течении всего года систематически проводились послеполетные и технические разборы летного дня, которые во многом способствовали вскрытию недостатков в техобслуживании самолетов и в выполнении полетов, явившие одновременно учебой повышения знаний летно-технического состава.

В 1944 году в дивизии работали курсы по подготовке бортрадистов. Подготовка курсантов проводилась по 290 часовой программе. В течении года произведено три выпуска. Окончило курсы 66 человек, всем им присвоено звание бортрадист 3-го класса.

В Июне-Июле 1944 года дивизия готовила и вводила в строй экипажи и техсостав на самолет С-47 для 3-й ОАКДС. В результате подготовки введено в строй и передано в 3-ю ОАКДС - 35 человек летно-технического состава, из них: командиров кораблей - 12, бортмехаников - 6, бортрадистов - 6, авиатехников - 8 и техников спецслужб 3.

В Июле-Августе 1944 года проведены при дивизии полуторамесячные курсы по подготовке воздушных стрелков и мастеров по вооружению по 300 часововой программе. Курсанты комплектовались рядовым и сержантским составом прибывшим на пополнение дивизии. Курсами выпущено - 42 человека воздушных стрелков и 12 человек мастеров по вооружению.

В порядке опыта, в 1-м АТХП с Ноября 1944 года работали двухнедельные курсы по усовершенствованию и повышению знаний экипажей по эксплуатации самолетов С-47. Учебный план курсов был рассчитан на 95 часов, занятия проводились с отрывом от летной работы и нарядов. Основное внимание на курсах было удалено эксплуатационным вопросам самолета С-47 и мотора Пратт-Уитней, радионавигации, аэронавигации и спецоборудованию.

Метод подготовки летного состава с отрывом от полетов, дал положительные результаты. Из 13-ти вторых пилотов обучавшихся на курсах в Декабре месяце - два пилота переведены командирами кораблей и 5 пилотов повышенено в классе.

С целью повышения квалификации инженерно-технического состава в 1944 году при дивизии проведены краткосрочные сборы инжене-

ров по эксплуатации и техников по вооружению.

В Октябре месяце 1944 г. дивизия получила задание подготовить и ввести в строй на самолетах ЛИ-2 и С-47 - два экипажа (10 человек) Народно-Освободительной Армии Югославии. Занятия с Югославами по теории и летной практике проводились по программам утвержденным начальником ГУГВФ маршалом авиации тов. АСТАХОВЫМ. В течении Октября экипажи югославов успешно закончили теоретическую часть программы, сдав зачеты по всем дисциплинам с оценками "отлично".

К летной тренировке было приступлено с Ноября месяца 1944 г. Инструкторами были выделены один из лучших летчиков дивизии - заместителем командиров полков по летной части Гв. капитан ПОЛОСУХИН (сейчас командир полка) и Гв. ст. лейтенант БИРКОВ.

Подготовка экипажей Югославии была закончена в Январе 1945 года.

Начальник Летной Инспекции ГУГВФ полковник ШЕДНОВ при проверке техники пилотирования югославских летчиков дал хорошую оценку их летной подготовки.

На 1945 год в задачу учебно-боевой подготовки летно-технического состава дивизии ставилось углубление знаний эксплуатации самолетов С-47 и ЛИ-2, радионавигации и аэронавигации, совершенствование вочных полетах и полетах в сложных метеоусловиях и ввод в строй командиров кораблей из 2-х пилотов.

В обеспечение выполнения поставленных задач, во всех авиацполках и штабе дивизии, в начале года, были оборудованы учебные классы. В классах полков собраны, в качестве экспонатов, схемы, чертежи и плакаты по самолетам, моторам, радионавигации и аэронавигации. Для занятий по матчасти установлен в классе мотор АМ-62 ИР в разрезе и мотор Пратт-Уитней в разобранном виде.

Занятия с летно-техническим составом проводились по планам, программам и методическими указаниям по УСР для фронтовых частей ГВФ утвержденным пом. начальника ГУГВФ - начальником Фронтовой авиации Генерал-майором авиации тов. НАРШИЧНЫМ.

При подготовке командиров кораблей за основу учебных планов и программ был взят "Минимум требований к командирам кораблей самолетов ЛИ-2 и С-47" утвержденный Зам. Начальника ГУГВФ Гв. генерал-майором авиации тов. ТИМАШЕВЫМ (приказ Начальника ГУГВФ № 53 от 7.3.45г.).

Особое внимание при подготовке летно-под "емного и руководящего состава в 1945 г. было обращено на изучение метеорологии. Во исполнение приказа Начальника ГУГВФ маршала авиации тов. АСТАХОВА № 036 от 6.02.45 г. на базе во Внуково и на оперативных точках полков, были проведены с летно-под "емным и руководящим составом дивизии занятия и приданы зачеты по метеорологии. Занятия проводились опытными инженерами-метеорологами Внуковской АМС по программе утвержденной Зам. начальника ГУГВФ Гвардии Генерал-Майором авиации тов. ТИМАШЕВЫМ.

В целях освоения летним составом полетов на самолетах ЛИ-2 и С-47 на наивыгоднейших режимах, в Апреле 1945 г. был приглашен из НИИ ГВФ инженер-майор ПЛАКООН, который провел в авиацполках с летно-под "емным составом" и в штабе дивизии с руководящим составом ряд лекций о крейсерских режимах.

Для практического применения крейсерских режимов инженер-майор ПЛАКООН провел в полках по несколько показательных полетов с экипажами при выполнении ими рейсовыми заданий. Эти полеты дали положительные результаты.

Для повышения квалификации бортрадистов прибывших на пополнение дивизии, в Апреле 1945г. при 2-м АТСП были проведены два учебных сбора. Программа занятий была рассчитана на 162 часа. Сборы ус-

пенно закончили 14 человек бортрадистов.

В Апреле 1945 г. при отделе связи дивизии работали месячные курсы по вводу в строй стажеров-бортрадистов. Занятия проходили на 208 часовую программу. Курсы закончили 13 человек бортрадистов.

Летная подготовка в 1945 г. в связи с откомандированием большого количества экипажей в другие части и для новых формирований, была направлена, главным образом, на ввод в строй командиров кораблей из вторых пилотов и тренировка летного состава в полетах при сложных метеорологических условиях. При вводе в строй было обращено особое внимание на качество подготовки и с этой целью тренировку проводили в основном командиры полков и эскадрилий и их заместители по летной части.

В рейсовых условиях поверке подвергался не только командир корабля, но слаженность и знания всех членов экипажа.

Учебно-боевая подготовка личного состава дивизии, в разные периоды войны, проводилась различными методами и применительно к условиям создавшейся обстановки.

При интенсивной боевой летной работе, наземную подготовку приходилось сворачивать и ограничиваться разборами летного дня для летного состава и техническими разборами для техсостава. Такой метод подготовки, при загруженности частей боевой летной работой, вполне себя оправдал. Летный и технический состав обменивалась опытом своей работы, вскрывая неполадки в обслуживании матчасти и ошибки в выполнении полетов учился на этих ошибках. Хорошая работа летчиков и техников также являлась достолицем всего коллектива части.

В перисыдь менее напряженной боевой работы, учебная подготовка летно-технического состава на базе, носила плановый характер и проводилась методами групповых классных занятий и занятий на аэродроме непосредственно на матчасти.

На оперативных точках авиаполков, вследствие загруженности летно-технического состава выполнением боевых заданий и отсутствия там ответственных за учету лиц наземная подготовка проводилась не регулярно и сводилась, в большинстве своем, к техническим разборам и разборам летного дня.

Готовя и совершенствуя кадры летно-технического состава дивизии, в ходе войны, своими силами смогла обеспечить не только свои летные части квалифицированным составом, но за годы войны смогла передать в АДИ и другие авиационные части 381 командира кораблей, 534 летчиков, 240 штурманов, 475 бортмехаников, 344 бортрадиста, 66 воздушных стрелков и 179 человек технического состава.

