

Цивільна авіація України в полум'ї Другої світової війни (1941-1945 рр.)
Civil Aviation of Ukraine at half-time Other Svitovo viyni (1941-1945 рр.)
Гражданская авиация в пламени Второй мировой войны (1941-1945 рр.)

Гребенніков Володимир
Grebennikov Volodimir
Гребенников Владимир

Ключові слова: авіагрупи ЦПФ, нічні польоти, авіаполки ЦПФ, авіаескадрильї, літаки ПС-84 (Ли-2), У-2 (По-2), льотні екіпажі ЦПФ, сили Опору.

Key words: CPF air groups, night flights, CPF air regiments, air squadrons, PS-84 (Li-2), U-2 (Po-2) aircrafts, CPF flight crews, Resistance forces .

Ключевые слова: авиагруппы ГВФ, ночные полеты, авиаполки ГВФ, авиаэскадрильи, самолеты ПС-84 (Ли-2), У-2 (По-2), летные экипажи ГВФ, силы Сопrotивления.

У статті розглянуто основні аспекти діяльності цивільної авіації України на різних етапах Другої світової війни. Проаналізовано процес оперативного підпорядкування ЦПФ на час війни Наркомату оборони. Розглянуто завдання підрозділів ЦПФ, серед яких обслуговування Червоної Армії і оборонної промисловості повітряними перевезеннями, підготовка пілотів для військової авіації та ін. Висвітлюються окремі бомбардувальні дії льотних екіпажів ЦПФ, повітряна розвідка комунікацій противника, авіазв'язок, у тому числі з партизанськими загонами, санітарна допомога тощо. Відзначено участь авіаторів 87-го окремого гвардійського авіаполку ЦПФ у Берлінській операції. Визначено внесок цивільної авіації України у досягненні Перемоги у Другій світовій війні.

The article discusses the main aspects of the civil aviation of Ukraine at different stages of the Second World War. The process of operational subordination of the Civil Air Fleet during the war to the People's Commissariat of Defense is analyzed. The tasks of the Civil Air Fleet units are considered, including servicing the Red Army and the defense industry by air transportation, training pilots for military aviation, etc. Certain bomber operations of the ground crew of the Civil Air Fleet, aerial reconnaissance of enemy communications, aerial communications, including with partisan militias, sanitary aid, etc. are highlighted. The participation of aviators of the 87th separate Guards Air Naval Regiment in the Berlin operation is noted. The contribution of Ukrainian civil aviation to achieving Victory in the Second World War is determined.

В статье рассмотрено основные аспекты деятельности гражданской авиации Украины на разных этапах Второй мировой войны. Проанализировано процесс оперативного подчинения ГВФ на время войны Наркомату обороны. Рассмотрено задачи подразделений ГВФ, среди которых обслуживание Красной Армии и оборонной промышленности воздушными перевозками, подготовка пилотов для военной авиации и др. Освещаются отдельные бомбардировочные действия льотных экипажей ГВФ, воздушная разведка коммуникаций противника, авиасвязь, в том числе с партизанскими орядами, санитарная помощь и др. Омечено участие авиаторов 87-го отдельного гвардейского авиапoлка ГВФ в Берлинской операции. Определен вклад гражданской авиации Украины в достижении Победы во Второй мировой войнке.

Гребенніков В.М. Цивільна авіація України в полум'ї Другої світової війни (1941-1945 рр.)// Цивільна авіація України в полум'ї Другої світової війни: Матеріали наук.-практ.

конф. присвяченої 70-річчю визволення України від нацистських окупантів. Київ, 17 листопада 2014 р. Нац. авіа. ун-т. –К.: НАУ, 2015. с.4-14.

УДК 629/73(477); 94(100) «1939/1945»(045)

УДК 629/73(477): 94(100) «1939/1945»(045)

В.М.Гребенніков, к.і.н., професор

ЦИВІЛЬНА АВІАЦІЯ УКРАЇНИ В ПОЛУМ'Ї ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ (1941 – 1945 рр.)

