

**ГЕРОИЧЕСКИЕ СТРАНИЦЫ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ
62-го ГВАРДЕЙСКОГО АВИАПОЛКА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО
ФЛОТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Успешное развитие гражданской авиации Беларуси было прервано вероломным нападением 22 июня 1941 г. фашистской Германии на Советский Союз. Вместе со всем советским народом на защиту Родины встали и летчики Гражданского воздушного флота (ГВФ).

Уже 23 июня 1941 г. из подразделений ГВФ были сформированы авиагруппы особого назначения: Северная, Прибалтийская, Киевская, Юго-Западная, Московская, в том числе и Белорусская. Согласно приказу Наркомата обороны личный состав, зачисленный в особые авиагруппы ГВФ, считался призванным в ряды Красной армии [1, с. 103].

Немало славных страниц белорусские авиаторы вписали в героическую оборону Москвы, освобождение Беларуси и Прибалтийских республик от немецко-фашистских захватчиков.

Большой вклад в освобождение Беларуси и победу над гитлеровской Германией внес и личный состав 62-го гвардейского авиаполка ГВФ, в котором было много воспитанников довоенной Белорусской авиагруппы.

Начало фронтовой биографии полка относится к осени 1941 г., когда 24 ноября из некоторых подразделений гражданской авиации Беларуси и Пензенского учебного подразделения была сформирована 13-я особая авиагруппа ГВФ, преобразованная затем в 6-й отдельный авиаполк ГВФ. В феврале 1943 г. приказом народного комиссара обороны авиаполку было присвоено гвардейское звание. Он стал именоваться «62-й отдельный гвардейский авиаполк ГВФ». Командиром полка был назначен В. М. Трутаев, начальником политотдела – А. Д. Лаухин.

С первых дней образования авиаполка летчики выполняли самую разнообразную работу (налаживали связь между воинскими частями, эвакуировали раненных, доставляли в полевые госпитали консервированную кровь и медикаменты, наносили по противнику бомбовые удары). Только за период с 22 июня 1941 г. по 22 июня 1942 г. личным составом авиаполка было перевезено 18 530 пассажиров, 10 350 больных и раненных, 45 т почты, 273 т груза, 35 т боеприпасов. Фронтовым медицинским учреждениям было доставлена 41 т консервированной крови, 21 т медикаментов и другого медицинского груза. На территории противника разбросано 16 млн листовок [2, с. 52].

С 1942 г. экипажи авиаполка выполняли полеты к партизанам. Первыми проложили путь к народным мстителям бывшие пилоты Белорусской авиагруппы В. А. Ярошевич и С. М. Платонов. Вслед за ними в район расположения партизан было послано звено самолетов для постоянного базирования (командир – А. С. Вавилов, пилоты – Б. А. Лахтин и Габриельчик). Авиаторы совместно с партизанами подобрали и подготовили посадочные площадки, на которые каждую ночь с Большой земли прилетали самолеты.

На одном из таких аэродромов располагалось звено самолетов ПО-2, которое возглавлял уже опытный и смелый летчик Б. А. Лахтин. Пилоты этого звена, живя в лесу, не только следили за состоянием посадочных площадок, но и поддерживали связь между партизанскими отрядами и по заданию штаба бомбили вражеские гарнизоны. Народные мстители души не чаяли в летчиках авиазвена, видели в них своих лучших друзей и первых помощников.

Однажды декабрьской ночью 1942 г. на партизанский аэродром совершил посадку самолет Ли-2, в котором прибыл начальник Политического управления ГВФ – полковник А. Ф. Журавлев. Он прилетел, чтобы вручить партийные билеты новым членам партии (в их числе молодому командиру авиационного звена, но опытному летчику Б. А. Лахтину, впоследствии получившему за боевые подвиги высокое звание Героя Советского Союза) и познакомиться с политической жизнью и бытовыми условиями авиаторов полка.

