



ГЛАВА 4

САМОЛЕТЫ ЛЕТЯТ НА КОСТРЫ



Партизанский связной –
легкий военный
бомбардировщик,
неутомимый труженик –
самолет У-2 в воздухе





Подполковник Н.А. Гриценко – командир 4-го отдельного авиаполка



Майор В.М. Александров – летчик 4-го авиаполка

После 8 сентября 1941 года, когда замкнулось кольцо блокады, резко повысилось значение военно-транспортной авиации. Она стала крайне необходимой и осажденному Ленинграду для постоянной устойчивой связи с «Большой землей» и для набравшей силу партизанской войны.

Учитывая эти обстоятельства, осенью 1941 года Главное управление Гражданского Воздушного Флота (ГВФ) СССР, которое возглавлял известный полярный летчик, Герой Советского Союза В.С. Молоков,

распоряжением ГКО передало командованию Ленинградского фронта Особую Северную авиагруппу (ОСАГ), а Ленинградскому штабу партизанского движения – 3-й и 4-й авиационные полки.

В задачу ОСАГ и ее командира полковника А.А. Лаврентьева входила доставка в Ленинград продовольствия и всего необходимого для бесперебойной работы оборонных предприятий города.

В составе ОСАГ имелись гражданские самолеты ЛИ-2 и четырехмоторные бомбардировщики Пе-8, временно выведенные из боевого применения. Они летали в Ленинград из Череповца, и на бомбодержателях этих тяжелых самолетов нередко можно было видеть подвешенные к ним танковые моторы для ленинградского Кировского завода, производившего и ремонтировавшего тяжелую бронетехнику.

Обратными рейсами самолеты ОСАГ переправляли из осажденного Ленинграда горожан, подлежащих эвакуации. Кроме того, они же вывозили за линию фронта излишки цветного металла и уже готовую военную продукцию.

Переданный ЛШПД 3-й авиаполк в основном был оснащен легкими самолетами У-2 (позже ПО-2, в память об их конструкторе Н.Н. Поликарпове) и базировался на аэродромах в районе городов Калинин и Валдай – у населенных пунктов Едрово и Выползово.



Майор Я.Г. Жиголев – командир эскадрильи 4-го авиаполка. В 1933 году в результате аварии потерял ногу, но остался в строю. Совершил 175 вылетов в тыл врага





Летчик А.Н. Фомин



Старший лейтенант
Нина Корытова вывезла
из самых дальних районов
более 250 раненых



Летчик 4-го авиаполка
В.В. Сиротин



Командир 12-й Ленинградской
партизанской бригады (ЛПБ)
А.А. Ингинен (слева)
с летчиками 3-го отдельного
авиаполка на партизанском
аэродроме





Этот авиаполк, которым командовал подполковник П.З. Рассказов, вел активные боевые действия в полосе Северо-Западного, а позже и Калининского фронтов.

4-й авиаполк (командир – подполковник Н.А. Гриценко) базировался на аэродромах в районе железнодорожной станции Хвойная и у села Александровское, находившегося в сорока километрах северо-восточнее занятого немцами Новгорода.

Загрузка баулов со снаряжением в самолет ЛИ-2 для выброса их партизанам. (Перевалочная база на станции Хвойная)



Группа десантников на аэродроме в Хвойной перед выброской в тыл врага. В центре – инструктор парашютного дела Г.А. Толярчик





Крылатый друг партизан – самолет Р-5. Как и У-2, садился и доставлял грузы «по точному адресу», увозил раненых.



В ожидании самолета в обусловленном по радио месте

Полк действовал в полосе Волховского и Ленинградского фронтов и имел на вооружении военно-транспортные самолеты Р-5 и уже названные модифицированные двухмоторные самолеты ЛИ-2.

С этих и других аэродромов, на которых были расположены эскадрильи обоих полков, уходили по ночам самолеты за линию фронта. Они приземлялись или бросали с низкой высоты груз, ориентируясь на выложенные партизанами костры.

Боевая деятельность 3-го и 4-го авиаполков не была разграничена. Поэтому нередко летчики загружались «гостинцами» для немцев и вылетали на бомбежку целей по оперативно полученной информации.

Самолеты ОСАГ, как и самолеты, летавшие к партизанам, в основном были «привязаны» к ленинградским аэродромам – Комендантскому и «Сосновке».



Долгожданный груз, доставленный с «Большой земли», с оружием, снаряжением, почтой



Памятник летчикам ОСАГ – Особой Северной авиагруппы – и летчикам АДД, осуществлявшим с аэродрома «Сосновка» непрерывную связь блокадного города с «Большой землей». (Ныне – парк «Сосновка» в Санкт-Петербурге)

Во избежание зенитного огня и нежелательных встреч с «мессершмиттами» все самолеты, идущие на Ленинград и из Ленинграда, шли в режиме бреющего полета – на высоте до 50 метров над землей.

Учитывая особое значение Ленинграда, Ставка усилила воздушное прикрытие трассы «Большая земля» – Ленинград», поручив ее охрану 127-му, 154-му и 286-му истребительным авиационным полкам. Сюда же была подключена и 61-я истребительная авиационная бригада Краснознаменного Балтийского флота, возглавляемая Героем Советского Союза И.Г. Романенко.