В итоге всех учебных мероприятий проведенных дивизией за период войны, было введено в строй: командиров кораблей 824 человека, бортмехаников - 521 человек, бортрадистов - 475 человек, штурманов - 273 человека и авиатехников - 103 человека.

Повысило в классе за время войны: командиров кораблей - 124, летчиков - 97, бортмехаников - 16, бортрадистов 70 и техсостава - 75 человек.

В условиях транспортной авиадивизии, на мирное время, положение с учебной подготовкой не изменится, т.к. летно-подъемный состав, как и во время войны, в большинстве своем будет занят выполнением летных заданий. Крайне необходимо, для полного охвата учебой всего личного состава, проводить, в течении всего года, краткосрочные сборы экипажей самолетов с отрывом их от выполнения летных заданий.

Химслугба

Организация противовоздушной и противохимической службы авиа-группы в начале Отечественной войны проводилась на базе об'ектов Внуковского аэропорта, который к этому времени не был в достаточной степени подготовлен к противохимической защите. Это об'яснялось, во-первых, тем, что об'екты аэропорта не были закончены строительством и, во вторых, об'ект не был рассчитан на обслуживание авиа-группы с большим количеством и материальной части. Помимо указанного, последующая военная обстановка внесла свои существенные коррективы и показала, что некоторые мероприятия оказались мало эффективными.

Авиагруппой, уже в процессе ее деятельности, проводились мероприятия, обеспечивающие элементарные условия противовоздушной и противохимической защиты об'екта и личного состава. Личный состав обеспечивался противогазами; был организован и оборудован стационарный обмывочный пункт, подготовлены необходимые средства для дегазации, главным образом, местности и сооружений; организована служба донесений и оповещений.

Подготавливались, а некоторые заканчивались строительством, щели для укрытия личного состава. В помощь частям, обеспечивающим огневую защиту Внуковского авиаэскадрильи, были организованы дополнительные точки в подразделениях авиа-группы. Было уделено должное внимание специальной подготовке личного состава авиаэскадрилий и штаба авиа-группы, организации и укомплектованию специформирований (команды - химические, медико-санитарные, пожарные, АБО и др.), которые приступили к теоретической и практической подготовке по специальности.

Однако обстановка первых месяцев войны и особенно наступление первой военной зимы показала, что укрытия на об'екте было не достаточно, а имеющиеся не обеспечивали укрытия необходимого количества людей и надежной защиты в них: газоубежища и бомбоубежища не было. Средств и материалов для дегазации самолетов, матчасти и оружия почти не было. Для дегазации самолетов можно было рассчитывать только на горячую воду, а для дегазации матчасти и оружия имелся только бензин и керосин. Активных дегазаторов, из которых они могли быть применены для дегазации, авиа-группа не имела. Отсутствие надежных средств дегазации, при условии применения противником стойких ОВ по об'екту, могло бы чрезвычайно затруднить ликвидацию последствий нападения и не дать возможности авиа-группе выполнять нормально боевые задания.

Не были проработаны вопросы об обязанностях и поведении личного состава в условиях ПВО. Результатом этого явилось то, что во время налетов небольшого количества вражеских самолетов на об'екты авиа-группы в период 21 Июля по 7 Августа 1941 г. (3 налета) и сбрасывания небольшого количества фугасных авиабомб (9 шт.) имели место жертвы и ранения; пострадавшими оказались лица, которые во время налета находились вне укрытий.

Эвакуация авиа-группы 16 Октября 1941 г. из Внуково нарушила подготовку об'екта и личного состава к противовоздушной и противохимической защите. Личные средства противохимической защиты были перенесены на другие точки рассредоточения авиа-группы. Большая часть имущества МПВО была погружена на открытые платформы для вывоза и отправки на восток. По пути следования эшелон с имуществом подвергся нападению авиацией противника. В результате бомбометания часть имущества получила повреждения и пришла в негодность. После эвакуации авиа-группы и занятия об'екта другими воинскими частями (десант-

ный корпус и др.) значительная часть сооружений МПВО и химимущества были приведены в негодность; приспособлены укрытия, щели, убежища под жилыми домами были использованы не по назначению, а открытые деревянные части щелей и укрытий (тамбуры) и печи были разобраны и использованы для отопления жилых помещений. Средства дегазации были использованы воинскими частями, проходившими через об'ект, на другие цели. Командный пункт об'екта был занят авиачастью ПВО г. Москвы.

Работа по подготовке об'екта и личного состава к противовоздушной и противохимической обороне в 1941 г. и в первой половине 1942 г. осуществлялась в АОИ и Внуковском аэропорту начальником штаба МПВО. В конце мая 1942 г. в АОИ была утверждена и увомнико-вана должность начальника химической службы. Разграничения обязанностей между начальниками противовоздушной и противохимической служб не было проведено.

Переломный момент в работе по подготовке об'екта и личного состава наступил после издания приказа начальника ГУГВФ № 0082 от 3.5.43 г.: "Об усилении противохимической и санитарно-химической защиты фронтовых авиачастей".

На улучшение постановки противовоздушной и противохимической защиты в авиадивизии проходило медленно о чем свидетельствует приказ начальника ГУГВФ № 0086 от 11 мая 1943 г., "О результатах проверки 1-й Авиатранспортной дивизии ГВФ", в котором указывается, что "МПВО и ПХЗ в частях дивизии не организованы и приказ № 0082 выполняется медленно". Об этом же указывается и в приказании начальника штаба ГУГВФ Генерал-Майора Авиации тов. ЛЕТРОВА от 30 сентября 1943 г., в котором он требует выполнения мероприятий по МПВО и ПХЗ в кратчайший срок.

Тормозами в организации МПВО и ПХЗ в частях дивизии служило не только недооценка службы на месте, но также и отсутствие работников по этой специальности в штатах. До второй половины 1943 г. в штатах авиадивизии имелся только НХС АОИ. Начальников химической службы дивизии и полков в это время в штатах и фактически не было и только при утверждении штата вновь формируемого 3-го АП была утверждена должность НХС полка. На эту должность в Ноябре месяце был назначен НХС, на которого была возложена вся химическая служба дивизии.

Несмотря все же на отсутствие необходимого штата работников и слабую помощь со стороны командиров частей и подразделений в течение весны и лета 1943 г. в дивизии была проведена большая работа по улучшению подготовки личного состава и об'ектов к противовоздушной и противохимической защите. По частям были организованы и подготовлены к работе спецформирования, создан план ПВО и ПХЗ авиаагарнизона, проведены частные учения, приобретено необходимое имущество и материалы для дегазационных работ, дооборудованы два ВМЗ и приспособлены для дегазации самолетов горячей водой, получено необходимое количество средств защиты кожи для спецформирований.

С Ноября 1943 г. по частям дивизии проводилась усиленная теоретическая и практическая подготовка личного состава и спецформирований по ПВО и особенно по ПХЗ. К подготовке личного состава был привлечен руководящий состав подразделений, который для этой цели соответствующим образом подготавливается специалистами и перед проведением занятий проходил специальный инструктаж по содержанию и методике проведения занятий.

Подготовка личного состава и формирования проводилась в об'ете требований "ПХЗ аэродромов", и временного наставления по ПХО аэропортов ГВФ.

61

Помимо теоретических и практических занятий по боевым химическим веществам и их свойствам, дегазации самолетов, матчасти, оружия, санитарно-химической защите в 1943 г. дважды проводились газоокуривание всего личного состава, тренировки работы и пребывания в противогазах, тренировка экипажей выполнению полетов в средствах ПХЗ и учения по ПВО и ПХЗ.

Всего за время войны проведено 31 частных учений и 16 общегарнизонных учений по ПВО и ПХЗ.

