



Г. Н. ПАКИЛЕВ

**СОВЕТСКАЯ ВОЕННО- ТРАНСПОРТНАЯ
АВИАЦИЯ**

ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ * МОСКВА-1974

1124-008

П ----- 69-74.

072(02) -74

В настоящей брошюре рассказывается о возникновении и развитии военно-транспортной авиации с момента формирования первых советских авиаотрядов и до наших дней.

Автор брошюры — заслуженный военный летчик СССР, кандидат военных наук, командующий военно-транспортной авиацией ВВС генерал-лейтенант авиации Г. Н. Пакилев — повествует о действиях военно-транспортных авиационных частей в период Великой Отечественной войны, о мужестве и стойкости экипажей, выполнявших задачи по десантированию войск и грузов, перевозке по воздуху личного состава, боевой техники, боеприпасов, горючего, медикаментов с целью обеспечения боевых действий различных родов войск, партизанских отрядов.

В последнем разделе брошюры речь идет о боевой учебе авиаторов ВТА, об их участии в учениях и маневрах, о помощи в отдельных случаях военно-транспортной авиации в решении народнохозяйственных задач.

©ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ СССР. 1974г.

ВВЕДЕНИЕ

В самых отдаленных районах нашей страны можно увидеть нынче могучие воздушные корабли советской военно-транспортной авиации. Они летают днем и ночью, в летний зной и зимнюю стужу, порой в крайне сложных условиях, выполняя свои, специфические задачи.

Эти самолеты доставляют по назначению личный состав войск и военные грузы. Преодолев нередко тысячи километров воздушного пути, они совершают посадку на грунтовые или заснеженные аэродромы. Без их участия не обходятся теперь ни одни более или менее крупные войсковые учения и маневры; они десантируют войска вместе с тяжелой боевой техникой и вооружением, выбрасывают парашютистов, танки, самоходные артиллерийские установки, минометы; перевозят по воздуху быстро, оперативно и на значительное расстояние в полном составе части и соединения сухопутных войск.

Эти же самолеты появляются иногда в высоких широтах, оказывая действенную помощь полярникам, морякам, летают в районы нефтяных и газовых месторождений, доставляя разведчикам недр, промысловикам тяжелое оборудование, технику и другие срочные грузы. Весьма сложные и ответственные задания в интересах народного хозяйства выполняют экипажи воздушных кораблей.

Главное же назначение тяжелых транспортных самолетов — обеспечение боевых действий различных родов войск и видов Вооруженных Сил. Экипажи воздушных кораблей входят в подразделения и части, составляющие военно-транспортную авиацию как вид наших Военно-Воздушных Сил.

За последние десятилетия военно-транспортная авиация претерпела значительные качественные изменения. Она развивалась и совершенствовалась, оснащалась современной техникой вместе со всеми Советскими Вооруженными Силами, окруженными постоянным вниманием и заботой партии и народа.

В результате предпринятых за послевоенные годы мер более совершенной, отвечающей современным требованиям стала организационная структура военно-транспортной авиации, на высокий уровень поднялось ее техническое оснащение, многократно возросли против прежнего ее боевые возможности. Эти коренные изменения в ее развитии обусловлены в первую очередь появлением новых средств вооруженной борьбы и главным образом ракетно-ядерного оружия — того решающего фактора, который вызвал столь большие и серьезные изменения в военном деле, в характере боевых действий войск. В этой связи в значительной степени расширились и усложнились задачи, возлагаемые на военно-транспортную авиацию, и, естественно, резко повысились требования, предъявляемые к морально-политическим и боевым качествам ее личного состава.

Повседневная служба, жизнь воинов ВТА подчинены ныне напряженной, целеустремленной боевой учебе, главным содержанием которой является глубокое овладение современной авиационной техникой, дальнейшее повышение боеспособности экипажей кораблей, авиационных подразделений и частей. Все наши командиры, летчики, штурманы, инженеры и техники, воздушные стрелки и радисты, специалисты многочисленных служб настойчиво учатся правильно и уверенно действовать в самой сложной наземной и воздушной обстановке, успешно решать любые возлагаемые на них задачи. При этом они постоянно обращаются к опыту своих предшественников—авиаторов старших поколений, которые первыми закладывали основы нашей военно-транспортной авиации, своим неутомимым трудом развивали и совершенствовали ее, вынесли на своих плечах огромную по своим масштабам и значимости боевую работу в годы Великой Отечественной войны. Богатый опыт, накопленный ветеранами ВТА, их замечательные, традиции, их вклад в дело нашей победы над врагом — все это служит основой для воспитания новых поколений советских авиаторов, которые видят свой первейший долг в том, чтобы настойчиво укреплять боевую мощь нашей авиации, наших Вооруженных Сил.

Настоящая брошюра не претендует на полное освещение всех вопросов, связанных с развитием и становлением советской военно-транспортной авиации. Основное внимание в ней уделяется показу действий наших авиаторов, выполнявших задачи по авиационно-транспортным перевозкам в довоенные годы и особенно в период Великой Отечественной войны, их стойкости, мужества, высокого воинского мастерства, боевой учебы авиационных экипажей в современных условиях.

ПЕРВЫЕ АВИАЦИОННО-ТРАНСПОРТНЫЕ ЧАСТИ

Днем рождения советской военно-транспортной авиации считается 1 июня 1931 года. В этот день был сформирован первый опытный воздушно-десантный отряд, в состав которого вошли тяжелая бомбардировочная эскадрилья из 12 самолетов ТБ-3 и корпусной авиаотряд из 10 самолетов Р-5.

Перед первыми военно-транспортными частями ставилась задача по практическому освоению способов десантирования войск и боевой техники, перевозки по воздуху людей и грузов.

Рассказывая о зарождении и становлении военно-транспортной авиации, нельзя не коснуться кратко тех важных этапов в строительстве наших Вооруженных Сил, которые характеризовали рост оборонного могущества молодой Советской Республики.

«Строительство нашей армии только потому могло привести к успешным результатам, что оно создавалось в духе общего советского строительства...», — подчеркивал В. И. Ленин в январе 1920 года. Это было время, когда, закладывались основы дальнейшего развития и совершенствования Вооруженных Сил, как главного условия укрепления обороноспособности Страны Советов. Вместе с Красной Армией росли и Военно-Воздушные Силы, укреплению которых Коммунистическая партия уделяла постоянное внимание.

Боевое применение авиации еще в годы первой мировой войны показало, что самолеты могут быть использованы для транспортирования войск не только на значительные расстояния на своей территории, но и для их доставки в глубокий тыл противника и тем самым

способствовать осуществлению оперативных задач. Но несовершенство авиационной техники, недостаточное количество самолетов, нехватка опытных летных кадров — все это ограничивало возможности применения авиации как транспортного средства. В ходе боевых действий воюющие стороны очень осторожно использовали самолеты для доставки на территорию противника людей со специальными заданиями. На подобные полеты выделялись только опытные летчики: полет над огневыми позициями и посадка на недостаточно оборудованной площадке были сложным и опасным делом. И тем не менее в годы гражданской войны красные военлеты, проявляя исключительную смелость и мужество, с успехом выполняли различные задания в тылу у белогвардейских войск.

Позднее авиация не раз использовалась для применения десантов. Один из таких примеров описан Д. Кратовым в книге «Славою богатая». В апреле 1929 года банда басмачей бесчинствовала в Средней Азии близ города Гарм. В один из критических моментов боя его исход помог решить отважный пилот Левченко, который доставил в тыл противника четырех пулеметчиков во главе с командиром и комиссаром кавалерийской бригады. Внезапность появления наших бойцов была так велика, что многочисленная банда обратилась в бегство, а затем была полностью уничтожена.

В годы первых пятилеток по мере технического оснащения Красной Армии вопросы боевого применения Военно-Воздушных Сил разрабатывались теоретически и быстрыми темпами осуществлялись на практике. В составе Советских Военно-Воздушных Сил нашли свое место и получили развитие все рода и виды авиации, необходимые как для применения в тактическом и оперативном взаимодействии с сухопутными войсками, так и для выполнения самостоятельных боевых задач.

Большую роль в становлении Военно-Воздушных Сил сыграли труды талантливых советских военачальников, которые обосновали многие вопросы применения авиации. Советское военное искусство, восприняв опыт минувших боевых действий и достижения военно-теоретической мысли, обогатилось теорией глубокой наступательной операции. В осуществлении этой операции сухопутным войскам предоставлялась возможность использовать авиацию для совершенно нового вида маневра в бою — маневра по воздуху в тыл противника.

Подшло время практического применения воздушного транспорта в военных целях. Одним из инициаторов этого нового дела был М. Н. Тухачевский, в то время командовавший войсками Ленинградского военного округа. Он считал неизбежными большие изменения в соотношении родов войск, их технической оснащенности и маневренности. Так, одна из проведенных в округе в 1928 году военных игр была посвящена теме «Действия воздушного десанта в наступательной операции». В ходе игры возникли конкретные практические вопросы: как осуществлять десанты в крупных наступательных операциях? Как обеспечить парашютистов необходимой боевой техникой и боеприпасами?

Если применение небольших воздушных десантов к тому времени уже не было новинкой, то переброска по воздуху тяжелого вооружения, боеприпасов оказалась сложной проблемой, которую руководство военно-воздушными силами стало решать в 30-е годы весьма настойчиво. Прежде всего нужно было определить, какие самолеты и с какими техническими приспособлениями смогут десантировать значительное число людей и грузы парашютным и посадочным способами.

Для первых экспериментальных десантов был использован старый двухмоторный самолет «Фарман-голиаф», который десантировал парашютистов, и три легкие бомбардировщика Р-1, предназначенные для выброски в специальных мешках оружия и боеприпасов. Первые тренировочные занятия начались в

конце июля 1930 года. Единственный «Фарман», приспособленный для выброски парашютистов, сделал два рейса, чтобы десантировать 12 бойцов.

Главной задачей первого экспериментального десанта ставилась отработка техники выброски парашютистов, вооружения и боеприпасов. Первый в мире парашютный десант был выброшен очень точно, несмотря на сравнительно небольшой размер площадки приземления.

В сентябре 1930 года на маневрах Московского военного округа сбрасывается десант с самолета АНТ-9. Это десантирование преследовало уже тактическую задачу: 11 вооруженных десантников были заброшены в тыл «противника».

Так, шаг за шагом первые авиационно-транспортные подразделения настойчиво отработывали технику десантирования людей и грузов, изучали возможности и самолетов, и парашютной техники. Первые десантирования наглядно показали, насколько реальны и перспективны подобные переброски войск и вооружения по воздуху. И не случайно было принято решение об организации в Ленинградском военном округе опытного воздушно-десантного отряда. 1 июня 1931 года такой отряд, в составе которого сформировались первые подразделения ВТА, был создан, что явилось началом развития нового вида авиации, которому предстояло выполнять весьма сложные и ответственные задачи, значение которых на протяжении десятилетий непрерывно возрастало.

Применение авиации для транспортных целей вызвало необходимость конструирования и производства воздушно-десантной техники. В конце 1930 года при управлении ВВС РККА было создано опытное конструкторское бюро, которое возглавил военный летчик П. И. Гроховский. Коллективом бюро разрабатывались многочисленные приспособления для транспортировки войск и боевой техники. В частности, была создана подвесная система для перевозки под фюзеляжем самолета ТБ-1 автомобилей, легких орудий и других военных грузов.

Председатель ВВС СССР К. Е. Ворошилов, начальник ВВС Я. И. Алкснис постоянно интересовались работой ОКБ П. И. Гроховского, оказывали коллективу необходимую помощь. Из наиболее интересных и опробованных изобретений ОКБ П. И. Гроховского, кроме применявшейся подвесной системы, следует назвать авиабусы и авиабусные площадки, предназначавшиеся для сбрасывания людей и грузов с бреющего полета, специальные кабины, которые подвешивались под самолет между колесами шасси, подкрыльные опрокидывающиеся люльки, мощные планеры, буксировавшиеся самолетами-бомбардировщиками, и множество других работ по авиационно-транспортной технике, облегчавшей переброску войск и боевой техники по воздуху.

Поиски сил и средств десантирования в 30-е годы развивались интенсивно в разных направлениях. И, конечно, самыми напряженными были работы, связанные

с освоением различных типов парашютов, а также приспособления имевшихся в то время самолетов для десантирования и транспортировки по воздуху людей и грузов.

В области развития парашютной техники большие заслуги принадлежат таким известным конструкторам как П.И. Гроховский, М. А. Савицкий, Н. А. Лобанов, В. Е. Андрианов и другим энтузиастам, проявившим немалую энергию и настойчивость в разработке и внедрении в серийное производство проектов тренировочных и десантных парашютов.

Весьма сложной была в те годы проблема применения самолетов для авиационно-транспортных целей. Как уже упоминалось, для выброски первых десантов был приспособлен самолет «Фарман-голиаф», а для переброски грузов — более легкие самолеты Р-1 и Р-5, хотя в то время уже был принят на вооружение один из Лучших в мире бомбардировщиков ТБ-1. В дальнейшем усилия авиаконструкторов были направлены на разработку вариантов самолетов-бомбардировщиков для десантирования людей и грузов парашютным и посадочным способами.

В период практического освоения различных способов десантирования в 30-е годы наиболее эффективно использовался именно ТБ-1, который в пассажирском варианте назывался АНТ-4. Конструкторское бюро под руководством А. Н. Туполева создало затем тяжелый самолет АНТ-6 (военный вариант ТБ-3), который значительно расширил возможности по десантированию войск и боевой техники; его полезная нагрузка составляла 5 тонн, скорость достигала 230 километров в час, а дальность полета превышала 2500 километров. Этот воздушный корабль, представляющий собой цельнометаллический моноплан с 4 двигателями, имел довольно мощное стрелковое и пушечное вооружение. Десантный вариант самолета облегчался за счет уменьшения вооружения, главным образом турельных установок, в местах расположения которых размещались десантники. Парашютисты располагались также на поверхности крыльев, где держались за специально протянутый трос.

Десантники, находившиеся непосредственно в самолете, прыгали из него в дверь и бомболоуки.

Бомбодержатели самолета приспособлялись для крепления тяжелой техники. ТБ-3 мог перебрасывать по воздуху тяжелое вооружение: легкий танк, грузовой автомобиль с поставленной на него 45-мм пушкой, броневый автомобиль, два 76-мм орудия.

Осуществление ленинской программы социалистической индустриализации позволило Советскому Союзу в короткий срок создать мощную авиационную промышленность. В результате увеличивался самолетный парк Вооруженных Сил, возрастали скорость, дальность, высота полета самолетов, увеличивалась их грузоподъемность. Авиационная промышленность тех лет уже могла предоставить в распоряжение Военно-Воздушных Сил значительное количество тяжелых бомбардировщиков, которые могли быть использованы для десантирования войск и грузов парашютным и посадочным способами.

Таким образом, в начале 30-х годов Советские Вооруженные Силы имели в своем распоряжении авиационную и парашютную технику, обеспечивавшую освоение совершенно нового в то время воздушно-десантного дела, в интересах которого выполняли задания части ВТА.