З початку Другої світової війни і до нападу нацистської Німеччини на СРСР цивільний повітряний флот України у складі Аерофлоту продовжував виконувати свою мирну роботу, не залучався до забезпечення військових операцій Червоної армії ні під час її дій в Західній Україні, ні в часи радянсько-фінської війни. Він здійснював перевезення пасажирів, пошти і вантажів, вдосконалював свою інфраструктуру, розвивав санітарну авіацію, обробляв сільськогосподарські угіддя, здійснював боротьбу з шкідниками лісів, саранчею, проводив аерофотозйомку тощо. У 1939 р. авіалінії України перевищували 27 тис. км і порівняно з 1928 р. зросли майже у 9 разів. Після приєднання у 1939 р. Західної України були прокладені маршрути з Києва до Львова, Тернополя, Станіслава (Івано-Франківська), Рівного, Луцька. В той же час, у зв'язку із загрозою військової агресії проти СРСР в цивільній авіації запроваджувались певні зміни. Зокрема, проводилась масова підготовка пілотів для Військово-Повітряних Сил. Секретна Постанова Раднаркому СРСР від 5 листопада 1940 р. зобов'язувала Начальника Головного управління ЦПФ підготувати для Наркомату Оборони в системі ЦПФ 10 тис. пілотів [1, с.91].

З нападом 22 червня 1941 р. нацистської Німеччини на СРСР почався період жорсткої кровопролитної німецько-радянської війни, який став періодом героїчного і трагічного в історії українського суспільства, народів СРСР. В ній активну участь приймали усі підрозділи цивільної авіації. 23 червня 1941 року РНК СРСР затвердила "Положення про Головне управління Цивільного Повітряного Флоту СРСР на воєнний час". В оперативному відношенні цивільний повітряний флот підпорядковували Наркомату оборони. Наказом наркомату оборони визначались основні завдання ЦПФ: обслуговування Червоної Армії і оборонної промисловості повітряними перевезеннями; підготовка пілотів для бойової авіації та ін.

До кінця червня 1941 р. в Українському управлінні ЦПФ були сформовані Київська, Південно-Західна і Харківська авіагрупи ЦПФ особливого призначення, які підпорядковувались командуючому Південно-Західним фронтом. На базі Сімферопольського аеропорту сформували особливий Чорноморський авіазагін ЦПФ, підпорядкований Чорноморському ВМФ. Для формування фронтових авіаційних груп з управліннь ЦПФ було виділено 593 літаки, в тому числі 176 важких і 417 легких типів. ЦПФ передав також до військово-повітряних сил 20 тисяч льотчиків, штурманів, бортмеханіків і радистів [2, с.204-205].

У період мобілізації авіагруп вони забезпечувалися регламентуючими документами: "Положення про особливі авіагрупи ЦПФ воєнних часів", "Типові штати авіагруп і їхніх загонів", "Табель майна авіагруп", інструкції і розпорядження.

Наказом Народного Комісара Оборони СРСР 9 липня 1941 р. особовий склад ЦПФ, безпосередньо зарахований в особливі авіагрупи ЦПФ, вважався призваним до Червоної Армії [3, с.103].

Авіатори Київської особливої авіагрупи, в складі якої на 25 червня 1941 р. мався 131 літак, в основному У-2, здійснювали велику ризиковану і важку роботу [4, с.181]. Вони доставляли на передові позиції зброю, боєприпаси, продовольство, медикаменти і

консервовану кров, пошту і газети, налагоджували зв'язок між окремими військовими з'єднаннями, вели розвідку, розкидали листівки на окупованій нацистами території, вивозили в тиллові шпиталі поранених воїнів тощо. Перші польоти в тил ворога на транспортних літаках успішно виконали екіпажі цивільної авіації України під командуванням І.Вервейко і Б.Різи.

