

## **СТВОРЕННЯ ТА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІВДЕННО-ЗАХІДНОЇ ОСОБЛИВОЇ АВІАГРУПИ ЦПФ**

Авіаційні частини ЦПФ з перших днів війни були залучені до активної роботи по обслуговуванню наземних військ фронтів та Повітряних армій. Звіт про бойову роботу частин фронтової авіації ЦПФ під час Вітчизняної війни, який зберігається у фонді 1 Центрального архіву Міністерства цивільної авіації вміщує розділ щодо бойової роботи авіачастин Цивільного Повітряного Флоту. У ньому зазначається, що 23 червня 1941 р. Рада Народних Комісарів СРСР затвердила «Положення про роботу ЦПФ у військовий час». Цей документ поклав початок формуванню фронтових частин і з'єднань ЦПФ. Усім територіальним управлінням ЦПФ був відданий наказ про виділення кращих екіпажів і літаків для укомплектування нових формувань, які братимуть участь у бойових операціях Червоної Армії на найважливіших ділянках фронту. Оперативно, до 25 червня 1941 р., були сформовані наступні підрозділи ЦПФ:

1. Київська авіагрупа ЦВФ в м. Київ
2. Білоруська авіагрупа ЦВФ в м. Смоленськ.
3. Прибалтійська авіагрупа ЦВФ в м. Великі Луки.
4. Південно-Західна авіагрупа ЦВФ в м. Одеса.
5. Північна авіагрупа ЦВФ в м. Ленінград [2].

Південно-західна особлива група ЦПФ була створена з особового складу Одеського, Дніпропетровського, частково Полтавського підрозділів ЦПФ. Тільки за червень-липень 1941 р. пілоти авіагрупи перекинули до лінії фронту 110 тон військових вантажів, евакуювали 740 важкопоранених, здійснили сотні польотів зв'язку, приземлялися безпосередньо біля вогневих

позицій наземних частин [1,с.37]. З розгортанням бойових операцій на фронтах та збільшенням обсягу бойової роботи авіагрупи ЦВФ поповнювалися особовим складом та літаками з тилових управлінь та авіашкіл ЦПФ. З часом з набуттям бойового досвіду авіа групи і окремі загони ЦПФ були переформовані в окремі авіаполки та авіадивізії ЦПФ.

9 липня 1941 р. за підписом начальника Генерального штабу СРСР і за №0047 був виданий «Наказ про використання Цивільного повітряного флоту у військовий час». Цим наказом вимагалось забезпечити рух літаків на лініях військового значення: Москва-Ленінград-Таллін, Москва-Київ, Москва-Смоленськ, Москва-Владивосток, Москва-Баку-Тбілісі, Москва-Симферополь, Москва-Одеса. Пунктом 4 цього наказу Генеральному штабу, начальникам центральних управлінь Наркомату оборони СРСР та командувачам військами військових округів наказувалося забезпечити особливі авіагрупи ЦПФ усіма видами довольства за нормами, прийнятими Наркоматом оборони для авіаційних частин Червоної армії, паливно-мастильними матеріалами, продовольством та ін.

Забезпечуючи бойові дії наземних військ і бойової авіації Червоної Армії в найважливіших операціях на фронтах Вітчизняної війни, фронтові авіачастині ГВФ виконували такі основні завдання: 1. Повітряне транспортування боєприпасів, озброєння та ПММ для наземних військ і бойової авіації. 2. Здійснення повітряного зв'язку штабів фронтів та Повітряних армій з наземними частинами та частинами бойової авіації. 3. Евакуація поранених з прифронтової зони у тил фронту і доставка у найближчі до лінії фронту госпіталі медикаментів та консервованої крові. 4. Забезпечення бойової роботи партизанів, доставка їм боєприпасів, медикаментів, продовольства і вивезення з тилу ворога поранених партизанів і дітей. 5. Нічна повітряна розвідка і нічне бомбардування бойових порядків та опорних пунктів противника на полі бою і в найближчому тилу. 6. Польоти в тил противника для розкидання листівок і за спеціальними

завданнями розвідників. 7. Здійснення великих повітряно-десантних операцій. 8. Вишукування й обстеження передових аеродромів та перебазування особового складу та технічного майна бойової авіації на ці аеродроми слідом за наступаючими наземними військами. 9. Розвідка та обстеження ділянок залізниці та автошляхів для організації шляхів підвезення у військовому й армійському тилу [2].

