**Гражданская авиация в годы Великой Отечественной войны**

22 июля 1941 года фашистская Германия вероломно, без объявления войны напала на Советский Союз. Тысячи самолетов вторглись в воздушное пространство СССР, сбрасывая смертоносный груз на города и села, аэродромы и железные узлы. Внезапное нападение немецких войск поставило Красную Армию в тяжелое положение. Несмотря на упорное сопротивление, мужество и стойкость ее воинов, она не смогла остановить превосходящего по силе врага, и вынуждена была с тяжелыми боями отступать в глубь страны. Над нашей Родиной нависла смертельная опасность. Советский народ вступил в ожесточенную схватку с германским фашизмом. Центральный комитет партии в первые же дни войны разработал программу мобилизации всех сил народа на борьбу с врагом, он обратился к рабочему классу, колхозному крестьянству и интеллигенции с призывом: "Все для фронта! Все для победы” . Задачи большой государственной важности встали и перед гражданским воздушным флотом — необходимым видом транспорта и средством связи на фронте и в тылу страны. Было сформировано 6 авиационных групп ГВФ особого назначения: Северная (командир А. А. Лаврьентев) , Прибалтийская (Миловидов) , Белорусская (Тимашев) , Киевская (Романов) , Юго-Западная (Брюмер) , Московская (Коротков) , в составе которой была создана эскадрилья связи №2 (Шарыкин) . На многочисленных митингах, проходивших на предприятиях, в подразделениях, в учебных заведениях, научно-исследовательских организациях ГВФ, авиаработники выражали готовность вместе со всем советским народом бороться с ненавистным врагом. В главное управление гражданского воздушного флота поступали сотни телеграмм, писем, заявлений от авиаторов всех специальностей с просьбой направить их на фронт.

 В сложной и напряженной обстановке Аэрофлот быстро перестраивался на военный лад. Значительное число пилотов, штурманов, инженеров, бортмехаников, бортрадистов и других специалистов передавалось в Военно-Воздушные Силы, в дальнюю бомбардировочную авиацию (с 1942 года авиация дальнего действия) . В начале битвы под Москвой, в октябре 1941 года, по указанию ГКО основная часть руководящего состава аппарата Главного управления ГВФ была эвакуирована в тыл страны, а в Москве создана оперативная группа под руководством первого заместителя начальника ГУГВФ полкового комиссара М. В. Картушева, с января 1942 года ее возглавил начальник ГУГВФ генерал-майор авиации В. С. Молоков. Во всех фронтовых авиагруппах ГВФ была созданы отделы политической пропаганды, в авиаподразделениях, частях и соединениях была введена должность военного комиссара. Эта ответственная работа поручалась лучшим коммунистам. Политическому управлению ГУГВФ было представлено право приема авиаторов в ряды партии. С первых дней войны ГВФ испытывал серьезные затруднения: недоставало тяжелых транспортных самолетов, возникали сложности с их ремонтом и переоборудованием. Полеты на невооруженных самолетах в условиях господства в воздухе вражеской авиации были сопряжены с большим риском. Трудности усугублялись и тем, что формирование авиагрупп ГВФ проходило одновременно с выполнением заданий, характер которых значительно отличался от выполнявшихся в мирное время полетев, требовалась психологическая перестройка, овладение новыми знаниями и навыками. Однако авиаторы, преодолевали все эти трудности, с честью решали поставленные перед ними задачи.

 “Пилоты гражданской авиации самоотверженно несут свою службу. Десятки полетов в день совершают они на фронт, доставляя грузы войскам, перевозя тяжело раненных и консервированную кровь для переливания. Во время полетов им часто приходится выдерживать ожесточенные атаки немецко-фашистских истребителей” . (Правда, 5 июля 1941 года) . Самоотверженно работал и инженерно-технический состав авиагрупп. Нередко самолеты возвращались с заданий буквально изрешеченные пулями и осколками снарядов, но, как правило, специалисты за короткое время возвращали их в строй. Было не мало случаев, когда техники или механики заменяли выбивших из строя воздушных стрелков транспортных самолетов. Приходилось им участвовать в обороне прифронтовых аэродромов от прорвавшихся к ним вражеских войск. Огромную работу проделал инженерно-технический состав особых авиагрупп по переоборудованию самолетов. Не только в стационарных мастерских, но и полевых условиях на них устанавливались пулеметы, бомбодержатели, бронеспинки к креслам членов экипажей. Большая нагрузка легла на бортмехаников. При посадке на полевых аэродромах, в пунктах базирования боевой авиации они выполняли работы по техническому обслуживанию и ремонту самолетов, двигателей, оборудования, которыми до войны занимались наземные технические службы. А когда требовала обстановка, бортмеханики проявляли героизм и мужество.