З розмахом бойових дій на фронтах підрозділи ЦПФ усе більше й цілеспрямовано втягувалися до надання безпосередньої допомоги радянським військам. Так, підрозділи Київської авіагрупи ЦПФ суттєво допомогали військам в районі Луцьк-Броди-Рівне, де розгорнувся самий значний танковий бій початкового періоду війни. Льотчики ЦПФ протягом декількох днів доставили для військ Південно-Західного фронту біля 34 т запасних частин для танків, 7,3 т боєприпасів, багато пального, 7,2 т медикаментів, 151,2 т інших вантажів [5, с.74].

Київська авіагрупа поступово поповнювалась літаками й екіпажами з Харківського, Донецького, Дніпропетровського, Полтавського та інших підрозділів ЦПФ. За самовідданий подвиг, проявлений під час рятування поранених воїнів, першим в підрозділі був нагороджений орденом Червоної Зірки пілот А. Кузовлів.

На неозброєних літаках, відвертаючись від атак ворожих винищувачів, під згубним вогнем зенітної артилерії, льотчики показували зразки стійкості у виконанні своїх обов'язків, оволодівали мистецтвом групових польотів у важких умовах першого періоду війни.

Особливу складність мали нічні польоти, що почалися з кінця червня 1941 р. до глибокого тилу ворога. Для уникнення ускладнень під час прольоту зон протиповітряної оборони противника, або зустрічі з його винищувачами, пілоти терміново оволодівали тактикою бриючих польотів у прифронтівій смузі. За ініціативи головного інженера Пащенко С.П. для збільшення запасу пального почали установлювати додаткові бензобаки на літаку ПС-35 прямо в пасажирській кабіні.

Пілоти Київської авіагрупи безперервно доставляли до лінії фронту боєприпаси в райони Вінниці, Шепетівки, Проскурова, Бердичева й інших пунктів, де радянські війська вели жорстокі оборонні бої.

Про участь екіпажів Київської особливої авіагрупи ЦПФ в бойових діях відзначалося в повідомленнях Радянського Інформбюро і в пресі. 11 липня 1941 року Радінформбюро передавало: "Пілоти цивільного повітряного флоту України відмінно несуть свою службу. Десятки рейсів здійснюють вони на фронт, перевозячи поранених і кров для переливання. Під час польотів їм доводиться витримувати атаки фашистських стервятників» [2, с.211].

У серпні 1941 року в боях за Київ відзначилися підрозділи Київської авіагрупи ЦПФ, якими командували К.Н.Воропаєв, П.П.Збиковський, А.П.Золотов, А.Т.Василенко, І.П.Литвинов. На Ізюмо-Харківському напрямку вони протягом чотирьох ночей доставили 73 т боєприпасів оточеним частинам Південно-Західного фронту. Командування фронту дало високу оцінку авіагрупі. Багато захисників столиці України було згодом нагороджено медаллю "За оборону Києва" [2, с.212].

Взагалі особовий склад усіх прикордонних підрозділів цивільного повітряного флоту вже в процесі формування з них фронтових частин проявив мужність, самовідданість, фахову майстерність і сприяв поліпшенню боєдатності Червоної Армії.

Невдовзі, коли почало розгортатись полум'я партизанської війни, екіпажі ЦПФ підтримували постійний зв'язок з партизанськими загонами в тилу ворога, надавали їм значну допомогу щодо доставки підкріплень, боєприпасів, радіобладнання, вивозили через лінію фронту дітей, жінок і поранених партизан та ін.

Поряд з пілотами сміливо й самовіддано діяли бортмеханіки та інші працівники ЦПФ, виконуючи термінові роботи з ремонту літаків, технічного обслуговування двигунів і устаткування. Великим успіхом інженерно-технічного складу ЦПФ було озброєння кулеметами беззахисних машин ПС-84, а також транспортних літаків ВПС і Дальньобомбардувальній авіації (ДБА).

Героїчним трудівником у роки війни став літак ПС-84 (з вересня 1942 року — Лі-2), а самим масовим літаком був У-2 (з 1944 року — По-2), на якому пройшли школу льотної майстерності перед війною тисячі курсантів льотних училищ, вихованців Осоавіахіма, майбутніх льотчиків ВПС і ЦПФ. З перших днів війни він став використовуватися як зв'язковий і санітарний (С-1 і С-2), а трохи пізніше і як бомбардувальник.

