

СОВЕТСКАЯ АВИАЦИЯ В НЕБЕ ФРОНТОВОГО ВОЛХОВА

Обобщаются малоизвестные материалы архивов войск ВВС и ПВО РФ, а также архивы 13-й воздушной армии и 2-го ГВИАП ПВО РФ. Приводится ряд интересных фактов, свидетельствующих о подвигах летчиков на Волховском фронте в 1941–1943 гг., раскрывается картина действий гитлеровских войск по уничтожению Волхова. Подчеркнуто значение воздушных боев над Волховом в период Великой Отечественной войны для патриотического воспитания молодежи посредством деятельности школьного Музея боевой славы, встреч с ветеранами войны.*

Ключевые слова

авиация, боезапас, Великая Отечественная война, ветеран, Волхов, Волховский фронт, Герой Советского Союза, железная дорога, зенитная артиллерия, летчики, Музей боевой славы, немецкое командование, самолеты, школа, 29-й гвардейский Волховский Краснознаменный авиаполк

Довоенный город Волхов Ленинградской области – это тридцать три тысячи населения, большая часть которого трудилась на объектах железной дороги, алюминиевом заводе, ГЭС имени В.И. Ленина и еще на нескольких мелких предприятиях.

Начавшаяся 22 июня 1941 года Великая Отечественная война прервала мирный труд волховчан. 9 июля пал Псков, а на следующий день над Волховом появился немецкий самолет-разведчик – «Юнкерс-88». Он шел на небольшой высоте, уверенный в своей безнаказанности. И действительно: в первой половине июля небо Волхова было абсолютно беззащитным.

К середине июля на подступах к городу появился пост ВНОС (воздушного наблюдения, оповещения и связи), отряд АЗ (аэростаты заграждения), а к концу месяца – зенитчики. Отряд АЗ (18 расчетов) поднимал свои «колбасы» над обоими волховскими мостами (железнодорожным и гужевым) лишь в ночное время. Зенитный артиллерийский дивизион, расположившийся своими четырьмя батареями (16 орудий) на правом берегу Волхова, был призван защищать гидроэлектростанцию, мосты и алюминиевый завод.

Но этих средств было явно недостаточно, а советской авиации до 20 июля не было вообще. Однако вскоре она появилась. Это была эскадрилья (12 машин И-16) из состава 157-го истребительного авиационного полка (ИАП). Она базировалась на лугу у деревни Вячково в нескольких километрах восточнее города.

А немецкие самолеты обнаглели совсем, совершая чуть ли не ежедневные облеты. Причем в дневное время! Им, конечно, оказывали противодействие зенитчики и летчики, но, из-за плохого взаимодействия между ними, эффект был минимальный.

Могла ли гитлеровская авиация разбомбить Волхов уже летом сорок первого? Безусловно, но враг надеялся на скорый захват стратегических объектов наземными войсками.

27 июля на южных подступах к Волхову летчик 157-го ИАП Виктор Залевский таранным ударом уничтожил самолет-разведчик противника. Гоняясь за «Юнкерсом» Залевский израсходовал весь боезапас. Нельзя было допустить, чтобы немец ушел с ценными сведениями. В последний момент Залевский рубанул винтом своего «ишачка» по хвостовому оперению разведчика, «Юнкерс» рухнул на землю. Советский летчик чудом избежал гибели и сумел посадить свою машину.

Немецкое командование внимательно следило за строительством оборонительных сооружений на волховском направлении посредством своей авиации. Естественно, ему мешал аэродром в Вячково, и к началу сентября он был уничтожен вместе с самолетами.

Советское командование было вынуждено начать строительство нового аэродрома в районе деревни Плеханово. Собственно, аэродромов было два: один почти вплотную примыкал к деревне и являлся основным, второй – ложный – находился в 2–3 километрах северо-восточнее Плеханово. Первый строился со всеми мерами

* ГВИАП – Гвардейский Волховский истребительный авиаполк (прим. ред.)

предосторожности. Второй – открыто, на виду у противника. Гитлеровцы «клонули» на приманку и на протяжении двух лет бомбили и штурмовали ложный аэродром. Правда, содержание Плеханово-2 обходилось нам недешево: ведь регулярно приходилось засыпать и утрамбовывать воронки от авиабомб и восстанавливать разбитые макеты самолетов. Зато на Плеханово-1 не упала ни одна бомба!

Аэродром Плеханово был построен в рекордно короткие сроки совместными усилиями инженерно-строительного батальона ВВС Ленинградского фронта и местными жителями. Уже в конце сентября в Плеханово из Ленинграда перелетели три полка 39-й истребительной авиационной дивизии (ИАД), штаб которой разместился в деревне Званка. Здесь же базировалась резервная истребительная авиагруппа полковника Е. Холзакава.