В период героической обороны Одессы пилоты Юго-Западной особой авиагруппы ГВФ только за первые 37 дней боев доставили нашим войскам 110 тонн боеприпасов, выполнили сотни разведывательных и связных полетов, эвакуировали 740 тяжелораненых. В начале августа 1941 года, когда враг приближался к городу, авиагруппа перебазировалась в город Первомайск, а в Одессе осталось авиазвено самолетов У-2 В. А. Седляревича. Только за один месяц пилоты этого звена совершили 476 самолето-вылетов, в том числе 162 на бомбардировку врага.

В предвоенные годы пилоты ГВФ не выполняли полеты в строю. Осваивать их приходилось уже в годы войны. Пилоты быстро овладевали искусством группировки полетов, которые обеспечивали взаимодействие экипажей при отражении атак вражеских истребителей и взаимовыручку в строю.

 Высокое профессиональное мастерство, боевую инициативу и бесстрашие проявил уже в начальном периоде войны пилот Московской авиагруппы особого назначения ГВФ Г. А. Таран. Когда в боях на дальних подступах к Ленинграду соединения Северо-Западного фронта, отрезанные от баз снабжения, начали испытывать острый недостаток в боеприпасах и продовольствии, им на помощь пришли гражданские авиаторы. Экипажи самолетов Ли-2, делая по два-три ночных вылета, доставляли нашим войскам срочные грузы и эвакуировали в тыл раненых. Однако даже такой напряженный ритм летной работы не давал возможности перебросить все необходимое для наших соединений. И тогда Г. А. Таран принял крайне рискованное решение — выполнять задания и днем, причем без сопровождения истребителей, для возможного боя с самолетами противника экипаж брал на борт тройной комплект пулеметных патронов. Инициатива Г. А. Тарана была одобрена командованием и подхвачена многими пилотами, в результате чего кол-во доставляемых нашим войскам грузов резко возросло. В одном из полетов при возвращении из Ленинграда командир корабля Г. А. Таран и второй пилот Н. С. Дудник были ранены осколками зенитного снаряда. Превозмогая боль, командир не оставил управление самолетом и довел его до посадочной площадки. За этот подвиг Г. А. Таран был награжден орденом Красного Знамени. Зная о тяжелом продовольственном положении города — колыбели Великого Октября, — гражданские авиаторы стремились выполнять максимальное кол-во рейсов, до предела загружать самолеты продуктами питания, медикаментами и другими важнейшими грузами. Чтобы выполнить два полета в день, экипажи поднимались задолго до рассвета и возвращались на базы поздно вечером. Несмотря на сложные метеоусловия — низкую облачность, обильные снегопады, туманы, обледенения, экипажи заправляли самолеты бензином почти без запаса на непредвиденные случаи, а за счет этого брали на борт до 3000 кг груза вместо положенных по норме 1800-2000 кг. Благодаря четкой организации труда сократили и время стоянки самолетов под погрузкой и разгрузкой с 40 до 10-15 минут. Ремонт машин, подготовку их к очередным рейсам технический состав осуществлял в ночное время, в полевых условиях, на морозе и леденящем ветре, нередко под разрывами фашистских бомб. А с рассветом самолеты снова брали курс на Ленинград. Поставленная перед Московской авиагруппой особого назначения ГВФ задача по оказании помощи войскам и населению Ленинграда была решена успешно. Только за два с половиной месяца (с 10 октября по 25 декабря 1941 года) авиаторы доставили в осажденный город свыше 6 тыс. тонн грузов и вывезли из него более 50 тыс. человек. Военный совет Ленинградского фронта высоко оценил работу экипажей ГВФ — 68 авиаторов были удостоены боевых наград.

В начале войны ожесточенные бои развернулись и на Крайнем Севере нашей родины. Немецко-фашистские войска пытались перерезать железнодорожную магистраль Ленинград-Мурманск, захватить незамерзающий порт, через который Советский Союз получал грузы от союзников по антигитлеровской коалиции — Англии и США. Пилоты Архангельского авиаотряда доставляли запасные части и детали для кораблей Северного флота и самолетов ВВС фронта.