Количество личного состава, закончившего подготовку по пилотированию самолетов в средствах ПХЗ за 1943 г. составляет 155 человек, из них: командиров кораблей - 58 человек, 2-х пилотов - 35 человек, бортмехаников - 18 человек, бортрадистов - 14 человек, бортстрелков - 19 человек и штурманов - 11 человек.

Большими препятствиями в работе по подготовке спецформирований и личного состава в условиях авиатранспортной дивизии являлись следующие причины: 1/ Длительное пребывание личного состава экипажей в комендирских и беспрерывные вылеты с базы на выполнение заданий, и 2/ Текущесть, которая вызывалась откомандированием личного состава в другие части и частным прибытием нового пополнения.

Указанные причины, несмотря на то, что в 1943 г. и начале 1944 г. проводилась усиленная подготовка, не дали возможности охватить окватить учебой весь состав и особенно летно-подъемный.

В начале 1944 г. дивизией проведена большая работа по подготовке об'ектов МПВО авиаагарнизона. Были дооборудованы два химузища, командный пункт 2-й категории, приведены в порядок и дооборудованы в противохимическом отношении землянки на секторах, подготовлены три подвалы под убежища, изготовлены щели-укрытия для постов наземного наблюдения и щели полевого типа на секторах авиаполков, дооборудованы СОП и дегазационная площадка, получены приборы для дегазации самолетов и матчасти активными дегазаторами (ДК-1) и другое необходимое химимущество. Весной и летом проведено переукомплектование и доукомплектование формирования их теоретическая и практическая подготовка путем тренировок на практической работе, а также подготовка всего личного состава. Подготовка формирований и всего личного состава прошла успешно на проводимых частных и общегарнизонных учениях ПВО и ПХЗ. Таким образом в результате усиленной подготовки, дивизия добилась положительных результатов.

В Сентябре 1944 г. в дивизии были проведены контрольно-проверочные учения по противохимической защите с применением учебных боевых химических веществ. По итогам этих учений комиссия ГУГВФ сделала следующие выводы: "1-я АТД, Внуковский аэропорт, АРБ-400, жилогородок и авиаагарнизон в целом в противохимической защите и ликвидации последствий воздушно-химического нападения подготовлен хорошо".

Основными темами работы с личным составом в 1944 г. были следующие: боевые химические вещества и их свойства. Индивидуальные и коллективные средства защиты и пользование ими. Средства и способы дегазации самолетов, матчасти, местности, обмунирования и оружия. Санитарно-химические средства защиты и пользование ими. Изучение обязанностей и правил поведения в условиях ПВО и ПХО и инструкций. Тренировки пребывания и работы в противогазах, а также походы в противогазах. Газоокуривание.

На подготовку личного состава в 1944 г. только по авиаполкам и 899 БАО затрачено 920 часов.

В 1945 г. подготовка личного состава проводилась по 12-ти часовому программе, спущенной ГУГВФ с добавлением темы по изучению трофеек средств ПХЗ и правил пользования ими. На оперативных

Помимо теоретических и практических занятий по боевым химическим веществам и их свойствам, дегазации самолетов, матчасти, оружия, санитарно-химической защите в 1943 г. дважды проводилось газоокуривание всего личного состава, тренировки работы и пребывания в противогазах, тренировка экипажей выполнению полетов в средствах ПХЗ и учения по ПВО и ПХЗ.

Всего за время войны проведено 31 частных учений и 16 общегарнизонных учений по ПВО и ПХЗ.

Количество лётного состава, закончившего подготовку по пилотированию самолетов в средствах ПХЗ за 1943 г. составляет 155 человек, из них: командиров кораблей - 58 человек, 2-х пилотов - 35 человек, бортмехаников - 18 человек, бортрадистов - 14 человек, бортстрелков - 19 человек и штурманов - 11 человек.

Большими препятствиями в работе по подготовке специформирований и личного состава в условиях авиатранспортной дивизии являлись следующие причины: 1/ длительное пребывание личного состава экипажей в комендирских и беспрерывные вылеты с базы на выполнение заданий, и 2/ текучесть, которая вызывалась откомандированием личного состава в другие части и частями прибытием нового пополнения.

Указанные причины, несмотря на то, что в 1943 г. и начале 1944 г. проводилась усиленная подготовка, не дали возможности охватить обучить учебой весь состав и особенно летно-подготовленный.

В начале 1944 г. дивизией проведена большая работа по подготовке об'ектов МПВО авиаагарнизона. Были дооборужованы два химбункера, командный пункт 2-й категории, приведены в порядок и дооборужованы в противохимическом отношении землянки на секторах, подготовлены три подвалы под убежища, изготовлены щели-укрытия для постов наземного наблюдения и щели полевого типа на секторах авиааполков, построены наблюдательные и щели полевого типа на секторах авиааполков, построены СОП и дегазационная площадка, получены приборы для дегазации самолетов и матчасти активными дегазаторами (ДЖ-1) и другое необходимое химическое оборудование. Весной и летом проведено переукомплектование и доукомплектование формирований их теоретическая и практическая подготовка путем тренировок на практической работе, а также подготовка всего личного состава. Подготовка формирований и всего личного состава проверялась на проводимых частных и общегарнизонных учениях ПВО и ПХЗ. Таким образом в результате усиленной подготовки, дивизия добилась положительных результатов.

В сентябре 1944 г. в дивизии были проведены контрольно-прверочные учения по противохимической защите с применением учебных боевых химических веществ. По итогам этих учений комиссия ГУГВФ сделала следующие выводы: "1-я АТД, Винковский аэропорт, АРБ-400, жилгородок и авиаагарнизон в целом в противохимической защите и ликвидации последствий воздушно-химического нападения подготовлен хорошо".

Основными темами работы с личным составом в 1944 г. были следующие: боевые химические вещества и их свойства. Индивидуальные и коллективные средства защиты и пользование ими. Средства и способы дегазации самолетов, матчасти, местности, озумничивания и оружия. Санитарно-химические средства защиты и пользование ими. Изучение обязанностей и правил поведения в условиях ПВО и ПХЗ и инструкций. Тренировки пребывания и работы в противогазах, а также походы в противогазах. Газоокуривание.

На подготовку личного состава в 1944 г. только по авиааполкам и 899 БАО затрачено 920 часов.

В 1945 г. подготовка личного состава проводилась по 12-ти часовому программе, спущенной ГУГВФ с добавлением темы по изучению трофейных средств ПХЗ и правилам пользования ими. На оперативных

точках проработаны вопросы противохимической защиты личного состава и матчасти в условиях оперативных аэродромов: Проведено газоокуривание с отработкой упражнений по замене отдельных частей противогаза в отравленной атмосфере.

Личный состав и объект в первые годы войны, были весьма слабо подготовлены к противохимической защите.

К подготовке личного состава и объекта в первые два года войны, руководящий состав авиаэскадрильи, авиааполков, аэропорта и других подразделений гарнизона проявил вредную беспечность, которая при условии применения противником ОВ, привела бы в первое время, к излишним потерям в личном составе и весьма затруднила бы выполнение боевых задач.