В августе 1942 г. командование Брянского фронта поручило авиаполку чрезвычайно важное задание. Надо было срочно вывезти из оккупированных врагом районов Гомельской, Орловской и Курской областей восемнадцать командиров сводных партизанских отрядов в Москву на прием в ЦК ВКП(б). Для этого было выделено несколько самолетов По-2. Сперва командиров доставили на аэродром, расположенный вблизи фронта, а оттуда – на самолете Ли-2 в Москву. В числе командиров был дважды Герой Советского Союза С. А. Ковпак, который в июле адресовал к командованию авиаполка такой призыв:

«Дорогие товарищи летчики!

К вам обращаются бойцы и командиры Путивльского объединенного партизанского отряда УССР.

Наш отряд в глубоком вражеском тылу нанес врагу немалый ущерб. Уничтожено свыше 4 000 солдат и офицеров, 13 танков, шесть эшелонов, 60 мостов, из них 11 железнодорожных.

Последние бои мы вели исключительно боеприпасами мадьяр. Сейчас мы вынуждены бездействовать из-за отсутствия патронов. Минометы не поддерживают дерзких налетов нашей пехоты, поезда нечем взрывать. Мы воюем не в лесах, а в степи, а против танков у нас нет бронебойных ружей.

Мы задумали ряд операций, в которых дадим врагу почувствовать силу партизанского оружия. Весь наш личный состав рвется из Брянских лесов на просторы Украины...

Дорогие друзья! Если вы не хотите, чтобы по важнейшим магистралям Украины шел непрерывный поток хлеба нашему врагу, чтобы по ней возил он танки и своих солдат на фронт, помогите нам оседлать эту магистраль еще крепче, чем это сделали мы в прошлом.

В каждом пущенном под откос поезде, сожженном элеваторе, уничтоженном батальоне будет и ваша работа, если вы немедленно, не позже 26 августа, перебросите пятнадцать-двадцать тонн необходимого нам груза. Крепко надеемся на вас, друзья, наши соколы!» [3, с. 159].

Письмо Ковпака было зачитано всему личному составу полка, и вскоре отважные экипажи повели тяжело нагруженные боеприпасами машины к украинским партизанам. При этом большое мужество проявили летчики Е. А. Лахтин, Н. С. Репин, А. И. Волков, Н. С. Сельдемиров и другие.

В начале сентября 1942 г. в ЦК ВКП(б) состоялось совещание, на котором было принято решение вывести два крупнейших соединения – С. А. Ковпака и А. Н. Сабурова – на побережье Украины. И вновь перед полком была поставлена ответственная задача: в течение 20 дней перебросить партизанам 400 тонн боеприпасов и вооружения. Это задание было выполнено досрочно – за 15 дней. За такую активную помощь народным мстителям авиаполку первому из фронтовых частей ГВФ присвоили гвардейское звание, и он стал именоваться «62-й отдельный гвардейский авиаполк ГВФ».

Летом 1943 г. летчики 62-го гвардейского авиаполка принимали участие в разрушении железнодорожных коммуникаций, или в так называемой *рельсовой войне*. Подвергая бомбардировке мосты, железнодорожные пути, дороги, они тем самым срывали поставки силы и техники врагу. Кроме того, для успешного ведения рельсовой войны авиаторы доставляли партизанам взрывчатку. Всего за период с 16 июня по 5 августа 1943 г. с помощью авиации народным мстителям было сброшено 144 т боевых грузов. В основном экипажи авиаполка доставляли взрывчатку в партизанские соединения И. Д. Ветрова, Н. Н. Розова и В. З. Коржа. Во время этих полетов в тыл врага наиболее ярко себя проявили Герой Советского Союза Б. А. Лахтин, В. А. Ярошевич, В. Г. Горохов, А. И. Колесов, П. П. Тращенко, Н. П. Локтев. Сотни боевых вылетов совершили А. И. Грызлов, А. В. Неклюдов, С. В. Юрков, А. Н. Сушков, С. К. Ионов, В. С. Лобов, А. К. Емельянов [2, с. 54].

