

Летчики гражданского воздушного флота Коми АССР в годы войны

22 июня 1941 г. фашистская Германия вероломно, без объявления войны, напала на Советский Союз. Тысячи самолетов вторглись в воздушное пространство СССР, сбрасывая смертоносный груз на города, аэродромы, железнодорожные узлы.

Работники Сыктывкарского аэропорта провели митинг, на котором выступали пилоты, работники аэропорта, почти все писали заявления о добровольном уходе на фронт. Аэрофлот в оперативном отношении стал подчиняться Наркому обороны. Было сформировано шесть авиационных групп ГВФ особого назначения. Мы относились к Северной, т.е. Северо-Западный фронт. Долго ждать не пришлось. Получили приказ: "Во главе с командиром группы Лысенко Ф.Ф. пилотам А.Н.Махову, В.М.Александрову, Н.И.Горшкову, П.П.Полякову, Я.Д.Горбенко, П.М.Цуранову, А.С.Прянишникову, В.С.Базилевскому, авиатехникам П.А.Степанову, Г.Н.Субботину, В.А.Мелетееву, А.И.Михалеву прибыть в Архангельск на своих самолетах".

В начале войны ожесточенные бои развернулись и на Крайнем Севере нашей Родины. Немецко-фашистские войска пытались перерезать железнодорожную магистраль Ленинград - Мурманск, захватить незамерзающий порт, через который Советский Союз получал грузы от союзников - Англии и США.

На базе Архангельского, Заполярного и Вологодского авиаотрядов Северного управления ГВФ была сформирована особая авиагруппа (командир Н.А.Опришко) для оказания помощи войскам Карельского фронта. Экипажи авиагруппы выполняли в сутки по 6-7 вылетов на воздушную разведку, переброску разведчиков в тыл противника, бомбардировку его войск и объектов. Пилоты Архангельского авиаотряда доставляли запасные части и детали для кораблей Северного флота и самолетов ВВС фронта.

Аэропорт Сыктывкар заметно опустел. Осталось несколько самолетов. Война существенно изменила не только характер деятельности гражданской авиации, но и условия работы летного состава. Полеты по обслуживанию фронтовых частей и партизанских отрядов выполнялись, как правило, ночью: самолеты взлетали и садились при тускло мерцающих кострах, карманных фонариках, а иногда и просто при лунном свете. До войны наставлением по производству полетов был установлен определенный минимум высоты. Брьющий полет, за исключением выполнения его пилотами сельского хозяйства,

категорически запрещался. В годы войны бреющий полет на самолетах всех типов был положен в основу пилотирования в прифронтовой полосе и при полетах к партизанам.

"Только на бреющем полете выполняли задание, - вспоминает Александр Николаевич Махов. - Первые дни нашей работы на войне - это вывозка оружия из Архангельска за линию фронта, а оттуда везли раненых. Чтобы противник не заметил, особенно при пересечении фронта, приходилось пролетать над самыми деревьями, у которых качались их макушки от струи воздуха. Садить По-2 приходилось на дорогах, выбранных полянах. Иногда сядешь на выбранную поляну и сам удивляешься, как это произошло. А потом и взлетать надо.

Орденом Красной Звезды наградили меня за спасение двух Ил-2 (штурмовиков). Это было под Воронежем... летом 1942 г. Я только прилетел с боевого задания, как мне сообщили, что необходимо прибыть немедленно в штаб. Доложил командиру о выполнении задания. Он с отцовской нежностью посмотрел на меня, ведь мы были тогда совсем пацанами, и говорит: "Надо было бы тебе дать отдохнуть. Но, видишь, на аэродроме нет ни одного самолета, кроме твоего, все на задании. В авиамастерские необходимо доставить два баллона со сжатым воздухом для ремонта двух самолетов Ил-2. Фронт находится уже вблизи этого аэродрома, но немцы пока его не обнаружили. Отремонтированные самолеты уже улетели по своим аэродромам, а эти два Ила необходимо доделать и срочно покинуть эти мастерские, иначе их захватят фашисты. А самолетов нам, ой, как не хватает!". Я, не задумываясь, доложил командиру: "Разрешите выполнять задание?" Он ответил: "Выполняйте!".