ПРОВЕРКА БОЕВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Освоение десантирования проходило весьма интенсивно. Осенью 1931 года на маневрах Киевского военного округа с трех самолетов АНТ-9 был сброшен парашютный десант в составе 29 бойцов. В то же время в Ленинградском военном округе впервые в мире был применен парашютно-посадочный десант. Вначале парашютный десант захватил посадочную площадку, после этого на нее приземлялись самолеты с личным составом и вооружением. Для посадочных десантов конструкторское бюро П. И. Гроховского разработало планеры Г-63, Г-64, каждый из которых мог доставить к месту высадки от 17 до 50 человек и 500 килограммов груза.

Воздушно-десантные отряды формируются затем в нескольких военных округах. В 1932 году было решено создать авиамотоотряды в Московском, Украинском и Белорусском военных округах, а в Ленинградском военном округе сформировали 3-й авиамотодесантный отряд, в который вошла эскадрилья военно-транспортных самолетов ТБ-1. Годом позже этот отряд был развернут в авиационную бригаду особого назначения — 3-ю АБОН, в состав которой вошли две тяжелые эскадрильи на самолетах ТБ-3 и одна легкая — на самолетах Р-5. Командовали эскадрильями опытные военные летчики Лебедев и Шиманский. В последующие годы авиабригады особого назначения формируются также в Киевском и Белорусском военных округах.

Последовательное развитие основных положений теории глубокой наступательной операции, разработанной советской военной мыслью, скоро дало практические результаты.

Первый крупный парашютный десант был применен на маневрах Белорусского военного округа в 1934 году. Тяжелые бомбардировщики ТБ-3, выполнявшие задачи военно-транспортной авиации, выбросили десант в составе 900 вооруженных бойцов. Через год этот опыт был повторен в еще больших масштабах на маневрах Киевского военного округа: самолеты авиабригады особого назначения и две тяжелые авиационные бригады десантировали 1200 парашютистов, а также 150 пулеметов и 18 легких пушек. Вслед за этим был высажен посадочный десант — 2500 бойцов с танками, артиллерией и другими боевыми средствами.

Почти одновременно проходили маневры и в Белорусском военном округе. Авиационно-транспортные части десантировали здесь 1800 парашютистов и перебросили по воздуху 5700 вооруженных бойцов, 18 орудий и другую боевую технику, что обеспечило успешное развитие наступательной операции войск.

Опыт этих маневров с применением массовых десантов был глубоко проанализирован военными специалистами Красной Армии. Представители ряда иностранных армий, присутствовавшие на маневрах Киевского военного округа, имели возможность убедиться, что в Советском Союзе создан не только новый род войск — воздушно-десантные, но и освоен чрезвычайно важный способ обеспечения войск — транспортировка личного состава и боевой техники по воздуху.

Это был важный этап в развитии советской военно-транспортной авиации как средства десантирования и переброски войск и боевой техники по воздуху. И хотя учения и маневры тех лет проводились преимущественно в благоприятных погодных условиях, они позволили нашим авиаторам, осуществлявшим десантирование и перевозку людей и грузов, освоить авиационно-транспортную технику, разработать методы взаимодействия с другими видами и родами войск при проведении крупных операций.

Во время советско-финляндской войны 1939—1940 годов авиационные части, выполнявшие задачи ВТА, приобрели опыт транспортирования по воздуху военных грузов, войск и раненых уже в условиях боевой обстановки. Широкое применение авиации для выполнения военно-транспортных задач в этой кампании было обусловлено тем, что военные действия развивались глубокой осенью и зимой, в заснеженных лесах, среди озер, в труднодоступных местах, где наземных дорог было очень мало.

Авиационные транспортные части имели в своем составе немногим более ста самолетов различных типов; в основном это были специально оборудованные санитарные машины. Специальные авиагруппы занимались эвакуацией раненых, транспортировкой медикаментов и консервированной крови, боеприпасов, продовольствия и других военных грузов, а также почты и личного состава там, где возникала необходимость срочной доставки.

Чрезвычайно трудными были условия полетов. Морозы, метели; маршруты пролегли над озерами, лесами; посадки осуществлялись зачастую в расположении передовых частей. Все это требовало от экипажей самолетов высокого мастерства и большого мужества. За выполнение заданий по эвакуации раненых командир звена транспортных самолетов А. Н. Яковлев был удостоен звания Героя Советского Союза. Такая оценка ратного труда авиаторов транспортных самолетов была вполне заслуженной: проявляя отвагу и стойкость, профессиональное мастерство, исключительную изобретательность, летчики стремились взять на борт легкого самолета возможно больше раненых. Полет, который совершил 10 марта 1940 года А. Н. Яковлев, был необычным. Находясь в воздухе, он заметил в одном из пунктов недалеко от линии фронта сильный взрыв. Летчик тут же приземлился, оказал помощь раненым бойцам, а двух из них дополнительно к тем, которых уже вез в специальных кассетах, поместил на поверхность нижнего крыла и сумел доставить всех в госпиталь.

Летчики успешно применяли и специальные подвески для носилок с ранеными, съемочные кассеты и другие приспособления.

Значительный опыт приобрела советская авиация также в транспортировке по воздуху бойцов, вооружения. Для войск, действовавших в труднодоступных районах, было перевезено по воздуху немало боевых грузов. С этой целью использовались не только бомбардировщики, но также истребители. Например, на самолеты И-15 подвешивались парашютно-десантные мешки, контейнеры, в которых перевозили вооружение, горючее.

Зимой 1939—1940 годов было впервые применено массовое сбрасывание с самолетов грузов в мягкой упаковке. Это был весьма эффективный способ снабжения войск, действовавших в сложной боевой обстановке. Накопленный в этом отношении авиацией опыт был затем широко использован в период Великой Отечественной войны.

Таким образом, нашей стране принадлежит неоспоримое первенство в применении крупных воздушных десантов, в разработке методов и способов десантирования войск и грузов парашютным и посадочным способами, в развитии и использовании военно-транспортной авиации. В этой связи нужно сказать, что Советский Союз первым начал серийное производство тяжелых воздушных кораблей, обладавших большой по тем временам грузоподъемностью и дальностью полета. Это позволило сформировать ряд авиационных соединений, в состав которых включались специальные авиатранспортные части и подразделения.

Главным явилось то, что советские военно-воздушные силы, развиваясь и совершенствуясь, еще в 30-е годы приобрели опыт транспортировки войск и боевой техники, а также раненых и различных материальных средств, необходимых для обеспечения боевых действий сухопутных войск. Этот опыт так же, как и теоретические положения, разработанные советской военной мыслью, нашли применение и дальнейшее развитие в годы Великой Отечественной войны.

ПОРА ВОЕННЫХ ИСПЫТАНИЙ

Великая Отечественная война явилась суровой проверкой жизнеспособности Советского государства, боеспособности наших Вооруженных Сил. Советский Союз вышел победителем в жестоком поединке. Он вынес на своих плечах основную тяжесть борьбы с вооруженной до зубов гитлеровской Германией.

Воздушный транспорт в период войны нашел очень широкое применение. Потребности различных родов войск в обеспечении по воздуху были чрезвычайно велики, однако удовлетворялись лишь частично. И тем не менее военно-транспортные части советской авиации успешно выполняли в интересах всех родов войск большие и весьма разнообразные задачи.

Теперь в ходе войны проверялись на практике многие теоретические положения уставов нашей армии. Так, Полевой устав Красной Армии (ПУ-40), определяя основные задачи военно-транспортной авиации, указывал, что она применяется для выброски и высадки воздушных десантов, для переброски войск на большие расстояния, для транспортировки боевых грузов, в особенности для войск, действующих в тылу противника, и для эвакуации.

В проекте Полевого устава 1941 года содержалась рекомендация осуществлять материально-техническое обеспечение подвижных соединений, а также действия войск в глубине обороны противника, средствами транспортной авиации.

Важной задачей транспортной авиации являлось обеспечение десантирования оперативных и тактических десантов. Оперативный воздушный десант — это десант, применяемый в интересах операций, проводимых объединениями сухопутных войск. Оперативные десанты, как правило, десантировались на глубину 150—500 километров и более в тыл противника. В состав оперативного десанта входило не менее одного воздушно-десантного соединения. Тактические воздушные десанты — это десанты, применяемые в условиях непосредственной поддержки их сухопутными войсками. Они предназначались для захвата выгодных в тактическом отношении объектов, рубежей, способствующих успешному наступлению войск фронта. Опыт применения воздушно-десантных войск по их прямому назначению был довольно значительным. В основном это были тактические десанты, лишь два воздушных десанта — на Западном фронте зимой 1942 года и на Воронежском фронте в сентябре 1943 года — имели оперативное значение.

Большую роль сыграли части транспортной авиации в снабжении сухопутных войск материально-техническими средствами: боеприпасами, горючим, вооружением, продовольствием, обмундированием. Трудно перечислить все то, что транспортировалось по воздуху для нужд фронта.

Особенно возрастало значение своевременной доставки грузов при бездорожье, распутице, в тех случаях, когда войска действовали в особо сложных условиях: в глубоком тылу противника, в окружении.

Авиационно-транспортные части осуществляли связь с партизанами — этими своеобразными «десантными» соединениями, которые действовали в тылу врага и нуждались в постоянном снабжении боеприпасами, вооружением. Значительными были и санитарные перевозки по воздуху.

Всего за годы войны советская авиация совершила в зоне боевых действий свыше 5 400 000 самолето-вылетов, из них 1 700 000 самолето-вылетов было осуществлено на транспортировку грузов и личного состава. Эти цифры свидетельствуют о том, что воздушный транспорт в обеспечении боевых действий сухопутных войск и боевой авиации сыграл значительную роль.

Свои задачи военно-транспортная авиация в период войны выполняла различными силами и средствами.

До войны существовало мнение, что многие транспортные задачи могут выполнять бомбардировочные части на самолетах ТБ-3 — именно эти воздушные корабли привлекались для десантирования войск на учениях, проводившихся в 30-х годах. Поэтому в начале войны предполагалось часть задач военно-транспортной авиации возлагать на тяжелую бомбардировочную авиацию, которая в начале 1942 года была преобразована в авиацию дальнего действия (АДД). В том же году в составе АДД были сформированы два соединения тяжелых самолетов, которые можно было привлечь для транспортировки войск и грузов по воздуху. В марте 1942 года было сформировано и первое военно-транспортное соединение ВВС, оснащенное самолетами Ли-2.

В свою очередь, для решения транспортных задач привлекались многие авиационные части и соединения. Практически же главным резервом для авиационных частей, выполнявших в годы войны транспортные задачи, явился Гражданский воздушный флот.

В первые же дни войны для обслуживания фронта были сформированы особые авиагруппы ГВФ, позднее преобразованные в отдельные части. Они имели в основном легкие самолеты санитарных и транспортных отрядов спецприменения. На их основе позднее были созданы транспортно-бомбардировочные и санитарные эскадрильи, эскадрильи связи и специальные авиационно-транспортные подразделения двухмоторных самолетов.

Соединения АДД, фронтовые части ГВФ, части и соединения фронтовой авиации совершили в период войны 1 622 384 вылета на транспортировку войск и грузов в зоне боевых действий. Из этого количества полетов более 93 процентов выполнили фронтовые части ГВФ.

Эти цифры свидетельствуют об огромном объеме работы, которую выполнили экипажи самолетов,

привлекавшихся для авиационно-транспортных целей. Войска и грузы перевозились по воздуху главным образом ночью. Нелегкое это было дело совершить ночной полет к линии фронта или в тыл противника. Экипажам нужно было не только точно произвести десантирование или совершить посадку в незнакомом районе, но и нередко преодолеть вражескую противовоздушную оборону, отразить атаки фашистских самолетов, ведь прикрытие транспортных самолетов силами нашей боевой авиации было зачастую незначительным.

Десантирование войск, полеты в чрезвычайно сложных условиях требовали от авиаторов умения летать по приборам, так как рассчитывать на визуальные полеты экипажам не приходилось. Пилоты военно-транспортных самолетов вырабатывали тактические приемы, которые позволяли им уходить от преследования противника. Чаще всего полеты производились на малых высотах.

Экипажи транспортных самолетов мужественно выполняли боевые задачи, всеми мерами стремились сберечь самолеты, которые представляли большую ценность. Чтобы показать отвагу, героизм, высокое летное мастерство авиаторов, следует остановиться на отдельных примерах действий военно-транспортной авиации в сложных условиях боевой обстановки.

* * *

Тактические воздушные десанты применялись Советской Армией в основном в первый период войны, а также в кампании на Дальнем Востоке, когда боевые действия войск отличались большой динамичностью и напряженностью.

Десантирование тактического десанта, численность которого, как правило, не превышала 1000 человек, осуществлялось в большинстве случаев успешно и точно в заданные районы. Это было обеспечено тем, что для выполнения задач отбирались хорошо подготовленные экипажи самолетов, имеющие опыт полетов в сложных условиях.

Так, для десантирования двух батальонов 201-й воздушно-десантной бригады и 250-го стрелкового полка в январе 1942 года юго-восточнее Вязьмы были выделены 21 самолет Ли-2 и 3 самолета ТБ-3 из состава Московской авиагруппы особого назначения, одного из самых подготовленных военно-транспортных авиационных соединений.

Тщательной была и подготовка к десантированию. Исходный район надежно прикрывался средствами ПВО и таким образом противодействие вражеских истребителей практически почти исключалось. Успех первого этапа обеспечивал выполнение последующих задач десанта. Вначале десантировались парашютисты, в задачу которых входили захват посадочной площадки и обеспечение вместе с партизанами высадки парашютного и посадочного эшелонов. Точно рассчитанное время, согласованность действий воздушно-десантных частей и экипажей военно-транспортных самолетов, тесное взаимодействие с партизанскими отрядами — все это обеспечило успех десантирования.

Вечером 18 января в густых сумерках на заснеженном поле у южной окраины поселка Знаменка приземлились четыре Ли-2. Самолеты доставили стартовую команду в составе 65 бойцов, в задачу которых входил прием посадочного десанта. Незнакомый летчикам полевой аэродром был покрыт полуметровым слоем снега, а самолеты не имели лыж. Но главная опасность заключалась в другом: гитлеровцы находились всего в полутора километрах от места посадки самолетов. И тем не менее летчики отлично выполнили задание. Самолеты подошли к месту посадки с приглушенными моторами и успешно приземлились.

В течение всего дня 19 января стартовая команда готовила площадку для посадочного десанта. Парашютистам помогали партизаны, местные жители. 20 января на исходный аэродром поступило сообщение: «Посадка на колесах возможна. Шлите срочно...». Срочно потому, что противник не бездействовал. Три ночи летали экипажи Ли-2. Несмотря на пургу, а также бомбардировку и пулеметный обстрел площадки противником, авиаторы успешно высадили десант.

Воздушный десант, высаженный авиатранспортной группой, захватил и удерживал в течение нескольких дней важные коммуникации в тылу противника, сковал его маневр, нарушил работу его тыла и тем самым облегчил действия войск левого крыла Западного фронта.