З перших днів війни ЦПФ зіштовхнувся з серйозними труднощами: бракувало важких транспортних літаків, виникали складності з їх ремонтом і переобладнанням. Польоти на неозброєних літаках в умовах панування у повітрі ворожої авіації були пов'язані з великим ризиком. Труднощі були пов'язані і з тим, що формування авіагрупи ЦПФ проходило одночасно з виконанням завдань, характер яких значно відрізнявся від тих, які виконувалися в мирний час. Була потрібна психологічна перебудова, оволодіння новими знаннями та навичками. Однак авіатори долали всі ці перешкоди, з честю вирішували поставлені перед ними завдання.

Газета «Правда» у ті дні писала: «Пілоти цивільної авіації самовіддано несуть свою службу. Десятки польотів на день здійснюють вони на фронт, доправляючи вантажі військам, перевозячи важко поранених і консервовану кров для переливання. Під час польотів їм часто доводиться витримувати запеклі атаки німецько-фашистських винищувачів» [10]. Самовіддано працював і інженерно-технічний склад авіагрупи. Нерідко літаки поверталися із завдань наскрізь прошиті кулями й осколками снарядів, але, як правило, фахівці за короткий час повертали їх до ладу. Було не мало випадків, коли техніки або механіки замінювали вибувшіх із ладу повітряних стрільців транспортних літаків. Їм доводилося також брати участь в обороні прифронтових аеродромів від ворожих військ, що проривалися на ці об'єкти. Величезну роботу, пов'язану з переобладнанням літаків, здійснював інженерно-технічний склад особливих авіагруп. Не тільки в стаціонарних майстернях, а й у польових умовах на них встановлювалися кулемети,

бомбоутримувачі, броньовані спинки до крісел членів екіпажів. Велике навантаження лягло на бортмеханіків. При посадці на польових аеродромах, в пунктах базування бойової авіації вони виконували роботи з технічного обслуговування і ремонту літаків, двигунів, устаткування, якими до війни займалися наземні технічні служби. У тих складних умовах бортмеханіки нерідко виявляли героїзм і мужність.

Командувачем Південно-Західної авіаційної групи ЦПФ був призначений капітан Семен Ільч Брюмер<sup>1</sup>. Після формування авіагрупи надходили в оперативне підпорядкування штабів відповідних фронтів і флотів, а їх матеріально-технічне забезпечення та поповнення кадрами покладалося на ГУЦПФ, воно ж повинно було продовжувати організацію повітряних перевезень в тилу. Підрозділи Київської авіагрупи ЦПФ допомагали військам в районі Луцьк – Броди – Рівне, де розгорнулася найбільша в початковий період війни битва. Льотчики ЦПФ протягом декількох днів доправили військам Південно-Західного фронту 34 тони запасних частин для танків, 7,3 тони боєприпасів, пальне, 7,2 тон медикаментів, 151,2 тони інших вантажів. Одночасно з Київською авіагрупою ЦПФ у бойову роботу включилася і Південно-Західна авіагрупа ЦПФ особливого призначення (ЮЗАГОН), що мала у своєму складі транспортну, зв'язну і дві санітарні ескадрильї. Авіагрупа тільки за червень-липень 1941 року по завданню командування Південного фронту доставила частинам Червоної Армії 110 тон боєприпасів, евакуювала 740 тяжкопоранених, виконала сотні розвідувальних і зв'язкових польотів [8].

У зв'язку з особливо запеклими боями на фронті, перед авіагрупами ЦПФ усе частіше ставилося завдання перевезення до лінії фронту медикаментів і медичного персоналу для надання екстреної допомоги пораненим. З 23 червня по 1 вересня літаками ЦПФ у прифронтіві госпіталі було перевезено вже 46,5 тон консервованої крові, 184,9 тон медикаментів та

---

<sup>1</sup> С. І. Брюмер нагороджений орденом Червоної Зірки, медалями «За оборону Одеси», «За перемогу над Німеччиною», а за відновлення і будівництво Ростовського аеропорту, начальником якого він був призначений у післявоєнні роки, нагороджений орденом Леніна.