В условиях авиатранспортной дивизии весьма трудно охватить подготовкой весь личный состав и поэтому это необходимо учесть в дальнейшем и обеспечить:

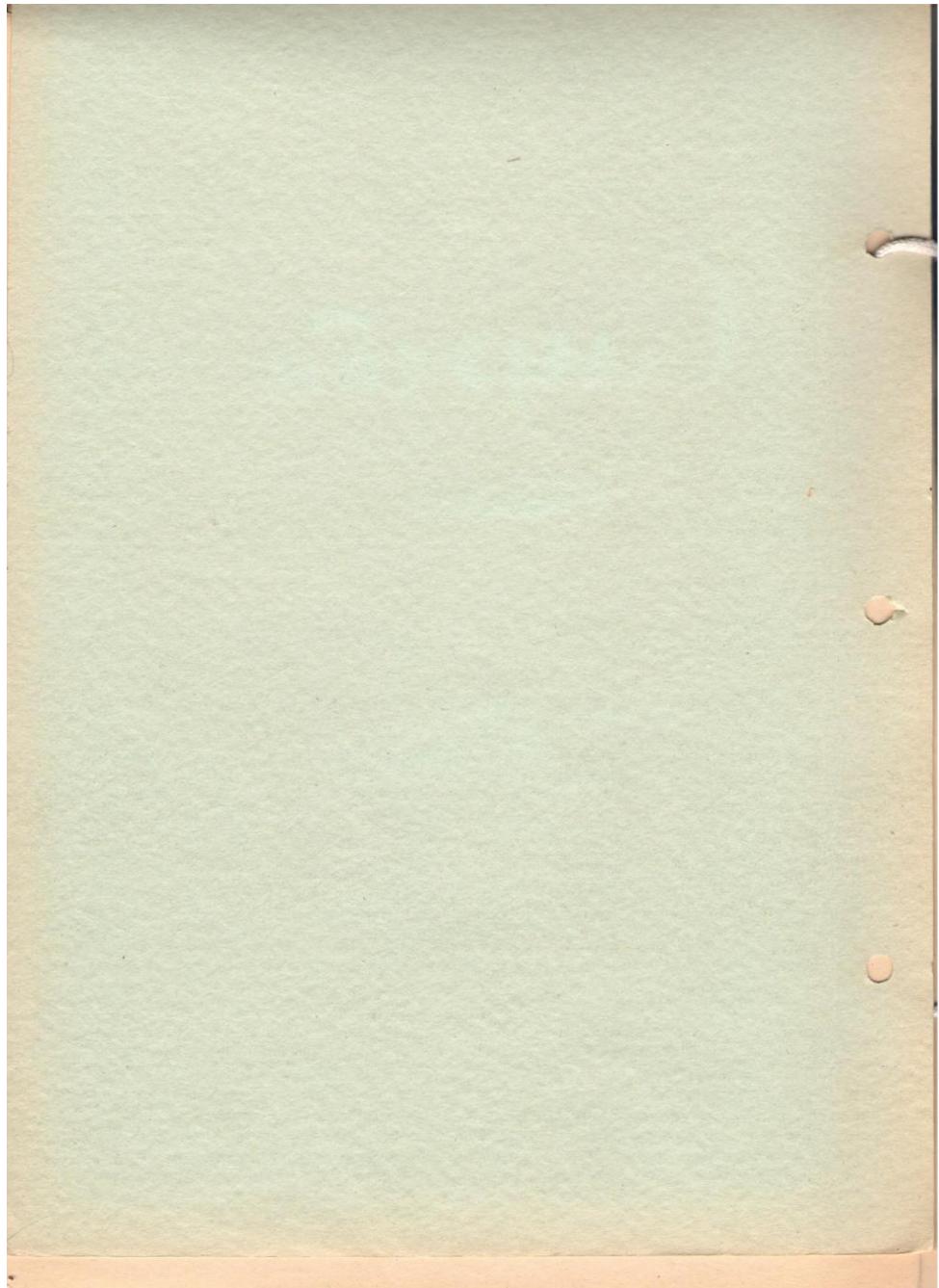
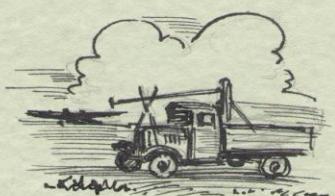
1. Подготовку поступающего в часть личного состава до ввода его в строй.

2. Своевременно укомплектовывать части начальниками химических служб с тем, чтобы они обеспечивали необходимые мероприятия по противохимической защите личного состава, самолетов, матчасти и четко знали свои права и обязанности.

Со стороны ГУГВФ в начале Отечественной войны, не было предвидено к фронтовым подразделениям и в частности к нашей дивизии жестких требований к минимуму подготовки личного состава и обеспечению необходимыми снаряжениями и материалами.

Сиуренда

тюма



Служба тыла 10-й Гвардейской Авиатранспортной дивизии была создана для обеспечения авиаполков дивизии всем необходимым для ведения бесперебойной летной работы и выполнения боевых задачий.

Основными задачами для службы тыла были:

1. Обеспечение самолетного парка дивизии горюче-смазочными материалами и заправка его на аэродроме Внуково.
2. Обеспечение самолето-моторного парка дивизии необходимыми запасными частями к моторам и самолету, инструментом и оборудованием.
3. Поддержание в постоянной эксплуатационной готовности во все времена года летного поля аэродрома, аэродромных сооружений и об'ектов службы связи.
4. Размещение личного состава авиаполков и служб и уход за зданиями и сооружениями.
5. Поддержание в эксплуатационном состоянии во все времена года служебных и личных помещений, об'ектов и сооружений и производства в них текущего и восстановительного ремонта.
6. Обеспечение личного состава дивизии специальным, летно-техническим и общевоинским обмундированием. Обеспечение личного состава питанием и всеми видами бытового обслуживания.

Выполнение этих задач было возложено на Внуковский аэропорт и 899 Батальон аэродромного обслуживания.

899 Батальон Аэродромного Обслуживания был сформирован по директиве Заместителя Народного Комиссара Обороны СССР Главного Маршала Авиации тов. НОНДОРА № 0113 от 6 ноября 1942 г. при 1-й Авиатранспортной дивизии. Сформирование 899 БАО произведено было на базе отдела земного оборудования и отдела материально-технического обеспечения Московской Авиагруппы Особого Назначения.

899 БАО вошел в состав 10-й Гвардейской Авиатранспортной дивизии и с первых дней Отечественной войны и до последних ее дней находился при 10-й Гвардейской Авиатранспортной дивизии на аэродроме Внуково.

Внуковский аэропорт начал свое формирование перед самой войной и в первые дни после ее начала дальнейшее формирование прекратил и в своем составе имел только некоторые службы, как: отдел перевозок, отдел главного механика, административно-хозяйственный отдел и пригородное хозяйство.

Внуковский аэропорт в своей деятельности ограничивался только подразделением в эксплуатационном состоянии иданий и сооружений и обеспечивал оформление через отдел перевозок отправляемых грузов.

Вся оставшаяся хозяйственная деятельность и обеспечение всем необходимым 10-й Гв.АД осуществлялась 899 БАО.

Аэродромное обслуживание

Аэродромное обслуживание производилось ротой аэродромного обслуживания 899 БАО.

Работы по аэродромному обслуживанию заключались в постоянном текущем ремонте взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, якорных стоянок и всего летного поля, а также устройство и оборудование на летном поле необходимых сооружений для нормальной эксплуатации самолето-моторного парка. Рота аэродромного обслуживания выполняла также и ряд других работ направляемых на обеспечение летной работы.

В зимнее время рота аэродромного обслуживания производила расчистку и уборку снега на взлетно-посадочной полосе, рулежных дорожках и якорных стоянках. А также производила укатку снега на дополнительных взлетно-посадочных полосах.

Помимо этого рота аэродромного обслуживания несла охрану самолетов и об'ектов Внуковского аэродрома.

Техническое обеспечение

Снабжение дивизии необходимым техническим имуществом и запасными частями и агрегатами, а также электро-радиоимуществом и авиационными материалами осуществлялось отделом технического снабжения 899 БАО через ЦУС ГУГВФ и технический отдел АДД.

За период войны отдел технического снабжения получил из складов ЦУСЧ и АДД и выдал авиаполкам дивизии для обеспечения бесперебойной летной работы самолетов следующие запчасти и авиаимущество:

| | |
|----------------------------------|------------|
| Авиамоторов разных..... | - 502 шт. |
| Присоров и агрегатов разных..... | - 2250 шт. |
| Бинтов ВИШ-21 и Гамильтон..... | - 96 шт. |

И другого авиа-техимущества и запчастей более 10000 комплектов.