Незабаром противник зрозумів, яку загрозу для нього представляють літаки По-2. Тому їх знищення відзначалося великими нагородами пілотів: 2 тис. марок – вдвічі більше, ніж за збитий винищувач. За «голову» льотчика 105 гвардійського авіаполку М.І.Жукова, який виконав 150 псадок на партизанських аеродромах, пообіцяли 50 тис. марок, масток і орден «Залізний хрест» [3, с.134-135].

Фронтowymi підрозділами, сформованими на базі ЦПФ, було зроблено більше 135 тисяч вильотів, з них 1384 — у тил противника і 482 — на бомбування. У межах фронту перевезено більш 232 тисяч чоловік, з них біля 70 тисяч поранених. Виконання цих завдань призвело до перших жертв. За шість місяців війни втрати ЦПФ на фронті склали більше 200 чоловік загиблих, з них 78 пілотів, 185 чоловік пропало без звістки (з них 77 пілотів). У повітрі й на аеродромах ворогом було знищено 25% літакового парку ЦПФ. Хоча це і менше ніж у ВПС, але втрати були суттєві. У середньому за місяць ЦПФ втрачав по 92 літаки [2, с.213].

З метою подальшого використання мобілізаційних резервів ЦПФ велику кількість льотного і інженерно-технічного складу було передано Військово-повітряним силам і особливо Дальньобомбардувальній авіації (з березня 1942 року— авіація дальньої дії - АДД). Для ударів по глибоким тилам противника 9 серпня 1941 р. було терміново сформовано 81 авіадивізію ДБА. Велика частина її особового складу складалася з екіпажів ЦПФ. Дивізію озброїли новими дальніми бомбардувальниками ТБ-7 (конструктора В.М.Петлякова, після його смерті, з 1942 р. літак став називатися Пе-8) і ЄР-2 (конструктори Р.Л.Бартіні і В.Г.Єрмолаєв). За наказом Ставки вже в ніч з 10 на 11 серпня 1941 р. дивізія нанесла несподіваний для Гітлера удар по Берліну. До столиці рейху прорвалося сім літаків. За виконання бойового відповідального завдання Нарком оборони в наказі від 17 серпня 1941 р. дав високу оцінку командирам кораблів-вихованцям ЦПФ.

В період героїчної оборони Одеси пілоти Південно-Західна особливої авіагрупи ЦПФ тільки за 37 днів боїв доставили військам 110 т боєприпасів, виконали сотні розвідувальних та зв'язківських польотів, евакуювали 740 тяжкопоранених [3, с.106].

За наказом командуючого ВПС Одеського оборонного району в серпні 1941 р. з цієї авіагрупи було сформовано загін спеціального призначення, який залишився в оточеній Одесі. До складу загону, який очолив В.А.Седляревич, увійшли досвідчені пілоти ЦПФ, а також група інженерів і техніків. Літати доводилося у вузькій смужці, яка піддавалася безперервному обстрілу. За період оборони Одеси авіазагін здійснив 476 бойових вильоти. Загальний наліт склав 1659 годин. 162 вильоти загін виконав на бомбардування, вперше застосувавши цей спосіб на легких літаках У-2. Було скинуто 16200 кг бомб, ліквідовано декілька батарей і штаб з'єднання противника. Перші бомби скидали з літака руками. Потім, за ініціативи пілота П.С.Бевза, авіатехніки на чолі з інженером Б.С.Дорофєєвим у вересні 1941 р. дообладнали літак У-2 бомботримачами, перетворивши його у легкого бомбардувальника. При виконанні чергового бойового завдання, 13 вересня 1941 р. відважний пілот П.С.Бевз загинув. Його посмертно нагородили орденом Червоного Прапора. Авіатори боролися до останнього дня оборони Одеси. Пізніше за героїзм і мужність, проявлені особовим складом Одеського аеропорту в роки війни, його колектив було нагороджено медаллю «За оборону Одеси» [2, с.225].