 Большой силой во фронтовых частях были коммунисты. Личным приемом и партийным словом они поднимали моральный дух авиаторов, вели их на выполнение заданий, на подвиги.

 Несмотря на упорное сопротивление советских войск, гитлеровцам к концу сентября 1941 года удалось глубоко вклиниться в пределы нашей родины и начать подготовку наступления на Москву. В битве за Москву помощь войскам фронтов оказывали подразделения трех особых авиагрупп ГВФ: Западной, Московской и Связи. В битве за Москву гражданские авиаторы выполняли боевые задачи с особым мужеством и отвагой. В ходе битвы за Москву в районе железнодорожной станции Навля оказались в окружении несколько наших стрелковых дивизий и раненый командующий Брянским фронтом генерал-лейтенант А. И. Еременко. В ночь на 12 октября 1941 года при сильном дожде, до предела ограничивавшем видимость, пилот особой авиагруппы связи ГВФ П. Т. Кашуба на санитарном самолете С-2 вывез из окружения раненого генерала. В ночь на 15 декабря 1941 года экипажи Московской авиагруппы особого назначения ГВФ выполнили важное задание по выброски в район Теряевой Слободы 415 парашютистов-десантников, которые, захватив дороги, сорвали отход гитлеровских войск и техники из города Клина.

Всего в период оборонительной операции и контрнаступления советских войск под Москвой (октябрь-декабрь 1941 года) авиатор Московской и Западной авиагрупп совершили 32 730 самолето-вылетов, из них 645 в тыл противника, перевезли около 50 000 бойцов и офицеров и 135 тонн боеприпасов, вооружения, медикаментов, продовольствия.

 В январе-феврале 1942 года в ходе наступления советских войск на западном направлении экипажи Московской авиагруппы особого назначения ГВФ десантировали 4-й воздушно-десантный корпус, доставили пополнения и боеприпасы 1-му гвардейскому кавалерийскому корпусу, действовавшему в тылу вражеских войск.

К весне 1942 года военное положение Советского Союза стабилизировалось. Советские войска обобщали приобретенный боевой опыт первого года войны, получали и осваивали новые типы орудий, танков, самолетов, стрелкового оружия, средств связи. В мае 1942 года ГУГВФ было подчинено командованию Военно-Воздушных Сил Красной Армии. В то время в составе девяти фронтовых авиагрупп ГВФ имелось около 870 самолетов. Возросло кол-во транспортных самолетов Ли-2.

Пользуясь тем, что наши союзники по антигитлеровской коалиции — США и Великобритания — не торопились с выполнением своих обязательств по открытию второго фронта в Европе, Гитлер направил значительную часть своих сил на Восток, особенно на южное крыло советско-германского фронта, создав здесь перевес сил.

2 июня 1942 года враг начал пятидневную артиллерийскую и авиационную подготовку, после чего в наступление перешли пехота и танки. Героические защитники Севастополя стойко отражали все атаки. Обеспечение гарнизона Севастополя боеприпасами и продовольствием было возложено на Московскую авиагруппу особого назначения ГВФ. Выделенные из ее состава две оперативные авиагруппы (командиры В. А. Пущинский и С. Н. Шарыкин) 20 июня 1942 года перелетели на аэродромы в районе г. Краснодара. Уже через сутки 18 самолетов ночью доставили в Севастополь около 40 т боеприпасов и вывезли из города более 500 раненых. Для перехвата советских транспортных самолетов противник организовал вылеты истребителей из засад, патрулирование в воздухе. Стремясь захватить Сталинград, этот важный военно-стратегический пункт и один из крупнейших промышленных центров страны, гитлеровское командование сосредоточило на Сталинградском направлении крупную группировку войск. Для оказания помощи в боевом обеспечении войск, оборонявших Сталинград, привлекалось три особые авиагруппы ГВФ: Московская, Киевская и связи. Экипажи авиагрупп, летая днем и ночью, доставляли воинам-сталинградцам боеприпасы, вооружение, медикаменты, а обратными рейсами вывозили тяжелораненых. Полевые аэродромы и посадочные площадки на правом берегу Волги были изрыты воронками от бомб и снарядов, садиться на них и взлетать нередко приходилось под бомбежкой и артиллерийским обстрелом. Поэтому экипажи, как правило, не выключая двигателей, быстро разгружали самолеты, забирали раненых и взлетали. Большой объем работ выполнял летный состав особой авиагруппы связи ГВФ, подчиненной в оперативном отношении начальнику Главного управления связи Красной Армии. Для повышения оперативности перевозни срочных документов и почты в августе 1942 года были организованы эстафетные авиазвенья: самолеты ПС-40 и ПС-43 приземлялись в Астрахани, где почта после сортировки немедленно направлялась самолетами Р-5 под Сталинград. Ожесточенными атаками вражеские истребители пытались сорвать полеты транспортных машин. Командиры и пилоты авиагрупп, внимательно изучив периодичность и районы патрулирования фашистских истребителей над прифронтовой полосой, определили наиболее благоприятные время и маршруты полетов, целесообразные противоистребительные маневры. Экипажи самолетов У-2 стали действовать главным образом ночью. Все это позволяло перебрасывать по воздуху значительное количество важнейших грузов при минимальных потерях.