Успеху десантирования, несомненно, способствовали самоотверженность, умение экипажей Ли-2. Вместе с тем большое значение имело и то обстоятельство, что все самолеты были приспособлены для десантирования, не требовали никакого дооборудования, имели турельные пулеметы для самозащиты. И стрелки-радиоты из экипажей Ли-2 многократно пускали в ход свое оружие, чтобы обеспечить парашютистам десантирование.

Однако были случаи, когда для применения воздушных десантов привлекались недостаточные силы

и средства, не всегда и самолеты были приспособлены для десантирования войск и боевой техники, порой экипажи, отправлявшиеся в тыл врага с людьми на борту самолетов, не обладали достаточным опытом. В силу этих причин десантирование войск не всегда приносило желаемые результаты.

В ходе войны непрерывно возрастал парк транспортных самолетов, увеличивалась мощь истребительной и бомбардировочной авиации и в этой связи применение воздушных десантов становилось все более эффективным. В этом отношении особенно показательны воздушные десанты, примененные в войне с империалистической Японией в августе 1945 года. На заключительном этапе войны военно-транспортная авиация вместе с другими родами авиации была использована наиболее полно.

Необходимость в широком применении авиации, в частности, для десантирования войск, диктовалась сложившимися условиями; сопротивление противника было в основном сломлено, требовалось быстро овладеть стратегическими пунктами, промышленными и военными объектами в тылу японских войск.

Численность тактических воздушных десантов, высаженных в центральные города Маньчжурии, на Ляодунском полуострове и в Северной Корее, составляла от 200 до 500 человек, на Южном Сахалине и Курильских островах применялись меньшие по составу десанты. Они формировались в основном из наземных войск, и поэтому опытность экипажей военно-транспортных самолетов играла далеко не последнюю роль. Десантирование производилось посадочным способом.

К тому времени в Военно-Воздушных Силах Советской Армии имелись специальные авиационно-транспортные соединения, оснащенные самолетами Ли-2.

Дальневосточный театр военных действий представлял для транспортной авиации немалую сложность. Самолеты не только пересекали линию фронта, но и углублялись в тыл противника на 200—300 километров, совершали посадки на вражеских аэродромах. Но все полеты были осуществлены успешно. Десантники блестяще справлялись со своей задачей. Они покидали едва приземлившиеся самолеты, с ходу вступали в бой, занимали надежную оборону, обеспечивая тем самым посадку других эшелонов военно-транспортных самолетов с войсками.

Всего в кампании было применено около 20 десантов. «Высаженные в период с 16 по 24 августа воздушные десанты сыграли важную роль и успешно выполнили поставленные перед ними задачи. Этот опыт быстрого решения внезапно возникающих задач в глубоком тылу врага сохраняет вполне актуальное значение. Главнее здесь — быстрота организации и своевременность высадки десантов» (*Сборник «Финал». Историко-мемуарный очерк под редакцией Маршала Советского Союза Р. Я. Малиновского. М., Изд-во «Наука», 1966, стр. 331.*)

Более сложная задача — организация и проведение оперативного десанта. Для ее выполнения требовались значительные авиационно-транспортные силы и средства. Если численность тактических десантов редко достигала 1000 человек, то при оперативных десантах десантировалось до 10 000 воинов. Такие операции требовали привлечения большого количества самолетов всех родов авиации.

Расскажем кратко о двух примененных десантах, имевших оперативное значение: воздушно-десантной операции на Западном фронте в январе—феврале 1942 года и выброске двух воздушно-десантных бригад на Воронежском фронте в сентябре 1943 года.

Осуществление десанта на Западном фронте было сопряжено с большими трудностями. Для обеспечения десантирования предполагалось привлечь в общей сложности 352 самолета, в том числе истребителей прикрытия и сопровождения, бомбардировщиков и штурмовиков и 65 собственно транспортных самолетов: 40 Ли-2 и 25 ТБ-3. Правда, практически такого количества самолетов выделить в то время не удалось. Истребительная авиация содействовала воздушно-десантной операции, исходя из своих возможностей, зенитно-артиллерийское прикрытие также оказалось недостаточным.

Десантирование началось в конце дня 27 января. В течение первого этапа десантирования по 1 февраля было выброшено 2158 человек, а также 120 ручных пулеметов, 72 противотанковых ружья, 20 82-миллиметровых минометов. Десантники действовали в исключительно тяжелой обстановке, но с честью выполнили задачу.

Это был первый случай десантирования такого крупного соединения, причем проводилось оно ночью, в трудных зимних условиях. Подобных воздушно-десантных операций в такой сложной обстановке ни в одной зарубежной армии даже не пытались осуществить.

В иных условиях проводилась крупная воздушно-десантная операция в 1943 году. К середине

сентября передовые части войск Воронежского фронта подошли к Днепру. Передовые подразделения 3-й гвардейской танковой армии сумели преодолеть Днепр юго-восточнее Киева в районе Великий Букрин. В этой обстановке было решено применить воздушный десант, чтобы захватить плацдарм на правом берегу Днепра и сосредоточить на нем силы для развертывания дальнейшего наступления. Подразделения, готовившиеся к десантированию, насчитывали до 10 000 парашютистов.

План операции разрабатывался довольно тщательно. Правда, в условиях сложной боевой обстановки было весьма трудно предусмотреть все особенности десантирования. И случилось так, что основная масса десантников была сброшена буквально на голову врага, который освещал наши самолеты прожекторами и вел интенсивный зенитный огонь. В этих чрезвычайно сложных условиях авиаторы проявили исключительное мужество, величайшую стойкость. Столь же отважно действовали и десантники. Они оттянули на себя значительные силы врага и тем самым облегчили положение наших войск, форсировавших Днепр в районе Черкас.

Анализ этой воздушно-десантной операции показал необходимость дальнейшего развития военно-транспортной авиации. В результате изучения опыта десантирования в Букринской излучине была разработана и принята инструкция по сбрасыванию воздушных десантов и грузов, которая имела большое значение для совершенствования применения военно-транспортной авиации.

В период войны транспортная авиация в широких масштабах осуществляла перевозку по воздуху личного состава, вооружения, боеприпасов, медикаментов и других средств материально-технического обеспечения.

В общей системе оперативных перевозок воздушный транспорт хотя и занимал значительное, все увеличивавшееся в ходе войны место, однако являлся вспомогательным видом транспорта. И только в отдельных случаях, в условиях, когда другие виды транспорта не могли быть использованы или когда требовала обстановка, воздушный транспорт становился главным способом доставки войск, боеприпасов и материальных средств.

Воздушные перевозки включали доставку из действующую армию почты, периодической печати, транспортировку в полевые госпитали консервированной крови и медикаментов, эвакуацию раненых из зоны боевых действий, а также срочную доставку в войска дефицитных грузов, переброску командного состава, офицеров связи. Все эти задачи возлагались на специальные части и подразделения так называемой вспомогательной авиации, входившей в состав воздушных армий или объединения сухопутных войск.

Чтобы представить объем перевозок, выполненных вспомогательной авиацией, назовем такие цифры: за время войны только санитарные авиационные подразделения перевезли 340 000 раненых, 2044 тонны консервированной крови и 1678 тонн медикаментов.

Особенно напряженной для экипажей самолетов вспомогательной авиации была работа во время глубоких наступательных операций советских войск. Так, в период Белорусской операции летом 1944 года боевая авиация 1-й воздушной армии составом в 1300—1400 самолетов произвела около 24 000 самолето-вылетов, в то же время вспомогательная авиация воздушной армии, имея 220 самолетов, совершила 28 000 самолето-вылетов. При этом было перевезено по воздуху 36 000 человек личного состава, около 5000 раненых и 950 тонн различных грузов.

Нельзя не сказать еще об одной очень важной области применения военно-транспортной авиации — ее использовании для оперативного маневра резервами, проводившегося эпизодически в особых условиях ведения боевых действий.

В отдельных случаях, когда требовалось в короткий срок перебросить резервы или пополнение для подвижных соединений, ведущих наступательные действия в оперативной глубине, командование прибегало к переброске войск по воздуху. Следует заметить, что потребности в переброске войск по воздуху значительно превышали возможности воздушного транспорта. Именно из-за недостатка авиационно-транспортных средств в начальный период войны лишь один раз удалось перебросить по воздуху целое соединение (5-й воздушно-десантный корпус), тогда как необходимость в этом была исключительно острой.

Переброска корпуса была предпринята в период оборонительных боев на дальних подступах к Москве в октябре 1941 года. В те дни создалось опасное положение на левом фланге Брянского фронта, где части 24-го немецкого танкового корпуса прорвались в тыл войскам 13-й армии и создали

непосредственную угрозу г. Орлу. Для прикрытия орловско-тульского направления 1-й гвардейский Московский стрелковый корпус должен был занять оборону по реке Зуша в районе Мценска. Однако угроза прорыва вражеских танковых соединений к Туле оставалась реальной. И тогда было решено усилить войска на орловском направлении, перебросив в этот район на транспортных самолетах 5-й воздушно-десантный корпус.

Для транспортировки частей корпуса были привлечены 60 самолетов — 20 машин, в основном Ли-2, и 40 — ТБ-3.

Нужно было перебросить в кратчайшие сроки на расстояние около 500 километров 6000 человек с двойным боекомплектom, а также 40 автомашин, противотанковые 45-миллиметровые орудия, минометы, крупнокалиберные пулеметы.

Сложными и чрезвычайно напряженными были действия экипажей самолетов. Авиаторы совершали полеты более двух суток, причем высаживали войска на аэродромы подчас в момент подхода к ним передовых частей противника, при сильном противодействии его авиации. И тем не менее поставленная задача была выполнена успешно. Воздушный десант, доставленный самолетами транспортной авиации, действуя вместе с танковой бригадой 1-го гвардейского стрелкового корпуса, нанес значительные потери противнику, а затем занял оборону на реке Зуша.

Этот пример использования транспортной авиации для обеспечения оперативного маневра резервами в условиях быстро меняющейся обстановки перекликается с современными взглядами на роль воздушного транспорта в войне, когда маневр оперативными и даже стратегическими резервами по воздуху может принять широкие размеры.

Весьма эффективно использовалась авиация для транспортировки грузов сухопутным войскам, действовавшим в условиях осенней и весенней распутицы, зимнего бездорожья.

Весной 1943 года войска Северо-Кавказского фронта проводили наступательную операцию на Кубани. Части, действовавшие на правом крыле фронта, наступали на юго-запад и по льду приазовских плавней проникли глубоко в тыл противника. Но внезапно наступило резкое потепление. Тылы ушедших вперед соединений оказались отрезанными противником, который закрыл пути сообщения по суше и по морю.

На помощь сухопутным войскам была привлечена авиационная часть ГВФ, которой командовал подполковник И. Я. Сегедин. Авиаторам поручили организовать снабжение передовых частей боеприпасами, продовольствием.

Обстановка была очень сложной. Связь с отрезанными частями и штабом армии отсутствовала. Весь занятый ими район блокировался истребителями противника.

Летчики авиаэскадрилий И. А. Ковалева и В. А. Седяревича имели большой боевой опыт, летали в сложных метеоусловиях в горных районах Северного Кавказа и на Кубани, хорошо знали район полетов и поэтому успешно справились с ответственным заданием.

Лейтенант Б. В. Любимов сумел установить связь со штабом армии. Младший лейтенант Абитхан Колдыбаев, облетав плавни, приземлился на узкой косе и выяснил положение наших передовых частей. В тот же день младшие лейтенанты А. Колдыбаев и И. М. Герц перебросили на косу боеприпасы, лейтенант С. И. Борисенко доставил туда же офицера связи. На следующий день еще 9 самолетов доставили снаряды.

Наши войска накапливали силы в районе станицы Гривенская. Здесь, на узкой полоске болотистого луга, ежедневно приземлялось 60—80 самолетов. Шли непрерывные дожди, дул порывистый ветер, но летчики, преодолевая все трудности, за каждый рейс на самолете По-2 доставляли по 300 килограммов боеприпасов. Летали бреющим над морем и плавнями, маскировались камышами и островками, но упорно прорывались к цели. Передовым частям за две недели было доставлено по воздуху 176 тонн боеприпасов, 12 тонн горючего, 2 тонны медикаментов.

Перегруппировавшись и получив боеприпасы, наши войска перешли в наступление и нанесли противнику удар там, где он этого не ожидал.

В январе 1943 года войска 40-й армии начали наступление на Касторное. На главном направлении действовали части 4-го танкового корпуса, которые к исходу дня вклинились в оборону противника на глубину 16 километров. На следующий день подвижные части армии ворвались в Горшечное — путь на Касторное был открыт. Но к этому времени танки израсходовали горючее, автоцистерны не могли пройти из-за снежных заносов. На помощь танкистам пришли ночные легкие бомбардировщики По-2 и Р-5. Самолеты приземлялись тут же в поселке на дороге, ориентируясь светом костров. Танкисты

получили необходимое горючее и развернули наступление. Действуя совместно с другими подвижными соединениями, танковые части ворвались в Касторное, замкнув тем самым кольцо окружения воронежской группировки противника.

Весьма поучительным является опыт использования военно-транспортной авиации с целью материального обеспечения действий 6-й гвардейской танковой армии в Хингано-Мукденской операции Забайкальского фронта в августе 1945 года. Особенности театра военных действий, а также размах операции обусловили привлечение значительного количества транспортных самолетов.

Предприняв 9 августа наступление, танковые части, несмотря на сложные условия, продвигались по 110—120 км в сутки. При преодолении горных массивов Большого Хингана автотранспорты отстали от танков. И в связи с этим к утру 11 августа некоторые танковые и механизированные части ощущали недостаток горючего. В тот день 49 самолетов транспортного авиасоединения перевезли на расстояние свыше тысячи километров около 87 тонн горючего. Почти столько же топлива доставили экипажи другого соединения.

Танкисты действовали весьма продуманно. Они захватывали аэродромы противника или готовили посадочные площадки, создавали в их районах заправочные пункты, затем вызывали туда транспортную авиацию с горючим и боеприпасами.

С большими трудностями столкнулись экипажи военно-транспортных самолетов. Очень велика была протяженность маршрутов. Летали в сложных метеорологических условиях — дожди, туманы, низкая густая облачность. При этом отсутствовали средства ЗОС — земного обеспечения самолетовождения. К тому же маршруты пролегли над малоориентирной местностью — степями, пустынями, горными массивами. И несмотря на трудности, транспортная авиация успешно выполнила свои задачи.

Важнейшей областью боевого применения транспортной авиации в годы Великой Отечественной войны являлась доставка боеприпасов, вооружения, радиоаппаратуры, медикаментов, продовольствия и других материальных средств партизанским отрядам.

Партизанское движение в тылу врага приобрело огромный размах. Если продовольствие и одежду народные мстители получали от местного населения, то одним из основных источников снабжения их оружием и боеприпасами были воздушные перевозки с Большой земли.

