

Гражданская авиация СССР в первые месяцы Великой Отечественной войны

Соболев Дмитрий Алексеевич

Институт истории естествознания и техники
им. С.И. Вавилова РАН, Москва, Россия

Рассказано об участии «Аэрофлота» в борьбе с Германией летом и осенью 1941 г. Гражданские пилоты, прикомандированные со своими самолетами к фронтовым частям, выполняли широкий круг боевых задач: доставляли военные грузы, эвакуировали раненых, выполняли разведку, перевозили продовольствие в блокированный Ленинград, участвовали в десантных операциях. Часто экипажи гражданских воздушных судов подвергались атакам немцев и гибли. Но их героическая работа не прекращалась ни на день.

Ключевые слова: «Аэрофлот», самолет, пилот, десант, приказ

Цитирование: Соболев Д.А. Гражданская авиация СССР в первые месяцы Великой Отечественной войны// Журнал Российского национального комитета по истории и философии науки и техники. 2025. Т. 3, вып. 2. С. 163-186

Civil Aviation of the USSR in the First Months of the Great Patriotic War

Dmitry A. Sobolev

S.I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology,
Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia

The article is devoted to the participation of Aeroflot in the fight against Germany in the summer and autumn of 1941. Civilian pilots seconded with their aircrafts to the front line units performed a broad range of military missions, delivering military supplies, evacuating the wounded, performing reconnaissance missions, carrying food to besieged Leningrad, and participating in assault landing operations. Civilian aircraft crews were often attacked and killed by the Germans but their heroic work did not stop, even for a day.

Keywords: Aeroflot, airplane, pilot, landing, order

Нападение

21 июня в Москву прибыл рейсовый самолет «Аэрофлота» из Берлина. Командир экипажа П. Кириченко рассказал, что немецкая столица наводнена военными, по улицам движутся колонны войск. Вечером прилетел второй самолет Берлин – Москва. Его командир И.Ф. Андреев подтвердил военные приготовления немцев. Но верить в худшее не хотелось...

На рассвете следующего дня Германия напала на СССР. Рано утром работники Главного управления гражданской авиации (ГУГВФ) уже находились на рабочих местах. С 5 часов утра по приказу командования

противовоздушной обороны прекратились все полеты в Европейской части СССР. Начальник ГВФ В.С. Молоков подписал первые распоряжения:

«1). Всем подразделениям ГВФ немедленно перевести на казарменное положение весь летно-технический состав в Европейской и Средне-Азиатской части СССР.

2). На основании указания 8-го Управления ГУВВС немедленно откомандировать по своим частям всех находившихся на тренировке в ГВФ летчиков ВВС.

3). Материальную часть привести в полную исправность для выполнения дальнейших указаний.

С 19 часов производится рассредоточение самолетов ГВФ с Центрального аэродрома им. Фрунзе на ближайшие аэродромы. Аэродром во Внуково приводится в срочном порядке в эксплуатационное состояние, и на него с рассветом 23.VI будут перебазированы самолеты ГВФ с Центрального аэродрома им. Фрунзе. В целях маскировки самолетов готовятся материалы для камуфляжных работ» (Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 19. Л. 18).

Основными целями первых ударов немецкой авиации были военные аэродромы. Но пострадали и авиаотряды ГВФ, базирующиеся в западных районах. Начальник Украинского управления ГВФ пишет: «В 7 часов 30 минут утра телефонный звонок командира Львовского авиаотряда принес первые сообщения о неожиданных налетах вражеской авиации, о первых серьезных потерях в материальной части и людях. Все самолеты нашего отряда, стоявшие на временной площадке, сожжены. Такая же участь постигла самолеты в Станиславе, Ровно, Луцке» (Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне, 1985 с. 72).

Уже 22 июня начались полеты гражданских самолетов для помощи обороняющимся войскам. Пилот Украинского управления ГВФ П.С. Бевз на У-2 доставил нашим частям, отбивающим натиск румын, медикаменты и консервированную кровь. Пилот Минского отряда С.П. Степанов привез на У-2 в приграничный район медикаменты и вывез с поля боя тяжелораненых бойцов. Это лишь несколько примеров.

Совет Народных Комиссаров СССР утвердил «Положение о Главном управлении Гражданского воздушного флота на военное время». В соответствии с разработанным заранее мобилизационным планом гражданскую авиацию подчинили Наркомату обороны. За начальником Главного управления ГВФ сохранили техническое и административно-хозяйственное руководство гражданским воздушным флотом.

23 июня началось использование двухмоторных самолетов ПС-84 для помощи армии. Экипажи Московского управления ГВФ летали с боеприпасами на фронт в район Кишинева, другие ПС-84 доставили военные грузы в г. Мга Ленинградской области.

Особые группы ГВФ

Сразу после нападения Германии началось формирование фронтовых подразделений ГВФ – «особых авиационных групп». 25 июня вышло положение о таких подразделениях. В нем говорилось: «Основной задачей

авиагрупп ГВФ является обеспечение воздушно-транспортных перевозок частей Красной Армии и Военно-Морского Флота. Особые авиагруппы ГВФ осуществляют: перевозки начсостава, раненых, медикаментов, вооружения, боеприпасов, литературы; обеспечивают связь между армиями, дивизиями и выполняют другие задания, направленные на обеспечение боевых задач частей Красной Армии.

Авиагруппы ГВФ готовят аэродромы и организуют на них санитарные базы для встречи и дальнейшего направления в госпитали больных и раненых, доставляемых на самолетах ГВФ из действующих частей Красной Армии и ВМФ.

Командир авиагруппы ГВФ назначается начальником ГУГВФ и подчиняется в оперативном отношении военному командованию, а в административно-техническом – начальнику ГУГВФ.

<...> Авиагруппы ГВФ, придаваемые для обслуживания действующих частей Красной Армии и ВМФ, обеспечиваются квартирно-коммунальным обслуживанием, вооружением, продовольствием, авто- и авиагорючим и смазочными материалами в местах базирования за счет ресурсов частей Красной Армии и ВМФ, коим они приданы. Охранение и ПВО особой авиагруппы ГВФ и ее подразделений (отрядов, звеньев) обеспечивается силами и средствами воинской части, в оперативном распоряжении которой особая авиагруппа ГВФ находится.

<...> Командир авиагруппы несет полную ответственность за политико-моральное состояние личного состава, за успешное выполнение заданий командования ГВФ и Красной Армии, за сохранность и состояние самолетно-моторного парка и технического имущества, за маскировку самолетов по базам, за постоянную пригодность аэродромов, посадочных площадок, гидроаэродромов, гидроспусков, выделенных для авиагруппы.

Особые авиагруппы ГВФ строят свой внутренний распорядок согласно принятым для Гражданского воздушного флота наставлениям и уставам Главного управления ГВФ. Соответственно особые авиагруппы ГВФ руководствуются дополнительными указаниями своего военного командования, вытекающими из местных условий военных действий» (Русский архив. Великая Отечественная: приказы Народного комиссариата обороны СССР, 1997, с. 20–21)

К 1 июля было закончено формирование шести авиагрупп: Московской, Северной, Белорусской, Прибалтийской, Киевской и Юго-Западной и трех отрядов по обслуживанию Северного, Балтийского и Черноморского военно-морского флота. Кроме того, для непосредственного обеспечения нужд Главного командования и Комитета обороны в Москве организовали авиагруппу особого назначения (МАГОН) из транспортных самолетов. Для пополнения авиапарка в ГВФ передали самолеты других ведомств: 36 П-5 из Управления геодезии и картографии, 13 П-5 из Наркомата земледелия, более 100 У-2 из Осоавиахима.

