

Выше было упомянуто, что на южной окраине поселка был построен аэродром. Кто его строил? - ...заклученные. Использовались они для строительства военных объектов вблизи границы. В особых папках Мурманского обкома ВКП(б) есть указания на то, что Кольлаг (начальником был некто Гаврилов) с 1938 года строил дорогу к Ваенге (объект № 41), а также к военно-морской базе и аэродрому. По вопросам военных объектов Мурманский обком партии не раз обращался к Л. П. Берию. Известно, что 106-й лагерь (главного управления железнодорожного строительства ГУЛАГа), перед войной возглавлял некто Орловский, также вел сооружение военных аэродромов на полуострове. К началу войны в Заполярье и Карелии было построено несколько новых аэродромов, а на некоторых из них строительство завершалось уже в ходе военных действий.

Когда на аэродроме «Мурмаши» расположился полк, сведений нет. Известно, что в финской войне летчики авиаполка принимали участие. На вооружении полка были самолеты «Чайка» (И-153). Этот самолет многоцелевого назначения использовался как истребитель, как штурмовик, как разведчик.

Следует отметить, что почти каждый второй советский летчик и штурман прослужили в Заполярье и Карелии более двух лет. Они достаточно хорошо освоили самолеты, состоявшие на вооружении ВВС 14-й и 7-й армий. Многие из них имели боевой опыт, приобретенный в небе Испании, в районе Халхин-Гола и в советско-финской войне. Летные экипажи, прежде всего бомбардировочной авиации, усиленно готовились к действиям ночью и в сложных метеорологических условиях. Но! Как показали первые месяцы войны, эти летчики приняли на себя обрушившуюся мощь хорошо подготовленных немецких летчиков и очень многие погибли, защищая Мурманск, железную дорогу и свои аэродромы.

Военный корреспондент газеты «Часовой Севера» времен войны А. Бескоровайный в беседе со знаменитым летчиком 19-го гвардейского авиаполка в июне 1942 года, отмечал. «Бочков хорошо помнил первые месяцы войны: тогда летчики полка воевали так же самоотверженно и дерзко, но потерь было больше. Почти каждый день кто-нибудь из боевых товарищей не возвращался на аэродром. За четыре месяца боевых действий полк потерял в боях более половины своего состава». А как обстояли дела в 147 полку? Сведений на этот счет нет, Но по признанию, летчиков соседнего полка потери были гораздо выше.

###

Боевая деятельность 147-го авиаполка на Севере начиналась с участия в Финской войне. К началу войны с Дальнего Востока была переброшена в полном составе 4-я эскадрилья на самолетах И-153 («Чайка») 40-го авиаполка. Командовал эскадрильей капитан Иошин, Парторгом эскадрильи был старший лейтенант Леонид Иванов. В эскадрилье Иошина служили также Алексей Поздняков, Павел Кайков. После финской войны летная жизнь в полку приобрела новые черты. Летчики, опираясь на опыт войны, шлифовали мастерство, выучку. Ночные тренировки, стрельба по конусу, отработка слетанности, учебные воздушные бои. В таком же положении находился соседний авиаполк дивизии, расположившийся в Шонгуе, что в 13 км юго-восточнее Мурмашей. Этот, 145-й полк сформировался в ходе Финской войны в районе Кайралы. В августе 1940 года 145-й авиаполк перебазировался на строящийся аэродром Шонгуй. Личному составу полка сразу же пришлось включиться в работу, чтобы помочь строителям. За месяц очистили всю территорию летного поля от камней, валунов и пней. Построили навесы для самолетов, столовую. Весной 41-го года полк начал интенсивно летать. Доучиваться пришлось уже в боях. В первом налете на аэродром погиб командир дежурной эскадрильи, ранены два летчика и потеряны 4 самолета. Так 145-й авиаполк вступил в Великую Отечественную войну.

Аэродром Мурмаши реконструировался. И к началу войны не был готов. Как упоминалось выше в первом же массированном и продолжительном налете на аэродром Мурмаши (в ночь на 24 июня 1941-го года), погибло много строителей, разбомбили склад горючих материалов, была уничтожена часть самолетов.

Потом были отрыты щели и укрытия, Авиационную технику рассредоточили, наладили маскировку. Но все это совершилось на горьком опыте, в результате больших потерь.

Командование авиации Северного фронта срочно разработало операцию по нанесению ударов по аэродромам врага. Операция началась утром 25-го июня. Бомбардировке было подвержено 18 наиболее важных аэродромов врага. В Заполярье в этот день бомбили аэродромы Луостари и Рованиеми. Немцы немедленно предприняли ответный удар. 137-й скоростной бомбардировочный полк и железнодорожный узел Кандалакша были первыми.

Для прикрытия ж/д узла Кандалакша и аэродрома Африканда, где базировался 137-й

полк скоростных бомбардировщиков, вылетела эскадрилья И-153 во главе с комэском старшим лейтенантом Ивановым.