Командиры белорусских и брянских партизан высоко оценивали помощь авиаторов. Начальник штаба брянских партизан А. П. Горшков 5 июля 1943 г. в письме начальнику ГУГВФ генералу Ф. А. Астахову сообщал: «Выражаем Вам и летчикам 62-го гвардейского полка нашу искреннюю признательность за их героическую и самоотверженную работу по оказанию помощи партизанским отрядам Брянских лесов. В самые трудные дни нам на помощь прилетали ваши славные летчики. Кто не испытал сам, тому трудно представить героизм и отвагу таких прославленных пилотов, как Лахтин Борис, Репин Николай, Волков Алексей, Сельдимиров Николай и другие. Площадок нет, связи нет. Эти герои вылетают в свободный полет, летают над лесом, голосами, устанавливают связь с нами и сбрасывают нам боеприпасы» [1, с. 126].

По признанию начальника Белорусского штаба партизанского движения П. З. Калинина, успехи боевых действий партизан в значительной степени зависели от того, насколько своевременно авиация обеспечивала их боеприпасами [3, с. 161]. А вот мнение командира партизанского соединения, бывшего секретаря Полесского обкома КП(б) Беларуси И. Д. Ветрова: «Немало уже сказано в литературе и печати о советских патриотах, которые, в годы Великой Отечественной войны помогали нашим партизанам, героической армии народных мстителей. Но еще мало написано о бесстрашных летчиках гражданской авиации, этих неутомимых тружениках военного неба, снабжавшим партизанские части всем, что только было им необходимо, чтобы успешно громить немецких оккупантов – оружием, взрывчаткой, продовольствием, одеждой, газетами, типографскими шрифтами и даже типографиями. А сколько они забросили в тыл противника партийных работников, организаторов партизанского движения, сколько спасли раненных и больных, своевременно доставив их на Большую землю!» [4, с. 2]. В 1944 г., когда началось освобождение Белоруссии, партизаны Полесья вели с отступающими оккупантами бои. И чем активнее, тем больше, естественно, требовалось партизанам боеприпасов и медикаментов. Испытывая в этом нужду, командование Полесского партизанского соединения обратилось в Москву за помощью, и в ту же ночь встречали самолеты 62-го гвардейского авиаполка ГВФ с необходимым грузом. Немцы, стянув крупные силы, хотели одним ударом покончить с партизанами, но те встретили врага решительным отпором.

Народные мстители разгромили в том сражении окружавшие их немецкие карательные подразделения, уничтожив более сотни фашистских солдат и офицеров. После боя партизаны отмечали, «что летчики незримо сражались в их рядах и по достоинству делят с ними лавры победы над врагом» [Там же].

Не менее важные задачи решали летчики-связисты 62-го гвардейского авиаполка ГВФ. Их вылет на связь, или санитарное задание всегда сопровождалось риском. В зоне прифронтовой полосы за «кукурузниками» (так называли самолет По-2) охотились матерые фашистские стервятники. И летчики, управляющие невооруженными самолетами, должны были обладать исключительным мужеством, выдержкой и отвагой. Например, пилот Н. И. Ковальчук, доставляя в расположение части срочный пакет, из-за утечки масла из двигателя самолета совершил посадку в открытом поле. Обнаружив неподалеку подбитый танк, авиатор, слил с него масло, дозаправил им самолет и снова поднял стальную птицу в воздух. Еще один пример. Пилот В. Г. Горохов во время Сталинградской битвы получил от командования фронта приказ о срочной доставке пакета в Поворино. Во время полета не было ни одного светового ориентира. Но летчику было известно, что в Поворино от непрерывных бомбардировок горел элеватор и дым распространялся на десятки километров. И эта деталь не ускользнула от внимания пилота. Виктор Григорьевич повел самолет по запаху дыма

и успешно добрался до заданной цели. Командование управления воздушных сообщений фронта за неоднократное выполнение сложных заданий присвоило В. Г. Горохову звание «Почетный железнодорожник». Однополчане в шутку говорили, что награду авиатор получил за разработку аэронавигации «по запаху» [5, с. 34].