По 11-12 часов в сутки проводили в воздухе гражданские авиаторы в период боев на подступах к Сухуми. Доставляя срочные военные грузы для наземных войск и флота, они в течение ряда дней выполняли по несколько сотен самолето-вылетов. Полеты в горах стали серьезной проверкой профессиональной выучки гражданских авиаторов и одновременно большой школой летного мастерства. Порывистые ветры, низкая облачность, внезапно наплывающие туманы часто закрывали ущелья и долины. От пилотов требовалось детальное знание местности, для того, чтобы даже ночью не потерять ориентировку, точно выйти в заданный пункт, нередко расположенный вблизи вражеских позиций. Фронтовые условия диктовали необходимость овладения искусством бреющего и лета над сложным рельефом местности, освоения новых тактических приемов и маневров.

Одновременно с укреплением Вооруженных Сил и перестройкой народного хозяйства страны на военные рельсы Коммунистическая партия и Советское правительство уделяли большое внимание организации борьбы в тылу фашистских войск. Эта борьба против гитлеровских захватчиков, развернувшаяся с первых же дней войны, носила всенародный характер. В соответствии с директивой партии и правительства 29 июня 1941 года в оккупированных фашистами районах создавались подпольные организации, партизанские группы и отряды. 18 января 1941 года было принято постановление ЦК партии “Об организации борьбы в тылу германских войск” . К концу 1941 года в тылу врага активно действовало 18 подпольных обкомов, более 260 окружкомов, горкомов и райкомов партии, объединявших десятки тысяч коммунистов. Всего за несколько месяцев с начала войны в тылу врага было сформировано 3500 партизанских отрядов и групп.

Для активной вооруженной партизанской борьбы требовалось большое количество оружия, боеприпасов, продовольствия и медикаментов, обеспечение которыми наземным транспортом осуществлялось через так называемые “партизанские ворота” . Но наиболее быстрым средством доставки партизанам всего необходимого стала авиация.

Исключительно большое значение имели полеты экипажей особых авиагрупп ГВФ к партизанам в суровую первую военную зиму, когда глубокие снежные заносы и сильные морозы сковали маневр партизанских отрядов, резко снизили возможность их материального обеспечение каким-либо наземным транспортом.

Об интенсивности полетов к партизанам свидетельствуют такие данные: в 1941 году гражданские авиаторы выполнили 1384 вылета в тыл противника, в том числе 59 с посадкой на партизанских аэродромах. В зимние месяцы 1942 года только самолетами Киевской особой авиагруппы ГВФ доставлено партизанам 734,2 т боеприпасов и других грузов.

В течение первого периода Великой Отечественной войны, продолжавшегося с 22 июня 1941 года по 18 ноября 1942 года, гражданские авиаторы с честью решили поставленные перед ними задачи. Летный состав фронтовых особых авиагрупп ГВФ выполнил 477 678 самолето-вылетов, перевез 583525 человек, в том числе 50717 раненых, и 46028 тонн грузов.

Тяжелая фронтовая обстановка коренным образом изменила условия и характер действий летного состава ГВФ. Если в предвоенные годы многие пилоты летали преимущественно днем, а ночные рейсы выполнялись по специально оборудованным трассам, то уже в первом периоде войны гражданские авиаторы совершили около 43 тыс. ночных вылетов. Преобладающими стали полеты на предельно малой высоте, освоенные в довоенное время лишь экипажами самолетов сельскохозяйственной авиации. Значительно изменился и подход к понятию “нелетная погода” . Главным критерием, определяющим принятие решения на вылет, стала боевая необходимость.