С 26-го июня эскадрилья Иванова вступила в непрерывные схватки с врагом. На следующий день, 27-го июня в жестокой и неравной схватке с врагом погиб замечательный летчик, командир авиаэскадрильи 147-го авиационного полка Леонид Илларионович Иванов. Шел всего пятый день войны. А 22-го июля 1941 года за отвагу и героизм в борьбе с германским фашизмом Указом Президиума Верховного Совета СССР Леониду Иванову было присвоено звание Героя Советского Союза. Это был один из первых Героев Отечественной войны - первый Герой Кольского неба.

...Где схоронили Леонида Илларионовича, никто не знает. Об этом хватились позже. Но по прошествии многих лет могилу героя не отыскиали. На страницах газеты «Кировский рабочий» было опубликовано письмо ветерана войны В Синцова, который в те годы входил в состав группы, искавшей место сбитого самолета Л Иванова. Он вспоминал: «Мы нашли самолет в лесу. Вокруг горело. Летчик лежал неподалеку от обломков машины. Мы положили его на носилки и вынесли из леса. Тут и передали подоспевшим медикам. Где схоронили героя - не знаю».



147 авиаполк 1-ой смешанной авиадивизии был преобразован в 20-й гвардейский истребительный авиаполк приказом Наркома обороны СССР № 102 от 04.04.42г.

Вручение полку гвардейского Знамени вылилось в торжественный праздник. Полк выстроился на аэродроме. Член Военного совета Карельского фронта корпусной комиссар Алексей Сергеевич Желтов развернул гвардейское Знамя. Командир полка гвардии подполковник И Маслов принял Знамя. Преклонив колено, он поцеловал его алое полотнище. Весь полк стоял коленопреклоненный, клянясь Родине бить врага беспощадно, не жалея сил и самой жизни до полной победы.

###

В дальнейшем и 1-я смешанная. (258-я) авиадивизия также состоящая из гвардейских полков (19, 20, 17, 114-го) была преобразована в 1-ю гвардейскую.



Самолет И-153 («Чайка»). конструкции Поликарпова. На этих самолетах 147-й полк начинал войну.

К 22.06.41г. 147 ИАП имел на вооружении 53 самолета И-153 и И-15 бис. В соседнем 145-м авиаполку (Аэродром Шонгуй) были сосредоточены самолеты И-16.

С началом войны 147-й иап (командир полка М. М. Головня, командиром был недолго) занимался отражением налетов вражеских самолетов, привлекался для атак по наземным целям. Стоит заметить. В первый период войны, с уходом Головни, кто командовал полком, нигде четких упоминаний нет, вплоть до 1943 года, когда полком стал командовать подполковник Семянистый.

После массированных налетов, полк был рассредоточен по разным аэродромам, Одна эскадрилья И-15 бис была потеряна в результате налета немецкой авиации.

Надо добавить: 147 авиаполк входил в состав 1-й смешанной авиадивизии. В нее входили кроме 147-го, 145 истребительный авиаполк, базировавшийся в Шонгуйе и 137-й

авиаполк скоростных бомбардировщиков, базировавшийся в Африканде.



Самолет И-15 бис конструкции Поликарпова. Основное назначение, штурмовик.



Самолет И-16 конструкции Поликарпова.

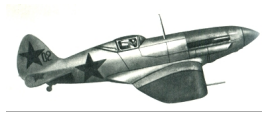
На 1941-й год был составлен план переучивания всех полков ВВС на новую технику, а также предусматривалось пере-вооружение полков новой техникой. Все это должно было осуществляться в соответствии с планом, приказ № 280

Приказ №280 от 19 февраля 1941г. Из плана переучивания летного состава частей ВВС КА на новой матчасти на 1941 год. Предварительное обучение:

Миг-3 ЛВО.147-й ИАП Мурмаши июнь, при 159-м ИАП а/д (Гривочки). Мурмаши - июль-сентябрь. Получение в 3-м кв.

ЛАГГ-3 ЛВО 145-й ИАП. Шонгуй. Переучивание в Горелово Шонгуй июль – август. Поступление в 3-м кв.

12.07.41 г. полк получил самолеты МиГ-3, которые использовал до весны 1942 г. В середине июля 1941 г. в составе полка числились четыре МиГ-3, предназначавшиеся для перехвата бомбардировщиков противника. К концу месяца поступило 17 МиГ-3 и шесть летчиков, освоивших машины.



Самолет МиГ-3 конструкции Микояна и Гуревича.

В январе 1942 г. на вооружение поступили самолеты Р-40 "Томагавк", потом несколько "Харрикейнов" и "Киттихауков".

В 1943 г. полк был перевооружен на Р-39 "Аэрокобра", на которых пролетал до конца войны. С 24.08.43 г. 20-й гвардейский полк входил в состав 1-й гвардейской смешанной авиадивизии. Летом 1945 г. полк был перевооружен самолетами Як-9.