Самолеты ЛИ-2 не были беззащитными – на их фюзеляжах установили центральные башни с турельными крупнокалиберными пулеметами. А потому случалось, что немецкие асы, бросившись на, казалось бы, легкую добычу, камнем или пылающим факелом падали на землю или в воду Ладожского озера, сраженные меткими очередями наших пилотов.

Оба приданных ЛШПД «партизанских» авиаполка укомплектовали опытными воздушными бойцами. Они были настоящими героями, так как для всего того, что свершали они, одного летного мастерства недостаточно.

Но и они несли потери. Горели их тихоходные самолеты, подожженные огнем эрликонов*. И падали пилоты на ленинградскую землю, которую защищали с таким же мужеством, как бойцы и командиры Красной Армии, как ополченцы и партизаны. Они гибли в бою, но выполняли поставленные перед ними задачи. Вот характерный пример.



Летчику Олегу Хотину было поручено срочно доставить партизанам радиостанцию. Над линией фронта его самолет был обстрелян и пилот получил тяжелое ранение. Истекая кровью, теряя сознание, он все же посадил самолет именно там, где его ждали. Но из кабины уже не вышел: сердце перестало биться одновременно с заглохшим мотором.

Известен и такой случай. Руководство ЛШПД приказало вывезти в советский тыл руководителя Псковского подполья В.Ф. Михайлова. Операцию поручили летчику В.Л. Семенову.

При создавшихся обстоятельствах взять пассажира на борт можно было только с находящегося неподалеку немецкого аэродрома.

Минута в минуту пилот посадил машину в точно обусловленном по радио месте, забрал подпольщика вместе с его радистом и мгновенно взмыл в воздух. Все это было проделано с такой скоростью и с таким мастерством, что охрана аэродрома не смогла воспрепятствовать дерзкой операции. Бывшим партизанам памятли имена летчиков, с которыми связывала их боевая дружба. Это А.З. Шелест – он первым осенней ночью 1941 года приземлился на партизанскую площадку. Это начальник штаба 4-го авиаполка Я.Г. Жигалев, пилотировавший самолет с одной ногой. Широко известно было его юмористическое утверждение, что с одной ногой летать сподручнее. В доказательство своих слов он однажды после перелета через линию фронта продемонстрировал щепы от простреленного протеза. Именно Жигалев в тяжелейших метеоусловиях нашел в тылу врага 28 ноября 1942 года отряд испанских интернационалистов под началом Франциско Гульона и сбросил необходимый им груз, чем спас от неминуемой смерти.

Партизаны помнят и других не раз выручавших их пилотов: И.И. Рышкова, А.Н. Фомина и В. Сиротина – каждый из них совершил более ста вылетов в немецкий тыл.

Семь с половиной тысяч вылетов совершили экипажи обоих полков, Причем треть из них – с посадкой ночью на партизанских аэродромах.

Называя имена друзей-авиаторов, ветераны партизанского движения не могут не вспомнить Григория Антоновича Толярчика, руководившего партизанской парашютно-десантной службой. Не было ни одного партизана-десантника, ни одного журналиста и кинооператора, собиравшегося в тыл врага, кто бы не прошел краткий, но исчерпывающий инструктаж у этого человека, всегда вызывавшего прилив бодрости и уверенности в полной безопасности выброса.

Летчики возили не только грузы, но и людские резервы. Был случай, когда по воздуху через фронт была перебросена целая партизанская бригада. За храбрость и мужество пилотов и техников приданных авиаполков начальник ЛШПД приказом от 28 июня 1944 года представил к правительственным наградам 198 человек, а 68-ми были вручены медали «Партизану Отечественной войны 1-й степени».

* Эрликоны – счетверенные зенитные 20-миллиметровые скорострельные пушки. (Здесь и далее примечания автора.)



**ПАРТИЗАНСКОМУ
ЛЕТЧИКУ
А.З. ШЕЛЕСТУ,**

*впервые 4 ноября 1941 года
совершившему ночную посадку
в тылу врага на лесном
партизанском аэродроме,
и всем его боевым друзьям,
мастерски выполнявшим этот
в полной мере высший пилотаж*

*Сектор газа плавно дан
вперед
(из-под колес уж убраны
колодки).
В который раз уходишь
ты в полет,
Шлем натянув взамен
земной пилотки.
И вот рули поставлены
на взлет,
Ударил воздух о ребро
атаки –
В немецкий тыл повел ты
самолет,
Где по шифровке выложены
знаки.
А на борту – все то, что
просит бой:
В жестянках тол, бинты,
сигнальные ракеты,
И груз ценнейший почты
полевой –
Посланья от родных,
подарки и газеты.*

*А за бортом – чернее ночи
тьма,
И в ней – будто подвешен ты
на нитке,
А фронт – как преисподняя
сама –
Слепят прожектора и сбить
тебя
пытаются зенитки.
Твои маневры и логичны,
и быстры,
И следуя условному
порядку,
Увидев партизанские
костры,
На них ты и заходишь
на посадку.
Здесь рады угоститься бы
с тобой –
К родному приземлился ты
порогу.
Но партизанам утром –
в жаркий бой.
Тебе же – в ту же ночь –
в обратную дорогу.*