Обеспечение горюче-смазочными материалами

Для обеспечения боевой летной работы самолетного парка дивизии за время войны было получено и израсходовано следующее количество горюче-смазочных материалов:

| | |
|-------------------|-------------|
| Авиабензинов..... | - 25522 тн. |
| Авиамасел..... | - 2272 тн. |
| Продукта Р-9..... | - 141 тн. |
| Автобензина..... | - 1375 тн. |

Из общего количества авиабензинов составлено смешанных авиабензинов 22600 тн.

За счет регенерации получено из одного расхода масла 2272 тн. качественных авиамасел т. 185ти., что составляет 52% от общего расхода авиамасел.

За счет правильного использования регенерационных установок и правильной организации труда регенерация масла составляет 92-93% против 90% установленных приказами НКО и ГУГВФ.

Обеспечение автотранспортом

Обеспечение дивизии автотранспортом производилось авторотой 899 ВАО, которая в своем составе имела к началу формирования 35 транспортных и специальных автомашин и к концу войны автопарк увеличился до 100 автомашин.

За время войны специальными авторотами было обслужено 26663 самолета заправкой и запуском мотора, заправлено в самолеты свыше 30 тыс.тонн авиабензинов и авиамасел. Транспортными автомашинами за этот период перевезено 81342 тн. грузов, из которых 10 тыс. составляет автобазисные. Перевезено 224тыс. пассажиров, в основном летно-подъемный состав.

Помимо этого для обеспечения топливом силовых и служебных зданий автомашинами автороты было заправлено 27730 кб.мт. дров и 5500тн. угля. Эти перевозки производились в условиях тяжелых грунтовых дорог и созерцания в лесных условиях. Общий пробег автомашин составляет 2.336.738 км.

На укатке и уборке летного поля в зимних условиях было затрачено 16.416 тракторо-часов. За указанный период в автороте сэкономлено 9,5 тн. автомобильного и 10,6 тн. дизельного топлива.

Личным составом автороты за весь период произведено 55 средних и 31 капитальный ремонт автомашин.

Со своей задачей по обеспечению дивизии всем необходимым 899 батальон аэродромного обеспечения как за аэродроме Билюково, так и на оперативных аэродромах фронтов, где базировались наши самолеты, справился.

Баллады

ВВОДЫ

1. Московская Авиагруппа Особого Назначения, впоследствии 1-й Авиатранспортная Дивизия и в настоящее время 10-я Гвардейская Авиатранспортная дивизия Гражданского Воздушного Флота, созданная как мощное авиатранспортное соединение и призванная на выполнение специальных задачий Главного Командования Красной Армии, Государственного Комитета обороны, Генерального Штаба Красной Армии и специальных задачий Правительства поставленные перед нею боевые задачи в Великой Отечественной войне против немецких захватчиков, выполнила с честью.

2. За отличные боевые действия, за проявленную отвагу в боях за отчество с немецкими захватчиками, за стойкость, дисциплину и организованность, за героизм личного состава, дивизия получила высокую оценку Генералиссимуса Советского Союза товарища СТАЛИНА и преобразована в Гвардейскую, а все 3 авиаполка удостоены наименований ЛЕРСОНСКОГО, СЕВАСТОПОЛЬСКОГО и ВИЛЕНСКОГО.

Личный состав дивизии награжден орденами и медалями Советского Союза и 10 человек летчиков получили высокую правительственную награду - звание Героев Советского Союза.

3. 10-я Гвардейская авиатранспортная дивизия Гражданского Воздушного Флота участвовала во всех проводимых Красной Армией операциях на всех фронтах, помогала наступающим частям Красной Армии громить немецко-фашистские войска, обеспечивала наземные части и авиацию боеприпасами, горючим, снаряжением и военными грузами непосредственно на линии фронта и на оперативных аэродромах. Поддерживала основную связь с партизанскими отрядами Украины, Белоруссии, Прибалтики, Молдавии и Крыма летая в глубокие тылы противника, обеспечивая их боеприпасами, снаряжением и военным имуществом.

4. В дивизии за период Отечественной войны вырос крепкий коллектив летчиков, инженеров и техников, бесстрашных воздушных бойцов и мастеров летного дела и дальних перелетов в сложных метеоусловиях днем и ночью.

5. Летный и технический состав в совершенстве овладел тяжелым транспортным самолетом и сложной авиационной техникой радиосвязи и радионавигации, умело и смело ее использует и продолжает повышать свою авиационную культуру.

6. Руководящий летный и инженерный состав продолжает укреплять дисциплину и организованность своих частей и подразделений.

Весь личный состав дивизии морально устойчив, предан Советской Родине и готов выполнять любые задания своих командиров и начальников, Партии и Правительства.

Командир 10-й Гвардейской
Авиатранспортной Дивизии
Гвардии Генерал-Майор Авиации.

(ЧАНКОТАДЕ)

Начальник Штаба
Гвардии Подполковник.

Ильярич
(ИЛЛАРИОНОВ)

Отп. 2 экз.
1 - ГУГВД
2 - в дело
Исп. ИЛЛАРИОНОВ
Маш. ЛП

| Всего | Среднее количество самолетов | | Самолето-вылетов | | Налет часов | |
|--------------------|------------------------------|-----------------|-------------------|-------|-------------|--------|
| | Из них | | ВСЕГО | | Из них | |
| | Испре- вных | Пенс- правн. | Днем | Ночью | ВСЕГО | Из них |
| В тыл противника | - | - | 7227 | 70 | 7157 | 28441 |
| На линии фронта | - | - | 52417 | 51738 | 579 | 93711 |
| На внутр.линиях | - | - | 30050 | 30013 | 27 | 75792 |
| За границу | - | - | 793 | 793 | - | 2241 |
| Тренировка ЛИС | - | - | - | - | - | 2241 |
| Запусктирование... | - | - | 140 ^{x)} | 140 | - | 3892 |
| ИТОГО | - | - | 90627 | 82754 | 7873 | 204254 |
| Из них на ЛИ-2 | 40,8 | 35,6 | 6,7 | 61511 | 58161 | 6350 |
| С-17 | 35,9 | 32,5 | 2,3 | 24194 | 22771 | 1523 |
| Г-2 | - | - | - | 801 | 801 | - |
| АЛ-1 | - | - | - | 312 | 312 | - |
| Прочие самолеты | - | - | - | 709 | 709 | - |
| ИТОГО | 76,1 | 67,1 | 9,0 | 90627 | 82754 | 7873 |
| | | | | | | 204254 |
| | | | | | | 175897 |
| | | | | | | 28357 |

ж) Вылеты на зондирование в общее количестве
изж) Кроме того, пришло 45 пат.

Отп. З экз.
1, 2 - в Г.ТВФ
3 - в цело
Исп. БУНЯК

СВОДКА

о боевой работе 10-й Гвардейской Авиатранспортной Дивизии за период Отечественной войны с 22 июня 1941 г. по 9 мая 1945 г.