Під час оборони Севастополя частини ЦПФ продемонстрували свою фаховість і мужність, здійснивши 1410 польотів, перевезли понад 4000 чоловік і 349 т вантажу. 21 липня був виданий наказ командуючого Північно-Кавказьким фронтом маршала Радянського Союзу С.М.Будьоного, в якому бойова робота ЦПФ була оцінена як відмінна і всьому особовому складу оголошена подяка [2, с.216].

Роль фронтових груп ЦПФ ще більше зросла з переходом Червоної Армії до наступальних операцій. У зв'язку з цим восени 1942 р. авіагрупи особливого призначення були переформовані в окремі авіаційні полки. Спочатку сформували 9 авіапунктів, а з квітня по серпень 1943 р ще 3 полки. Створені 12 авіапунктів ЦПФ мали по 3 авіаескадрильї (транспортно-бомбардувальну, зв'язку і санітарну) та загін важких літаків (типу Г-2 і Лі-2) [6, с.296]. Київська група стала 7-м окремим авіапунктом ЦПФ і підпорядковувалась 8-й повітряній армії генерала Т.Т.Хрюкіна, Південно-Західна авіагрупа — 9-м окремим авіапунктом ЦПФ і підпорядковувалась 4-й повітряній армії генерала А.К.Вершиніна. В складі цих повітряних армій вони пройшли славетний бойовий шлях до переможного закінчення війни.

Для підтримки мужньої боротьби радянських партизан в тилу ворога активно включилися практично всі авіапідрозділи ЦПФ. За спогадами двічі Героя Радянського Союзу, командира партизанського з'єднання О.Ф.Федорова, Чернігівський обласний партизанський загін вперше прийняв на своєму аеродромі літак в лютому 1942 р., а з липня 1942 по січень 1943 р. літаки ЦПФ здійснили до партизан 92 вильоти і доставили в тил ворога 38 партизанських груп (856 чол.) [2, с.228-229].

У травні 1942 р. Головне управління ЦПФ було підпорядковано командуванню Військово-повітряних сил Червоної Армії. В той час в складі 9 фронтових авіагруп ЦПФ було біля 870 літаків [3, с.112].

Цивільні авіатори Московської і Київської авіагруп за період оборони Сталінграду здійснили більше 46 тисяч бойових вильотів, перевезли біля 31 тисячі бійців і командирів, евакуювали в тил понад три тисячі поранених, доставили на бойові позиції понад 2500 тонн військових вантажів, за що одержали високу оцінку Верховного Головнокомандування і командуючих фронтів.

У дні жорстоких боїв на Волзі розгорнулися бої і на Північному Кавказі, куди була перебазована Південно-Західна група ЦПФ особливого призначення. Тут передбачалось літати в горах і переважно вночі. Ескадрилью вперше почали комплектувати штурманами.

14 вересня командуючим 4-ої повітряної армії було поставлене завдання Південно-Західній авіагрупі сформувати нічну бомбардувальну авіаескадрилью. Хоча її екіпажі й не мали досвіду бомбардувальної роботи, але вже до 5 жовтня ескадрилья була введена в дію і до 24 листопада зробила 594 бойових вильотів, скинувши на ворога біля 3 тисяч бомб загальною вагою 73,5 т [2, с.217].

На Кавказі в тому ж районі виконував бойові й транспортні завдання Чорноморського флоту і Особливий Чорноморський авіаційний загін ЦПФ.

Підтримка радянських військ підрозділами ЦПФ сприяла стриманню чисельно переважаючого противника, а головне, значному знищенню його живої сили і техніки, міцному закріпленню на важливих рубежах, а потім переходу до наступу. Весь особовий склад авіапідрозділів ЦПФ, що забезпечував успішність лій наших військ, було нагороджено медаллю "За оборону Кавказу".

З кінця 1942 року, коли Червона Армія вирвала у противника стратегічну ініціативу під Сталінградом, почався визвольний період війни, що увійшов в історію як період корінного перелому в Другій світовій війні.