39-я ИАД имела в своем составе пять авиаполков (154, 158, 159, 191 и 196), но вскоре все части соединения ушли в тыл на переформирование и вернулись в Плеханово в ноябре 1941 г. 154, 158 и 191 полки дислоцировались в Плеханово, 159 – в Шуме (у ст. Войбокало), 196 – в Кайваксе (севернее г. Тихвина). Авиадивизия выполняла весьма ответственную задачу: охрану воздушного моста – от аэродрома Хвойная до Ленинграда и обратно, ежедневно сопровождая караваны тяжелых транспортных самолетов. В блокированный город они доставляли продукты, медикаменты, военное снаряжение. Обрато вывозились раненые бойцы, женщины и дети.

Резервная авиагруппа в октябре перелетела на другой фронт, и небо над Волховом охраняли только зенитчики. Взять Волхов в октябре и ноябре 1941 г. фашистам не удалось, а потому они решили его уничтожить своей авиацией.

Ноябрь и декабрь были очень тяжелым временем для волховчан. Налет следовал за налетом, и большинство деревянных зданий в Волхове было сожжено. И вот в конце декабря 1941 г. советское командование снимает с охраны воздушного моста 154-й истребительный авиаполк и ставит задачу оборонять небо Волхова. С этого периода волховчане вздохнули свободнее, ибо воздушную вахту нес лучший на Ленинградском фронте авиаполк, укомплектованный закаленным в предыдущих боях летным и техническим составом. В нем служили Герои Советского Союза В. Матвеев, С. Титовка, Г. Петров, А. Сто-

рожаков. (Всего к концу войны их станет 15. Один из них – П. Покрышев – этого звания был удостоен дважды).

Теперь о том, что из себя представлял 154-й авиаполк. Тогда он имел в своем составе две эскадрильи (по 9 машин в каждой), звено управления (3 машины) один учебный самолет (истребитель с двойным управлением) и самолет связи (У-2). В личном составе насчитывалось 25 летчиков, 105 инженеров, техников и механиков и 30 штабных работников (всего 150–160 человек).

Несмотря на то, что средний возраст личного состава полка (как летного, так и технического), составлял 22–25 лет, почти весь он прошел через горнило советско-финляндской войны и с честью выдержал натиск врага летом–осенью сорок первого года. О том, как воевал 154-й ИАП в первые три месяца войны, говорят следующие цифры: с июля по октябрь летчики полка в небе и на аэродромах противника уничтожили свыше 70 самолетов, потеряв в воздушных боях 9 своих экипажей. При штурмовке мотопехоты летчики уничтожили свыше роты солдат и офицеров врага, несколько автомашин и мотоциклов.

Осенью из состава полка на повышение ушли испытанные воздушные бойцы. Так, Герой Советского Союза Н. Антонов (первый командир полка) был назначен на должность заместителя командира авиакорпуса (в 1943 г. он станет командиром 7-го ИАК). Герои Советского Союза командиры эскадрилий В. Матвеев и Г. Петров стали командирами полков. На должность комполка вскоре уйдет и военком полка Герой Советского Союза С. Пономарчук. В дальнейшем 154-й полк даст ленинградской авиации еще трех командиров полков. Из них один станет командиром дивизии.

После Н. Антонова полком командовал А. Матвеев. Александр Андреевич Матвеев, незаурядный летчик и организатор, был командиром с большой буквы, новатором. После переформирования полка именно он сумел сплотить такой коллектив, которому была по плечу любая сложная задача. На долю Матвеева выпало командование частью в самый сложный для Волхова период – 1942 – первая половина 1943 гг.

При Матвееве 154-й полк стал 29-м гвардейским (22.XI.1942 г.), а 4.V.1943 г. ему было присвоено почетное звание Волховского. На Ленинградском фронте 29-й гвардейский Волховский истребительный авиационный полк (ГВИАП) продолжал оставаться лучшим.



Последний инструктаж перед боевым вылетом. Аэродром Плеханово. Лето 1942 г.



Вручение гвардейского знамени 29-му ГИАП. Плеханово. На колена – командир полка А.А. Матвеев. 9 февраля 1943 г.