| Го т часов | Средний на- лет часов на 1 самолет | | | Перевезено | | | | | | Грузов, т | |
|------------------|--|----------------------------------|-------------------|---------------------|-----------------------------------|---------|--------------------------------------|--------|-------|-----------|-------|
| | | | | Пассажиров, человек | | | Всего | | | | |
| | Из них | На спи- сочном пас- сажир. | На ис- ходящий | Ране- ние | Боево- но-слу- жиль- ных | Процент | В т.ч. перевоз- имости веса | Почта | Весы | Весы | Пасы |
| Днем | Ночью | | | | | | | | | | |
| 41 | 1562 | 26879 | - | - | 8347 | 28455 | 993 | 37300 | 22918 | 7,9 | 4581 |
| 11 | 92585 | 1126 | - | - | 45411 | 20039 | 52419 | 498100 | 2727 | 14,7 | 5974 |
| 21 | 75572 | 213 | - | - | 1092 | 32487 | 62819 | 96398 | - | 509,2 | 492 |
| 41 | 2241 | - | - | - | 1423 | 1883 | 8311 | - | - | 119,4 | 2 |
| 92 | 3761 | 131 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 78 | 175 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 54 | 175897 | 28357 | - | - | 54350 | 262729 | 118119 | 435698 | 26645 | 2083,7 | 14049 |
| 26 | 121837 | 21189 | 3549 | 4266 | 35537 | 163137 | 99668 | 301342 | 22929 | 1428,5 | 10838 |
| 18 | 41731 | 7087 | 1363 | 1457 | 16025 | 98427 | 15620 | 128072 | 3716 | 615,7 | 3467 |
| 92 | 4492 | - | - | - | 264 | 1297 | 2192 | 3758 | - | 14,2 | 218 |
| 99 | 518 | 81 | - | - | - | - | 80 | 30 | - | 0,1 | - |
| 19 | 7519 | - | - | - | 241 | 1868 | 609 | 2501 | - | 30,2 | 0 |
| 54 | 175897 | 28357 | 2621 | 2859 | 54850 | 262729 | 118119 | 435698 | 26645 | 2083,7 | 14049 |

в общее количество 10 экспатров
людей по разным причинам.

Начальник Штаба 10-й Гв.АТД
Гвардии Полковник -

А.А.
Иванов
(ИВАНОВ)

СЕРЕДНО
экс-р

Дивизии за
1 к.

| Грузов, тонн | ПОТЕРИ | | | | | | | |
|----------------|--------------|---------|--------|---------|---------------------|---------------------|-----|-----|
| | Боепри- | Кон- | Лич- | Всего | Боевые | Небоевые | | |
| пачи | цепи-сервисы | линейки | Прочий | ВСЕГО | Само лич- ногого | Само лич- ногого | | |
| рован- | тка | тка | тка | тка | тка | тка | тка | тка |
| кровь | | | | | | | | |
| 7,9 - 4581,1 | 0,2 | 25,8 | 82,2 | 3218,9 | 7916,1 | - | - | - |
| 47,2 - 8972,2 | 25,5 | 202,1 | 262,1 | 2540,5 | 3854,1 | 0 | - | - |
| 509,2 - 1922,0 | 16,5 | 89,1 | 10,2 | 15912,4 | 1759,4 | - | - | - |
| 119,4 - 2,2 | 1,4 | - | - | 258,8 | 381,3 | - | - | - |
| - - - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 083,7 14049,5 | 272,7 | 317,0 | 354,8 | 44790,1 | 61867,8 | - | - | - |
| 28,5 10862,1 | 87,8 | 232,0 | 321,2 | 31034,4 | 43412,0 | 92 | 259 | 40 |
| 615,7 3467,4 | 224,5 | 74,1 | 24,1 | 12324,5 | 17220,3 | 16 | 53 | 5 |
| 14,2 - 218,7 | 3,3 | - 5,6 | - 2,7 | 74,8 | 11226,2 | 2 | 6 | 1 |
| 0,1 - 4,0 | - 0,8 | - 45,7 | - 50,0 | - | 42 | 2 | 5 | 1 |
| 30,2 - 0,8 | 0,6 | 1,8 | - 18,9 | 52,8 | 13 | 11 | 18 | 5 |
| 083,7 14049,5 | 272,7 | 317,0 | 354,8 | 44790,1 | 61867,8 | 129 | 84 | 65 |
| (48%) | | | | | | | | |

ЧНОВ)

СВОДКА

о работе на партизан и по поиска
Гвардейской Авиатранспортной базы
войны с 22 июня 1

| пп | Для этого выполнялись запасы | Доставлено в тыл противника | | | Вывезено из тыла противника | | |
|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------------|----------------|--------|--------------------------------|-----------------------|---------------------|
| | | Боепри- пасов | Листо- вого | Всего | Людей | В т.ч. ГР личикам. | Людей разме- зах |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1. ВШПД | | 590,2 | 21,0 | 611,2 | 239 | 857 | 770 |
| 2. УШПД | | 601,1 | 39,1 | 640,2 | 2200 | 854 | 844 |
| 3. Иловавский ШПД | | 30,6 | 1,3 | 31,9 | 252 | 48 | 43 |
| 4. Центральный ШПД | | 52,0 | 25,3 | 77,3 | 149 | 166 | 166 |
| 5. КМ(б) Украины | | - | 4,0 | 4,0 | - | - | - |
| 6. Крымский ШПД | | 265,9 | 118,2 | 383,1 | 699 | 1121 | 1119 |
| 7. Ленинградский ОбкомВЧб | | 18,2 | - | 18,2 | - | - | - |
| 8. Ленинградский ШПД | | 165,9 | 84,7 | 250,6 | 289 | - | - |
| 9. Латвийский ШПД | | 28,8 | 0,7 | 29,5 | 201 | - | - |
| 10. Литовский ШПД | | 41,7 | - | 41,7 | 84 | - | - |
| 11. Эстонский ШПД | | 10,7 | - | 10,7 | 160 | - | - |
| 12. К Брянским партизанам | | 59,7 | 30,3 | 90,0 | 70 | 82 | 82 |
| 13. ШПД Западного фронта | | 12,6 | 0,6 | 13,2 | 69 | - | - |
| 14. ШПД Калининского фронта | | 35,5 | - | 35,5 | 22 | - | - |
| 15. ШПД Юго-Зап. фронта | | - | 2,0 | 2,0 | 25 | - | - |
| 16. Отдел ЛАЗО | | - | 47,8 | 47,8 | - | - | - |
| 17. Польский ШПД | | 78,1 | 1,2 | 79,3 | 138 | - | - |
| 18. Белорусский ШПД | | 2,4 | 1,1 | 3,5 | 21 | 5 | 0 |
| ВСЕГО для ШПД - | | 1988,4 | 373,4 | 2361,8 | 4590 | 3128 | 3024 |
| 19. На остров Даге | | 11,2 | 1,0 | 12,2 | - | 180 | 180 |
| 20. РУ Генштаба р.Армии | | 118,3 | 92,3 | 207,6 | 904 | 151 | 151 |
| 21. РО 1-го Укр.фронта | | - | 0,6 | 0,6 | 89 | - | - |
| 22. РО 2-го Укр.фронта | | 1,5 | 0,0 | 1,5 | 0 | 182 | - |
| 23. РО 3-го Укр.фронта | | 30,9 | 23,6 | 59,5 | 47 | - | - |
| 24. РО 4-го Укр.фронта | | - | - | 3 | - | - | - |
| 25. Западный фронт | | 1360,5 | 1873,3 | 3233,8 | 19363 | 3025 | 3025 |
| 26. Севастопольская опер. | | 412,0 | 18,5 | 230,5 | 38 | 2136 | 1634 |
| 27. 8-я ВА | | 1,0 | - | 1,0 | 272 | - | - |
| 28. 14-я ВА | | 20,7 | 9,9 | 30,6 | - | - | - |
| 29. 16-я ВА | | 3,5 | - | 3,5 | 41 | - | - |
| 30. Инженер.служба КА | | 2,3 | - | 2,3 | 3 | - | - |
| 31. Коневская операция | | 10,4 | - | 10,4 | 483 | - | - |
| 32. РО Степного фронта | | 1,0 | 0,7 | 1,7 | 292 | - | - |
| 33. НИИ-100 | | 24,3 | - | 24,3 | 26 | 18 | 18 |
| 34. Калининский фронт | | 352,2 | 140,4 | 492,6 | 245 | - | - |
| 35. Волжский фронт | | 0,2 | 0,1 | 0,3 | 461 | - | - |
| 36. Сев.Западный фронт | | 145,2 | 88,7 | 479,9 | 604 | - | - |
| 37. НКГБ СССР | | 10,3 | 5,8 | 109,1 | 483 | 136 | 101 |
| 38. НКГБ БССР | | 100,4 | 5,4 | 100,8 | 475 | 303 | 286 |
| 39. НКГБ или Тульск.обл. | | 5,5 | - | 5,5 | 81 | - | - |
| 40. РО 1-го Приб.фронта | | 57,1 | 1,5 | 58,6 | - | 28 | 28 |

СРЕДНО
в с.н.