Принятые командным и политическим составом особых авиагрупп ГВФ меры по обучению подчиненных умелым действиям в боевых условиях, воспитанию готовности во что бы то ни стало выполнить приказ позволили экипажам решать сложные задачи с относительно небольшими, а по мере накопления опыта и все меньшими потерями. Так, первые месяцы Великой Отечественной войны потеря одного транспортного самолета приходилась на 246 самолето-вылетов, то через полтора года, к концу первого периода войны — на 627.

Осенью 1942 года для повышения оперативности и улучшения управления фронтовыми частями особые авиагруппы ГВФ были переформированы в отдельные авиаполки. Ранее авиагруппы ГВФ имели по 5,6 авиаэскадрилий, насчитывавших до 20 самолетов.

Всего было сформировано девять отдельных авиаполков ГВФ. На базе Московской авиагруппы особого назначения создана 1-я транспортная авиадивизия ГВФ, а особая авиагруппа связи была переформирована в 3-ю отдельную авиадивизию связи ГВФ. Во фронтовых частях гражданского воздушного флота насчитывалось в то время около 850 самолетов.

Тесно взаимодействовали гражданские авиаторы со своими друзьями по крылатому строю — авиаторами фронтовых частей Военно-Воздушных Сил. В приказе по 8-й воздушной армии от 17 декабря 1942 года отмечалось, что когда в период ледохода на Волге переправы оказались не в состоянии обеспечить доставку на правый берег реки боеприпасов, горючего и авиатехимущества, что создало угрозу срыва боевых действий нашей авиации, переброска этих материальных средств была поручена экипажам ГВФ. Летный состав фронтовых авиачастей ГВФ привлекался и для ведения воздушной разведки.

Разгромив противника под Сталинградом, Красная Армия развернула наступление на широком фронте от Ленинграда до Северного Кавказа. Освобождение Северного Кавказа началось в январе 1943 года, когда перешли в наступление войска Закавказского фронта. В горных районах существенную помощь наступавшим советским войскам оказывали экипажи 8-го (командир Г. С. Чачанидзе) и 9-го (командир И. Я. Сегедин) отдельных авиаполков ГВФ, проявляя летное мастерство, мужество и находчивость.

В напряженные дни боев возрастало количество заявлений от авиаторов с просьбой о приеме их в партию. Принятые в ряды ленинской партии, эти отважные воины с честью держали свое слово, служили примером в ратном труде.

О боевой зрелости гражданских авиаторов свидетельствовали проявляемые ими инициатива, творческий подход к выполнению заданий командования, стремление до предела использовать возможности авиационной техники. Так, в ходе боев за освобождение от немецко-фашистских захватчиков Северного Кавказа материально-техническое обеспечение наших войск на таманском направлении осуществлял 9-й отдельный авиаполк ГВФ. Хорошо понимая, какое огромное значение имеют для бойцов каждые снаряд, граната, автоматный диск, авиаторы довели грузку самолетов У-2 до 300 кг. Пилотирование перегруженных машин требовало высочайшего мастерства, четких, безошибочных действий. Но экипажи сознательно шли на оправданный боевой целесообразностью риск и только с 20 февраля по 15 марта 1943 года доставили нашим частям 176 т грузов. Все еще рассчитывая спасти положение, гитлеровская клика провела тотальную мобилизацию, перебросила на Восток из Западной Европы новые дивизии. Главная ставка делалась на летнее наступление, в ходе которого противник планировал вновь овладеть стратегической и инициативой. Самым удобным участком для такого удара руководство фашистской Германией признало выступ, образованный линией фронта в районе Курска, получивший название Курской дуги. В районах Орла и Белгорода враг создал мощные ударные группировки численностью более 50 дивизий, из них 16 танковых и моторизованных.

Советское командование раскрыло замыслы врага. Для перевозки войск и грузов на Курской дуге были выделены подразделения самолетов Ли-2 из состава 1-й транспортной авиадивизии ГВФ. Несмотря на противодействие противника, каждый экипаж совершал по пять-семь полетов в день. Авиаторы этой дивизии выполнили 1280 вылетов, доставили на фронт свыше 2000 т грузов, 13 600 человек из резерва и госпиталей, находившихся вблизи передовых позиции, эвакуировали свыше 12 тыс. раненых и перебазировали четыре госпиталя. Действия экипажей получили высокую оценку Военного совета Центрального фронта. За отличное выполнение заданий командования 75 авиаторов были удостоены высоких правительственных наград.