Волховский период для 29-го ГВИАП (1942–1943 гг.) характерен интересным фактом. В этот период полк воевал на устаревшей американской технике – тяжелом истребителе фирмы «Кертрисс» Р-40

в двух вариантах: «томогаук» и «киттихаук». Сами американцы, поставившие нам по лендлизу этот самолет, на нем уже не воевали. Дело в том, что Р-40 очень боялся русских морозов. Проблемы возникали

уже при температуре $-10...-12^{\circ}\text{C}$. Сначала замерзла тормозная жидкость, затем, при -15°C , лопались трубки масляных фильтров и радиаторов. Технический состав сбился с ног, восстанавливая заморскую технику. Мотористы и механики буквально спали в обнимку со своими «стальными конями», прогревая движки через каждые два часа. Отказывало и зарубежное оружие. Однако пылливый русский ум нашел выход: американские пулеметы заменили на отечественные; опытным путем, соединив спирт с определенным типом масла, изобрели тормозную жидкость; для пайки лопнувших радиаторов использовали серебро царских монет, собранных в окрестных деревнях.

Даже на тихоходной, тяжелой американской технике 29-й гвардейский Волховский воевал здорово. Вот лишь несколько фамилий летчиков-асов, уничтоживших по десять и более вражеских самолетов в волховском небе: гвардии подполковник Петр Пилутов, гвардии майоры Петр Покрышев, и Андрей Чирков, гвардии капитаны Георгий Глотов, Николай Зеленев, Иван Чемоданов, Александр Горбачевский, Константин Коршунов, гвардии старший лейтенант Федор Чубуков. Причем на счету каждого второго из перечисленных асов были самолеты, сбитые в ночных боях (у Пилутова – два).

Петр Андреевич Пилутов был самым известным летчиком не только в полку и ВВС Ленинградского фронта, но и во всех Военно-воздушных Силах РККА. Этого выдающегося пилота знал и берег И.В. Сталин. В конце 1943 г. Верховный Главнокомандующий лично распорядился отправить П.А. Пилутова в Москву, в Военно-воздушную академию. К тому времени гвардии подполковник Пилутов был третьим по счету командиром 29-го ГВИАП. Любопытно, что Петра Андреевича трижды представляли к званию Героя Советского Союза: первый раз в апреле 1934 г. (за участие в спасении челюскинцев), второй – в декабре 1941 г. (за уникальный бой над Ладогой). Но состоялось лишь третье представление – в начале 1943 г. На личном счету этого летчика было 1945 вылетов во время войны (всего 8788) – небывалое количество в истории советской авиации! На груди Пилутова сверкали 4 ордена Ленина, 4 – Красного Знамени, 2 – Великой Отечественной войны и 2 – Красной Звезды. Плюс английский крест за военные заслуги. Такого не имел даже Александр Покрышкин!

В небе Волхова 29-й ГВИАП за 1942–1943 гг. уничтожил не менее 120 немецких самолетов разных типов. А всего на счету этого уникального в своем роде полка 447 сбитых в 1941–1945 гг. немецких и финских самолетов. Забегая вперед, отметим, что почетное наименование «Волховский» 29-й гвардейский с гордостью пронес, освобождая Прибалтику и Заполярье. В начале 50-х гг. полк стоял на страже неба Москвы, сражался в Китае и Корее. Именно там к самолетам, сбитым в небе Великой Отечественной, добавились почти полсотни американских стервятников. В начале 1953 г. на боевом знамени полка появился орден Красного Знамени. Отныне полное наименование части звучало так: 29-й гвардейский Волховский Краснознаменный истребительный авиационный полк (29-й ГВКИАП). Гвардейцы участвовали в нескольких послевоенных парадах в небе Москвы и Ленинграда. Закончил свой боевой путь 29-й гвардейский Волховский Краснознаменный в 1960 г., в составе войск ПВО Ленинграда. Прощание со знаменем состоялось на аэродроме Левашово.

«Фельдмаршал Гинденбург», «Легион Кондор», «Адлер», «Вевер», «Рихтгофен» и др. – так назывались эскадры (авиадивизии) гитлеровских «Люфтваффе», принимавшие участие в варварских налетах на мирное Приладожье и г. Волхов. «Чисто» военных объектов в Волхове не было, но злость от того, что они не достанутся захватчикам, будило немцев в середине февраля 1943 г. спланировать масштабную операцию, ставившую своей целью полностью уничтожить Волхов. Толчком к этому решению послужил пуск в начале февраля железной дороги, соединившей Шлиссельбург с Волховстроем. В штабе группы армий «Север» (г. Псков) прекрасно знали, что Волхов снабжает всем необходимым сразу два фронта – Ленинградский и Волховский, а также сам Ленинград. К тому же, из Ленинграда через Волхов на Большую Землю днем и ночью шли эшелоны с готовой продукцией действующих ленинградских предприятий.

В штабе 1-го воздушного флота (командующий – генерал-полковник Келлер) закипела работа: за 75 суток (с 15 марта по 1 июня) планировалось произвести не менее 25 групповых комбинированных налетов на Волхов. К операции было привлечено свыше 100 бомбардировщиков и 80 истребителей. Бомбардировщики концентрировались в Гатчине, истребители – в Сиверской.