СВОДКА

ан и по поездам в тыл противника 10-й
спортной дивизии за период Отечествен-
ни с 22 Июня 1941 г. по 9 Мая 1945 г.

| Всего перевезено из тыла | Всего перевезено из тыла | | | Современно вилетов | | | Налет часов | | | | |
|--------------------------|--------------------------|-------|--------|--------------------|--------|-------|-------------|--------------------------|-----------------|-------|-------|
| | противника | Людей | Грузов | ВСЕГО | Из них | ВСЕГО | Из них | С по-на- дес- ской | На сор- сне- | Днем | Ночью |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | |
| 57 | 770 | 4,6 | 1087 | 615,8 | 515 | 48 | 472 | 2882 | 68 | 2814 | |
| 54 | 844 | 1,1 | 3064 | 61,1 | 60 | 70 | 586 | 5815 | 60 | 5205 | |
| 43 | 1,1 | 95 | 58,0 | 49 | 7 | 42 | 575 | - | - | 70 | |
| 65 | 186 | 2,2 | 315 | 79,5 | 109 | 15 | 94 | 579 | 20 | 559 | |
| | | 1 | | 5 | 5 | 5 | 40 | - | - | 40 | |
| 21 | 1119 | 1,7 | 1820 | 380,8 | 391 | 90 | 301 | 1284 | 8 | 1226 | |
| | | | | 18 | 5 | 5 | 12 | - | - | 12 | |
| | | 289 | 200,6 | 180 | - | 180 | 776 | 66 | - | 710 | |
| | | 201 | 29,5 | 85 | - | 35 | 140 | 10 | - | 130 | |
| | | 84 | 41,7 | 43 | - | 42 | 238 | 8 | - | 230 | |
| 89 | 82 | 160 | 17,3 | 24 | - | 24 | 1500 | 7 | - | 1430 | |
| | | 152 | 15,0 | 25 | 27 | 38 | 178 | 3 | - | 175 | |
| | | 60 | 20,0 | 25 | 25 | 25 | 125 | 13 | - | 125 | |
| | | 26 | 29,0 | 29 | - | 25 | 76 | 2 | - | 74 | |
| | | 138 | 47,0 | 25 | - | 25 | 34 | 2 | - | 33 | |
| 5 | + | 0,1 | 26 | 2,6 | 9 | 4 | 66 | 118 | - | 118 | |
| | | | | | 5 | 5 | 210 | 2 | - | 208 | |
| | | | | | 30 | - | - | 30 | - | - | |
| 18 | 3024 | 10,8 | 7718 | 2372,6 | 2229 | 256 | 1973 | 10423 | 268 | 10155 | |
| 10 | 180 | 0,6 | 180 | 12,8 | 14 | 7 | 7 | 68 | - | 68 | |
| 11 | 151 | 4,7 | 1065 | 212,3 | 377 | 24 | 353 | 2949 | 178 | 2771 | |
| | | 57 | 0,6 | 7 | - | - | 27 | - | - | 27 | |
| | | 132 | 12,0 | 10 | - | 10 | 47 | - | - | 47 | |
| | | 49 | 59,5 | 66 | - | 66 | 103 | 77 | - | 99 | |
| 5 | 3025 | 7,1 | 2388 | 5240,9 | 52 | 1 | 715 | 1012 | 902 | 9227 | |
| 5 | 1584 | 8,4 | 2174 | 286,3 | 113 | 1 | 128 | 595 | - | 595 | |
| | | 72 | 286 | 110 | - | 24 | 1400 | - | - | 1400 | |
| | | 30 | 1,0 | 24 | - | 17 | 7 | - | - | 228 | |
| | | 41 | 1,0 | 7 | - | 7 | 35 | - | - | 35 | |
| | | 433 | 1,6 | 31 | - | 4 | 31 | 11 | - | 108 | |
| 18 | | 47 | 1,2 | 4 | - | 4 | 34 | 15 | - | 15 | |
| | | 44 | 2,4 | 26 | - | 1 | 26 | 20 | - | 20 | |
| | | 245 | 496,0 | 240 | 133 | 227 | 674 | 19 | - | 201 | |
| | | 7 | 461 | 401,0 | 328 | 48 | 85 | 637 | 10 | - | 664 |
| | | 6,8 | 66,7 | 468 | 70 | 598 | 550 | 20 | - | 317 | |
| 101 | | 0,4 | 55,6 | 127 | 9 | 118 | 822 | 23 | - | 560 | |
| 28 | | 0,6 | 778 | 106,6 | 127 | 18 | 109 | 744 | 17 | 727 | |
| | | 81 | 106,6 | 11 | - | 11 | 75 | 11 | - | 64 | |
| | | 28 | 0,4 | 26 | 26 | 1 | 25 | 101 | 19 | 92 | |

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|------------------------|------|-----|------|-----|---|---|---|---|
| 41. РО 2-го Приб.фрона | 1,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| 42. РО 2-го Бел.фрона | 25,0 | 8,2 | 35,2 | 84 | - | - | - | - |
| 43. РО 3-го Бел.фрона | 8,2 | 0,6 | 8,8 | 261 | - | - | - | - |
| 44. ГУК "СМЕРШ" | - | - | - | - | - | - | - | - |

Всего по спецавиации - 2592,7 2920,1 5512,8 24105 5977 532

Всего в тыл противника - 4581,1 3298,5 7974,6 28695 9105 8347

Начальник Штаба
Гвардии Полк

Отп.2 экза.
1 - в адрес
2 - в дело
Час. ЛП
6.7.45 г.

- 2 -

| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|-------|-------|--------|------|-----|------|-------|------|-------|
| - 16 | 1.0 | 2 | 3 | 2 | 7 | - | 7 | |
| - 84 | 83.2 | 19 | - | 19 | 70 | - | 70 | |
| - 261 | 8.8 | 27 | - | 27 | 118 | 6 | 112 | 3 |
| - | - | 1 | - | 1 | 8 | 5 | - | |
| 80,7 | 30082 | 5543,5 | 4998 | 409 | 4589 | 18018 | 1294 | 16724 |
| 41,5 | 37800 | 7916,1 | 7227 | 665 | 6562 | 28441 | 1562 | 26879 |

10-й Гв.АТД
Ильинки

Ильинки
(Л.Л.Рынов)