Отряды по обслуживанию ВМФ были созданы 25 июня на базе Северного и Украинского управлений ГВФ. При формировании Московской авиагруппы использовали наиболее опытные кадры Управления

международных воздушных сообщений, Московского и Узбекского управлений. Это укомплектованное многомоторными самолетами подразделение базировалось на Внуковском аэродроме. Белорусскую АГОН создали на основе Белорусского и Московского управлений, Прибалтийскую и Северную – на базе одноименных управлений ГВФ, Киевскую – из Украинского управления, при формировании Юго-Западной авиагруппы опирались на кадры и материальную часть Днепропетровского, Одесского, Полтавского и Харьковского авиаотрядов.

Самолетный парк отрядов и групп особого назначения при их формировании 25 июня 1941 г.

Авиагруппы и отряды ГВФ	Дислокация	Многомоторные		Одномоторные			
		ПС-84	Г-1, Г-2	П-5, ПР-5	У-2 и модиф.	Прочие	Всего
Северный ао		1	–	4	8	4	17
Балтийский ао		1	2	4	8	5	20
Черноморский ао		1	1	4	8	4	18
Московская аг	Москва	51	10	–	–	6	67
Белорусская аг	Смоленск	4	2	10	104	–	120
Прибалтийская аг	Великие Луки	2	2	6	60	–	70
Северная аг	Ленинград	2	2	6	50	11	71
Киевская аг	Киев	4	2	12	110	3	131
Юго-Западная аг	Одесса	2	2	6	60	–	70



27–28 июня самолеты Московской авиагруппы особого назначения совершили первый полет за линию фронта, доставив материально-технические средства частям Западного фронта, сражающимся в окружении в районе Минска. Обратным рейсом были перевезены в тыл раненые бойцы.

Рис. 1. Техническое обслуживание самолёта ПС-84

Ночной полет в Польшу

В ночь с 28 на 29 июня пассажирский двухмоторный самолет ПС-35 Киевского управления ГВФ отправился с киевского аэродрома в глубокий тыл противника чтобы сбросить листовки – в начале войны такой агитации придавали очень большое значение. Для ночного полета продолжительностью около восьми часов выбрали экипаж летчика И. Вервейко. Чтобы самолет имел нужную дальность, в фюзеляже установили дополнительные топливные баки. Историк украинской гражданской авиации М.Б. Ляховецкий, основываясь на воспоминаниях участников событий, пишет: «Взлет на перегруженном самолете был чрезвычайно труден. Полная заправка дополнительных баков и полторы тонны листовок требовали от летчика точного расчета и практического умения пилотировать самолет с предельным взлетным весом.

Надо сказать, что опыта ночной ориентировки было еще мало. Пришлось поэтому на предварительной подготовке к вылету заранее выучить весь маршрут наизусть. Это нужно было еще потому, что ни карты, ни приборов ночью в неосвещенной кабине не было видно. Карманных электрических фонариков не нашли, выручали спички, которыми запаслись в достаточном количестве. Когда загорался слабый огонек, пилот бросал взгляд на карту и компас и как-то ориентировался.

Двигатели работали уверенно, самолет набирал высоту: 4000, 5000, 6000 метров. Дышать становилось трудно. Кислородных приборов не было.

... Линию фронта, обозначенную стрельбой, разрывами бомб и снарядов, пролетели благополучно. Стояла ясная безоблачная ночь. Это помогало визуально ориентироваться на местности. Видны темные ленты рек, лесные массивы. В тылу светомаскировка почти не соблюдалась, фашисты были уверены в своей безнаказанности. Цель – в районе Лодзи. Бортмеханик Власенков, привязавшись тросиком к баку, открыл дверь и сел, свесив ноги в темную пустоту ночи. Штурман Нудельман подавал ему пачки листовок на польском и немецком языках. Задание выполнено» (Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне, 1985, с. 81–82).



Рис. 2. ПС-35 заходит на посадку на Киевском аэродроме

Приказ Жукова

9 июля появился приказ Заместителя наркома обороны Г.К. Жукова «Об использовании Гражданского воздушного флота в военное время». Начальнику ГВФ поручалось развернуть летную работу особых авиационных групп для обслуживания действующих частей Красной Армии, а также обеспечить движение самолетов на линиях военного значения: Москва – Ленинград – Таллин, Москва – Киев, Москва – Смоленск, Москва – Владивосток, Москва – Баку – Тбилиси, Москва – Симферополь, Москва – Одесса. Тогда представить себе не могли, что пройдет совсем немного времени, и большая часть конечных точек маршрутов – Таллин, Киев, Смоленск, Одесса, Симферополь – будут захвачены противником.

В приказе указывалось: «Личный состав ГВФ, непосредственно зачисленный в особые авиагруппы ГВФ, считать призванным в Красную Армию и на них распространить все права и преимущества, установленные для военнослужащих Красной Армии. Весь остальной личный состав ГВФ, работающий в эксплуатационных, ремонтных органах, органах связи, в воензированной охране, снабжении и других подразделениях ГВФ сохраняется за ГВФ и призыву не подлежит. Ранее приписанный к частям НКО личный состав ГВФ отписать» (Русский архив. Великая Отечественная: приказы Народного комиссариата обороны СССР, 1997, с. 19–20).

Спецварианты самолета ПС-84

В июле вышел приказ о переделке основного перевозчика «Аэрофлота» ПС-84 в десантный вариант: «С 20 июля 1941 г. самолеты ПС-84 выпускать оборудованными входной дверью, открывающейся во внутрь, заменив мягкие пассажирские кресла боковыми жесткими сидениями, откиды-



Рис. 3. Интерьер санитарного ПС-84

вающимися звеньями; с 1 августа с.г. все самолеты ПС-84 (для ВВС и ГВФ) выпускать оборудованными грузовой дверью с левой стороны, в середине которой должна быть дополнительная входная дверь для прыжков бойцов-десантников, открывающаяся во внутрь» (Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 553. Л. 4).

Впервые транспортно-десантный вариант, названный ПС-84К, испытали в мае 1940 г. Военным самолет понравился, но необходимости внедрять его в серийное производство тогда не видели. Теперь время пришло. С августа 1941 г. военные варианты советской копии американского «Дугласа», каким являлся ПС-84, поступили в

фронтовые авиачасти. В отличие от ПС-84К, переделки были сведены к минимуму: отсутствовал усиленный пол, не было средств механизации погрузки и разгрузки. Зато выпуск самолета можно было вести в тех же количествах, как и прежде.

В октябре появился санитарный вариант ПС-84. В салоне было 18 лежащих мест для раненых и два сидячих для санитаров. Из-за перевода завода из Москвы в Ташкент успели изготовить совсем немного таких машин.

Отчет за первый месяц войны

28 июля начальник ГУГВФ направил Сталину отчет о первом месяце боевой работы гражданской авиации. «Сформированным подразделениям, – писал он, – передано 755 самолетов различных типов, в том числе 96 ПС-84, 25 Г-2, 55 ПР-5, 262 санитарных самолетов легкого типа и 317 самолетов других типов (СП, АП, ПС-41, ПС-43, МП-1, Ш-2). Ежедневно на фронт и прифронтовую полосу этими самолетами доставляются боеприпасы, снаряжение, медикаменты, консервированная кровь, карты, почта, печать и прочие грузы. Выполнено большое количество разведывательных полетов и заданий по заброске в тыл неприятеля парашютистов, листовок и агитматериалов.