Для наших авиаторов полеты к партизанам имели специфический характер и были сопряжены с преодолением больших трудностей. Летчикам необходимо было пересекать линию фронта подчас при ожесточенном зенитном огне и атаках истребителей противника, безошибочно найти нужный район посадки, приземлиться на небольшую поляну.

За время войны многие летчики отличились в этих сложных полетах в глубокий тыл врага. Так, например, Герой Советского Союза капитан Б. А. Лахтин совершил у партизан 91 посадку, Герой Советского Союза майор Г. А. Таран — 61 посадку, гвардии капитан Н. В. Жуков — 120 посадок, гвардии старший лейтенант И. А. Тарасов — 181 посадку.

Во многих музеях нашей страны можно увидеть фотографии, документы, воспоминания участников партизанской борьбы, свидетельствующие о мужестве летчиков.

Многими делами прославилась Первая Белорусская партизанская бригада. И не будет преувеличением сказать, что успехам боевых действий партизан в значительной мере содействовали летчики гвардейской авиационной части, которые доставляли народным мстителям боеприпасы, медикаменты, оружие.

Первыми у партизан приземлились 6 октября 1942 года летчик Н. В. Жуков и штурман А. И. Старков. Они проложили в тыл противника первые трассы, по которым до конца 1943 года бесперебойно поступали боеприпасы, взрывчатка, оружие.

Значительную помощь белорусским партизанам оказывали летчики авиагруппы комсомольского ночного легкобомбардировочного авиационного полка, сформированного в середине 1942 года по инициативе ЦК ВЛКСМ. Этой группой командовал старший лейтенант Д. Кричевский. Отважные летчики, действуя в самых сложных условиях, доставляли партизанским отрядам оружие, боеприпасы, медикаменты, газеты, а обратными рейсами вывозили тяжелораненых и больных партизан.

Нередко приходилось приземляться под огнем врага, совершать посадки на площадки, окруженные фашистскими захватчиками. 133 полета с посадкой в тылу противника и 60 полетов на сбрасывание грузов партизанам совершили летчики группы Кричевского. Все они были награждены орденами и

партизанскими медалями I степени. Командиру группы народные мстители вручили пистолет с дарственной надписью: «Летчику Д. Кричевскому от партизан Белоруссии». За время боевых действий летчики Комсомольского полка совершили более 5000 вылетов к партизанам.

220 боевых вылетов, большую часть из них к партизанам, совершил лейтенант В. В. Захаров — ныне генерал-майор авиации. Вместе с летчиками полка лейтенант Захаров весной 1944 года доставлял боеприпасы, оружие словацким партизанам. Трудности полетов состояли не только в том, что наших транспортников обстреливали с земли, за ними охотились «мессершмитты». Сложными были и заходы на посадку, аэродром Три-дуба располагался в горах, а ночи стояли темные, самолеты пробивали облака по спирали, осторожно выходя на позывные единственной приводной радиостанции.

В одном из полетов вражескому истребителю удалось повредить крыло на самолете Захарова. Летчик, маневрируя, перешел на предельно малую высоту и с помощью членов экипажа, которые успешно отражали атаки фашистского истребителя, сумел долететь до аэродрома.

С исключительным мужеством и самообладанием действовали при выполнении боевых заданий летные экипажи авиационной части, которой в годы войны командовал офицер В. Г. Грачев. Главным ее назначением было выполнение военно-транспортных задач в интересах сухопутных войск и авиации.

Предшественником этой части был отдельный отряд особого назначения, оснащенный самолетами ТБ-1. Сформированный в 1929 году отряд затем был преобразован в эскадрилью. Ее авиаторы в 30-е годы совершили много замечательных дел: участвовали в ряде крупных воздушных экспедиций, обеспечивали выдающиеся полеты экипажей В. П. Чкалова, М. М. Громова. Здесь, в эскадрилье, в свое время проходил службу Главный маршал авиации А. Е. Голованов, а несколько позже — Б. П. Бугаев, ныне министр Гражданской авиации, и другие известные летчики.

Что означало для авиационных экипажей обеспечение военно-транспортных перевозок по воздуху? Это напряженные боевые полеты как днем, так и ночью, доставка людей и военных грузов на фронтовые аэродромы, на площадки в глубоком тылу противника, это самоотверженный труд зачастую под огнем врага. В ходе боевой работы авиаторы настойчиво овладевали летным мастерством, учились стойкости, самообладанию, добивались отличного выполнения самых сложных заданий.

Боевая летопись этой части хранит множество примеров, свидетельствующих об исключительном мужестве и отваге летчиков, штурманов, воздушных стрелков, радистов, бортовых техников и механиков, их верности воинскому долгу.

...Апрельской ночью экипаж самолета Ли-2, ведомый капитаном М. Г. Дудкиным, доставил партизанам боеприпасы. Авиаторы успешно пересекли линию фронта, преодолели большое расстояние над территорией, занятой противником, сумели разыскать крохотную площадку и приземлиться на нее. Теперь предстоял не менее трудный обратный путь.

Противнику удалось «захватить» самолет лучами прожекторов. Вокруг машины начали рваться зенитные снаряды. От летчика потребовалось немало выдержки, самообладания и подлинного мастерства, чтобы уйти из-под огня. Но тут появился вражеский истребитель. «Мессершмитт-110» приближался, видимо, намереваясь с близкого расстояния поразить тихоходный самолет. Однако радист старшина И. В. Василенко был начеку, на какое-то мгновение он упредил фашиста, точной очередью из турельного пулемета поджег вражеский истребитель. Экипаж с честью выполнил трудное боевое задание.

Самоотверженно действовал при выполнении задания экипаж лейтенанта Федотова, оказавшийся в исключительно сложной обстановке. Фронтовой аэродром, куда Ли-2 только что доставил срочный груз, подвергся налету вражеской авиации. Транспортный самолет, едва успевший отрулить на окраину летного поля, от прямого попадания снаряда загорелся. Однако члены экипажа, несмотря на бомбежку и обстрел, не оставили свою машину; они приняли все меры, чтобы быстро ликвидировать пожар, а затем устранить повреждения на материальной части.

В таком же трудном положении нередко оказывались и другие экипажи, совершавшие полеты в прифронтовой полосе. И несмотря ни на какие преграды, авиаторы самоотверженно выполняли свой долг. Однажды экипаж старшего лейтенанта Гальченко доставил на полевой аэродром важный груз. Самолет едва успел совершить посадку, как аэродром был атакован фашистскими истребителями. Им удалось поджечь нашу машину. При этом бортмеханик старший сержант Ткаченко получил сильные ожоги. Но нельзя было медлить. Собрав силы, специалист стал сбивать пламя. На помощь ему поспешили члены экипажа, и самолет был спасен. Примечательно то, что на этой машине авиаторы и в

последующем успешно выполняли сложные боевые задания, летали на ней до окончания войны.

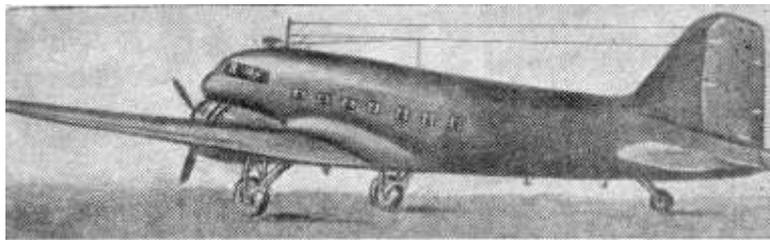
Подлинный героизм проявил в полете экипаж капитана Б. М. Шупаковского. Его самолет при заходе на посадку атаковали три вражеских истребителя. Командир экипажа был смертельно ранен. В этот критический момент не потерял самообладания штурман старший лейтенант Д. А. Шевцов. Взяв управление на себя, он сумел произвести посадку. Но на этом испытания не закончились. Вслед за «мессершмиттами» появились «юнкерсы» и подвергли аэродром бомбардировке. Пренебрегая опасностью, члены экипажа старшина Антонов, сержант Зиновьев, старшина Безуев под руководством офицера Шевцова быстро разгрузили Ли-2, приняли на борт новый груз и, выбрав момент, произвели взлет. На этот раз вел машину на свою базу штурман, и он успешно справился со столь сложной задачей.

Когда требовала обстановка, экипажи транспортных самолетов доставляли войскам боеприпасы, горючее, продовольствие, приземляясь нередко в непосредственной близости от поля боя. Так, одна из танковых частей, наступая в районе Ростова-на-Дону, не смогла своевременно получить горючее: автоцистерны застряли в пути. Летчик капитан Б. Д. Мальчинов, не колеблясь, пошел на большой, но оправданный риск: произвел посадку в боевых порядках части.

Танки тут же возле самолета заправлялись доставленным по воздуху горючим и сразу устремлялись в атаку на вражеские позиции.

В тяжелом положении оказался в полете экипаж капитана Н. М. Ларионова. Необходимо было доставить в часть, действовавшую в отрыве от основных сил, боеприпасы, продовольствие. На пути в заданный район самолет был обстрелян противником. Загорелся мотор. Что предпринять в создавшейся обстановке? Летчик не допускал и мысли о том, чтобы возвратиться назад, не выполнив задания. И в то же время лететь дальше с одним работающим двигателем было трудно и опасно. И тем не менее он решил продолжать полет. Лишь бы не дать разрастись пламени на горящем моторе — об этом думал и к этому направлял все свои усилия командир экипажа. Проявив исключительную выдержку, самообладание и умение, он привел самолет в район расположения части, сбросил груз и, убедившись, что он попал точно по назначению, развернулся на обратный курс. В пути летчику удалось сбить пламя с горящего мотора и затем успешно долететь до своего аэродрома.

Здесь приведены лишь некоторые примеры, свидетельствующие о мужестве и стойкости авиаторов. Столь же самоотверженно действовали при выполнении боевых заданий и многие другие летные экипажи этой авиационно-транспортной части, решавшей весьма сложные и ответственные задачи. Немало воздушных рейсов экипажи Ли-2 совершили в осажденный Ленинград, доставляя войскам и населению города крайне необходимые грузы, продовольствие и эвакуируя жителей в тыл страны. И каждый такой рейс был сопряжен с большими трудностями. Авиаторы части неоднократно участвовали в обеспечении маневра наших войск при проведении крупных наступательных операций, осуществляли полеты в зарубежные страны.



Ли-2 — основной военно-транспортный самолет периода Великой Отечественной войны

Особенно высокое боевое мастерство, гибкость и оперативность проявил личный состав части во время проведения кампании на Дальнем Востоке в августе 1945 года. Авиаторы в полной мере использовали здесь тот богатейший боевой опыт, который приобрели за годы войны. Сухопутные войска, действовавшие в условиях бездорожья и на широком пространстве, получили от экипажей весьма ощутимую помощь. За время операции эскадрильи перебросили по воздуху на значительное расстояние более 5 тысяч солдат и офицеров и свыше 500 тонн грузов. Чтобы показать, как умело и решительно действовали авиаторы на этом заключительном этапе войны, сошлемся на один боевой пример.

Группа экипажей транспортных самолетов получила исключительно сложное задание — обеспечить захват аэродрома в Мукдене. Это была, по сути дела, целая операция. короткая, но напряженная по своему характеру, где решающее значение приобретали быстрота и натиск. Командир экипажа

коммунист капитан М. Г. Дудкин, который не раз отличался и в прошлом, приземлился первым. И буквально на глазах у противника организовал посадку других самолетов группы с десанниками на борту. Последующие события разворачивались так, как и было предусмотрено планом. Десантники принудили вражеский гарнизон к сдаче, пленив при этом ряд высокопоставленных лиц.

* * *

Много замечательных страниц в летопись Великой Отечественной войны вписали летчики Московской авиационной группы особого назначения (МАОН), преобразованной впоследствии в 10-ю гвардейскую авиатранспортную дивизию ГВФ. Созданная в первые дни войны группа являлась одним из самых сильных и боеспособных военно-транспортных авиационных соединений. Командиром МАОН был назначен опытный летчик майор В. М. Короткое, комиссаром — старший батальонный комиссар И. М. Карпенко.

На авиационные экипажи группы командование возлагало самые ответственные задания, при выполнении которых требовалось высокое боевое мастерство и подлинное мужество.

Группа участвовала во многих десантированиях войск, осуществляемых в ходе войны, неизменно добываясь высоких результатов. И примечательно то, что боевую работу экипажей возглавлял, как правило, командир авиагруппы В. М. Короткое, показывая подчиненным образцы выдержки и отваги.

В фондах архива ГВФ хранится ряд документов военных лет, свидетельствующих о боевых делах авиаторов группы. Вот краткое донесение командира МАОН от 5 октября 1941 года: «...задание по транспортировке частей 5-го ВДК авиагруппой выполнено. За период с 3 по 5 октября переброшено 5440 бойцов и 12,5 тонны груза (боеприпасы, имущество связи)».

В донесении, естественно, не сообщалось о том, в каких невероятно трудных и напряженных условиях действовали экипажи транспортных самолетов, перебрасывая десантников на угрожаемое направление. Ли-2 совершали полеты днем и ночью, при этом экипажам часто приходилось отражать атаки вражеских истребителей. Летчики авиагруппы оказали значительную помощь нашим войскам, сдерживавшим ожесточенный натиск противника. Командующий ВДВ в своем приказе указал на умелые, слаженные действия экипажей и за проявленную доблесть объявил благодарность личному составу 1-й эскадрильи, особо отметив ее командира Ф. Н. Гвоздева и комиссара И. М. Кузнецова.

Как известно, в сентябре 1941 года тяжелая обстановка сложилась под Ленинградом. Имея значительное превосходство в силах, враг вышел на подступы к городу, замкнул по суше кольцо блокады. Героическими усилиями защитников Ленинграда войска противника были остановлены, и фронт здесь на продолжительное время стабилизировался. Но сообщение с заблокированным городом можно было поддерживать лишь через Ладожское озеро — водным путем и по воздуху. Тогда же, в сентябре, начал действовать «воздушный мост», соединивший город на Неве с Большой землей. Для осуществления воздушных перевозок был привлечен ряд частей транспортной авиации, в том числе три эскадрильи из состава Московской авиационной группы особого назначения. Этими эскадрильями командовали С. И. Шарыкин, В. А. Пущинский и К. А. Бухаров.

Экипажи транспортных самолетов действовали в крайне неблагоприятных метеоусловиях, при постоянном воздействии фашистской авиации. Противник делал все, чтобы сорвать воздушное сообщение с Ленинградом: постоянно предпринимал попытки бомбить наши аэродромы базирования, старался перехватывать Ли-2 на маршрутах, охотился за ними. Но наши летчики настойчиво преодолевали все преграды, стремились оказать ленинградцам максимальную помощь.

Днем транспортные самолеты летали группами в плотных боевых порядках. Такое построение позволяло экипажам наиболее эффективно использовать против вражеских истребителей бортовое оружие, а также обеспечить наилучшие условия для выполнения задачи своим истребителям сопровождения. Однако в то время истребителей у нас не хватало и экипажи Ли-2 нередко вынуждены были летать без прикрытия, полагаясь в этих случаях лишь на свое умение, высокую организованность и выдержку. Насколько трудными были такие полеты и какого огромного напряжения воли и сил требовали они от авиаторов, показывает следующий пример из боевой практики.