Загрузили баллоны, произвел взлет. При подлете к аэродрому авиамастерских, пролетая над лесным массивом, меня обстреляли. Да, думаю, аэродром совсем рядом, километров 20 осталось. Успеют ли они эти самолеты отремонтировать? Может быть, зря я везу эти два баллона? Приземлился, не выключая двигателя, техники быстро разгрузили мой По-2. И, не задерживаясь, чтоб немцы не обнаружили меня и находящийся здесь аэродром, произвожу взлет. Не успел сделать второй маневр с изменением курса самолета по демаскировке аэродрома, смотрю: выше меня уже начинают делать маневр для захода на атаку моего По-2 два "Мессершмита". Я, по возможности, тоже делал маневры, чтобы создать трудности атаковать меня. Один "мессер" оставался на высоте и вел наблюдение за воздушной обстановкой, другой уже делал третий заход на мой По-2. На крыльях и фюзеляже уже было много пробоин. Что я мог с ним сделать? У него пулеметы, а у меня в кобуре пистолет. Да и погода была хорошая, были бы облака, я, наверняка, оторвался бы от него. В последующей атаке пулеметная очередь попала в двигатель моего самолета, пришлось производить посадку прямо перед собой, высота была очень маленькая. При

приземлении от сильного удара повредил бедренную часть. Но Илы уже к вечеру были отремонтированы и покинули свои авиамастерские. Так самолеты были спасены".

Самые трудные, тяжелые бои, где ему пришлось участвовать, - это под Сталинградом. Гитлеровская авиация постепенно теряла господство в воздухе. На все действия нашей авиации она отвечала так, словно огрызался дикий раненый зверь. Они сбивали санитарные самолеты, расстреливали летчиков сбитых ими самолетов, спускающихся на парашютах. Вспоминает такой случай.

"Мне предстояло выполнить разведывательный полет. Необходимо было уточнить местонахождение бронетанковой колонны. Для уточнения данных мне выделили майора из разведывательных войск. Накануне я пролетал над этим районом, но подозрительного ничего не заметил. Я об этом доложил командованию. Но все могло быть, может, немецкие танки были хорошо замаскированы. Этому делу они тоже научились. Мы произвели вылет. Пролетев над этим районом, сделав несколько виражей, убедились, что танков там не было. Но где они? Их надо найти.

Пролетев несколько минут вдоль дороги, увидели колонну танков и автомашин, они двигались в противоположную сторону от наших войск. Поэтому мы решили, что это наша колонна. Но для того, чтобы убедиться, решили подлететь поближе. И подлетели... Шквальный огонь открыли по нам из пушек, танков и пулеметов. Я резко развернул самолет в противоположную сторону. Осмотрелся, самолет имел множество пробоин. Майор был ранен. До аэродрома оставалось всего километров 30. К тому же обнаружил, что бензобак пробит осколком или пулей. Дотяну ли? Дотянул, только приземлился на своем аэродроме, и мотор заглох, винт остановился. Разведанные поступили вовремя. Мероприятия по уничтожению вражеской колонны были приняты". За этот подвиг Александр Николаевич был награжден боевой наградой - орденом Отечественной войны II степени. Войну он закончил под Сталинградом. Здесь А.Н.Махов встретился и познакомился с будущим начальником Коми УГА Семеном Ивановичем Кириковым, который также на По-2 сражался под Сталинградом. А.Н.Махов в Сыктывкар вернулся в 1953 г., приступил к работе по выполнению задач гражданской авиации в народном хозяйстве. На очередном прохождении ВЛЭК (врачебно-летная экспертная комиссия) его признали негодным к летной работе. Трудно было, очень переживал, ведь был еще совсем молодой. Но раны, полученные на войне, давали о себе знать. С авиацией расставаться не собирался. Продолжительное время работал руководителем полетов аэропорта Сыктывкар. За образцовый труд в народном хозяйстве был награжден орденом Ленина. Ему присвоено почетное звание "Заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР". Войну закончил в Берлине.