По предварительным данным на 20.VII подразделениям, работающими по обслуживанию фронта, перевезено: раненых – 3527 чел., комсостава и бойцов – 7280, боеприпасов и снаряжения – 2010 тонн, медикаментов – 86 тонн, почты, печати и листовок – 433 тонны, различных грузов – 180 тонн.

<...> По заданию командования ВВС Красной Армии ГУГВФ приступило к перегонкам самолетов ДБ-3Ф¹ с авиазаводов Дальнего Востока на Запад в авиачасти действующих армий. Для этой работы выделено 70 экипажей.

Для формирования авиаполка ВВС специального назначения выделено 52 пилота ГВФ, имеющие отличные летные качества и большой опыт полетов вслепую и по радио.

<...> При выполнении заданий летным составом ГВФ проявлены образцы мужества, выдержки и находчивости. Пилот Московской авиагруппы тов. Андреев при перевозке раненых на самолете ПС-84, атакованный и подожженный в воздухе неприятельским истребителем, мастерски посадил горящий самолет и с помощью экипажа вывел 19 человек раненых бойцов и командиров из горящего самолета.

<...> На пилота Юго-Западной авиагруппы тов. Юдова 7 июля в районе г. Бельцы напали два фашистских истребителя. Уходя от преследования, тов. Юдов произвел посадку на рожь и вместе с командиром Красной Армии умышленно поставил самолет² на нос. Фашистские летчики, сделав два круга, полагали, что самолет сбит, и улетели. Тов. Юдов поставил

¹ Двухмоторный бомбардировщик С.В. Ильюшина.

² Легкий биплан У-2.

самолет в нормальное положение и продолжил рейс, выполнив важное задание.

<...> Общие потери в личном составе Гражданского Воздушного Флота по неполным данным составили: убитыми 46 человек, ранеными 46 человек, без вести пропали 7 пилотов. Самые большие потери имели место при налете на Киевский аэродром 25 июня, при котором убито 27 и ранено 36 человек.

Потери в самолетном парке составили 85 машин, из них: ПС-84 – 12 самолетов, Г-2 – 7, ПР-5 и П-5 – 23 самолета, ПС-43 – 2, ПС-7 и Г-1 – 3 самолета, СП, С-2, У-2 и других типов – 38 самолетов.

Из общего количества потерянных самолетов сбито в воздухе и уничтожено на земле неприятелем 63 самолета, 7 самолетов уничтожено нашей авиацией и зенитной артиллерией и 15 самолетов выбыло из строя из-за аварий.

<...> В целях создания нормальных условий для работы экипажей транспортных самолетов в прифронтовой полосе прошу Вашего распоряжения Народному Комиссариату Обороны сопровождать при особо важных перевозках транспортные самолеты истребителями» (Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 1724. Л. 1–2).

В кратком отчете Верховному главнокомандующему было невозможно осветить весь размах боевой работы экипажей гражданских самолетов в первый месяц войны. Поэтому дополню его материалами из литературных и архивных источников (Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне, 1985, с. 75–76; История отечественной гражданской авиации, 1996, с. 152–154; Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 1728. Л. 7).

Полеты самолетов особых авиагрупп ГВФ проходили по всей линии фронта – от Черного до Белого моря. Подразделения Киевской группы помогали войскам в районе Луцк – Броды – Ровно, где развернулось самое крупное в начальный период войны сражение. Летчики ГВФ за несколько дней доставили войскам Юго-Западного фронта около 34 тонн запасных частей для танков, 7,3 тонн боеприпасов, горючее, 7,2 тонн медикаментов, 51,2 тонн других грузов. На Изюмо-Харьковском направлении экипажи Киевской группы в течение четырех ночей доставили и сбросили на парашютах 73 тонны боеприпасов окруженным военным частям.

Экипаж ПР-5 в составе пилота П.В. Однороба и бортмеханика Н.М. Бурденко получили задание вылететь в Борисполь, взять на борт четырех военных летчиков и доставить их в Ротмистровку. Там находилась в окружении наша часть, на аэродроме стояли истребители МиГ-3, а летчиков не было. Задание экипаж выполнил, но на обратном пути их обстрелял немецкий истребитель, а затем вражеские зенитки. Из пробитых баков выливался бензин. Пришлось сесть на свекольное поле. Бурденко свеклой заткнул пробоины, а Однороб сумел взлететь под огнем бегущих к самолету немецких солдат. Когда самолет приземлился на своем поле-вом аэродроме под Киевом, в нем насчитали 250 пробоин.

Фронт приближался к Киеву. Пилоту Круглову поручили на санитарном варианте У-2 доставить из Киева в Аратово медикаменты и концентрированную кровь, а на обратном пути вывезти раненых. Когда Круглов возвращался в Киев, его атаковало звено немецких истребителей. Самолет загорелся, Круглов был ранен в ногу. Пилот сумел посадить горящую машину. Не имея сил держаться на ногах, он ползком добрался до отсека с ранеными, извлек их из самолета и перевязал новые раны, нанесенные при атаке истребителей.

Одновременно с Киевской авиагруппой ГВФ в боевую работу включилась Юго-Западная авиагруппа, состоявшая из транспортной, связной и двух санитарных эскадрилий. За июнь – июль 1941 г. по заданию ВВС Южного фронта она доставила частям Красной Армии 110 тонн боеприпасов, эвакуировала 740 тяжелораненых, выполнила сотни разведывательных и связных полетов.

На Западном направлении вели работу самолеты Белорусской и Московской авиагрупп. Они пришли на помощь нашим войскам, оказавшимся в окружении в районе Минска. Расположенные ближе к фронту белорусские авиаторы понесли большие потери (37 самолетов за июль) и основные транспортные перевозки легли на плечи Московской авиагруппы.

26 июля самолет ПС-84, вывозивший раненых с линии фронта, был атакован тремя «Мессершмиттами». Тяжелые ранения получили командир корабля и второй пилот, потерявший сознание от потери крови. Самолет горел. Бортрадист А. Лаврентьев, объятый пламенем, не удержался за поручни и вывалился за борт через открывшуюся дверь (он остался жив, упав в торфяное болото). Груженная машина оказалась неуправляемой. В этой критической ситуации бортмеханик И.С. Булкин не растерялся: быстро пересел в пилотское кресло и взял управление на себя, хотя тоже был ранен и не имел навыков пилотирования. Он сумел выровнять самолет, выбрать площадку и посадить машину. Из горящей кабины Булкин вынес командира и второго пилота, помог покинуть борт пострадавшим бойцам.

На Северо-Западном и Калининском фронтах успешно действовали летчики Прибалтийской авиагруппы ГВФ. Они совершили много вылетов для эвакуации с передовых позиций раненых, вывезли персонал оказавшихся под угрозой окружения госпиталей. Каждый летчик совершал до 20 рейсов в день, перевозя на легких самолетах при этом 60 человек. В целом им удалось доставить в тыл 3450 раненых и медработников.

В Карелии и Мурманской области с первых дней войны в работу включился Северный отряд ГВФ. На гидросамолетах МП-1 и Ш-2 он обеспечивал боеприпасами и продовольствием пограничников, сражающихся в труднодоступном районе.