К лету 1943 года в авиачастях ГВФ создались крепкие партийные и комсомольские организации, проводившие большую работу по воспитанию личного состава в духе любви к Родине и ненависти к врагу, готовности решать предстоящие сложные задачи. В партийной организации 8-го отдельного авиаполка, например, насчитывалось 203 члена и члена в члены партии и 102 комсомольца, что составляло 73 процентов общего числа личного состава. Примерно такое же соотношение коммунистов и комсомольцев было и в других авиачастях ГВФ.

Продолжая развивать наступление, во второй половине сентября 1943 года войска Центрального, Степного, Воронежского и Юго-Западного фронтов на почти 700-километровом фронте от Лоева до Запорожья вышли к Днепру и захватили на его правом берегу плацдармы.

Для содействия войскам Воронежского фронта в форсировании Днепра и захвате плацдармов в районе Канева в тыл противника был выброшен 5-й воздушно-десантный корпус численностью до 5 тыс. парашютистов. Десантирование выполнялось частями авиации дальнего действия и 1-й транспортной авиадивизии ГВФ во взаимодействии с авиаполками 2-й воздушной армии. Гражданские авиаторы доставляли на захваченные плацдармы боеприпасы, продовольствие, а также материалы для наведения переправ.

Только за период с 12 октября 1943 года по 1 января 1944 года пилоты 18-го транспортного полка совершили 9,5 тыс. самолето-вылетов, доставили 409 т военных грузов, перевезли свыше 2800 воинов.

К началу второго периода войны летный состав фронтовых авиачастей ГВФ в большинстве своем владел полетами в ночных условиях, знал и успешно применял тактические приемы для преодоления зон зенитного огня, ухода от вражеских истребителей, перелета линии фронта. Но и теперь ночные полеты в глубокий тыл врага, точный выход в заданный район, поиск затерявшихся в лесных массивах или горных ущельях посадочных площадок и посадка на них требовали незаурядного летного мастерства, высоких морально-политических и волевых качеств.

Особенно усложнялось выполнение заданий, когда партизанские формирования находились в движении, оборудовали посадочные площадки в новых местах, теряли по каким-либо причинам радиосвязь с Большой землей. Серьезную опасность для пилотов представляли и вражеские ловушки — выкладываемые фашистами световые сигналы, аналогичные тем, какими обозначались партизанские аэродромы. Не случайно особо сложные рейсы в тыл врага поручали самым опытным, умелым и знающим пилотам.

Одним из важнейших итогов второго периода войны явилось завоевание советской авиацией стратегического господства в воздухе, что создало благоприятные условия для проведения широких наступательных операций войск и более интенсивных действий гражданского воздушного флота.

В ходе операций по освобождению Правобережной Украины экипажи авиаполков ГВФ совершили около 24 тыс. самолето-вылетов, перевезли около 15 тыс. человек, свыше 2600 т боеприпасов и горючего. Успешные боевые действия авиачастей ГВФ получили высокую оценку командования. Особо отличившиеся части были удостоены почетных наименований: 26-й отдельный авиаполк — “Криворожский” , 44-й — “Уманский” , 1-й авиаполк 10-й гвардейской транспортной авиадивизии ГВФ — “Херсонский” .

В мае 1944 года наши войска вышли на советско-румынскую границу. Военные действия перешли за пределы нашей страны. С середины 1944 года начался великий освободительный поход Красной Армии, оказавший помощь народам Европы в их борьбе с фашистской тиранией. Перед войсками встали новые задачи, повысились требования ко всей партийно-политической работе.

Действия сухопутных войск и боевой авиации обеспечивали здесь 44 и 26-й отдельные авиационные полки, а также подразделения 10-й гвардейской транспортной авиадивизии ГВФ, выполнившие 8213 самолето-вылетов.

Противник постоянно усиливал противодействие полетам наших транспортных самолетов к партизанам, все чаще использовал для этого ночные истребители, оснащенные бортовыми радиолокаторами. За сбитый самолет По-2 гитлеровское командование выплачивало своим летчикам 2000 марок—вдвое больше, чем за сбитый истребитель. Крупные вознаграждения были обещаны за уничтожение опытных советских пилотов. Например, за “голову” летчика 105-го гвардейского авиаполка Н. И. Жукова было обещано 50 тыс. марок, поместье с большим наделом земли и крестьянами и боевой орден — “железный крест” . Но хозяевами положения оставались советские авиаторы, опыту, мастерству и мужеству которых ничего не могли противопоставить хваленые фашистские асы. 213 посадок на партизанских аэродромах выполнил И. Л. Тарасов, 199 — В. С. Ползунов, 150 — Н. И. Жуков. Кроме транспортировки грузов, эвакуации раненых, выполнение связных и разведывательных полетов, экипажи По-2 продолжали наносить врагу и бомбовые удары.