Группа транспортных самолетов из эскадрильи капитана В. А. Пущинского доставила в Ленинград партию продовольствия. Приняв на борт пассажиров, а также некоторое оборудование, экипажи Ли-2 без промедления направились в обратный путь. Над Ладожским озером транспортные самолеты были атакованы тремя фашистскими истребителями. Воздушные стрелки, своевременно обнаружив «мессершмиттов», открыли по ним сосредоточенный огонь из пулеметов. В результате один из

истребителей был сражен меткой очередью. На глазах наших экипажей он упал в озеро. Но тут самолет летчика С. Фроловского, получивший повреждение, начал отставать от группы. Экипажи не могли оставить товарищей в беде. Сбавив скорость, эскадрилья надежно прикрыла поврежденную машину. Не выдержав мощного огня с Ли-2, вражеские истребители прекратили атаки. При этом еще один «мессершмитт» был подбит и, как выяснилось позднее, совершил вынужденную посадку в расположении наших войск. А командир экипажа С. Фроловский сумел привести машину к месту назначения.

В октябре Государственный Комитет Обороны поставил перед МАОН задачу выделить для обеспечения перевозок продовольствия в Ленинград максимальное количество транспортных самолетов. Теперь в дополнение к трем работавшим на транспортировке грузов эскадрильям выделяются из состава авиагруппы еще три, которые совершали рейсы в город на Неве непосредственно из Москвы.

Напряженная боевая работа транспортных эскадрилий продолжалась вплоть до наступления зимы, когда через Ладогу начала действовать ледовая трасса. При этом экипажи Ли-2, несмотря на трудные условия погоды, кроме доставки продовольствия в осажденный Ленинград, успешно выполняли другие важные задания: перевозили войска, вооружение. Так, например, эскадрилья В. А. Пущинского через «воздушный мост» перебросила из Ленинграда под Тихвин ряд стрелковых подразделений, которые приняли участие в разгроме вражеской группировки.

Перевозки срочных грузов в осажденные города — Ленинград, Одессу, Севастополь занимали особое место в боевой деятельности авиагруппы. Выполняя ответственные задания в труднейших условиях, авиаторы МАОН в полной мере проявили отличные морально- боевые качества. Они внесли свой вклад в героическую оборону черноморской твердыни, продолжавшейся 250 дней.

Во второй половине июня 1942 года положение защитников Севастополя значительно ухудшилось. Враг непрерывно наращивал свои силы, блокировал город с суши, с моря, с воздуха. Оборонявшимся войскам постоянную помощь оказывали подводные и надводные корабли Черноморского флота. Но с усилением вражеской блокады кораблям все труднее удавалось прорываться в базу, и положение с доставкой грузов в осажденный Севастополь и вывозом раненых все более усложнялось,

В этот трудный период на помощь защитникам города пришли летчики МАОН.

20 июня 1942 года с Внуковского аэродрома под Москвой вылетела группа в составе 20 транспортных самолетов Ли-2. Ее возглавлял майор В. М. Короткое. В группу входило две эскадрильи: 1-й командовал подполковник К. А. Бухаров, 2-й — капитан В. А. Пущинский. Командиры эскадрилий и их подчиненные уже имели к тому времени значительный боевой опыт, отличились при осуществлении перевозок в осажденный Ленинград.

На этот раз маршрут полета пролегал на юг, в Севастополь.

Чтобы показать, в какой обстановке действовали экипажи транспортных самолетов, приведем еще один документ, извлеченный из архива.

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

1. Задача. Вверенной мне авиагруппе поставлена задача продолжать транспортировку боеприпасов с посадкой на аэродроме «Херсонесский мыс».

2. Выполнено. Произведено 15 самолето-вылетов. Перевезено в Севастополь 2.8 380 кг боеприпасов. Вывезено 336 раненых. Из Севастополя в Краснодар доставлено 2000 кг специального груза.

В момент прилета наших самолетов и во время их пребывания на аэродроме последний обстреливался интенсивным огнем полевой артиллерии противника. В течение полуторачасового пребывания наших самолетов на аэродром сброшено свыше сотни снарядов. Одновременно аэродром подвергнулся ожесточенной бомбежке с воздуха. Все наши самолеты благополучно вернулись на свои базы.

Командир МАОН майор Короткое.

Комиссар — ст. батальонный комиссар Карпенко».

Десять суток, с 21 июня по 1 июля, продолжалась напряженная боевая работа 20 экипажей авиагруппы. Летали в основном над морем, ночью, всячески избегая встреч с вражескими истребителями, которые рыскали повсюду. Приземлялись на единственном действовавшем в районе

Севастополя аэродроме. Противник подвергал его ожесточенному артиллерийскому обстрелу, бомбардировкам с воздуха. «С 23 по 30 июня, — говорится во II томе «Истории Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.», — на аэродром на Херсонесском мысу было сброшено более 700 авиабомб и выпущено свыше 5000 артиллерийских снарядов».

Аэродром жил и работал под непрерывным вражеским огнем. Подлинное мужество проявляли бойцы аэродромной команды, непрестанно засыпая воронки от взорвавшихся бомб и снарядов, выравнивая летное поле, чтобы с наступлением темноты принимать прилетавшие на мыс самолеты. За десять ночей экипажи Ли-2 доставили защитникам Севастополя около 220 тонн боеприпасов, вывезли обратными рейсами 1542 раненых, 620 бойцов и командиров. Они летали на Херсонесский мыс, пока там находились наши войска, до последнего часа оборонительных боев.

В марте 1943 года во время весенней распутицы 14 самолетов из состава 1-й авиатранспортной дивизии ГВФ (бывшей МАОН) обеспечивали войска Центрального фронта боеприпасами, горючим. Ли-2 летали без прикрытия, днем, используя погодные условия — низкую облачность, туманы. Сказалась высокая боевая выучка экипажей. За 19 летных дней авиаторы совершили 1394 вылета, доставили в действующие части 1589 тонн различных грузов, вывезли в тыл более 12 тысяч раненых, перебросили на прифронтовые аэродромы почти 1600 солдат и офицеров. И за все это время напряженных полетов ни один самолет не вышел из строя.

И в последующие военные годы экипажи авиагруппы успешно выполняли самые различные задания командования, активно содействуя войскам в достижении победы.

Боевая деятельность личного состава Московской авиационной группы особого назначения, ставшей затем 1-й транспортной дивизией ГВФ, преобразованной впоследствии в 10-ю гвардейскую авиационно-транспортную дивизию ГВФ, ждет подробного исследования. Заслуживают этого ее летчики, штурманы, воздушные стрелки и бортрадисты, техники и механики — люди высокого долга, исключительного мастерства.

Многие ее ветераны возвратились в транспортные подразделения Гражданского воздушного флота, некоторые авиаторы остались служить в военной авиации. Немало воздушных воинов уволилось в запас, чтобы трудиться в народном хозяйстве.

Сегодня в одной из подмосковных средних школ работает военрук Вениамин Михайлович Короткое — боевой командир авиагруппы. На ремонтном заводе во Внукове трудится Иосиф Семенович Булкин — комиссар эскадрильи, летавший крыло к крылу с ее командиром В. А. Пущинским. В одной из частей ВТА продолжает службу майор А. А. Будиков, начавший боевой путь в эскадрилье К. А. Бухарова. Дело ветеранов, их традиции продолжают ныне новые поколения авиаторов транспортной авиации, ученики и воспитанники фронтовиков.

Боевой опыт показал, что и задачи, стоявшие перед воздушным транспортом, и условия их выполнения отличаются большой спецификой. Это обусловило организацию специальной подготовки экипажей транспортных самолетов. Боевой опыт подтвердил необходимость создания военно-транспортной авиации как самостоятельного вида ВВС, который должен иметь свою организационную структуру, систему подготовки, а также свой тыл и службу руководства полетами. Во время войны выяснилось и такое важное обстоятельство: для решения военно-транспортных задач необходимы специальные самолеты, способные десантировать войска и боевую технику парашютным и посадочным способами, перевозить личный состав и материальные средства.

ГОДЫ РОСТА И СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Совершенствование нашей военно-транспортной авиации в послевоенный период проходило с учетом опыта Великой Отечественной войны, на основе дальнейшего развития советского военного искусства и успехов социалистической экономики, науки и техники. Особенно большое внимание на развитие всех видов Вооруженных Сил и родов войск и, в частности, военно-транспортной авиации оказало появление ракетно-ядерного оружия.

В связи с появлением новых средств вооруженной борьбы повысились требования к подвижности и мобильности всех родов войск и, следовательно, их тылов. Высокоманевренный характер боевых действий, связанный с резкими изменениями обстановки и возможностью создания противником обширных зон разрушения и радиоактивного заражения, обусловил дальнейшее совершенствование средств подвоза и эвакуации. При этом воздушный транспорт выдвинулся на одно из основных мест.

На смену поршневым самолетам приходят тяжелые турбовинтовые корабли.

Большой вклад в создание специального транспортного самолета, оборудованного новейшей аппаратурой, способного решать сложные задачи по десантированию парашютным и посадочным способами воздушно-десантных войск, по перевозке различной боевой техники и материальных средств в любых метеорологических условиях дня и ночи принадлежит Генеральному конструктору, лауреату Ленинской премии, Герою Социалистического Труда О. К. Антонову. Коллективом опытного конструкторского бюро под его руководством созданы самолеты Ан-8, Ан-12, Ан-22, которые позволили сделать большой шаг вперед в повышении боевых возможностей военно-транспортной авиации. Эти корабли по своим летно-техническим характеристикам значительно превзошли основной транспортный самолет периода минувшей войны Ли-2. Так, например, самолет Ан-12 превзошел Ли-2 по максимальной скорости почти в три раза, по дальности полета — более чем в два раза, по грузоподъемности — в десять раз.

Специальные военно-транспортные самолеты появились во многих странах примерно 20 лет назад. Прежде для выполнения авиационно-транспортных задач привлекались самолеты, переоборудованные из гражданских образцов или устаревших типов бомбардировщиков. В настоящее время большинство иностранных армий имеет на вооружении специальные военно-транспортные самолеты, которые должны удовлетворять определенным требованиям.

Каковы же эти требования?

Важными характеристиками военно-транспортного самолета являются его грузоподъемность и дальность полета. Он должен иметь также большой диапазон скоростей. Чтобы доставить войска и грузы в назначенный район за короткое время, необходима большая скорость полета. Вместе с тем в момент выброски десанта или груза скорость самолета должна быть невысокой, чтобы обеспечить безопасность, точность выброски парашютистов или техники.

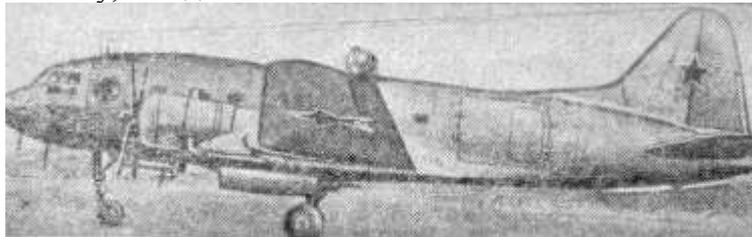
Высокие требования предъявляются к взлетно-посадочным качествам современных военно-транспортных самолетов. Они должны взлетать и садиться на ограниченные по размерам грунтовые аэродромы. Важно также, чтобы самолет имел хорошую устойчивость и управляемость в пилотировании на малых скоростях и даже при отказе одного из двигателей.

Особое внимание обращается на конструкцию фюзеляжа и специальное десантное оборудование. Современный военно-транспортный самолет, как правило, имеет усиленный низко расположенный пол, швартовочные устройства, транспортеры и механизмы, рольганговые дорожки, сиденья, сигнализационное устройство и другое необходимое оборудование!

При проектировании военно-транспортных самолетов обращается внимание на конструкцию крыла: высоко расположенное крыло наиболее рационально, так как не подвергается повреждениям при посадке в сложных условиях на грунтовых аэродромах.

Современный военно-транспортный самолет имеет сложное оборудование. Радиоконпасы, радиолокационные станции, астрокомпасы, перископические секстаны, автопилоты, точнейшие навигационные приборы, электронно-вычислительные машины (ЭВМ) — это далеко не полный перечень приборов, которые помогают экипажу управлять тяжелым воздушным кораблем и успешно совершать дальние полеты в различных широтах.

Дальнейшее развитие Советских Вооруженных Сил и прежде всего воздушно-десантных войск обусловило методы и способы применения военно-транспортной авиации, определило требования к военно-транспортному самолету, к подготовке его экипажа.



Ил-12 в качестве военно-транспортного самолета широко использовался в первые послевоенные годы

Профессиональная подготовка авиаторов ВТА отличается значительной спецификой. Она продиктована дальностью полетов, сложностью маршрутов, действиями в отрыве от аэродромов базирования и другими обстоятельствами. Перечень сложных специфических условий, в которых может оказаться экипаж военно-транспортного корабля, достаточно велик. Главное состоит в том, что к личному составу военно-транспортной авиации предъявляются очень высокие требования. Летчику,

штурману, инженеру, технику необходимы глубокие знания, прочные навыки, отличная физическая закалка. Только при этих условиях экипажи смогут успешно решать сложные задачи при полетах днем и ночью, в облаках и за облаками, над безориентирной местностью, доставлять или десантировать людей, важный груз, боевую технику точно в заданное время, в указанное место.

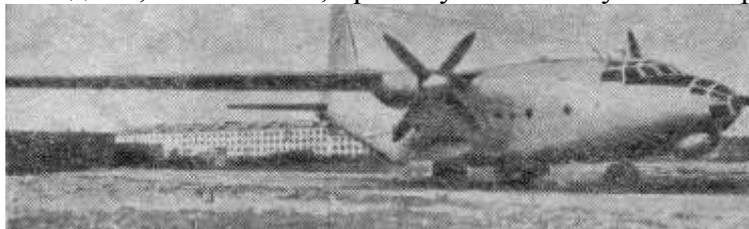
Этим объясняется и то обстоятельство, что для военно-транспортной авиации сейчас готовят кадры специальные высшие военно-авиационные училища, которые выпускают летчиков-инженеров и штурманов. В училищах особое внимание уделяется глубокому изучению техники, а также аэродинамики, тактики, обучению мастерству техники пилотирования, самолетовождения и десантирования войск и вооружения, перевозке грузов на большие расстояния. Молодые летные кадры получают в учебных заведениях хорошую теоретическую подготовку, приобретают необходимые летные и практические навыки.

Дальнейшая учеба летного состава осуществляется непосредственно в частях и подразделениях военно-транспортной авиации, где авиаторы проходят подлинную школу боевой выучки, практически учатся действовать в самых сложных условиях воздушной и наземной обстановки.