Особую сложность представляли ночные полеты в тыл врага. Их поручали самым опытным экипажам. Самолеты обычно взлетали и садились при тускло мерцающих фонарях, что делалось для маскировки аэродромов, а иногда только при лунном свете.



Рис. 4. Погрузка почты в самолёт П-5

Стали обычными полеты в облаках. Отсутствие на борту вооружения и тихоходность самолетов, а также опасность встречи с немецкими истребителями при преодолении зон противовоздушной обороны противника заставили срочно овладеть техникой бреющих полетов в прифронтовой полосе, чему гражданских пилотов никогда не учили.

Нередко приходилось идти на хитрость. В одну из ночей ПС-84 А.И. Груздина с десанниками-парашютистами на борту пересек линию фронта и приближался к месту назначения, прикрытому сильной зенитной обороной. Внезапно Груздин заметил впереди немецкий самолет, с которого выпустили три разноцветные ракеты – условный сигнал «Я свой», и огонь зениток прекратился. Наш пилот, не меняя курса, дал те же световые сигналы и без помех выполнил боевую задачу. Впоследствии этот обманный прием при возможности применялся и другими пилотами ГВФ.



Рис. 5. Тренировка экипажа У-2 на случай химической атаки

Советский Союз имел опыт применения гражданской авиации в войне с Финляндией. Но это был значительно более слабый противник. Поэтому несравнимы объем боевой работы и наши боевые потери – 5 самолетов за три месяца войны с Финляндией и 85 – за месяц противостояния Германии.

Пулеметы на гражданских самолетах

В августе работающие на фронте пассажирские и грузовые самолеты начали снабжать пулеметами. За образец взяли серийную турель с авиационным пулеметом ШКАС калибром 7,62 мм. Такие турели появились на ПС-84, их монтировали на заводе. Иногда эти самолеты оборудовали также двумя боковыми пулеметами. Их располагали в багажном отсеке, стрельба велась через прорези в бортах. Несколько машин снабдили пулеметом в носовой части для стрельбы вперед, но идея не прижилась. Вместе с вооружением на ПС-84 появились бронеспинки кресел пилотов

и выемки в сидениях под парашюты. За три месяца успели вооружить 56 самолетов: 30 ПС-84, 20 П-5, 5 Г-1 и Г-2 и 1 ПС-43.

Установка пулеметов сделала экипажи гражданских самолетов не столь беззащитными, как прежде. Иногда даже удавалось сбить атакующий истребитель. Первое донесение об этом датируется 6 сентября. «Во время выполнения оперативного задания в

районе Ленинграда транспортный самолет ПС-84, пилотируемый командиром корабля т. Пантелли, подвергся атаке немецких истребителей. В результате ответного огня воздушного стрелка т. Новицкого один вражеский самолет Ме-109 был подожжен и упал в лес, второй был отогнан огнем бортового пулемета бортмеханика т. Думнова» (Российский государственный архив экономики.



Рис. 7. ПС-84 с пулемётом для стрельбы вперёд

Ф. 9527. Оп. 2. Д. 21. Л. 8). Еще один «Мессершмитт» примерно тогда же сбил под Харьковом стрелок ПС-84 Толоканов. Всего до конца года самолетам ГВФ удалось подбить 11 немецких машин.

Наличие пулеметов позволила снизить потери гражданских самолетов, но в октябре они вновь возросли. В связи с этим заместитель начальника ГУГВФ Артамасов писал в Совет народных комиссаров: «В настоящее время самолеты ПС-84, работающие на фронте, снабжены верхними пулеметными установками типа МВ-3 с пулеметами ШКАС калибра 7,62 мм. Как показал опыт боевой работы этих машин, пулеметы ШКАС не обеспечивают надлежащей защиты от вражеских истребителей, вооруженных пушками, атакующих наши самолеты с больших расстояний, с которых оборонный огонь пулеметов ШКАС малоэффективен.

В результате имеет место непрерывное сокращение парка самолетов ПС-84, возможности пополнения которых весьма ограничены. Кроме того,



Рис. 6. Оборонительная пулемётная турель

Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 21. Л. 8).

Еще один «Мессершмитт» примерно тогда же сбил под Харьковом стрелок ПС-84 Толоканов. Всего до конца года самолетам ГВФ удалось подбить 11 немецких машин.

Наличие пулеметов позволила снизить потери гражданских самолетов, но в октябре они вновь возросли. В связи с этим заместитель начальника ГУГВФ Артамасов писал в Совет народных комиссаров: «В настоящее время самолеты ПС-84, работающие на фронте, снабжены верхними пулеметными установками типа МВ-3 с пулеметами ШКАС калибра 7,62 мм. Как показал опыт боевой работы этих машин, пулеметы ШКАС не обеспечивают надлежащей защиты от вражеских истребителей, вооруженных пушками, атакующих наши самолеты с больших расстояний, с которых оборонный огонь пулеметов ШКАС малоэффективен.

имеющаяся на самолете оборона не обеспечивает необходимой безопасности при перевозке ценных грузов и пассажиров.

Для обеспечения должной обороны самолета необходима замена имеющегося оружия ШКАС крупнокалиберным оружием типа [пулемета] Березина в варианте УБТ калибром 12,7 мм. Такое оружие может быть установлено на имеющейся на ПС-84 турели МВ-3 без каких-либо переделок каркасов фюзеляжей, т.е. в кратчайший срок. Для проведения этой работы прошу Вашего указания Наркому вооружения о выделении Главному управлению Гражданского Воздушного Флота 100 шт. пулеметов УБТ и 100 шт. коллиматорных прицелов» (Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 21. Л. 363) Турели с пулеметами УБК появились на ПС-84 во второй половины 1942 г.

У-2 на фронте

У-2 был самым распространенным самолетом в авиагруппах особого назначения. Он выполнял задачи разведки, связи, широко использовался для вывоза в тыл раненых. Санитарные версии имели обозначение «С». К концу года на фронте было 238 таких машин. Обычно это был вариант С-2, позволявший перевозить двух лежащих раненых в отсеке за местом пилота. До 1 сентября самолетами ГВФ в прифронтовые госпитали было доставлено 46,5 тонн консервированной крови, 185 тонн медикаментов, вывезено 30 тысяч раненых.

С августа по октябрь Юго-Западная группа ГВФ принимала участие в обороне Одессы. Самолеты У-2 использовались для воздушной разведки и поиска диверсантов. Экипаж командира авиаотряда В.А. Седяровича,



Рис. 8. Самолёт С-2 доставил бойца в госпиталь

вылетевший во время ночного налета бомбардировщиков противника, заметил световые сигналы, которые подавали из дымоходных труб городских зданий. Сигнальщики арестовали.

3 сентября под Одессой У-2 впервые применили для бомбардировки неприятеля. В этот день П.С. Бевз, вылетая на разведку, с разрешения командира взял на борт несколько небольших бомб. Их сбросили вручную из задней кабины

на артиллерийскую батарею. После этого по инициативе Бевза самолет дооборудовали бомбодержателями под крылом и фюзеляжем. До того как румынско-германские войска захватили город, на врага сбросили 16 тонн бомб. Потом использование У-2 в качестве легких бомбардировщиков получило широкое применение.