1 травня 1943 р. за успішне виконання бойових завдань 7-й окремий авіапункт ЦПФ (командир Ш.Л.Чанкотадзе) було перейменовано у 87-й окремий гвардійський авіапункт ЦПФ, а 4-го травня цьому полку присвоєно почесне найменування "Сталінградський". Всіх учасників Сталінградської битви указом Президії Верховної Ради СРСР від 22.12.1942 р. було нагороджено медалями "За оборону Сталінграда".

21 серпня 1943 р. Раднарком СРСР і ЦК ВКП(б) прийняли Постанову «Про невідкладні заходи з відновлення господарства у районах, звільнених від німецької окупації». Ця Постанова зобов'язувала Головне управління ЦПФ негайно приступити до відновлення на звільненій території усіх аеропортів, знищених німцями. Відповідно з Постановою було видано наказ ГУ ЦПФ «Про організацію повітряних ліній, для обслуговування звільнених

від німецьких окупантів районів Української РСР». В наказі давалися конкретні вказівки: до 25 серпня 1943 р. відкрити регулярний рух на лініях: Москва-Орел-Курськ-Харків і Москва-Вороніж-Луганськ-Сталіно (Донецьк) [1, с.102].

Враховуючи специфіку діяльності цивільного повітряного флоту, Державний Комітет Оборони прийняв 22 серпня 1943 р. постанову, за якою ЦПФ переходив у підпорядкування командування авіації далекої дії (АДД).

Восени 1943 р. радянські війська, зосередивши основний удар на Київському напрямку, поширили фронт активних дій. На цьому напрямку бойові дії наших військ забезпечував 87-й окремий гвардійський полк ЦПФ, а на Південній ділянці фронту працював 9-й окремий авіапункт ЦПФ. Хоча ЦПФ відчував дефіцит пального і літати доводилося у вкрай несприятливих метеоумовах, а ескадрильї і полки часто передислоковувалися, обсяг перевезень у 1943 р. за завданнями військового командування зріс на 4,2 відсотка, а за спецзавданнями ДКО і РНК СРСР — більше ніж у три рази.

До початку 1944 року обстановка на фронтах в цілому складалася вже на користь СРСР. Червона Армія і її Військово-повітряні сили були вже оснащені новою технікою і вступили в третій, завершальний, період битви з нацизмом. 87-й окремий гвардійський і 2-й авіатранспортні полки ЦПФ занесені до списку частин, що звільняли Крим і Севастополь. На монументі слави на Сапун-горі в Севастополі золотими буквами висічені найменування цих частин.

24 січня 1944 р. почалася найбільша в історії німецько-радянської війни операція військ 1-го і 2-го Українських фронтів щодо знищення Корсунь-Шевченківського угруповання противника. До цієї операції було притягнуто багато частин ЦПФ. Льотні екіпажі ЦПФ в цій високоманевровій, широкій за розмахом операції діяли дуже оперативно. Це відзначив, зокрема, Маршал Радянського Союзу І.С.Конев, який особисто користувався літаком По-2. Корсунь-Шевченківську операцію було завершено 18 лютого.

У ході операцій за звільнення Правобережної України авіація чотирьох повітряних армій здійснила більше 70 тисяч літако-вильотів, скинула на війська противника до 7 тисяч тонн бомб. Від ЦПФ у них брало участь 313 літаків, екіпажі яких здійснили біля 24 тисяч літако-вильотів, перевезли 15 тисяч чоловік, понад 2600 тонн боєприпасів і пального. Вдалі дії авіачастин ЦПФ були високо оцінені командуванням [2, с.222].

Наступ радянських військ тривав біля чотирьох місяців і завершився розгромом усього південного крила фашистського угруповання.

У 1944-1945 роках для повного розгрому окупантів і звільнення поневолених країн Європи Червоної Армії треба було здійснити нову серію великих наступальних операцій, в яких брало участь 13 повітряних армій, а разом з ними — майже усі фронтові формування ЦПФ. Були звільнені цілком або частково території Румунії, Польщі, Болгарії, Югославії, Чехословаччини, Угорщини, Австрії.