При полетах в тыл врага наряду с боеприпасами, оружием и другими средствами ведения борьбы самолеты всех авиаполков ГВФ доставляли центральные газеты, брошюры и, особенно, листовки. Печатное партийное слово обладало огромной силой воздействия на умы и сердца советских людей, находившихся под игом оккупантов, знакомило их с важнейшими решениями Коммунистической партии и Советского правительства, с положением на фронтах, укрепляло веру в победу, способствовало новому подъему всенародной борьбы. Совершив в годы Великой Отечественной войны более 40 тысяч вылетов в тыл врага, экипажи фронтовых частей ГВФ доставили в захваченные врагом районы 865 тонн листовок. Много полетов выполняли экипажи частей гражданского воздушного флота по доставки грузов партизанам Польши, Чехословакии и других стран.

Наиболее трудоемкой работой для транспортных подразделений и частей ГВФ оставалась перевозка технического состава и имущества полков воздушных армий при их перебазировании с одного аэродрома на другой. Продвижение советских войск в ряде операций, особенно в Висло-Одерской, было настолько быстрым, что большинство истребительных и штурмовых авиаполков действовали с одного аэродрома только в течение двух-трех дней, после чего возникала необходимость в перебазировании на Запад. Одновременно подбирали аэродромы. Только экипажи 69-го отдельного авиаполка ГВФ для поиска и обследования полевых аэродромов на освобождаемой территории выполнили в ходе зимних наступательных операций наших войск более 700 вылетов, а летный состав 23-го отдельного авиаполка ГВСО, действовавшего на 1-м Украинском фронте, подобрал и обследовал в 1945 году 250 аэродромов и посадочных площадок.

С предельным напряжением трудились в годы войны авиаторы санитарных авиаэскадрилий ГВФ. Кроме повседневной работы по эвакуации раненых из медсанбатов, они перевозили раненых из прифронтовых госпиталей в тыл страны. В ходе крупных наступательных операций, когда число раненых резко возрастало, а другие виды транспорта полностью переключались на обеспечение боевых действий войск, на помощь приходили экипажи транспортных самолетов фронтовых частей ГВФ.

Значительно возросло к концу войны и количество связных полетов, 62-й отдельный гвардейский авиаполк ГВФ за 15 дней января перевез только в пределах фронта 3089 срочных пакетов и донесений, в 120-м отдельном гвардейском авиаполку ГВФ в январе полеты на связь составили 40 процентов всех вылетов.

В наступательных операциях 1945 года пилоты соединений и частей ГВФ также выполнили значительный объем работы. Только в январе-феврале совершили свыше 52 тыс. вылетов, перевезли более 43,5 тыс. человек и 3260 т грузов.

8 мая 1945 года в Карлсхорсте был подписан акт о безоговорочной капитуляции фашистской Германии. В ночь на 9 мая этот исторический документ был доставлен в Москву на самолете Ли-2, который пилотировали командир 19-го отдельного авиаполка ГВФ А. И. Семенков и второй пилот А. Тайметов. Героическая борьба советского народа завершилась всемирно-исторической победой.

С огромным напряжением в годы войны работали для фронта авиаподразделения ГВФ, находившиеся в тылу страны. Они перевозили военные грузы, запасные части к танкам, боевым самолетам, вооружение, боеприпасы, горючее; общий налет составил 1 348 тыс. часов. Только по специальным решениям и указаниям ГКО и СНК СССР было перевезено 57 043 т военных грузов.

В годы войны продолжали действовать международные авиалинии Ташкент — Хами и Улан-Удэ — Улан-Батор. В 1942 году открылась трасса Москва — Тегеран. Всего на международных линиях за 1941-1945 годы перевезено более 32 380 пассажиров, 222 т почты, 1916 т грузов Выполняя специальные задания, гражданские авиаторы эпизодически летали в Лондон, Стокгольм, Париж, Рим, Каир, Чунцин, Нью-Йорк, Касабланку, Алжир и другие зарубежные города.