Героически сражались и другие наши летчики. Один из бывших пилотов Сыктывкарского аэропорта, участник Великой Отечественной войны Александр Спиридонович Прянишников вспоминает:

"В августе 1941 года шли тяжелые оборонительные бои с немецкими войсками на Севере. Под натиском превосходящих сил противника наши войска временно оставили Петрозаводск и другие населенные пункты. Противник стремился овладеть незамерзающим портом Мурманском, выйти на линию железной дороги Мурманск - Обозерская - Беломорск - Москва и перерезать этот единственный путь снабжения войск Карельского фронта. Тогда на этот фронт было направлено летное подразделение гражданского воздушного флота под командованием Н.А.Опрышко. На его базе была организована особая авиагруппа ГВФ для обслуживания Карельского фронта, в дальнейшем переименованная в 5 отдельный авиаполк ГВФ. Большинство летчиков этого полка были северяне -- из Архангельска, Вологды, Коми.

В первые же дни войны, мы, молодые пилоты Сыктывкарского аэропорта, вместе с нашим командиром Ф.Ф.Лысенко выполняли самые различные задания командования: эвакуировали раненых бойцов с передовой, доставляли боеприпасы, производили разведку тыла и аэродромов противника, устанавливали связь с партизанами. Выполняли и боевые задания - бомбили объекты врага и блокировали ночные аэродромы. Все эти полеты и боевые задания выполнялись на сугубо гражданских самолетах ПО-2, Р-5, ША-2, Р-6, днем и ночью, в плохих метеоусловиях, когда авиация противника не рисковала подниматься в небо. За образцовое выполнение боевых заданий мои друзья по Сыктывкарскому аэропорту пилоты П.В.Короткий, В.С.Базилевский, И.М.Анпилогов, Ф.Ф.Лысенко, И.Н.Голяшкин и другие были награждены орденами и медалями".

За боевые подвиги на фронте А.С.Прянишников был награжден орденами Красной Звезды, Отечественной войны II степени и многими медалями.

Однополчане Ф.А.Захаров и Л.С.Сергеев, вспоминая один из боевых эпизодов, так писали в своем очерке, опубликованном в одном из сборников после войны:

"Перед взлетом командир звена - пилот А.С.Прянишников заглянул в кабину санитарного самолета. Там лежали два раненых бойца. Запах пороха таился в их шинелях. Он поправил одеяло на ногах бойца, захлопнул двери кабины и занял пилотское место. Рядом шли бои. Отсюда санитарные самолеты вывозили раненых. За леском рвались снаряды тяжелой артиллерии.

На взлете Прянишников старался меньше качать машину, чтобы не сильно бить костью по ухабам поляны. Он рано поднял хвост машины и набирал скорость на колесах. Взлетев, прижался к лесу и осмотрел небо. Безоблачная синева была пуста. Потянулись

обычные минуты полета вдоль линии фронта. Бреющий полет тяжел. Но когда на борту находятся раненые, он становится еще тяжелее. Внимание напряжено до крайности. Ведь на каждый порыв ветра надо моментально реагировать рулями. Может качнуть на крыло, бросить вниз воздушным потоком, а высоты нет, прозеваешь момент - и самолет врежется в лес.

Надо было следить и за небом. Фашист мог камнем, как ястреб, свалиться с высоты на безоружную санитарную машину и расстрелять ее из пулеметов. Прошел час. Уже показалось большое озеро - половина пути, когда Прянишников увидел в небе светлые, сверкающие, как блески нафталина, точки. Высоко, в нескольких тысячах метров над землей, в необъятных просторах весеннего неба шел бой. Зона боя лежала по курсу его самолета.