Оборонительного вооружения на самолете не имелось. При встрече с противником вся надежда была на высокую маневренность биплана. Полеты обычно проходили на небольшой высоте, и пилот пытался спрятаться в складках местности. 28 сентября У-2 под управлением Н.Н. Рожнова сумел уйти от атаки истребителя, спикировав к реке и пролетев под опорами большого железнодорожного моста. Немецкий летчик был вынужден прекратить преследование. И все же потери были очень велики. За июль – октябрь 1941 г. авиагруппы ГВФ лишились 272 самолетов У-2 и его санитарных вариантов.

Воздушный мост в Ленинград

Осенью начал работать воздушный мост в осажденный Ленинград. Железные и автомобильные дороги, которые связывали Ленинград со страной, были перерезаны немцами и единственный доступный путь связи проходил теперь через Ладожское озеро. В помощь речным судам дали самолеты.

Сначала полеты осуществляли экипажи Северной авиагруппы. Сперва они пересекали Ладогу в районе Шлиссельбурга, а по мере приближения немецких войск к южному берегу перенесли трассу севернее. Беда в том, что у Северной авиагруппы почти не было больших транспортных самолетов и объем грузоперевозок был невелик. Тогда решили подключить к перевозкам ПС-84 из других подразделений.

20 сентября Комитет обороны поручил ГВФ организовать ежедневные полеты воздушных транспортов из Центральных областей России в Ленинград. В постановлении говорилось: «1. Возложить на Гражданский воздушный флот транспортировку воздушным путем в Ленинград: взрывателей, снарядов, патронов, взрывчатых веществ, стрелкового вооружения, моторов, средств связи, оптических приборов, дефицитных деталей для боевых машин и цветных металлов и из Ленинграда: танковых пушек Ф-32, радиостанций, телеграфных и телефонных аппаратов, электрооборудования для самолетов, авиаприборов, взрывателей и трубок, оптических приборов и дефицитных деталей для комплектовки М-8 и М-13³ ...

2. Установить объем перевозимых грузов до 1 октября 1941 г. в количестве 100 тонн и с 1 октября 1941 г. – 150 тонн в сутки, из расчета одного рейса всеми самолетами и двух рейсов половиной всех самолетов.

3. Установить общее количество рейсовых самолетов ПС-84, работающих на этой линии, с 22 сентября – 50 шт. и с 1 октября – 64 шт.

4. Для укомплектования этой линии самолетами ПС-84 обязать ГУГВФ выделить 50 самолетов за счет изъятия их из других авиагрупп; ВВС НКВМФ⁴ немедленно передать ГУГВФ 4 шт. самолетов ПС-84; НКАП⁵ сдать 10 самолетов ПС-84, находящихся к 18 сентября на заводе № 84 и, начиная с 18 сентября 1941 г., сдавать все выпускаемые самолеты ПС-84

³ Реактивные минометы залпового огня «Катюша».

⁴ Народный комиссариат Военно-морского флота.

⁵ Народный комиссариат авиационной промышленности.

до 1 октября 1941 г. только Главному Управлению Гражданского Воздушного Флота.

5. С 22 сентября 1941 г. установить рейсы до Ленинграда с Московских аэродромов. С 25 сентября установить рейсы со следующих аэродромов базирования: Великое Село – 10 самолетов ПС-84, Большой Двор – 10, Шибенец – 10, Подборовье – 15, Хвойная – 10, Кашин – 10. <...> Предоставить т. Хрулеву⁶ право менять в отдельных случаях места погрузки и базирования самолетов ПС-84, работающих на этой линии.

6. Обязать ГУВВС КА до 25 сентября 1941 г. подготовить перечисленные выше аэродромы для базирования на них самолетов ПС-84. Подвоз и погрузку грузов на самолеты на этих аэродромах возложить на Главное управление тыла Красной Армии.

7. В Ленинграде подвоз грузов, погрузку и охрану их и самолетов возложить на командующего войсками Ленинградского фронта тов. Жукова.

8. Обязать командующего ВВС Красной Армии т. Жигарева снять с Резервного, Западного и Ленинградского фронтов до 30 самолетов И-153 и И-16, сосредоточить их к 23 сентября на аэродромах Кайвакса и Плеханово с задачей сопровождения воздушных транспортов в Ленинград и обратно...

9. Обязать тов. Пересыпкина⁷ поставить Гражданскому воздушному флоту для установки связи между аэродромами 9 передвижных радиостанций типа РАФ к 25 сентября 1941 г. ...

10. Установить, что вылеты и прилеты самолетов ПС-84 в Ленинграде и на аэродромах базирования производятся без предварительных заявок и гарантий по линии ПВО, но по определенным маршрутам и сигналам с самолетов в указанных пунктах, устанавливаемых в Ленинграде командующим фронтом и в Москве начальником Московской зоны ПВО» (Постановление ГКО СССР № 692).

Как видим, речи о доставке питания пока не шло. Продукты стали подвозить в ноябре, когда в Ленинграде люди начали умирать от голода. Из постановления Государственного комитета обороны от 9 ноября 1941 г.: «1. Обязать ГУГВФ (т. Картушева), начиная с утра 10 ноября с.г. до 14 ноября включительно (т.е. в течение 5 дней), выделить 24 транспортных «Дугласа» дополнительно к 26-ти работающим на Ленинградской линии с тем, чтобы ежедневно по доставке продовольствия в Ленинград и вывозу обратно ценных грузов работали 50 «Дугласов», с условием, чтобы каждый самолет делал в день в среднем не менее полутора оборотов.

<...>

3. Установить на 5 дней план перевозки в Ленинград продовольствия в количестве не менее 200 тонн в день следующих продуктов:

- 1) концентратов – каша пшенная и суп гороховый – 135 тонн;
- 2) колбаса копченая, свинина копченая – 20 тонн;
- 3) сухое молоко, яичный порошок – 10 тонн;

⁶ Начальник Главного управления тыла Красной Армии.

⁷ Нарком связи.

- 4) масло сливочное – 15 тонн;
5) комбижир, сало топленое – 20 тонн» (Постановление ГКО СССР № 871).

«Воздушный мост» заработал в полную силу в октябре. Летали в основном ПС-84 Московской авиагруппы. Местом базирования транспортных машин была Вологда, затем аэродром Хвойная на севере Новгородской области. В первый день работы «моста» 30 ПС-84 доставили в осажденный город 30 тонн грузов и начали вывоз рабочих и военной продукции ленинградских заводов. На третий день в Ленинград отправилось уже 50 транспортных самолетов с 70 тоннами груза. Для удобства перевозок многие ПС-84 переделали: удалили пассажирские кресла, внутреннюю обшивку салона, пол застелили досками.

Маршрут вел на север, а затем на бреющем полете самолеты летели через Ладожское озеро в Ленинград, на Комендантский аэродром. Истребителей сопровождения не хватало, и нередко вся надежда была на появившиеся на ПС-84 пулеметы. В плохую погоду летали обычно поодиночке, а в хорошую – сомкнутым строем, чтобы совместным огнем отгонять немецкие истребители. Летали, как правило, строем «клин» (9 самолетов) или «ромбом» (11–12 самолетов).