госпітального устаткування, вивезено в тил 30 тисяч поранених [7]. До серпня 1941 військам Вермахту вдалося вийти до Дніпра на ділянці від Кременчука до Херсона. У тилу німців залишилася Одеса. На початку серпня 1941 р., коли ворог наближався до міста, Південно-Західної авіагрупа ЦПФ перебазувалася у м. Первомайськ.

Для забезпечення повітряним зв'язком і розвідданими військ, що її обороняли, зі складу Південно-Західної особливої авіагрупи ЦПФ був виділений спеціальний загін літаків У-2 під командуванням Володимира Олексійовича Седляревича – одесита, вихованця Батайської школи пілотів. Цей загін спеціального призначення був сформований 8 серпня 1941 р. за наказом командувача ВПС Одеського оборонного району [12,с.225]. Льотчики ЦПФ, базуючись у місті, в тісному контакті з Військово-Повітряними Силами Червоної Армії, щодня вилітали до лінії фронту і доставляли командирам на поле бою оперативні розпорядження та накази командування оборонного району. Тільки за 37 днів пілоти цієї авіаланки здійснили 476 вильотів, у тому числі 162 з метою бомбардування ворога [11].

Після 70-денної героїчної оборони Одеси, 16 жовтня її захисники були організовано евакуйовані. На іншу ділянку фронту перебазувався і авіазагін ЦПФ, де і з'єднався зі своєю групою. За мужність і стійкість при захисті Одеси авіазагін В.О. Седляревича, єдиний серед авіапідрозділів ЦПФ, був нагороджений медаллю «За оборону Одеси» [7].

Під час оборони Одеси було виконано перше в історії війни нічне бомбардування на легкомоторному літаку. Газета «Красная звезда» у роки війни публікувала чимало матеріалів, присвячених авіаторам ЦПФ. Так, у статті «127 тисяч рейсів» говорилося, що саме колишні цивільні пілоти першими почали опановувати техніку нічних бомбардувань на літаку У-2. Пілоти цивільної авіації мали вже потужний досвід користування повітряними трасами і тому швидко оволоділи технікою нічного скидання бомб на передній край, аеродроми, штаби, залізничні колії ворога. З посмішкою згадують пілоти, що спочатку бомби завантажувалися у кабіни

літака У-2 і технік, що сидів посаду пілота, руками скидав їх на ціль. Пізніше до літаків прилаштували відра «Ониско» під площинами та автоматичні скидачі, як на справжньому бомбардувальнику [6,с.66].

За дослідженням А.Троценко, техніки на чолі з інженером Б. С. Дорофієвим, розглянувши пропозицію пілота П.С. Бевза, дообладнали літак У-2 бомбоутримувачами, перетворивши його таким чином на легкого бомбардувальника, що мало величезне значення на початку війни. У вересні 1941 р. пілот П. С. Бевз одним з перших скинув бомби на артилерійські позиції ворога [12,с.226].

Високу атестацію літаку У-2 надав начальник 4 відділу Управління зв'язку Західного фронту капітан Макаров. У «Доповіді про стан і роботу пересувних засобів зв'язку Західного фронту за період військових дій з 22.06.41 по 14.08.41 року» [4] він писав:

«Досвід роботи літаків зв'язку показав, що вони можуть швидко і надійно забезпечити доставку кореспонденції навіть при наявності в повітрі літаків супротивника. Низький політ (5-20 метрів), хороша маневреність і невелика посадочна швидкість дозволяють літакові У-2, керованому досвідченим пілотом, виходити з-під обстрілу винищувача противника, у випадках нападу на літак кількох літаків противника він здатний маскуватися при польотах над лісовими масивами або ж здійснювати посадку на будь-якій рівній місцевості. У практиці роботи літаків був випадок, коли винищувач противника 3 серпня переслідував наш літак зв'язку протягом години; вмілим маневруванням пілот весь час виводив літак з-під обстрілу і був змушений здійснити посадку через відсутність пального. На землі літак отримав кілька пробоїн. Екіпаж літака залишився неушкодженим. Випадків загибелі екіпажів і втрат літаків від нападу противника за весь період роботи не було» [4].