"Пережду", - решил Прянишников и стал делать широкие плавные виражи над болотом. Камуфляж машины скрывал ее от глаз врага. "Если бой отойдет в сторону, попытаюсь проскочить", - подумал пилот. Шесть советских истребителей вклинились в стаю гитлеровских стервятников. Их было в три раза больше наших. Там, на высоте, откуда гул напряженно работающих моторов и треск пулеметных очередей доходил до земли только сухим звуком, шла неистовая борьба. Самолеты то резко падали, то взмывали вверх. Прянишников прижал самолет к болоту. Сердце билось учащенно. Он поднял очки, чтобы лучше видеть воздушное сражение. Бой шел то выше, то ниже. Одна черная точка потянула за собой растущий длинный хвост - стервятник врезался в землю. Вот и второй стал быстро увеличиваться в объеме, шел к земле широкой спиралью. И в этот момент Прянишников увидел, как вдруг стал падать на землю наш самолет. На него сверху наседали фашисты, бил его длинными очередями. Пилот сопротивлялся, бросал свою израненную машину то вправо, то влево. Прянишников стал набирать высоту и увидел, как пилот виртуозно посадил на озеро свою подбитую машину, выбрался из кабины и пополз от самолета к берегу. "Ранен", - определил Прянишников, и сразу же пришло к нему смелое решение. Не обращая внимания на бой, он пошел к месту посадки истребителя. На белой глади замерзшего озера санитарный самолет виден с любой высоты, но Прянишников летел над озером по прямой к раненому пилоту. Он сел рядом с истребителем и выскочил из кабины. "Быстро в машину", - приказал Прянишников, помог ему подняться на ноги и на руках потащил к самолету. Он слышал, как раненый стонал, скрипел зубами. Бойцы уже открыли дверь кабины. Они, преодолевая боль, помогли Прянишникову втащить в самолет раненого пилота. На взлете Прянишников почувствовал, как колеса проваливаются в тающую кашу льда. Машина долго не отрывалась. Наконец, он тяжело взлетел. И только... стал на курс, ...посмотрел в небо - стая врагов была разогнана. Над санитарным самолетом делал

широкие круги, патрулировал советский истребитель. Он дружески покачал крыльями, точно протянул руки... за спасение боевого товарища".

После окончания войны Александр Прянишников снова вернулся в Коми АССР и начал мирные полеты. За образцовое выполнение правительственного задания республики был награжден орденом "Знак Почета".

В годы войны на мирных трассах республики продолжались полеты: перевозили пассажиров, срочные грузы, больных. Командовать теми, кто остался в Сыктывкарском аэропорту, назначили одного из молодых пилотов Николая Ивановича Неезжалова. Личный состав аэропорта трудился, не покладая рук.

Большой проблемой был ремонт авиатехники. Если раньше ремонтировались самолеты на заводах Ленинграда, то в дни войны ремонт двигателей и самолетов был организован у себя в аэропорту. Не хватало запчастей, отсутствовал опыт больших ремонтов. Было решено собирать запасные части с самолетов, вышедших из строя. Такие самолеты нашлись в Кожве, Ижме, Усть-Усе. Инициаторами ремонта собственными силами стали авиатехники Василий Урванович Суворов и Николай Николаевич Емельянов. Суворов - специалист по двигателю, Емельянов - по конструкции самолета.

Об этих буднях в военные годы в тылу вспоминает один из ветеранов столичного аэропорта, заслуженный работник народного хозяйства Коми АССР Николай Гаврилович Краев: "Нам пришлось работать в очень трудных условиях. Не хватало самолетов, не было запчастей. Ремонт самолетов организовали силами оставшегося в аэропорту технического состава. Умелыми руками столяров И.П.Ильина и П.С.Камбалова открытые кабины самолетов для полетов зимой переоборудовались, на них монтировались кабины из фанеры. Мы получили очень много благодарностей от медицинских работников, сопровождающих больных в полете, а также от пассажиров. Много забот доставил нам, техническому составу, двигатель М-11. Недостатком этого двигателя было то, что при низкой температуре воздуха он часто отказывал. Иногда за один рейс из Сыктывкара в Котлас самолету несколько раз приходилось садиться прямо на лед Вычегды. Тогда инженер Филон и авиатехник, разобравшись в причинах отказа двигателя, сами изготовили специальные приспособления, которые вставлялись в заднюю крышку камеры смесителя двигателя. Это приспособление улучшало смесеобразование бензина с воздухом и обеспечивало надежную работу двигателя при низких температурах".

С учетом сложившейся обстановки и все возрастающего объема ремонтных работ было решено создать в аэропорту специальные ремонтные мастерские. Они были открыты 1 февраля 1942 года. Здесь начали производиться ремонтные работы самолетов СП, С-1, У-2 и моторов М-11. В составе мастерских было образовано два цеха: моторный и

самолетный. Начальником этих мастерских был назначен старший инженер по эксплуатации Бронислав Брониславович Филон, мастером моторного цеха - Н.Н.Емельянов, мастером самолетного цеха - А.И.Михалев.

Ушедших на фронт мужчин заменили девушки. В короткий срок успешно освоили техническое обслуживание и наравне с мужчинами работали в качестве авиамотористов А.А.Доронина, Е.А.Клочкова, А.П.Попова, Е.Н.Беспоясова, Т.М.Кайдалова.