Но погода бывает изменчивой. 13 октября группа самолетов МАГОН под командованием К.А. Бухарова вылетела с Комендантского аэродрома на базу в сопровождении нескольких истребителей И-16. Вскоре начался снегопад и истребители повернули назад. Строй транспортных машин рассредоточился, чтобы избежать столкновения в облаках. Внезапно небо очистилось и на голубом фоне появились силуэты пяти «Мессершмиттов». Они пошли в атаку на два оставшихся ПС-84. Бухаров приказал другим машинам сбавить скорость, чтобы пулеметами помочь отставшим. Но немцы успели подбить два самолета с пассажирами на борту. Пилотам удалось дотянуть до берега и, не выпуская шасси, приземлиться. Далеко не всегда все заканчивалось хорошо. Так, 30 ноября немецкие летчики сбили над Ладожским озером один и повредили три тяжело нагруженные самолета. Вражеские самолеты преследовали наши машины и на Комендантском аэродроме. С 14 по 19 ноября из-за атак истребителей и бомбардировщиков там было уничтожено 10 ПС-84. Решили перенести место посадки на полевой аэродром Смольное в 16 км к северо-востоку от Ленинграда. Для маскировки неподалеку соорудили ложный аэродром.

Чтобы увеличить число рейсов в Ленинград, сэкономить бензин и увеличить грузоподъемность ближе к зиме подготовили стартовую площадку в Новой Ладоге, которую отделяло от бывшей столицы чуть больше ста километров. Это дало заметный эффект. Уже 21 ноября девять ПС-84 совершили в город по пять рейсов и доставили 216 тонн грузов.

В полетах в осажденный город участвовали и экипажи почтовой авиации. Они доставляли почту, офицеров связи, матрицы центральных газет. Самолетами этой авиагруппы из Ленинграда вывезли писателя М.М. Зощенко, поэтессу А.А. Ахматову, артиста Н.К. Черкасова и других известных творческих работников.



Рис. 9. PS-84 на аэродроме Хвойное Новгородской области

«Воздушный мост» проработал до открытия автомобильной линии по льду Ладожского озера – так называемой «дороги жизни». С 10 октября по 25 декабря транспортные самолеты перевезли в Ленинград 6230 тонн грузов, вывезли на «большую землю» 29 608 рабочих и инженеров завода им. Кирова, 13 208 раненых, 7199 тяже-

лобольных, свыше тысячи изготовленных на ленинградских заводах минометов и противотанковых орудий, детали для «Катюш».

Уполномоченный Государственного комитета обороны по обеспечению Ленинграда и войск фронта продовольствием позднее писал: «Перевозка продуктов самолетами была дорогой мерой: транспортная авиация отвлекалась от доставки грузов фронтам, расходовались тысячи тонн горючего, самолетный парк нес потери в боях. Но верно и то,



Рис. 10. Самолет эвакуировал рабочих одного из ленинградских предприятий

что воздушные корабли спасли тысячи жизней. В самое критическое время мы могли поддерживать и раненых, и детей питанием. Люди, пережившие блокаду, никогда не забудут мужества и изобретательности летчиков» (История отечественной гражданской авиации, 1996, с. 166).

Особые авиагруппы ГВФ в обороне Москвы

В октябре немцы начали наступление на столицу. Для устранения опасности прорыва к Москве с юга немецких танковых сил, летчикам МА-ГОН поручили срочно доставить личный состав 5-го воздушно-десантного корпуса на аэродромы Орла и Мценска. Для этого выделили 20 PS-84. Операция началась 3 октября. Экипажи находились в воздухе с раннего

утра до позднего вечера, делая по несколько рейсов в день. 21-местные самолеты летали перегруженными, имея по 30 человек на борту. До 7–8 минут сократили время посадки десантников в самолеты, до предела уменьшили время технического обслуживания ПС-84. Это позволило за три дня перебросить к линии боев 5440 человек. Тяжелое вооружение доставляли четырехмоторные грузовые самолеты ВВС Г-2. Подкрепление остановило продвижение противника к Москве более чем на две недели. Это была первая масштабная военно-транспортная операция с участием гражданских самолетов.

Но вскоре немцы опять начали наступление на Москву. Так как основные силы МАГОН были задействованы для снабжения Ленинграда, боевые задачи пали на долю Западной группы ГВФ, авиапарк которой почти полностью состоял из двухместных У-2 и их санитарных вариантов. Экипажи У-2 выполняли воздушную разведку позиций противника, забрасывали в тыл разведчиков, поддерживали связь с окруженными войсками, эвакуировали с передовой раненых. Выступали «воздушные тихоходы» и в роли бомбардировщиков. Так как самолетам ГВФ бомбы не полагались, вместо них использовали «огненные мешки», изобретенные инженерами НИИ ГВФ Я. Островским и Л. Копыловым. Из изготавливали прямо на аэродромах. Клеенчатый мешок заполняли горючей смесью, в горловину мешка вставлялся деревянный блок с воспламенителем. В заднюю кабину У-2 или С-2 грузили четыре такие импровизированные «зажигалки», штурман, он же бомбардир, сбрасывал их на врага вручную. Не долетев до земли, мешки разрывались, смесь воспламенялась и обрушивалась на позиции немцев струи огненного дождя. Обычно это происходило ночью и оказывало немалый психологический эффект на противника. По свидетельству ветеранов, 29 октября при трех налетах на позиции немцев в районах Кубинки, Истры и Можайска «огненный дождь» вызвал такую панику, что солдаты разбежались и 50 из них попали в расположение советских войск и сдались.

5 ноября двенадцать самолетов Западной авиагруппы сбросили «огненные мешки» на захваченную немцами станцию Дорохово и сумели поджечь ее и стоявшие на путях вагоны. Противник открыл ответный огонь по С-2, пилотируемым В.А. Шипиловым. Пули пробили бензобак, бензин разлился и воспламенился. Загорелась задняя часть самолета и одежда на штурмане-бомбардире А.Н. Крысове. Шипилов эволюциями самолета пытался погасить пламя, а Крысов, сбросив горящую одежду, вылез на крыло и стал сбивать пламя, преграждая ему путь к кабине пилота. Огонь с трудом удалось погасить, а Крысов с сильными ожогами так и оставался на крыле, пока Шипилов не сумел посадить полусгоревшую машину.

С октября по декабрь Западной авиагруппой было выполнено 674 полета на бомбардировку противника, сброшено 2100 «огненных мешков». В целом же за период оборонительных боев за Москву личный состав летных подразделений ГВФ совершил 32 730 самолетовылетов, из них 645 – в тыл противника. Чтобы снизить потери, полеты обычно выполняли в ночное время.



Рис. 11. Технический состав МАГОН во Внуково

В работе участвовали также самолеты Особой авиагруппы связи. Кроме выполнения задач Главного управления связи Красной Армии, ее летчики вели воздушную разведку, а одна эскадрилья работала по заданиям Главного санитарного управления КА, перевоза раненых, доставляя на фронт медикаменты и консервированную кровь.

Многие самолеты авиагруппы были вооружены пулеметами. Это позволяло

не только отбиваться от врага, но иногда и атаковать его. Пилот самолета П-5 Е.А. Штейнгервальд со стрелком Н.Н. Сурковым, пролетая вдоль железной дороги, заметил наш поезд с боеприпасами и заходящие на него два бомбардировщика Ю-88. П-5 открыл огонь по вражескому самолету, и тот, сбросив бомбы мимо цели, ушел с подожженным мотором. Второй «Юнкерс», не вступая в бой, скрылся. Вскоре этот же экипаж во время полета в район города Сухиничи Калужской области обнаружил прорвавшуюся колону противника. По приказу пилота стрелок открыл прицельный огонь, уничтожив несколько военных и штабную автомашину. Но в результате ответной стрельбы самолет получив серьезные повреждения и пошел на вынужденную посадку. Уничтожив П-5 и перевозимую почту, экипаж связался с партизанами и стал пробираться на свою базу, пройдя по тылам противника 150 км.