У постійному контакті з ВПС льотчики щодня вилітали до лінії фронту і доставляли командирам на поле бою оперативні розпорядження і накази командування оборонного району. Після повернення доповідали у штаб про

бойові обстановку на окремих ділянках фронту. Під обстрілом ворожих зеніток літали пілоти П. С. Бевз, І. А. Борисенко, Т. В. Бурденко, П. В. Васильєв, Б. І. Жигалов, М. Л. Крижанівський, П. А. Мельник, І. І. Перець, І. Ф. Петлицький, І. В. Ширяєв та інші [12,с.225].

Як показують бойові донесення, що збереглися у військових архівах, з серпня 1941 р. по лютий 1942 р. ескадрилья Седляревича здійснила 4927 бойових вильотів, перевезла 2547 командирів і бійців Червоної Армії, боєприпасів – 15526 кг, пошти, газет –76368 кг, інших вантажів – 83403 кг, пакетів з бойовими донесеннями і наказами 23086 одиниць [13].

З 8 листопада 1942 р. Південно-Західна особлива авіагрупа ЦПФ була переформована у 9-й окремий авіапункт ЦПФ. Командиром полку був призначений підполковник Іван Якович Сегедін. Цей авіапункт числився у діючій армії до 24 листопада 1944 р., 25 листопада був перейменований у 69-й окремий авіапункт ЦПФ. За офіційними джерелами на озброєнні полку знаходилися літаки Лі-2, У-2, ПР-5.

Іван Якович Сегедін народився у м. Харків. Під його керівництвом авіаційний полк досяг високих показників льотної майстерності, сумлінно виконував завдання командування. Архівні документи – нагородні листи підполковника І. Я. Сегедіна подають таку інформацію. У період з листопада 1942 р. по лютий 1943 р. готовий до вильотів парк літаків та моторів полку склав 98,7 %, встановлено обладнання для польотів у нічних умовах на 50% літаків [13]. Доповідалося, що у грудні 1942 р. всі літаки 2-ї ескадрильї були обладнані спеціальними приладами для бомбоскидання. У січні 1943 р. на 60% усього авіапарку полку було встановлено спеціальні пристосування для перевезення авіаційного та автомобільного пального. У період з листопада 1942 р. по січень 1943 р. авіапункт працював на межі можливого – зверх припустимих норм ресурс польотів було перевищено на 1727 годин. Льотний склад полку був дуже кваліфікованим: 70% уміли літати уночі, а 87% здійснювали польоти «у сліпих умовах» [13]. У полку не було зафіксовано жодного невиконаного завдання командування. За три місяці (листопад

1942 р. –лютий 1943 р.) полк здійснив 6504 вильота, налітав 10 тисяч годин, перевіз 270 тон вантажів, в тому числі 110 тон боєприпасів, 6 тисяч бійців і командирів, з них 940 поранених [13].

9-й окремих авіаполк ЦПФ брав активну участь у звільненні Кавказу, яке почалося у січні 1943 року, коли перейшли у наступ війська Закавказського фронту. У гірських районах істотну допомогу радянським військам надавали екіпажі 8-го (командир Р. З. Чачанідзе) і 9-го (командир І. Я. Сегедин) окремих авіаполків ГВФ, виявляючи льотну майстерність, мужність і винахідливість.

У складі 9-й окремого авіаполку ЦПФ були представники різних національностей, серед них льотчики з Казахстану. Серед них виділявся Іван Йосипович Суницький, який народився у 1918 р. у поселенні Спаський Завод Карагандинської області. Після закінчення Алма-Атинського технікуму зв'язку та Тамбовського льотного училища літав як пілот ЦПФ на місцевих повітряних лініях. З лютого 1942 р. молодого пілота направили служити у 9-й окремих авіаполк ЦПФ. Під час запеклих боїв на Північному Кавказі фашистам вдалося прорватися до Нальчика. В ущелинах біля міста була оточена і притиснута до гір 37-ма армія. Дії авіації були утруднені вузькою ущелиною, ані штурмовики, ані важкі бомбардувальники тут не могли літати. І тут особливу підтримку армії надавали літаки По-2 9-й окремого авіаполку ЦПФ.