Коллектив аэропорта самоотверженно трудился, встав на стахановскую вахту. "Все для фронта, все для победы". Рабочий день авиарботников включал в себя не только выполнение рейсов и обслуживание самолетов. После полетов в летний период вечером все работали на приусадебном участке аэропорта, где выращивали картофель и овощи. Авиарботники оказывали также помощь в уборке урожая колхозам, работали на лесосплаве, собирали средства на постройку истребителя "Коми пионер". Примером служили коммунисты и комсомольцы: Н.Р.Трофимов, Н.Г.Краев, А.А.Куштанов, П.А.Павлов, А.П.Попова, Е.П.Кухнин.

За самоотверженную, стахановскую работу были награждены Почетными грамотами Президиума Верховного Совета Коми АССР Н.И.Неезжалый, Б.Б.Филон, И.Г.Бурдаев, Н.Р.Трофимов, Е.Н.Беспоясова и другие.

Не только летчики Сыктывкарского авиапредприятия отбыли на фронт. Летчик командир Югорского Заполярного авиаподразделения Коми АССР Василий Иванович Дончук также вылетел на Карельский фронт.

Василий Иванович Дончук был человеком исключительно большой отваги и храбрости. Родом он был из Киева. В 1933 году, закончив Ейское военное училище, долгое время летал на Дальнем Востоке. Первое боевое крещение получил еще в 1938 году в боях на Хасане. Перед войной работал в Заполярье, обслуживал различные экспедиции. Дончук был одним из первооткрывателей воздушных трасс в этом регионе. С началом войны Василий Иванович сразу подал заявление в военкомат, желая добровольно идти на фронт, но получил отказ. Как командир подразделения, он нужен был в тылу для организации полетов в Заполярье. Но помог случай.

Поздней осенью 1941 года в республику прилетел заместитель командира 5-го отдельного авиаполка П.П.Москаленко. Он привез письмо Военного Совета Карельского фронта с просьбой к администрации комбината "Воркутауголь" направить на фронт опытных летчиков и авиатехников вместе с самолетами. На самолете Р-5 В.Дончук перелетел из Воркуты на Карельский фронт за два дня, произведя посадки только для заправки. Дончук как командир во всем показывал пример молодым пилотам. Удивлял

своим мужеством и отвагой, выполняя самые трудные и опасные полеты. Он совершил 270 боевых вылетов в тыл врага.

Вот что сообщал военный корреспондент на страницах газеты "Вечерняя Москва" в августе 1944 года: "Дончук получил приказ установить наличие самолетов на вражеском аэродроме в глубоком тылу немцев. Лететь предстояло далеко. Чтобы хватило горючего, он попросил разрешения не брать с собой штурмана. Курс точно рассчитали на земле, разведчик вышел к глубинному аэродрому противника внезапно и успел сфотографировать. Не ожидавшие столь дерзкой разведки неприятельские зенитчики не успели сделать ни одного выстрела. Дончук прошел вглубь вражеской территории и затем, часто меняя курс, повел машину обратно. А вскоре над неприятельским аэродромом показались наши самолеты. Было уничтожено 19 вражеских самолетов. Смелый разведчик Дончук был удостоен ордена Красного Знамени".

За период мирных и военных лет В.Дончук освоил 14 типов самолетов. Налетал более одного миллиона километров, провел в воздухе 5 тысяч часов. За боевые заслуги В.И.Дончук награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды и Отечественной войны II степени. В 1944 году за героические подвиги, проявленные при выполнении боевых заданий, майору В.И.Дончуку было присвоено звание Героя Советского Союза. В.Дончук героически сражался и геройски погиб при выполнении боевого задания.

Авиарботники Заполярья свято чтут его память. На здании аэропорта Воркуты установлена мемориальная доска героя. В городском краеведческом музее бережно хранятся летная книжка и другие документы, рассказывающие о жизни и подвиге Василия Ивановича Дончука.

Погиб гвардии майор Василий Дончук 2 ноября 1944 г., выполняя полет по авиаразведке в глубоком тылу противника в р-не г.Киркенес (Северная Норвегия) за 11 дней до Указа о присвоении ему звания Героя Советского Союза.