Рис. 12. Взлёт почтового самолёта PS-43 авиагруппы связи

Красноярская воздушная трасса

В октябре появилось правительственное решение о создании авиатрассы на Аляску. По ней в соответствии с договором с США о военной помощи, известном как ленд-лиз, должны были перегонять американские самолеты. Прокладку и строительство аэродромов поручили Главному управлению ГВФ.

Рассматривалось три варианта маршрута. Первый шел вдоль Северного морского пути, где имела сеть небольших баз и постов, созданных для работы Севморпути. Их использовала Полярная авиация. Но в этих местах зимой царила полярная ночь. Второй путь вел через Камчатку и северную часть Сахалина к Комсомольску-на-Амуре. Этот маршрут находился в опасной близости от военных баз японцев. Третий вариант, который сочли наилучшим, пролегал через Чукотку и Якутию на Красноярск. При этом можно было использовать некоторые уже существующие аэродромы.

Руководитель ГУГВФ В.П. Молоков вспоминает: «Новый воздушный путь должен был пройти от Красноярска к Киренску, Якутску и далее через Верхоянский хребет на Колыму, а затем на Чукотку к Уэлену. Если до Якутска местность была уже более или менее обжитой, то дальше строительство трассы велось в малоизученных пустынных районах Крайнего Севера. Экспедиция Д.Е. Чусова проделала огромную работу по изысканию подходящих для аэродромов участков. Выполнялось много полетов по различным маршрутам на тысячи километров над тайгой, тундрой, горными хребтами. Во время этих полетов редко удавалось получать сводки погоды и держать радиосвязь с землей, так как метео- и радиостанций в этих местах было крайне мало, а погода здесь очень быстро менялась – никогда не знаешь, где застигнет тебя туман, дождь или метель.

В тундре дорог не было, и потому поиск участков часто приходилось вести с воздуха. Так, только с самолета изыскатели смогли определить нужный участок в Оймяконе, а в сплошь заболоченный район Омолона (на притоке Колымы) пришлось спустить на парашютах двух членов экспедиции, чтобы они нашли твердую площадку хотя бы для посадки У-2.

В итоге изысканий штаб стройки вносил изменения в первоначальный проект. Вместо намеченных последних пунктов трассы – Анадыря и Уэлена – пришлось искать другие: вокруг Анадыря кругом вода да болотистая тундра, а Уэлен часто закрыт туманами (что показало изучение метеосводок). После тщательных поисков конечным пунктом трассы был выбран поселок Уэлькаль на побережье Чукотки. Неподалеку от него решили построить запасной аэродром в поселке Маркове, защищенном горами (на случай непогоды на море).

Строителям трассы были присущи творческая инициатива, хозяйский подход к делу. Штаб стройки тщательно проверял реальные возможности на месте, учитывал все до малейших деталей и брал на себя полную ответственность за решение многих проблем.

Итак, строительство по всей трассе шло полным ходом. Расширялись аэродромы в Киренске и Якутске, строились новые в Сеймчане на Колыме, Уэлькале и Марково на Чукотке. Кроме того, создавались промежуточные аэродромы в Олекме, Бодайбо, Витиме и к северу от трассы – в Зырянке, Омолоне, Оймяконе.

Сооружение аэропортов велось в очень суровых условиях: сорока-пятидесятиградусные морозы, неистовые ветры, метели, а во время



Рис. 13. Здание радиостанции на маршруте Аляска-Сибирь

весенней распутицы – непролазная грязь. Люди жили в землянках. И все же работа не останавливалась ни днем ни ночью – сроки были крайне напряженными. Они диктовались нуждами фронта.

Много трудностей возникало с доставкой строительных материалов, оборудования, машин. К примеру, если в Уэлькаль их подвозили на пароходах, то в ближайший от него аэропорт Мар-

ково, расположенный за горным хребтом, все грузы переправлялись по воздуху. Доставленные по Колыме бульдозеры, грейдеры, дисковые бороны приходилось разбирать на части и самолетами перебрасывать на Чукотку» (Молоков В.С. Родное небо, 1977, с. 108–109).



Рис. 14. Строительство взлётно-посадочной полосы

Строительство авиалинии протяженностью около пяти тысяч километров было осуществлено в небывало короткий срок – менее чем за год. Осенью 1942 г. она вступила в работу. За время войны по ней из США в СССР перелетело свыше восьми тысяч новых самолетов для наших ВВС.

Эвакуация учреждений и предприятий ГВФ

По решению Государственного комитета обороны началась эвакуация из столицы правительственных учреждений. Среди них было и Главное управление Гражданского воздушного флота. Первый эшелон с сотрудниками отправился из Москвы в Казань 20 июля. Эвакуация основного состава управления завершилась в октябре. В Москве осталась оперативная группа под руководством первого заместителя начальника ГУГВФ

М.В. Катрушева. В январе 1942 г., когда опасность захвата столицы миновала, его сменил глава ведомства В.С. Молоков.

Среди эвакуированных организаций не было Управления международных воздушных линий. Его закрыли по приказу Молокова от 18 августа 1941 г. Обслуживанием полетов в Кабул, Хами и Улан-Батор теперь должны были заниматься соответствующие территориальные управления ГВФ.

Если переезд руководящих сотрудников ГУГВФ прошел вполне организовано, то при отправке в тыл членов их семей подчас возникали ситуации, не вписывающиеся в обстановку военного времени. Заместитель Наркома внутренних дел Кобулов 1 сентября докладывал: «По имеющимся в НКВД материалам, Главное Управление Гражданского Воздушного Флота для эвакуации семей сотрудников ГВФ широко использовало пассажирские самолеты, часто в ущерб перевозкам оборонных грузов. С начала военных действий ГВФ перевез на самолетах 460 эвакуированных членов семей работников Аэрофлота и около 15 000 кг личных вещей.

В июле с.г. самолет ПС-84, согласно документам, отправлялся в спецрейс, в действительности же был использован для отправки жены зам. нач. Эксплуатационного управления ГВФ Захарова. Самолет был полностью загружен вещами Захарова.

<...> В 20-х числах июля с.г. с Центрального аэродрома (Москва) вылетело два самолета ПС-84 в так называемый спецрейс, в которые было погружено около 300 кг сахара, бочонок масла, а также вылетела жена нач. отдела ГВФ Гаспарьян с собачкой.

<...> Жена начальника Московского Управления ГВФ Тимашева в июле с.г. со множеством узлов была переброшена в Пензу на многоместном самолете ПС-84. В Пензе для Тимашевой был специально снаряжен самолет «Сталь-3» для отправки ее в деревню, причем самолет совершил посадку на колхозном поле.

<...> Самолеты выделялись распоряжением командования ГУГВФ» (Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 21. Л. 292–293).

Следствием этого донесения стало постановление Комитета обороны «Об отмене прикрепления самолетов «Дуглас» ГУГВФ для обслуживания отдельных лиц». Но к концу войны это приказ часто нарушали. Так, в 1945 г. в распоряжении маршала Г.К. Жукова было два личных «Дугласа»⁸.