В июле 1942 года произошло знаменательное для трудного военного времени событие — вновь открылось воздушное сообщение по восьми внутрисоюзным линиям, идущим от Москвы на восток страны, а в середине октября начались полеты еще по девяти трассам. С мая 1944 года возобновились регулярные полеты по маршрутам Москва — Ташкент, Москва — Красноярск, а затем Москва — Адлер. Тогда же руководство полетами начало осуществлять диспетчерская служба, оснащенная в крупных аэропортах радиоаппаратурой. Огромная нагрузка легла на ремонтные предприятия гражданского воздушного флота. Вследствие того, что многие высококвалифицированные специалисты, кадровые рабочие ушли на фронт, их место заняли женщины, подростки, не имевшие навыков и знаний, необходимых для работы со сложной авиационной техникой.

В Москве в центральных авиаремонтных мастерских в годы войны помимо множества других проводились такие важные работы, как переоборудование самолетов Ли-2 для полетов в глубокий тыл противника. На них устанавливались дополнительные бензобаки, что позволяло увеличить продолжительность полета до 15 часов.

Главное управление ГВФ оказало помощь авиационной промышленности в увеличении производства самолетов Ли-2. В частности, авиационному заводу № 84 были переданы оборудование и специалисты Ташкентского ремонтного завода ГВФ. Вскоре выпуск тяжелых транспортных самолетов значительно возрос.

В первые месяцы войны центр подготовки авиационных кадров Аэрофлота переместился в районы Сибири и Средней Азии. Только в Западно-Сибирском управлении ГВФ было сформировано 15 учебных) авиаэскадрилий. Местные партийные и советские органы делали все возможное для усиления материально-технической базы и успешного функционирования авиационных учебных заведений. Благодаря этому к октябрю 1941 года отдельные учебные эскадрильи и летные школы ГВФ подготовили 9910 пилотов на самолетах У-2,7756 из них были направлены в военно-авиационные школы пилотов.

Летчики-инструкторы, преподаватели учебных заведений и подразделений ГВФ в годы войны обучили и переучили более 40 тыс. авиаторов, из которых более 20900 были переданы в ВВС и авиацию дальнего действия.

Значительную роль в достижении победы сыграл личный состав гражданской авиации, который за время войны обеспечил перевозку более 2 млн. 350 тыс. человек и 278 тыс. тонн грузов.

Во всех оборонительных и наступательных операциях части и соединения гражданской авиации являлись мобильным и эффективным средством транспорта и связи. За годы Великой Отечественной войны гражданские авиаторы эвакуировали около 347 тыс. тяжелораненых, доставили на фронт более 2 тыс. т консервированной крови и около 1700 т медикаментов.

Части и соединения гражданской авиации оказали большую помощь партизанам. Только с посадкой в тылу врага было совершено 19372 самолето-вылета, перевезено 27 574 человека, 4549 тон грузов.

Большой объем работы выполнили авиаподразделения ГВФ в тылу страны. Гражданские авиаторы обеспечивали нужды оборонной промышленности, перевозили пассажиров и грузы на внутренних и международных авиалиниях, перегоняли самолеты, ремонтировали авиатехнику, восстанавливали аэропорты на освобожденной от врага территории.

Решающую роль в успешном выполнении боевых заданий частями и соединениями гражданского воздушного флота сыграла правильно организованная и умело проводимая партийно-политическая и воспитательная работа. Командиры, политработники, партийные и комсомольские организации авиачастей обеспечили активное участие гражданских авиаторов во всех операциях Красной Армии, четкое решение самых сложных и ответственных задач.

За успешное выполнение боевых заданий, мужество, храбрость, отвагу и героизм летного и технического состава были преобразованы в гвардейские четыре отдельных авиаполка, одна отдельная авиаэскадрилья и одна авиадивизия ГВФ: 6-й отдельный авиаполк ГВФ — в 62-й гвардейский авиаполк ГВФ; 7-й отдельный авиаполк — в 87-й гвардейский; 2-й отдельный авиаполк — в 105-й гвардейский; 1-й отдельный авиаполк — в 120-й гвардейский; 1-я отдельная авиаэскадрилья — в 9-ю отдельную гвардейскую эскадрилью ГВФ; 1-я транспортная авиадивизия ГВФ — в 10-ю гвардейскую транспортную авиадивизию ГВФ. Двенадцати частям были присвоены почетные наименования, а семь полков и две дивизии ГВФ награждены боевыми орденами.

Список литературы

1. История гражданской авиации СССР. Научно-популярный очерк. Под общей редакцией Б. П. Бугачева. Издательство” Воздушный транспорт” .