Ил-14 — последний военно-транспортный самолет с поршневыми двигателями

Военно-транспортные самолеты, несмотря на отличные характеристики, имеют меньшую скорость и маневренность, чем истребители и бомбардировщики, поэтому экипажи овладевают методами борьбы с воздушным противником, используя прежде всего маневр по высоте, скорости, направлению полета и применяя другие приемы. Летчики ВТА должны уметь водить корабли на предельно малой высоте, над пустыней, горами, морем как днем, так и ночью, при отсутствии визуальных ориентиров.



Ан-8 — военно-транспортный самолет с высокими летно-техническими характеристиками

Мы с гордостью отмечаем, что подразделения военно-транспортной авиации не знают случаев выброски десанта и грузов вне заданных площадок, невыполнения заданий из-за неблагоприятной погоды или сложной обстановки в воздухе. Все это является результатом настойчивого совершенствования боевой выучки, высокого мастерства экипажей воздушных кораблей.

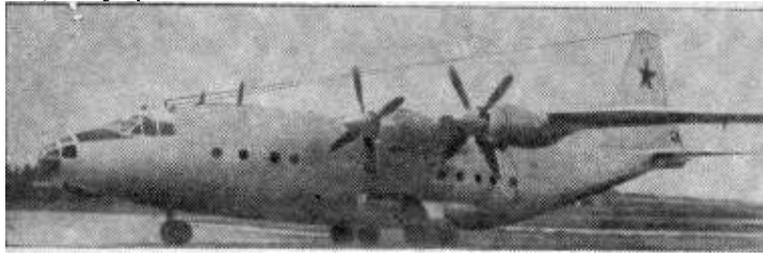
Боевая учеба наших авиаторов осуществляется не только в тренировочных полетах, которые проводятся в военно-транспортной авиации так же планомерно, как и в других авиационных частях. Сложные задачи выполняют экипажи ВТА во время войсковых учений, маневров, когда в условиях, максимально приближенных к боевой обстановке, проверяется их боевая готовность.

Вспоминается одно из значительных учений последних лет — «Братство по оружию». Накануне дня десантирования синоптики предупредили авиаторов о возможности в районе действий густого тумана, но экипажи готовились к выброске десанта в любых метеорологических условиях. Утром туман сгустился настолько, что предметы становились невидимыми на расстоянии в 20—30 метров. Конечно, площадку десантирования экипажи тоже не видели.

Настало расчетное время выброски десанта. Проходят считанные минуты. Слышно, как срабатывают ПРС — парашютные тормозные устройства платформ для тяжелых грузов. Через считанные минуты поступает доклад об окончании десантирования. Десантники приступили к выполнению поставленной задачи.

Но испытания для наших экипажей на этом не закончились. Предстояла посадка на аэродроме, который находился в зоне сплошной низкой облачности и ограниченной видимости. И тем не менее все

самолеты приземлились с высокой точностью. Это могли выполнить командиры кораблей, имеющие отличную технику пилотирования, большой опыт полетов в сложных метеоусловиях, и экипажи которых хорошо слаженны, безупречно выполняют свои обязанности.



Ан-12 — мощный военно-транспортный корабль

Каким образом обеспечивается отличная боевая выучка экипажей кораблей, их высокая слаженность, позволяющие успешно решать ответственные задачи?

Пути и методы формирования у авиаторов необходимых морально-боевых качеств разнообразны и сводятся в основном к четкой организации боевой и политической учебы, морально-психологической подготовки, где наряду с командирами активно и настойчиво действуют политработники, партийные организации.

Авиаторы учатся тому, что может оказаться необходимым в боевой обстановке, и решающая роль принадлежит в этом процессе командиру экипажа. Именно поэтому важнейшим вопросом обучения кадров военно-транспортной авиации является подготовка командира тяжелого воздушного корабля. Он должен обладать безупречными знаниями авиационной техники, практической аэродинамики, навигации. Это та основа, которая позволяет ему прочно освоить летное дело. При нахождении на борту воздушного корабля людей, ценных грузов от летчика требуются точные, безошибочные действия, высокая ответственность за выполнение своих обязанностей.

Очень важная черта в облике командира корабля— его морально-психологическая подготовка, идейная закалка. Для него недостаточно иметь отличную специальную выучку. Нужно в сложных ситуациях проявить волевые качества, собранность, выдержку, уметь быстро и точно проанализировать обстановку и принять правильное решение. Очень важно также уметь самостоятельно анализировать метеорологические данные, которые могут изменяться в ходе длительного полета, перенацеливать экипаж при их резком усложнении и многое другое, что составляет специфику летного труда. Все эти знания и навыки необходимы командиру корабля в полете, когда он зачастую действует в сложных условиях воздушной обстановки.

Роль командира корабля в решении военно-транспортных задач исключительно велика. Именно он несет всю ответственность за своевременное и правильное выполнение экипажем полученного задания.

Вот один из примеров того, как командир экипажа военно-транспортного корабля действует в сложной обстановке, опираясь на свои знания и опыт.

Командир корабля офицер В. Г. Константинов получил задание доставить на один из дальних аэродромов срочный груз. После набора эшелона, т. е. заданной режимом полета высоты, в правой гидросистеме самолета неожиданно возникла серьезная неисправность. Впереди несколько часов полета, и ни одного аэродрома на пути следования. Целесообразно было доложить о случившемся и вернуться обратно. Но на борту самолета срочный груз. И командир принял решение продолжать полет. Решение это было продиктовано стремлением во что бы то ни стало выполнить ответственное задание. Глубокий анализ создавшейся ситуации, отличное знание техники, самообладание командира корабля, который глубоко верил в способности каждого члена экипажа, позволили успешно завершить полет.

Важная часть воспитания молодого командира корабля — развитие у него качеств организатора действий экипажа на земле и в воздухе.

Успешно выполнить задание экипаж корабля сможет только в том случае, если командир сумеет четко и ясно объяснить содержание и смысл задачи каждому члену экипажа, организовать его работу. При этом условии экипаж будет способен преодолеть все трудности длительного полета в любой обстановке, принять все необходимые меры при возникновении сложной ситуации, успешно выполнить любую задачу.

Именно такая сложная и опасная ситуация возникла однажды во время полета корабля офицера Бывшева. Экипаж получил задание доставить важный груз на отдаленный аэродром. Набирая заданный эшелон, в 40 километрах от аэродрома взлета, самолет подвергся сильнейшему удару. Огромная

шаровая молния ослепила экипаж, вывела из строя некоторые приборы, в том числе радиолокационный прицел, самолетное переговорное устройство. Только четкие действия членов экипажа помогли командиру с честью выйти из опасного положения. Самообладание, выдержка авиаторов позволили капитану Бывшеву снизиться под облака и благополучно приземлиться на ближайшем аэродроме.

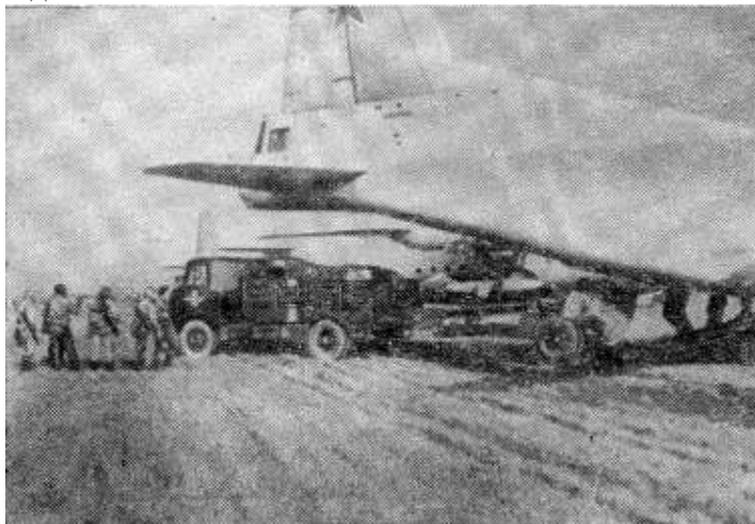
В полете важное значение имеют четкие действия каждого члена экипажа, отличная слетанность этого небольшого коллектива. Из приведенного выше примера видно, что в благополучном исходе полета многое зависело от радиста, который умело действовал в сложной обстановке, обнаружил твердые навыки в обращении с радиоаппаратурой.

Поучителен полет одного из наших кораблей, где штурманом был капитан В. М. Кривцов. Задание было ответственное, дальность перелета — большая, а срок — минимальный. Получив все необходимые данные об обстановке, в том числе и метеобюллетень, экипаж произвел взлет. Полет по трассе выполнялся согласно плану, на высоте 4000 метров, погода в основном соответствовала прогнозу. Но после прохода одного из контрольных ориентиров самолет оказался в зоне активной грозовой деятельности, сильного обледенения. Наземные локаторы не могли наблюдать корабль из-за сильных помех. В этой сложной обстановке очень многое зависело от штурмана экипажа. Твердо зная условия обеспечения безопасности полета и соблюдая правила самолетовождения, капитан Кривцов использовал радиолокационный бомбардировочный прицел, учел перемещение облачности и, обходя грозовые и мощно-кучевые облака, умело провел самолет по маршруту. При проходе зоны сильного обледенения штурман проявил глубокое знание своего дела: рассчитал безопасную высоту полета, затем запросил у диспетчерской службы меньшую высоту, где обледенений не наблюдалось. Экипаж успешно и в срок выполнил сложное задание.

Практическое обучение экипажей умению летать по заданным маршрутам, десантировать личный состав и грузы парашютным и посадочным способами в решающей степени зависит от дисциплины, исполнительности авиаторов.

Новое оружие, современная боевая техника закономерно потребовали от них в высшей степени точных, умелых, дисциплинированных действий при эксплуатации и обслуживании боевых машин, приборов, различных устройств, механизмов. Новейшие средства вооруженной борьбы обуславливают необходимость небывало строгой исполнительности как воинских коллективов в целом, так и каждого в отдельности воина.

Дисциплинированность личного состава — это прежде всего их способность к максимальному напряжению нравственных и физических сил во имя выполнения поставленной задачи и в конечном итоге — обеспечения победы.



Группа самолетов Ан-12 произвела посадку на полевом аэродроме. Идет выгрузка боевой техники

Именно высокая дисциплинированность, исполнительность, ставшие нормой поведения, больше того — чертой характера многих наших авиаторов, и позволяют им последовательно и глубоко овладеть современной техникой, с предельной собранностью и точностью действовать на земле и в воздухе. Известно, что формируются и укрепляются у людей эти воинские качества наиболее успешно там, где продуманно строится весь процесс боевой и политической подготовки, воспитательной работы, где высок деловой настрой коллектива. Примером такого глубоко продуманного ритма жизни личного

состава может служить авиационная эскадрилья, где командиром подполковник В. Я. Михайлов и заместителем по политчасти капитан Ю. А. Яровов.

Что характерно для повседневной деятельности этого передового подразделения? Прежде всего четкая, продуманная во всех деталях организация жизни и учебы личного состава, в полной мере отвечающая велениям времени. Планомерная, высококачественная и поэтому действенная боевая и политическая подготовка, когда каждый авиатор твердо знает ее цели и задачи. Это и обстановка строгой, бескомпромиссной требовательности как командира, так и всего воинского коллектива к каждому военнослужащему, которая в немалой степени способствует их росту и воспитанию. И, конечно, целеустремленная, разнообразная по своему характеру и воздействию политико-воспитательная работа среди личного состава. Являясь предметом постоянной заботы командира, замполита, коммунистов эскадрильи, она обращена к сознанию людей, способствует укреплению у них чувства долга, высоких морально-боевых качеств.

Важно подчеркнуть, что в эскадрилье широко развито соревнование, прочно вошедшее в практику служебной деятельности личного состава. Соревнование способствует развертыванию инициативы, настойчивости и упорства авиаторов, сплачивает и укрепляет коллектив, развивает в нем дух товарищества и взаимопомощи, обеспечивает в конечном счете достижение высоких показателей в учебе и летной службе экипажей.

И вот результат целеустремленной, плодотворной деятельности воинского коллектива — эскадрилья отлично выполняет все возлагаемые на нее задачи, уже более 10 лет не имеет летных и иных происшествий. Нельзя не видеть во всем этом роли командира — боевого руководителя и наставника личного состава подразделения. Первоклассный летчик, умелый организатор и методист, офицер с широким кругозором, подполковник В. Я. Михайлов в то же время является подлинным воспитателем и психологом. Примечательно то, что таких командиров в военно-транспортной авиации становится все больше и больше — авиационных командиров 70-х годов.

БОЕВЫЕ ПОМОЩНИКИ ЛЕТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ

Мы говорили выше об экипажах воздушных кораблей — летчиках и штурманах, борттехниках и стрелках-радистах. Но в составе ВТА немало других специалистов, которые обеспечивают действия экипажей в воздухе. И не просто обеспечивают, а создают те возможности, обуславливающие успешное выполнение заданий в целом. В этой связи следует рассказать о буднях одной из авиационно-технических частей, а также службе связи и радиотехнического обеспечения.

...Аэродром жил своей жизнью. Командир аэродромно-эксплуатационного подразделения офицер Н. Ф. Ромашкин уже много часов не покидал летного поля. Его деятельность определяется твердым правилом: аэродром всегда должен быть готовым для полетов. В этом — одно из условий боевой готовности авиации.

И подчиненные ему специалисты хорошо понимали это требование. Они работали на своих машинах расчетливо и неутомимо. Автомшины уступом шли до конца взлетно-посадочной полосы, сталкивая снег на обочину, но за ними снова ложился снежный покров. Хорошо, если мороз, тогда этот покров легко сметают жесткими щетками специальные машины. Но к вечеру неожиданно температура стала подниматься, подходя к нулю. Снегопад усилился, и очищенная от снега полоса тут же покрывалась тонкой пленкой опасного для полетов льда, которую ничем не соскребешь. С такого аэродрома почти невозможно взлететь тяжелому самолету, не менее трудно и приземлиться. Значит, может случиться так, что аэродром выйдет из строя. И воздушные корабли будут беспомощными.

Ромашкин весь день помнил о тепловых машинах, держал их наготове. Получив информацию метеослужбы о приближении теплового фронта, он распорядился выдвинуть эти машины на «исходный рубеж».

Тепловая машина — мощное средство в борьбе с обледенением аэродрома. Из плоского сопла широкой полосой она гонит раскаленный воздух, который превращает в пар ледяную корку. Искусство командира в том и заключается, чтобы вовремя пустить эту машину по полосе, но пустить так, чтобы за ней вновь не образовалась корка льда. Нужен точный учет изменения температуры, влажности, ветра и других метеоданных.

Еще с вечера Ромашкин вместе с командиром авиационной части проехал на газике по полосе. Вместе уточнили наиболее ответственные участки полосы, мяли в руках комочки сырого снега, морщились от досады...

Наконец, командир части решительно сказал: «Теперь, Николай Федорович, ставь сюда тепловые машины, будет в самый раз, а часть техники пора перебросить на рулежные дорожки».

Офицер Ромашкин отправился к агрегатам, а командир части поехал в столовую проверить работу кухонного наряда, поваров, что они готовят сегодня на завтрак. Питание летного состава — дело ответственное. Здесь за режимом питания, качеством приготовления пищи осуществляется самый тщательный медицинский контроль. Но и для командира столовая — объект постоянной заботы и внимания.