Осенью в связи приближением немцев были эвакуированы на восток самолетостроительные и ремонтные предприятия ГВФ. Завод № 245 перебазировали из Киева в город Чкалов, Ленинградские авиаремонтные мастерские – в Иркутск, Харьковский завод № 242 – в Алма-Ату и Свердловск, завод № 241 в Быково – в Тюмень, Московские ремонтные мастерские (бывшие мастерские Управления международных линий) – в Иркутск. Завод № 387, изготавливавший самолеты У-2, перевели из

⁸ «Дугласом» в те годы часто называли его советский аналог ПС-84.



Рис. 15. Постройка первых ПС-84 велась под открытым небом

Ленинграда в Казань. 14 октября началось перемещение из Химок в Ташкент завода № 84 – единственного предприятия, выпускающего транспортные самолеты. Производство в Москве свертывали поэтапно, 18 октября завод успел сдать последний ПС-84. Для перевозки предприятия, на котором работало 6200 человек и имелось 872 станка и дру-

го крупногабаритного оборудования, потребовалось 996 железнодорожных вагонов. Последний эшелон ушел из Москвы 12 ноября. В Ташкенте завод разместили на четырех территориях, расположенных на расстоянии 7–8 км друг от друга: в здании Полиграфического комбината, помещениях и ангарах ремонтного завода ГВФ, в зданиях Деревообделочного завода и Ташкентского текстильного комбината. Все это мало подходило для выпуска больших металлических самолетов. Но выбирать не приходилось, и уже в январе 1942 г. завод начал производство ПС-84.

Значительные утраты при эвакуации в Казань понес НИИ ГВФ – научный центр гражданской авиации. Казалось, что во время войны он не очень нужен. Большую часть его оборудования передали другим организациям. Институт остался без летной части, ремонтно-технического отдела, отдела авиационной медицины, из-за призыва на фронт численность его сотрудников уменьшилась с 938 до 265 человек.

Эвакуировали не только людей и оборудование. В ноябре из Москвы в Среднюю Азию перегнали самый большой пассажирский самолет – шестимоторный ПС-124. Он не годился для работы на фронте из-за тихоходности и малой маневренности. На новом месте воздушный гигант перевозил людей и грузы между крупными городами.

Работа тыловых подразделений ГВФ

После начала войны объем работы тыловых управлений ГВФ резко снизился, так как более половины самолетов и экипажей передали в прифронтовые авиагруппы и авиаотряды особого назначения. Было прекращено регулярное движение на основных воздушных магистралях, полеты по сокращенному расписанию выполнялись только в отдаленных районах страны, где альтернативы самолету не было. С упразднением Управления международных воздушных линий полеты в Улан-Батор, Кабул и Хами продолжились, но стали значительно реже.

Авиабилеты больше не продавали. В связи с тем, что основной задачей гражданской авиации была теперь не коммерческая работа, а обслуживание фронта, правительство перевело ГВФ с хозрасчета на государственное финансирование.

В связи с планами сделать Куйбышев новой столицей в случае захвата немцами Москвы, было организовано авиадвижение по маршрутам Москва – Куйбышев, Куйбышев – Казань, Куйбышев – Челябинск – Свердловск, Куйбышев – Саратов – Сталинград – Астрахань – Баку. Из-за нехватки самолетов такие полеты проходили нерегулярно, при необходимости.

Преобладали вылеты по заданиям Комитета обороны, являющегося теперь высшим органом власти. Перевозки выполнялись из Москвы в основные промышленные центры, а после эвакуации наркоматов и главков – между индустриальными городами Поволжья, Урала и Центральной части СССР. Самолетами доставляли руководящих работников, технических специалистов и грузы важнейших наркоматов – вооружения, боеприпасов, танковой промышленности, цветной металлургии, тяжелого машиностроения. Обычных пассажиров и невоенных грузов практически не было.

Кроме транспортных полетов, тыловые управления ГВФ занимались подготовкой летных кадров. За шесть месяцев в учебных эскадрильях и центрах прошли первоначальную подготовку на самолетах У-2 11 720 человек. 8080 из них передали в ВВС.

Парк тыловых подразделений к концу года состоял из 650 самолетов. Общий их налет во второй половине года составил 152 тысячи часов при 254 тысячах часов во фронтовых авиагруппах. Тыловая авиация перевезла в 2,7 раза меньше людей и в 1,6 раза меньше грузов (Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2339. Л. 2–3). «Все для фронта, все для победы!» – таков был лозунг военного времени.

Литература и неопубликованные источники

1. Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне. Статьи, воспоминания, документы. М.: Воздушный транспорт, 1985. 240 с.: 8 л. ил.

2. История отечественной гражданской авиации. М.: Воздушный транспорт, 1996. 583, [1] с., [40] л. ил.

3. *Молоков В.С.* Родное небо. М.: Воениздат, 1977. 126 с., [9] л. ил., портр.

4. Постановление ГКО СССР № 692 «Об установлении транспортной воздушной связи с городом Ленинградом». 20 сентября 1941 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/373488> (дата обращения: 16.03.2025).

5. Постановление ГКО СССР № 871 о выделении 24 транспортных самолетов «Дуглас» и 10 самолетов ТБ-3 для доставки продовольствия в Ленинград и вывоза ценных грузов из Ленинграда. 9 ноября 1941 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/373538> (дата обращения: 16.03.2025).

6. Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 1724.

7. Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 1728.

8. Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2339.

9. Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 553.

10. Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 19.

11. Российский государственный архив экономики. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 21.

12. Русский архив: Великая Отечественная. Т. 13(2–2). Приказы народного комиссара обороны СССР, 22 июня 1941 г. – 1942 г. М.: ТЕРРА, 1997. 448 с

References

1. *Grazhdanskii vozdushnyi flot v Velikoi Otechestvennoi voine. Stat'i, vospominaniya, dokumenty*. Vozdushnyi transport, 1985.
2. *Istoriya otechestvennoi grazhdanskoi aviatsii*. Vozdushnyi transport, 1996.
3. Molokov, Vasilii S. *Rodnoe nebo*. Voenizdat, 1977.
4. "Postanovlenie GKO SSSR № 692 'Ob ustanovlenii transportnoi vozdushnoi svyazi s gorodom Leningradom'. 20 sentyabrya 1941 g." *Elektronnaya biblioteka istoricheskikh dokumentov*, <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/373488>. Accessed 16 March 2025.
5. "Postanovlenie GKO SSSR № 871 o vydelenii 24 transportnykh samoletov 'Duglas' i 10 samoletov TB-3 dlya dostavki prodovol'stviya v Leningrad i vyvoza tsennnykh грузов iz Leningrada. 9 noyabrya 1941 g." *Elektronnaya biblioteka istoricheskikh dokumentov*, <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/373538>. Accessed 16 March 2025.
6. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki. F. 9527. Op. 1. D. 1724.
7. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki. F. 9527. Op. 1. D. 1728.
8. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki. F. 9527. Op. 1. D. 2339.
9. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki. F. 9527. Op. 1. D. 553.
10. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki. F. 9527. Op. 2. D. 19.
11. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki. F. 9527. Op. 2. D. 21.
12. *Russkii arkhiv: Velikaya Otechestvennaya. T. 13(2–2). Prikazy narodnogo komissara oborony SSSR, 22 iyunya 1941 g. – 1942 g.* TERRA, 1997.

Сведения об авторе:

Соболев Дмитрий Алексеевич, кандидат технических наук, ведущий научный сотрудник Института истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН;
e-mail: daso1152@mail.ru.

Дата поступления статьи: 04.03.2025

Одобрено: 10.03.2025

Дата публикации: 28.07.2025