Самолет И-16, конструкции Поликарпова, был разработан в 1933 году и являлся к тому времени выдающимся образцом советской конструкторской школы. В ходе серийного строительства, длившегося до 1941 года, он продолжал модернизироваться и улучшаться. Всего было построено около 7 тысяч машин. В боях самолет применялся по 1943 год. В целом, по своим техническим данным, И-16 превосходил зарубежные образцы тех лет. Однако, в ходе боев в Испании и на Халхин-Голе, выяснилось, что он уступает в скорости немецкому Ме-109Е. Перед войной начали выпускаться другие, более скоростные истребители Як-1, ЛаГГ-3, МиГ-1 и МиГ-3, но И-16 еще долго оставался в строю. Большинство летчиков, удостоенных в первые месяцы войны звания Героя Советского Союза, воевали на И-16. 29-й ИАП, первый в ВВС ставший гвардейским, воевал исключительно на этих машинах.

Но вернемся к событиям начала войны. Необходимо было организовать эффективное противодействие авиации противника, которая доставляла много неприятностей как ударами по войскам, так и бомбежками тыловых объектов. Превосходство врага в воздухе было значительным, и летчикам 145-го и 147-го истребительных авиаполков приходилось тяжело - не хватало сил. Командующему ВВС фронта генералу Т. Т. Хрюкину и его начальнику штаба полковнику И. М. Соколову потребовались огромные усилия, чтобы создать воздушную армию, обеспечить ее аэродромами и самолетами.

###

Большую часть наших истребителей приходилось держать либо в готовности на аэродромах, либо организовывать дежурство в воздухе. О нехватке истребителей для использования их в других целях свидетельствовал адмирал А. Г. Головкин: «Наши летчики делали все, что было в их силах. Боевая работа не прекращалась ни днем, ни ночью. Иногда им приходилось проводить в воздухе по 10—12 часов в сутки. Люди уставали до изнеможения. Спали прямо в кабинах самолетов, а в теплые дни - на земле под крылом, даже ели, не отходя от своих машин, чтобы по первому сигналу тревоги поднять их в воздух».



Обед на боевом дежурстве. В кабине летчик Л. Горячко.

145-й ИАП, всю войну сражавшийся на Мурманском направлении, потерял свыше 100 летчиков, уничтожив свыше 300 самолетов врага и 287 летчиков. Перед началом войны командиром 145 полка был майор Г. А. Рейфшнейдер (в последующем фамилия изменена на Калугин. - Авт.). Командиры эскадрилий были майор А. Е. Новожилов, капитан П. С. Кутахов и И. И. Павлов. К началу Великой Отечественной Войны 145-м полком командовал полковник Н. И. Шмельков. В нем была одна АЭ И-16 с пушками ШВАК 20мм. К 22 июня она была одной из самых боеспособных. Три других АЭ полка имели И-16 более ранних выпусков с пулеметами.

Сведений о потерях в 147 полку отыскать не удалось. Из высказываний летчиков:

147-й авиаполк в начальный период войны терпел крупные потери. Но потом положение выправилось. В апреле 1942 года авиаполк, как и соседний 145-й был преобразован в гвардейский.

Как упоминалось выше, 147-й авиаполк к началу войны имел на вооружении самолеты И-153. В перерывах между боями осваивал «Томагавк» и «Харрикейн». Первые «Томагавки» поступили в начале декабря 1941 г. а к концу января 1942 г. переучивание было завершено. До середины апреля полк воевал на двух типах истребителей. «Томагавк» и «Харрикейн».

Из воспоминаний авиационного техника 147 авиаполка К. Покумейко: «В конце ноября 1941-го года Алексей Поздняков во главе группы летного и технического состава был направлен на Алтай на сборку и освоение новой техники. (Почему Алтай? Туда по ленд-лизу через Иран одно время поступала авиационная техника). Более двух десятков самолетов, облетанных и освоенных, были перегнаны в Заполярье, где вскоре вступили в воздушные бои».

1 апреля 1942 года полк стал 20 гвардейским ИАП, был переформирован на новый штат.



А. Хлобыстов у самолета после второго тарана. На снимке видна снесенная консоль крыла

Глава 9. 20-й гвардейский полк

Автор: Administrator

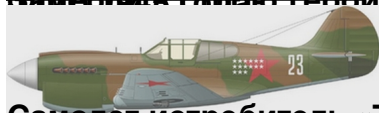
14.12.2010 22:35 - Обновлено 15.12.2010 23:37



Общее построение 20-го гвардейского авиаполка. Аэродром Мурмаши



Вечером 14-го стрелю герои-победители. На площади имени Кирова в поселке Мурмаши.



Самолет-истребитель «Томагавк».



Немецкий самолет «Me-109», истребитель, выпускался в нескольких модификациях.



Немецкий самолет бомбардировщик «Ю-87».



Самолет-бомбардировщик ИЛ-4 конструкции Ильюшина



Самолет-бомбардировщик СБ-2 конструкции Туполева.



Самолет-штурмовик Ил-2 конструкции Ильюшина



самолет "Ланкобра", производство США-Великобритания



немецкий самолет - разведчик "Fokke-Wolf" FW - 189



немецкий самолет - истребитель "Fokke-Wolf" FW-190



русский бомбардировщик "Ту-88" конструкции Туполева