Крытые автомобили и автобусы тем временем появились на аэродроме и направились к стоянкам самолетов. Возле тяжелых кораблей начали трудиться специалисты. Они снимали чехлы с двигателей и крыльев, открывали двери, люки, очищали снег. Началась подготовка машин к полетам.

Остановившись у развилки аэродромной дороги, командир части наблюдал, как специальные машины уходили на свои стоянки, некоторые из них направлялись в район сбора.

Пожарный и санитарный автомобили прибыли на установленное для них на аэродроме место, сюда же вскоре со средствами технической помощи подошел мощный трактор.

Вскоре, разрывая ночную тишину, загрохотали авиационные двигатели. Их опробовали перед вылетом, проверяли на всех режимах работы. Специальные автомобили, маневрируя возле самолетов, тоже создавали немало шума. Все находилось в движении. Казалось, невозможно разобраться в этом скоплении машин и людей, в шуме двигателей, телефонных звонков, различных сигналов...

На самом же деле всюду царил твердый, продуманный порядок. Автомобили двигались по определенным, редко пересекающимся маршрутам, никаких встречных движений. Каждый специалист, каждый водитель твердо знает, что, где и когда он должен делать. В этом — суть воинской организованности, согласованности, взаимодействия.

Сложное дело — погрузить автомобиль в самолет за считанные минуты. Как это происходит? Водитель по указанию помощника командира корабля подгоняет машину к самолету, а старший и бортовой техники по АДО открывают грузовой люк, опускают и проверяют трапы. Водитель выравнивает машину по оси, осторожно, с ювелирной точностью, уверенно въезжает по крутому трапу в самолет. Малейшая неточность — и самолет может быть поврежден.

Автомобиль устанавливают в грузовой кабине на строго определенном для него месте, чтобы не нарушить центровку самолета, пришвартовывают, затем убирают трапы, закрывают люк, все снова тщательно проверяется.

Через несколько минут корабль полностью подготовлен к вылету.

С помощью специальных автомобилей самолеты заправляют топливом, жидким и газообразным кислородом, сжатым воздухом и азотом, углекислотой и гидросмесью. Другие машины подают на самолет электроэнергию различных параметров. Это сложные и мощные электростанции на колесах.

Обеспечение постоянной эксплуатационной готовности аэродрома — дело большое и ответственное. Какой бы агрегат, прибор, узел ни потребовался для самолета авиационно-технический склад тут же выдает новый, под пломбой.

Так действуют авиационно-технические части. Успешное проведение полетов в военно-транспортной авиации обеспечивается четкой, высоко организованной, рассчитанной по минутам работой авиационных технических специалистов.

...Тяжелые воздушные корабли один за другим уходят на взлет. Едва успев оторваться от земли, они скрываются в низко нависших облаках, из которых на землю падает снег.

Начались обычные учебно-боевые ночные полеты.

Мы находимся на КДП — командно-диспетчерском пункте аэродрома. В полумраке большого помещения за пультами сосредоточенно работают офицеры группы руководства полетами. Перед ними различные приборы, устройства. Их здесь много! За широкими окнами сквозь летящий хлопьями снег просматриваются бесчисленные огни, обозначающие взлетные полосы, рулежные дорожки, места стоянок самолетов.

Рядом, за плотной занавеской, над выносными индикаторами радиолокаторов видны напряженные лица операторов.

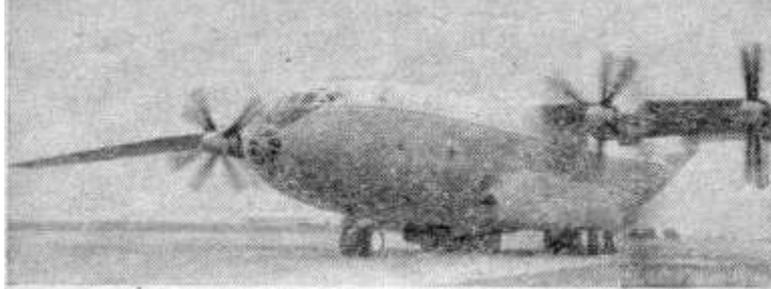
На КДП тишина. Только изредка в динамиках слышны негромкие, но четкие донесения экипажей самолетов да короткие команды руководителя полетов.

Время от времени в этом размеренном рабочем ритме слышны доклады операторов радиолокаторов о воздушной обстановке, доносятся сообщения с командного пункта о ходе выполнения экипажами

полетных заданий, находящимися сейчас за многие сотни километров от своего аэродрома.

Но вот, выполнив сложные задания, корабли возвращаются на аэродром. Наступает один из самых ответственных элементов полета — посадка.

И снова снегопад. Видимость еще более ухудшилась. Но экипажи самолетов один за другим мастерски производят посадку. Современное наземное радиотехническое и светотехническое оборудование в комплексе с самолетной аппаратурой позволяет экипажам точно осуществлять посадку даже в сложных метеорологических условиях.



Ан-22, приняв на борту груз, уходит в полет

Четко, слаженно действовала группа руководства полетами, которую возглавлял Заслуженный военный летчик СССР полковник Петр Савельевич Щетина. Обычно немногословный, он с большой теплотой отзывался о специалистах связи и радиотехнического обеспечения, которыми руководил майор Николай Александрович Перевозчиков: в таких полетах без их помощи не обойтись.

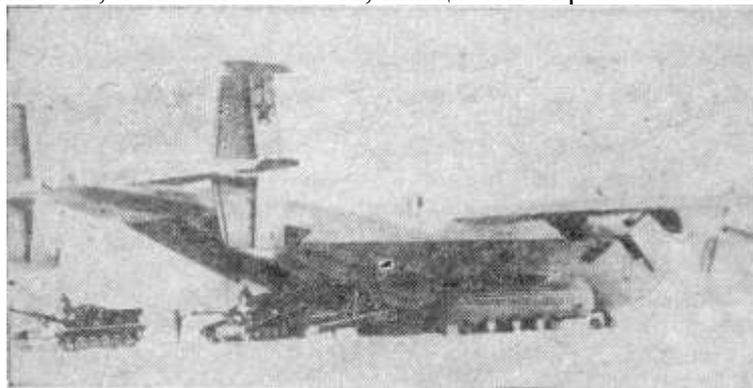
Сложная аппаратура находится на вооружении частей радиотехнического обеспечения. Это радиолокационные станции различного назначения и радиотехнические системы посадки и самолетовождения, радиостанции разных диапазонов и мощностей, сложное светотехническое, мощное энергохозяйство и многое другое.

Но главная ценность — это люди — наши солдаты, сержанты, прапорщики, офицеры, в умелых руках которых современная техника помогает экипажам кораблей успешно решать сложные задачи, быть в постоянной боевой готовности.

Воздушное пространство непрерывно просматривают радиолокационные станции. Работают на них знающие, опытные специалисты. Среди них и рядовой Василий Рожко — оператор радиолокационной системы посадки самолетов.

Одно название — радиолокационная система посадки — говорит о многом. Это с ее помощью по командам с земли заводят самолет вне видимости на посадку. Большая ответственность ложится на специалистов за безопасность экипажа, за дорогостоящую авиационную технику. Об отказах техники здесь не может быть и речи.

Зорко следит за сложной аппаратурой рядовой Рожко. Постоянная, настойчивая учеба, пытливость и смекалка, любовь к технике — все это позволило ему стать отличным специалистом. Совсем недавно при проведении регламентных работ он отыскал и устранил одну сложную неисправность в волноводе, которую не так-то просто обнаружить даже опытным инженерам. Специалист 1-го класса рядовой Рожко успешно овладел и смежной специальностью: стал отличным электромехаником. Наверное, не предполагал он, что сможет так быстро овладеть сложной военной техникой и участвовать в обеспечении полетов. Настойчивость, исполнительность, инициатива принесли отличные результаты!



«Антей» приземлился на полевом аэродроме

В подразделении связи отлично несет службу младший сержант Виталий Калинин. До армии работал на заводе, учился в вечернем институте, занимался в Ярославском радиоклубе ДОСААФ. Придя в армию, быстро освоил специальность радиомеханика УКВ радиостанций, в совершенстве изучил сложные современные схемы, и не было еще случая, чтобы вверенная Калинин техника отказала. Руководители полетов всегда уверены, что радиосвязь с экипажами самолетов будет обеспечена только с отличной оценкой. Член бюро ВЛКСМ, специалист 1-го класса, отличный спортсмен младший сержант Калинин всегда приходит на помощь своим товарищам, советом и делом помогает молодым воинам в освоении сложной техники.

Снайпером эфира называют в части ефрейтора Николая Ковынева. Его добрым словом вспоминают бывалые воздушные радисты, немало полетавшие над нашей страной и за ее пределами. А ведь еще совсем недавно, настраивая домашний радиоприемник, он задумывался: как это люди могут разбираться в таком хаосе звуков «морзянки». Когда Ковыневу сказали в армии, что он будет радиотелеграфистом, солдат подумал, что трудностей встретит немало.

Прошли месяцы напряженной учебы, и эфир стал для Ковынева обжитым. Внешне скромный и даже застенчивый, он совершенно преобразился, когда сел за аппаратуру. В сплошном хаосе звуков он всегда быстро и безошибочно отыщет своего корреспондента. Где бы ни летали экипажи самолетов — в воздушном ли пространстве Чукотки, над побережьем ли Северного Ледовитого океана или над песками Средней Азии, если вахту несет ефрейтор Ковынев, радиосвязь с самолетами будет бесперебойной.

Нелегко далось Ковыневу это мастерство. Большое трудолюбие, настойчивость, стремление как можно быстрее овладеть специальностью помогли солдату добиться цели. Через девять месяцев службы он стал радистом 2-го класса, а вскоре успешно сдал испытания на 1-й класс. Обеспечивать полеты только с отличной оценкой — так выполняет свои социалистические обязательства ефрейтор Ковынев.

Бдительно несет дежурство на радиопеленгаторе оператор А. Зеленков. В армию он прибыл, имея права водителя 3-го класса. Уже в части стал водителем-электромехаником. Пытливость, стремление помочь своим товарищам по боевому расчету, занятия с опытными специалистами, самостоятельная учеба — все это сказалось на деле. Зеленков становится радиооператором-пеленгаторщиком 3-го, а затем и 2-го класса. Сейчас он готовится к сдаче экзаменов на водителя автомобиля 2-го класса.

Большим уважением группкомсорг Зеленков пользуется среди товарищей по службе, его хорошо знают летчики. Когда бы ни обращались экипажи самолетов за пеленгами, рядовой Зеленков всегда быстро и безошибочно выдает им точные данные, тем самым помогает успешно выполнять летные задания.

Далеко за пределами части известно мастерство рядовых А. Козлова и С. Топоркова — операторов радиолокационной системы посадки. Не раз оказывали они помощь экипажам самолетов, содействовали руководителям полетов в сложной воздушной обстановке осуществлять четкое руководство полетами.

Кроме сложной радиоэлектронной техники, в службе обеспечения имеется современное светотехническое оборудование. Водители-прожектористы, электромонтеры и электромеханики выполняют ответственные задачи по обеспечению полетов. Большим уважением летного состава пользуются прожектористы, где командирами отделений младшие сержанты И. Медко и В. Голин. Летчики всегда уверены, что в нужный момент прожектористы умело подсветят взлетно-посадочную полосу.

Сложная и разнообразная техника в руках энергетиков. Мощности их электростанций вполне достаточно для обеспечения электроэнергией значительного по населению города. Ответственная роль в обеспечении полетов принадлежит водителям-электромеханикам. От их умения провести специальный автомобиль в любых погодных и дорожных условиях, от исправности агрегатов электропитания зависит обеспечение полетов на полевых аэродромах, которые довольно часто используются военно-транспортной авиацией.

О людях в солдатских шинелях, несущих нелегкую, но почетную службу в подразделениях связи и радиотехнического обеспечения, в авиационно-технических частях, о воинах с горячими сердцами, светлыми головами и умелыми руками, может многое рассказать в авиационных гарнизонах, на аэродромах, где непрерывно проводятся полеты. Сегодняшние воины, успешно овладев специальностями, большинство которых могут с пользой пригодиться им и после армии, в народном хозяйстве, навсегда сохраняют самые теплые воспоминания о службе в военно-транспортной авиации.

Мы рассказали лишь о некоторых специалистах из многочисленной когорты боевых помощников

экипажей военно-транспортных кораблей. Как-то сообщалось, что

на одного авиатора, находящегося в воздухе, приходится 25 человек, обслуживающих его полет на земле. Не берусь утверждать, насколько точны эти цифры, однако необходимо подчеркнуть, что наземные службы определяют успешное выполнение задачи экипажами самолетов в воздухе, обеспечивают безопасность полетов.

АВИАТОРЫ ПОМОГАЮТ СТРОИТЕЛЯМ, ГЕОЛОГАМ ПОЛЯРНИКАМ

Экипажи тяжелых транспортных кораблей свое мастерство оттачивают и совершенствуют в воздухе, в ходе тренировочных полетов. Проводятся они как днем, так и ночью и подчас в крайне сложных метеорологических условиях. Ради этих полетов, чтобы обеспечить правильные и умелые действия экипажей в любой сложившейся обстановке, и организована стройная, продуманная во всех деталях система наземной подготовки авиаторов — теоретическая и техническая учеба, различные тренировочные и специальные занятия, доскональная проверка и подготовка материальной части; приводятся в действие многочисленные службы и средства обеспечения.

Планомерно и последовательно отрабатывается одно учебное упражнение за другим, наращивается их сложность. Так экипажи шаг за шагом вырабатывают слаженность, без которой немислим ни один полет, обретают боевое умение. Наступает время, и подразделения военно-транспортной авиации привлекаются к участию в учениях, маневрах. Это всесторонняя и серьезная проверка боеспособности, зрелости личного состава.

Войсковые учения для экипажей транспортных самолетов никогда не бывают простыми и легкими. Чтобы успешно выполнить задачу, причем в условиях, максимально приближенных к реальной боевой обстановке, необходимо действовать с предельной точностью и по времени и по месту, с полным напряжением всех сил, нужно проявить наибольшую собранность, выдержку, подлинное боевое мастерство.

...Могучие воздушные корабли принимают в свои просторные грузовые отсеки самоходные артиллерийские

установки, платформы с боевой техникой, подразделения десантников. И когда видишь эти продуманные, четко организованные и рассчитанные по минутам действия сотен людей, появляется твердая уверенность в том, что поставленная перед авиаторами и десанниками задача будет решена.

Над аэродромом вспыхивает зеленая ракета. И воздушные корабли, оглашая окрестности раскатистым гулом, после короткого разбега один за другим уходят в небо, берут курс в район учений.