Тепло отзывался о гвардейцах-однополчанах бывший заместитель командира авиаполка А. Е. Неклюдов. В частности, он рассказывал, что летом 1942 г. группа в составе пилотов А. Вавилова, Н. Дединца, Л. Виноградова под руководством Ф. Громова приступила к разведке переднего края противника. Вылетевшие на задание два первых самолета не вернулись. Следующим на выполнение боевой задачи отправился Ф. Громов. Успешно выполнив задание, пилот взял курс обратно. И когда до расположения штаба фронта оставалось чуть больше десяти минут полета, самолет Ф. Громова подвергся нападению истребителей противника. Летчик, умело маневрируя, смог посадить машину, но повторная атака истребителей вывела из строя самолет, сам пилот остался каким-то чудом жив. Пока авиатор приходил в себя, самолет обступили раненные советские бойцы. Они пешком двигались в сторону ближайшего госпиталя и настойчиво упрашивали пилота доставить их туда на самолете.

«У меня, – вспоминал Федор Иванович, – еще не созрела мысль как это сделать, а бойцы буквально “атаковали” самолет. Его крылья, фюзеляж, хвостовое оперение, кабина, – словом, все, что могло удержать человека, – было занято ранеными. Заработал мотор, и необычный, даже для фронтовой обстановки транспорт с небольшой скоростью двинулся по шоссе к ближайшему городу. Через час-полтора пятнадцать бойцов были доставлены в госпиталь, а разведанные – в штаб фронта». За успешное выполнение боевого задания Ф. И. Громов был награжден орденом Красной Звезды [Там же, с. 35].

О боевой деятельности «связистов» полка свидетельствует отзыв командования 16-й воздушной армии, в котором сказано, что эскадрилья связи (командир – Н. Ф. Дудинец) за 1944 г. проделала большую боевую работу по осуществлению связи между частями и соединениями воздушной армии.

Несмотря на сложные метеоусловия, обусловленные лесисто-болотистой местностью Беларуси и восточных районов Польши, а также трудность полетов в прифронтовой полосе, все задания 16-й воздушной армии выполнены отлично.

Только в результате мастерства летного состава и образцовой подготовки материальной части к полетам техническим составам, эскадрилья не имела боевых потерь, а также срывов и задержек вылетов.

Личный состав эскадрильи показал образцы организованности и смелости в работе. Наиболее ярко проявили себя при выполнении боевых заданий командиры авиазвеньев Поздняк, Мирошников, летчики Моткин, Дубатов, Вахляев, техники Саляхов, Ларькин, Поздняков, Глушко, Песенко и другие.

Мужество и отвагу проявили также при выполнении боевых заданий молодые летчики Руденко, Шлыков, Шестаков, Шелковников, техники Павлов, Безуглый и другие [2, с. 56].

За истекший 1944 г. эскадрилья в целом выполнила 3 121 оперативное задание, совершив 10 168 вылетов, налетав при этом 8 912 часов. Кроме этого, личным составом авиаэскадрильи было перевезено 5 721 офицеров и солдат, 95 965 кг воинского груза, подобрано 16 аэродромов для боевой авиации [Там же].

Таким образом, экипажи, технический состав 62-го гвардейского авиаполка внесли достойный вклад в освобождение Беларуси и разгром немецко-фашистских войск.

ЛИТЕРАТУРА

1. История гражданской авиации СССР : науч.-попул. очерк / под общ. ред. Б. П. Бугаева. – М. : Воздушный транспорт, 1983. – 376 с.
2. *Дегтев, В. С.* Крылья Белоруссии / В. С. Дегтев. – Минск : Беларусь, 1973. – 151 с.
3. Гражданская авиация СССР 1917–1967. – М. : Транспорт, 1968. – 319 с.
4. *Ветров, И. Д.* Наши боевые соратники / И. Д. Ветров // Гражданская авиация. – 1968. – № 4. – С. 2–3
5. *Щавлинский, Н. Б.* Белорусская гражданская авиация в годы становления и в период Великой Отечественной войны / Н. Б. Щавлинский. – Минск : РИВШ, 2005. – 53 с.