С В О З А

о работе на линии фронта 10-й армии за период Отечественной войны с

| Для кого выполнялись задания | Налет часов | | Число вылетов | | Пассажиров, человек | | Всего | В том числе | | |
|------------------------------|-------------|----------------|---------------|----------------|---------------------|---------------------|-------|-------------|--|--|
| | ВСЕГО | Из них ночь | ВСЕГО | Из них ночь | Пассажиров, человек | | | | | |
| | | | | | Военно-служащих | Раненых | | | | |
| Центральный Фронт... | 4291 | 30 | 3250 | 18 | 24792 | 8077 | 16282 | 488 | | |
| Северо-Кавказский Фронт | 2800 | 5 | 1482 | 9 | 5983 | 4862 | 493 | 523 | | |
| Северо-Западный Фронт... | 12872 | 10 | 2991 | 7 | 10754 | 11554 | 2157 | 2188 | | |
| Ленинградский Фронт... | 13254 | 589 | 9681 | 268 | 78424 | 24402 | 9032 | 39040 | | |
| Сталинградский Фронт... | 2460 | 55 | 1455 | 32 | 6287 | 4370 | 98 | 1819 | | |
| Северо-Западный Фронт... | 15321 | 4 | 3020 | 3 | 14684 | 13277 | 1013 | 394 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 204 | - | 101 | - | 608 | 591 | 14 | - | | |
| Северо-Западный Фронт... | 228 | 11 | 89 | 17 | 731 | 487 | 5 | 294 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 47 | - | 21 | - | 84 | 84 | - | - | | |
| Северо-Западный Фронт... | 106 | 2 | 50 | 1 | 164 | 75 | 68 | 21 | | |
| Северо-Западный Фронт... | 162 | 55 | 153 | 12 | 592 | 539 | 50 | 33 | | |
| Северо-Западный Фронт... | 2098 | 228 | 812 | 12 | 6729 | 6484 ^к) | 126 | 169 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 67 | - | 82 | - | 481 | 481 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 26 | - | 10 | - | 36 | 29 | - | 7 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 73 | - | 28 | - | 53 | 49 | - | 4 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 73 | - | 28 | - | 53 | 49 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 4814 | 4 | 5988 | 1 | 16634 | 16448 | 5 | 181 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 411 | - | 393 | - | 1857 | 1814 | 13 | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 51 | 25 | 20 | - | 77 | 52 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 3581 | 18 | 2180 | 7 | 8648 | 5423 | 1456 | 1675 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 5711 | 112 | 3310 | 168 | 9786 | 8642 | 39 | 1103 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 6836 | 3 | 4627 | - | 24098 | 22840 | 381 | 377 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 727 | 1 | 715 | 2 | 3470 | 497 | 292 | 52 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 3600 | 28 | 1622 | 22 | 8062 | 6910 | 11 | 1141 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 4819 | 2 | 4044 | - | 29990 | 18758 | 11120 | 1112 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 7218 | 8 | 6857 | 10 | 35176 | 34740 | 77 | 659 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 498 | 11 | 623 | 10 | 4583 | 4669 | 14 | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 1005 | - | 477 | - | 2530 | 1903 | - | 537 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 1024 | - | 420 | - | 1059 | 931 | 60 | 35 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 475 | - | 226 | - | 635 | 491 | - | 144 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 18 | - | 15 | - | 223 | 22 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 11 | - | 4 | - | 205 | 9 | - | 16 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 14 | - | 9 | - | 15 | 15 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 72 | - | 44 | - | 219 | 208 | - | 11 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 10 | - | 7 | - | - | - | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 47 | - | 12 | - | 367 | 367 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 26 | - | 8 | - | 563 | 53 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 37 | - | 22 | - | 555 | 555 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 40 | - | 23 | - | 558 | 558 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 28 | - | 20 | - | 500 | 500 | - | 58 | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 17 | - | 7 | - | 50 | 50 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 23 | - | 10 | - | 49 | 49 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 32 | - | 12 | - | 75 | 75 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 56 | - | 22 | - | 533 | 33 | - | - | | |
| Северо-Кавказский Фронт... | 31 | - | 12 | - | 400 | 40 | - | - | | |

И Т О Г О -

93711 1126 52417 679 498189 200859 46411 52419

Начальник штаба 10-й армии в.АТ.

СЕРЕНО
е.в.н.

СВОДА

из 10-й армейской Авиатранспортной Дивизии
сформирована с 22 Июня 1941г. по 9 Мая 1945г.

| П р е в е з е н о | | | | | | | | | |
|----------------------|-------|---------------|------------------|-------|--------|--------|------|--------|-----------|
| Пог. членов | Почты | Грузов, тонн | | | | | | | |
| в том числе | тн. | В том числе | | | | | | | |
| Ране- меш- ных | всех | Листо- вки | Бесепри- пасы | Мели- | онсер | Разный | | | |
| | | | | змен | вирев. | груп- | | | |
| | | | | ты | | ровъ | | | |
| 16282 | 433 | 150,4 | 2759,4 | 5,5 | 1061,0 | 41,9 | 5,8 | 1645,2 | |
| 493 | 523 | 10,2 | 708,0 | 0,7 | 98,2 | 5,5 | - | 604,5 | |
| 2157 | 2088 | 173,4 | 1525,8 | 109,3 | 831,1 | 17,6 | 4,4 | 568,4 | |
| 9032 | 8940 | 229,4 | 8817,6 | - | 1430,0 | 16,0 | 2,9 | 7394,3 | |
| 96 | 1919 | 2,0 | 698,4 | 2,5 | 698,0 | 3,7 | 1,7 | 621,0 | |
| 1013 | 394 | 169,9 | 2112,3 | 112,9 | 1488,5 | 55,8 | 13,7 | 411,7 | |
| 3 | 14 | - | 38,7 | - | 6,0 | - | - | 9,7 | |
| - | 394 | - | 34,9 | - | 5,4 | 0,8 | - | 80,7 | |
| 63 | 21 | - | 9,4 | - | - | - | - | 9,4 | |
| 50 | 126 | - | 31,0 | - | 1,6 | - | 1,7 | 20,0 | |
| 126 | 169 | - | 121,4 | - | 14,8 | - | - | 106,6 | x1B т.ч. |
| - | - | - | 554,0 | - | 124,0 | - | 1,7 | 429,1 | 3727ч.пв. |
| - | 7 | - | 27,2 | - | 5,2 | - | - | 22,0 | рам.лед. |
| 6 | 181 | 58,6 | 2677,0 | 12,0 | 298,4 | - | 8,6 | 2361,0 | |
| - | 43 | 25,8 | 167,4 | - | 12,3 | - | - | 152,1 | |
| - | 26 | 0,6 | 7,0 | - | - | - | - | - | |
| 1450 | 1675 | 58,4 | 1870,4 | 1,3 | 908,2 | 4,5 | 16,2 | 940,2 | |
| 39 | 1105 | 13,9 | 2635,9 | 4,1 | 848,0 | 4,7 | 4,8 | 2278,5 | |
| 581 | 377 | 23,6 | 2696,3 | 0,5 | 763,0 | 13,8 | 15,0 | 1904,3 | |
| 2924 | 52 | 0,1 | 829,0 | - | 549,4 | 0,4 | - | 280,1 | |
| 11120 | 1141 | 282,4 | 173,7 | 5,4 | 46,1 | 1,4 | 6,7 | 51,1 | |
| 77 | 113 | 18,8 | 188,5 | 5,9 | 133,0 | 8,7 | 6,4 | 133,5 | |
| 77 | 659 | 207,5 | 568,3 | 5,3 | 715,0 | 9,5 | 4,2 | 295,0 | |
| - | 14 | - | 8,9 | - | 2,5 | - | - | 362,0 | |
| 557 | 11,1 | 1,2 | 72,1 | - | 29,5 | 2,7 | - | 140,0 | |
| 60 | 55 | 12 | 238,7 | - | - | - | - | 7,3 | |
| - | 144 | 5 | 18,7 | - | 14,5 | 149,9 | 10,9 | 174,0 | |
| - | 16 | - | 12,7 | - | - | - | - | 12,7 | |
| - | 11 | - | 2,4 | - | - | - | - | 2,4 | |
| - | - | - | 22,0 | - | - | - | - | 20,0 | |
| - | - | - | 3,5 | - | - | - | - | 2,5 | |
| - | - | - | 11,6 | - | - | - | - | - | |
| - | - | - | 1,7 | - | - | - | - | - | |
| - | - | - | 3,6 | - | - | - | - | - | |
| - | - | - | 2,4 | - | - | - | - | - | |
| - | - | - | 1,7 | - | - | - | - | - | |
| - | - | - | 2,0 | - | - | - | - | - | |
| - | - | - | 1,4 | - | - | - | - | 7,5 | |
| - | - | - | 2,5 | - | - | - | - | 2,3 | |

112 52419 1447,2 35098,8 262,4 8974,2 202,1 254,6 25400,5

Б.АТД

Илларионов

(ИЛЛАРИОНОВ)