Но не только в ходе тренировочных полетов и при проведении войсковых учений проверяются у авиаторов умение, самообладание, выдержка. Экипажи транспортных самолетов в отдельных, не терпящих отлагательств случаях привлекаются для переброски грузов народнохозяйственного значения. И выполнение таких заданий они считают исключительно почетным и ответственным делом. Строители, геологи, участники научных экспедиций, работники сельского хозяйства, жители районов Крайнего Севера не раз горячо благодарили наших авиаторов за своевременную и эффективную помощь.

Такие полеты чаще всего совершаются зимой, в районы, где на многие сотни километров нет ни железных, ни автомобильных дорог, ни пригодных для посадки самолетов площадок. Особенно сложны полеты в высоких широтах. Сильные морозы, нередко достигающие до 50 градусов, пурга, туманы, полярная ночь — все это значительно затрудняет работу экипажей. Но не в характере наших людей пасовать перед трудностями. Настойчиво их преодолевая, авиаторы вырабатывают уверенность в своих силах и стойкость, закаляют свою волю, учатся умело действовать в самой сложной и тяжелой обстановке.

Именно в таких условиях пришлось совершать полет авиационным экипажам под командованием офицера В. Х. Михайлова, необходимо было перевезти срочный груз в один из отдаленных районов Крайнего Севера. Погода — штормовой ветер, без малого пятидесятиградусный мороз. Без перчаток невозможно было прикоснуться к металлу. Масло в двигателях становилось слишком густым, и это обстоятельство вызывало у летчиков, борттехников и механиков озабоченность и тревогу. Пришлось принимать дополнительные меры, чтобы обеспечить, надежную работу двигателей. Посадку предстояло производить на лед замерзшего озера, окруженного со всех сторон крутыми сопками. Имелся лишь один подход к ледовому аэродрому: по узкому коридору. Конечно, никаких радиотехнических средств обеспечения посадки там не было.

Экипажи тщательно готовились к выполнению этого нелегкого задания: изучили маршрут полета, район далекого озера, детально разработали схему захода на посадку и условия ее выполнения. Предусмотрели все, что надлежало делать в столь сложной обстановке. И вот загруженные до предела воздушные корабли берут курс в отдаленный северный район.

Посадку производили визуально, точно выполняя разработанные заранее маневры. А потом шесть суток непрерывно работали здесь экипажи, совершая в день по 3—4 полета. Все авиаторы, участвовавшие в этой своеобразной воздушной экспедиции, были глубоко удовлетворены тем, что смогли успешно выполнить сложное задание.

Получена новая, не менее трудная задача: перевезти грузы в один из небольших северных поселков. И опять крайне неблагоприятные метеоусловия — мороз, снегопад, видимость 1000—1500 метров. Грунтовый, малоразмерный аэродром располагался на берегу реки и по ее руслу следовало осуществлять заход на посадку.

Чтобы получить исчерпывающие данные об условиях полета и характере аэродрома, командир решил направить предварительно один корабль. Опытный летчик капитан В. В. Борн, пролетев по маршруту и осуществив посадку, досконально изучил все условия выполнения задания. Была составлена весьма подробная схема аэродрома посадки, которую тщательно изучили все экипажи, отработали по ней свои действия.

Поступила команда на вылет. И самолеты один за другим поднимаются в воздух, набирают заданную высоту. Чем дальше на север, тем больше меняется рельеф местности. Холмы, тайга скоро сменились горами с заснеженными вершинами. Через несколько часов полета вышли к кромке морского берега.

Наконец, штурман, сообщает, что до расчетного снижения осталось три минуты. В морозной дымке промелькнул поселок. Впереди, по руслу реки—аэродром. Корабли заходят на посадку. Экипажи действуют спокойно, уверенно, словно работали здесь уже немало времени.

Открыты грузовые люки, и авиаторы приступают к разгрузке. Времени мало, это понимают все, поэтому и трудятся, не жалея сил.

Командир производит коротко разбор полета, подводит итоги выполнения задания, выслушивает доклады о готовности авиационной техники к вылету. Все делается так, как в обычные учебные дни, будто нет никаких трудностей, преград. И в этой спокойной деловитости — залог успешного выполнения любой по сложности задачи.

Не раз бывали наши авиаторы и в полярном бассейне, где условия для летной работы, как известно, нелегкие. Однажды группа экипажей транспортных кораблей получила задание доставить срочный груз в один из малодоступных районов Севера. Многочасовой полет в условиях полярной ночи осложнялся еще и тем, что весь груз экипажам надо было «положить» на небольшой льдине, обозначенной на картах лишь одной точкой.

Непроглядная ночь, сполохи северного сияния. Безмолвная пустыня океана. Сложные, быстро меняющиеся метеорологические условия. Воздействие на людей всех этих факторов очень велико. Но все было учтено в процессе тщательной подготовки к полету.

Даже на подходе к заданной точке, на высоте около 200 метров авиаторы видели лишь морозную дымку и белесый туман над трещинами и разводьями. И тем не менее задание было выполнено безупречно. В бескрайней пустыне льда экипажи офицеров Д. Л. Свердлова, В. Г. Константинова, А. П. Михальченко и Б. И. Орлова сумели найти нужную точку и десантировали на ней весь груз. Приятно было услышать по радио слова полярников, принявших груз: «Надо бы лучше, да нельзя! Прекрасно! Спасибо!»

Хорошей школой для наших авиаторов явились полеты к строителям нефтепровода. Экипажи части доставили на трассу трубы, бульдозеры, различные механизмы, считавшиеся нетранспортабельными. При выполнении задания испытывалось не только летное мастерство экипажей, проверялись их сноровка, смекалка, физическая выносливость. Пришлось изготавливать специальные подставки, стеллажи, с помощью которых крепили трубы.

Успех выполнения этой трудной задачи обеспечил командир военный летчик 1-го класса Н. Ф. Зайцев. Учитывая сложность и необычность задания, он первым вылетел к месту доставки грузов, затем детально обсудил предстоящие полеты с экипажами. Были организованы тренировочные полеты в условиях, близких к предстоящим, в часы наземной подготовки распределили обязанности экипажей при разгрузке и выгрузке техники, обсудили особенности пилотирования самолетов с полным полетным весом. Но не только в этом проявилась организующая роль командира. На первых порах

экипажам удавалось совершать не более одного вылета в течение дня. Н. Ф. Зайцев стал выполнять по два, а затем по три и четыре рейса в день. Пример командира воодушевил всех авиаторов на отличное выполнение задачи.

Случается иногда и так, что в мирное время экипажи военно-транспортных самолетов вылетают по боевой тревоге.

Это было на рассвете ясного дня летом 1966 года, когда в столице Узбекистана разразилась беда — началось землетрясение. Значительное количество медикаментов, продовольствия, палаток было доставлено в Ташкент самолетами ВТА.

На счету одной из наших частей и задание, которое имело далеко не военное название—«Сено». Выполняла это задание группа экипажей под командованием офицера Старостина. Необходимо было оказать помощь животноводам Калмыцкой АССР по спасению скота. Наводнение лишило возможности своевременно подвезти корма.

Экипажи, выделенные для выполнения этой задачи, были подняты также по тревоге. Взлетели ночью, в дождь, при нижней границе облаков 50 метров и видимости 800—1000 метров. Все понимали важность задания и проявили настойчивость и умение, чтобы точно прийти на аэродром, где была организована погрузка сена.

Полеты на выброску выполняли на предельно малых высотах, над степью, где не было ориентиров. Это потребовало от летчиков и штурманов, инженеров и техников максимальной точности и внимания, отличной техники пилотирования и самолетовождения. Выброска сена осуществлялась на незнакомые, не обозначенные на картах площадки с высоты 70—100 метров. Площадки выброски выбирали на местности в районах совхозов. Экипажам на карте крупного масштаба указывались только координаты этих площадок (широта и долгота или удаление от населенного пункта), курсов захода, их размеров не знали; средств их обозначения не было.

Вначале в каждый самолет грузили по 120 тюков прессованного сена. Однако первые выброски показали, что есть возможность увеличить нагрузку до 180 тюков. Экипажи вынуждены были для надежности делать дополнительную упаковку тюков, чтобы они при приземлении не разваливались. За 3 дня экипажи сбросили почти 400 тонн сена, тем самым помогли спасти скот от гибели.

За успешное выполнение этого почетного задания личный состав группы правительством Калмыцкой АССР был награжден памятным Красным знаменем, многие отличившиеся летчики, штурманы, инженеры и техники отмечены Почетными грамотами.

Многогранные и весьма сложные задачи выполняет личный состав военно-транспортной авиации в мирное время. Среди них и плановые, и внезапно возникающие задачи, решаемые в интересах народного хозяйства страны. Так, благодаря помощи авиаторов строителям удалось на год раньше срока завершить сооружение крупного нефтепровода. Доставка важных грузов для Министерства связи также способствовала успешному выполнению важной задачи: ни на одном виде транспорта нельзя было достигнуть тех районов, где побывали экипажи наших самолетов.

Успешное выполнение всех этих задач обеспечивалось прежде всего тем, что летчики, штурманы, инженеры и техники, все авиационные специалисты частей военно-транспортной авиации обладают высоким мастерством, отлично владеют авиационной техникой.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Более 40 лет прошло с того времени, когда в составе Советской Армии были сформированы первые авиационно-транспортные отряды и на их базе развернулась широкая экспериментальная и учебная работа с целью их практического применения в интересах сухопутных войск.

Большое будущее было уготовано этому смелому начинанию. С этих первых отрядов, оснащенных обычными боевыми самолетами, приспособленными для выполнения специфических задач, и берет начало наша военно-транспортная авиация, ставшая впоследствии видом Военно-Воздушных Сил — мощным средством в руках Главного Командования.

За минувшее время она претерпела большие организационные изменения, в корне преобразилась. И это закономерно. Становление и развитие военно-транспортной авиации обусловлено дальнейшим развитием и непрерывным совершенствованием Советских Вооруженных Сил в целом, призванных надежно обеспечивать государственные интересы нашей Родины.

Выросшая в мощную силу на новой, современной технической основе, советская военно-транспортная авиация восприняла все ценное и поучительное из богатого, разностороннего боевого

опыта, накопленного авиационно-транспортными частями и соединениями в период Великой Отечественной войны. ВТА унаследовала их замечательные боевые традиции, которые ныне являются одним из важных средств воспитания авиаторов.

Новое, молодое поколение наших авиаторов, пришедшее на смену ветеранам — участникам Великой Отечественной войны, помнит, с каким мужеством они действовали в боевой обстановке, выполняя нелегкие задания, какой огромный труд вложен в общее дело победы над врагом. И поэтому считает первейшим долгом развивать и умножать эти славные традиции, настойчиво повышать и совершенствовать свое боевое мастерство. Сейчас в частях ВТА имеется немало заслуженных летчиков и штурманов, а также авиаторов, удостоенных за доблестный, самоотверженный труд высоких правительственных наград. Носители военной культуры, непревзойденные мастера летного дела, они пользуются среди личного состава заслуженным авторитетом, на них постоянно равняются, у них учатся владеть современной техникой молодые авиаторы.

Над решением больших и ответственных задач, стоящих перед частями ВТА, вместе с летным составом, с экипажами воздушных кораблей самоотверженно трудятся инженерно-технические специалисты. Наши летчики, штурманы по-должному оценивают их сложную, многогранную работу. Современная авиационная техника предъявляет к ним серьезные требования. Чтобы обеспечить ее правильную эксплуатацию, надежное действие, постоянную боевую готовность, для этого необходимо иметь прежде всего разносторонние и прочные знания, обладать широким техническим кругозором, отличными организаторскими способностями. И когда мы с удовлетворением отмечаем, что авиационная техника в любых условиях действует безупречно, что наши воздушные корабли безотказно преодолевают огромные пространства, это означает, что инженерно-технический состав авиатранспортных частей, как и всех других служб обеспечения, находится на высоте поставленных задач.

Самоотверженный труд личного состава военно-транспортной авиации, как и всех воинов наших Вооруженных Сил, высоко ценят Коммунистическая партия, советский народ. В дни празднования 50-летия Союза Советских Социалистических Республик лучшие части ВТА были награждены Юбилейными Почетными знаками Центрального Комитета КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР.

Достойная награда за ратный труд! Она вместе с тем и ко многому обязывает.

И в заключение следует остановиться еще на одном важном обстоятельстве, которое имеет отношение к молодежи, готовящейся к действительной военной службе в рядах наших Вооруженных Сил.

В части военно-транспортной авиации, как и во все другие рода войск и виды Вооруженных Сил, два раза в год, весной и осенью, прибывает пополнение. Молодые воины приходят на смену тем специалистам, которые заканчивают срок своей службы и подлежат увольнению в запас. У новобранцев впереди ответственная и вместе с тем интересная, увлекательная работа. Они станут радистами, операторами, водителями-механиками различных специальных машин и агрегатов, радиотелеграфистами и т. д. Очень много у нас таких служб, где солдаты, заняв важные боевые посты, будут принимать непосредственное участие в обеспечении полетов или в самих полетах на борту кораблей. И когда видишь, что новички собраны и подтянуты, уверенно берутся за овладение боевой техникой, приходишь к выводу — они не теряли даром время, занимаясь на учебном пункте или в учебной организации ДОСААФ. Проходит относительно небольшой срок, и такие солдаты занимают прочное место в боевом строю авиаторов. А потом для пользы службе быстро овладевают и смежной специальностью. И все это благодаря тому, что будучи еще допризывниками, ребята успешно прошли курс начальной военной подготовки.

Примечательно и то, что немало солдат и сержантов различных специальностей ежегодно из авиатранспортных частей направляются в военные училища летчиков, штурманов, техников. Избрав почетную и мужественную профессию офицера-авиатора, они через несколько лет вновь возвращаются в боевой строй.

Год от года крепнут крылья наших Военно-Воздушных Сил. Непрерывно развивается и совершенствуется авиационная техника, растут, мужают и закаляются авиационные кадры. По пути неуклонного роста идет и военно-транспортная авиация. У нее сравнительно короткая, но яркая биография, замечательные сегодняшние дела, широкие перспективы дальнейшего развития. Ее личный состав вносит достойный вклад в укрепление боевой мощи Советских Вооруженных Сил.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	2
Первые авиационно-транспортные части	2
Проверка боевых возможностей	5
Пора военных испытаний	6
Годы роста и совершенствования	17
Боевые помощники летных экипажей	22
Авиаторы помогают строителям, геологам, полярникам	26
Заключение	28

Георгий Николаевич Пакилев

СОВЕТСКАЯ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ

Редактор М. Ф. Каруличев

Художник Г. С. Богачев

Художественный редактор Г. Л. Ушаков

Технический редактор **В. Н. Кошелева**

Корректор **Р. М. Рыкунина**

Г-32229 Сдано в набор 24/VIII-1973 г.

Подписано к печати 7/XII-1973 г. Изд. № 2/6625 формат 84X108'/з2

Бумага типографская № 3. Тираж 37 000 экз.

Цена 10 коп. Объем физ. п. л. 2,0 Усл. п. л. 3,36 Уч.-изд, л: 3,26

Изд-во ДОСААФ, Москва, Б-66, Новорязанская ул., д. 26

Тип. Изд-ва ДОСААФ. Зак. 380