У період запеклих боїв за Кавказ на другу ескадрилью Південно-Західної особливої авіагрупи ЦПФ було покладено завдання здійснювати допомогу 37-й армії. Авіатори виявляли велику майстерність у доставці частинам 37-ї армії боєприпасів і продовольства. Літати доводилося в горах і тому вперше ескадрилью було укомплектовано штурманами. 29 жовтня 1942 р. сім літаків СП вилетіли у перший рейс з використанням техніки бриючого польоту. Проте тільки двом вдалося виконати завдання. Тоді штурмани запропонували літати над хмарами, а при зустрічі з винищувачами противника відразу ж ховатися у хмарах [3]. У 37-у армію та в корпуси



генералів Кириченка та Селиванова пілоти 9-го окремого авіаполку ЦПФ здійснили 195 вилетів, було доставлено 2836 кг боєприпасів, 2560 кг продуктів харчування, доправлено до визначеного місця 85 парашутистів-розвідників, здійснено більше 600 вилетів на бомбокідання, на ворога було скинуто 3000 бомб<sup>2</sup>. В жовтні 1942 р. Південно-Західна особлива авіагрупа ЦПФ виконувала повітряну розвідку, здійснювала польоти зв'язку на користь частин 4-го і 5-го кінних корпусів генералів Кириченка та Селиванова [3].

Про бойову зрілість цивільних авіаторів свідчили притаманні ним ініціатива, творчий підхід до виконання завдань командування, прагнення максимально використати наявні можливості авіаційної техніки. Під час боїв за визволення Кавказу 9-й окремий авіаполк ЦПФ здійснював матеріально-технічне забезпечення наших військ на Таманському напрямку. Добре розуміючи, яке величезне значення мають для бійців кожен набій, граната, автоматний диск, авіатори довели загрузку літака У-2 до 300 кг. Пілотування перевантажених машин вимагало найвищої майстерності, чітких, безпомилкових дій. Але екіпажі свідомо йшли на виправданий бойовою доцільністю ризик і тільки з 20 лютого до 15 березня 1943 р. доправили нашим частинам 176 т вантажів [5, с.].

На цьому бойовий шлях авіаполку не закінчився, 25 листопада 1944 р. він був перейменований у 69-й окремий авіаполк ЦПФ і продовжував боротися з фашистськими загарбниками.

#### Список джерел і літератури

1. Горяшко А. М. Гражданская авиация Украины /А. М. Горяшко; под. ред. А. Ф. Аксенова . – К.: Техника, 1982. – 144 с.
2. Гражданская авиация в годы ВОВ [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.aex.ru/docs/4/2015/4/21/2219/print/>.

---

<sup>2</sup> Подвиг народа. Сегедин Іван Яковлевич – Режим доступа: <http://www.podvignaroda.mil.ru/?#id=1002166883&tab=navDetailManCard>

3. Гражданский воздушный флот в годы Великой Отечественной войны [Электронный ресурс]. – Режим доступа <http://pobeda.mintrans.ru/history/25018/>
4. Доклад о состоянии и работе подвижных средств связи Западного фронта за период военных действий с 22.6 по 14.8.41 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bdsa.ru/documents/html/donesaugust41/410814.html>
5. История гражданской авиации СССР: научно-популярный очерк / Под общей ред. Б. П. Бугаева. – М. : Воздушный транспорт, 1983. – 376 с.
6. Жирнов Евгений. Неоценимую роль сыграли летчики транспортной авиации // Коммерсантъ. Власть. – №49. – 2014. – 15 декабря. – С. 65-66 .
7. Межаков А. Гражданская авиация в войне [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ok.ru/nashiioni/topic/62318999789640>
8. Первые дни войны. – Режим доступа: <http://war1945.ru/civil-aviation-war/1049-pervye-dni-voynu.html> – Заголовок з экрана.
9. Подвиг народа. Сегедин Иван Яковлевич. – Режим доступа: <http://www.podvignaroda.mil.ru/?#id=1002166883&tab=navDetailManCard>
10. Правда. – 1941. – 5 июля.
11. Ростовская таможня: мы сильны своими корнями. М. Г. Кузьменко, Н. А. Куделя, С. И. Брюмер, И. А. Ситников. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://yutu.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26540:2015-05-06-07-24-48&catid=4:news](http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=26540:2015-05-06-07-24-48&catid=4:news)
12. Троценко А. М. Історія цивільної авіації України. – К.: Аеробізнес, 2004. – 637 с.
13. Электронный банк документов «Подвиг народа в Великий Отечественной войне 1941–1945 годов» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.podvignaroda.mil.ru/?#id=1002166883&tab=navDetailManCard>