Советскому командованию стало известно о планах фашистов, и ПВО Волхова была усилена. Так, из резерва ВВС РККА прибыла 240-я истребительная авиадивизия (командир – полковник Г.В. Зимин), а затем 630-й истребительный авиаполк. Чтобы не демаскировать аэродром Плеханово, прибывшие авиачасти разместились на полевых площадках у населенных пунктов Кипуя и Кисельня. Всей авиацией, защищавшей весной – летом 1943 г. Волхов, командовал заместитель командующего 13-й воздушной армией генерал-майор авиации А.А. Иванов. Его выносной командный пункт располагался на правом берегу р. Волхов, сразу за гужевым мостом.

Одновременно усиливалась и зенитная артиллерия. Была создана Волховская зенитная артиллерийская группа во главе с начальником штаба Ладожского района ПВО подполковником Б.М. Дреминым. КП зенитчиков находился на крыше двухэтажного дома (ныне это автошкола РОСТО). К лету 1943 г. Волхов защищали 8 отдельных зенитных артдивизионов (1, 25, 37, 69, 214, 251, 253 и 431), которые имели в своем составе 72 орудия СЗА, 23 орудия МЗА, 28 зенитных пулеметов и 44 прожектора.

15 марта немецкая авиация приступила к выполнению поставленной задачи. Налеты производились с разных направлений силами больших групп бомбардировщиков и истребителей. Часть из них стремилась уничтожить расположение зенитных батарей и дивизионов. Дневные налеты чередовались с ночными, что выматывало личный состав авиационных и зенитных частей, а также местное население. До 1 июня авиация противника произвела 61 групповой налет на объекты железной дороги «Тихвин–Ленинград» с участием около 2 тыс. самолетов, причем на Волхов было совершено за это время 20 налетов с участием свыше 1300 самолетов.

Однако гитлеровцы не достигли желаемого. Немецкое командование потребовало от своей авиации ударов по многочисленным целям (мостам, железнодорожным узлам, перегонам и т.д.), что расплыло силы летчиков. Они и в июне продолжали бомбить и штурмовать Волхов, но их удары постепенно ослабевали. Советская разведка доложила, что основные силы «Люфтваффе» убывают из-под Ленинграда на южное направление (операция «Цитадель»). Но не надо думать, что защитники воздуш-

ных рубежей Волхова легко справлялись с отражением вражеских налетов. Сказывались несовершенство средств обнаружения, оповещения, связи, несогласованность в действиях наземных частей с ПВО, с авиацией, незнание специфики работы железной дороги, отсутствие достаточного количества радио и телефонных станций, нехватка грамотных специалистов. В этой связи необходимо заметить, что наводила нашу авиацию единственная под Волховом радиолокационная станция «Редут», которая при «звездном» налете (с нескольких направлений) авиации врага «захлебывалась», что вызывало факты опоздания к встрече с противником и вело к большим материальным и людским потерям. И все же Волхов и его защитники выстояли. О некоторых итогах боевой работы авиаторов говорят следующие данные: за неполные полгода 1943 г. летчики в дневное время сопроводили около 1900 военных эшелонов от Волховстроя до Шлиссельбурга. За это время гитлеровской авиации удалось уничтожить 2 эшелона и 35 серьезно повредить. Остальные благополучно дошли до Ленинграда.

Далось все это дорогой ценой: несколько десятков советских летчиков из 29-го, 86-го и 103-го гвардейских, а также 159-го, 156-го и 630-го авиаполков нашли свой покой в волховской земле. В их числе – Герои Советского Союза майор А. Булаев и старший лейтенант А. Лукьянов. Среди погибших – и лучший летчик-ночник майор В. Шапочка, уничтоживший в ночных боях под Волховом 5 немецких бомбардировщиков.

В г. Волхове Ленинградской области сразу после войны появилась улица имени летчика Героя Советского Союза Александра Лукьянова, а затем – улица Авиационная. Три воина-авиатора по праву носят звание почетного жителя города: А. Матвеев, И. Минеев и К. Коршунов.

В Волховской средней школе № 6 вот уже более 33 лет существует Музей боевой славы 29-го гвардейского Волховского Краснознаменного истребительного авиаполка (бывший 154-й ИАП). Он вошел в пятерку лучших школьных музеев Ленинградской области и не раз отмечался Почетными грамотами и дипломами за целенаправленную военно-патриотическую работу с молодежью. Ежегодно в стенах школы встречаются ветераны авиации, педагоги, железнодорожники. Да будет так всегда!