Цим перемогом передували такі дії, як направлення до штабів народних армій за їхнім проханням радянських військових місій і груп офіцерів зв'язку, доставка Силам Опору озброєння, боєприпасів, медикаментів, продуктів та іншого необхідного для бойових дій майна.

Забезпечення інтернаціональних сил виконували льотні екіпажі багатьох частин ЦПФ. У звільненні Чехословаччини й Угорщини брав участь 87-й ОГАП ЦПФ. Цей полк внесено в офіційні списки частин, які визволяли від гітлерівських військ столиці названих держав. Чимало авіаторів віддали за це своє життя.

До завершального удару по столиці "Третього рейху" — Берліну в бойові дії включилися авіатори 87-го ОГАП, які перебазовували частини 8-ї повітряної армії й перевезли до лінії фронту 21,9 тонн авіапального і 40 тонн боєприпасів. У ході операцій екіпажами ЦПФ виконувалася нічна повітряна розвідка комунікацій і морських портів противника.

Під час Вісло-Одерської і Східно-Прусської операцій, а також наступу радянських військ на півдні Польщі і в Чехословаччині полки ЦПФ літали в тил ворога за дорученнями

розвідвідділів штабів фронтів. В основному ці доручення виконували 87-й окремий гвардійський Сталінградський авіапункт і 1-й Херсонський транспортний авіапункт.

До 9 лютого 1945 року Східно-Пруське фашистське угруповання було розчленовано, але ще не винищено. Важкі, жорстокі бої продовжувалися до квітня, а 16 квітня почалася грандіозна Берлінська наступальна операція. Бойова робота частин ЦПФ на завершальному етапі війни характеризувалася винятковою напругою. Польоти за завданнями командуючих арміями проводилися вдень і вночі, найчастіше в надзвичайно складних метеоумовах. Достатньо зазначити, що загальний наліт частин ЦПФ на вузькій ділянці фронту збільшився в порівнянні з січнем-лютим 1945 р. в півтора рази.

За рішенням Військових Рад фронтів для евакуації поранених, крім чисельних спеціальних санітарних частин, було терміново залучено велику кількість транспортних літаків. Збільшувалася робота санітарних ескадрилій на лівому фланзі наступаючих фронтів при звільненні Чехословаччини. Цю роботу інтенсивно виконував 87-й ОГАП ЦПФ. Усього літаками ЦПФ в операціях 1945 року було перевезено більше 37 тисяч поранених [2, с.223].

Таким чином, цивільна авіація України зробила свій вагомий, героїчний внесок у досягнення Перемоги над ворогом у роки Другої світової війни. За успішне виконання бойових завдань, мужність, відвагу і героїзм тисячі пілотів і техніків цивільного повітряного флоту були удастоєні державних нагород.

Література

1. Буцкий Е. Очерки истории гражданской авиации Харьковщины. 1923-2005. Люди, события, факты). – Х.: Майдан, 2007. – 260 с.
2. Троценко А.М. Історія цивільної авіації України. – К.: Аеробізнес, 2004. - 637 с.
3. История гражданской авиации СССР. Научно-популярный очерк /под общей ред. Б.П.Бугаева. – М.: Воздушный транспорт, 1983. – 376 с.
4. Савин В.С. Авиация Украины. Очерки истории. – Х.: Основа, 1995. - 264 с.
5. Ляховецкий М.Б. Во фронтовых полетах // Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне: статьи, воспоминания, документы /под общей ред. Б.П.Бугаева. – М.: Воздушный транспорт, 1985. – С.72-85.
6. Гребенников В.Н. Гражданская авиация в годы Великой Отечественной войны // 50-летие Великой Победы над фашизмом: история и современность. Материалы Междунар. науч. конф. Москва, 27-30 сентября 1995 г. – Смоленское книжное изд. «Смядынь», 1995. – С.295-297.