

Гражданская авиация – партизанам (1942–1944)

УДК 358.4:355.425.4(476+470.333)



Наталья САЛУК,
журналист

Наталья САЛУК. Гражданская авиация – партизанам (1942–1944). Участие формирований Гражданского воздушного флота СССР в поддержке партизанского движения признано уникальным явлением в мировой военной истории. Автор публикации акцентирует внимание на взаимодействии 62-го отдельного гвардейского авиационного полка Гражданского воздушного флота СССР с партизанскими соединениями Брянского края и БССР (1942–1944). В основе статьи – материалы архива заместителя командира авиаполка А.Е. Неклюдова.

Ключевые слова: военная авиация, партизанское движение, Беларусь, Брянская область.

Natalia SALOUK. Civil aviation helps partisans (1942–1944). The support provided by the USSR civil air fleet to the partisan movement is recognized as a unique phenomenon in the world military history. The author of the publication focuses on the interaction of the 62nd Separate Guards Aviation Regiment of the USSR Civil Air Fleet with partisan formations of Bryansk Oblast and the BSSR (1942–1944).

The article is based on the archives of deputy commander of the aviation regiment A. Ye. Neklyudov.

Keywords: military aviation, partisan movement, Belarus, Bryansk Oblast.

Летчики Гражданского воздушного флота СССР с первых дней Великой Отечественной войны самоотверженно включились в боевые действия. В послевоенные годы Алексей Ефимович Неклюдов, заместитель командира 62-го отдельного гвардейского авиаполка, жил мечтой – издать книгу о боевом пути своей авиачасти, но не успел осуществить этот замысел. Собранные им материалы, воспоминания однополчан стали основой данной статьи о взаимодействии летчиков гражданской авиации с партизанскими отрядами Орловской области и Белорусской ССР в 1942–1944 годах.

13-я особая авиагруппа

Вся летная деятельность Алексея Неклюдова с 1942 по 1946 год связана с 13-й особой авиационной группой (ОАГ) Гражданского воздушного флота (ГВФ) СССР, которая 20 ноября 1942-го была преобразована в 6-й отдельный авиационный полк (ОАП), а 8 февраля 1943-го в 62-й отдельный гвардейский авиаполк (ОГАП) ГВФ [1]. А. Неклюдов, командир 7-й эскадрильи Пензенского учебного авиаподразделения ГВФ, прибыл на фронт в качестве командира звена Б-2 13-й ОАГ в январе 1942 и завершил службу в феврале 1946 года в должности заместителя командира 62-го ОГАП ГВФ по летной части.

История 13-й авиагруппы началась в июле 1941 года. Тогда, согласно плану формирования особых авиационных групп ГВФ для обслуживания действующих частей Красной армии и приказу Народного комиссариата обороны СССР № 0047 от 9 июля 1941 года, на базе Смоленского, Московского и Белорусского подразделений Гражданского воздушного флота была создана Белорусская (Западная) особая авиагруппа [2]. 24 сентября 1941 года из нее была выделена

ОБ АВТОРЕ

САЛУК Наталья Владимировна.

Родилась в г. Мозыре Гомельской области. Окончила факультет журналистики БГУ (1974). В 1974–1989 годах работала корреспондентом, заведующим отделом в редакциях газет «Чырвоная змена» и «Настаўніцкая газета». С 1990 по 1997 год – референт, главный специалист управления информации Секретариата Верховного Совета Республики Беларусь. В 1997–1999 годах – заведующий пресс-центром – заместитель начальника управления информации Секретариата Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь. С 1999 года по 2007 год – главный редактор газеты «Голас Радзімы», с 2015 года – библиограф информационно-аналитического отдела ГУ «Президентская библиотека Республики Беларусь».

Автор нескольких документальных книг по истории советской авиации.



Алексей Неклюдов.
Фото 1943 года

часть летно-технического состава, которая вместе с 7-м Пензенским учебным подразделением образовала 13-ю особую авиагруппу ГВФ.

Вот что писал в своих воспоминаниях инженер 62-го авиаполка А. Акимов: «С ноября 1941 года отряд Б-3 (входил в состав 13-й особой авиагруппы. – Н.С.) начал выполнять задания разведотдела фронта по заброске разведчиков в тыл противника на самолетах Р-5 (П-5). Материальная часть отряда Б-3, который по численности равнялся полку, была разнообразной. Смешанный отряд выполнял разные задачи и имел более 30 единиц техники» [3].

Командир отряда 7-го Пензенского учебного авиаподразделения ГВФ А.Е. Неклюдов в декабре 1941 года был направлен на Брянский фронт командиром отряда Б-2 13-й особой авиагруппы. Как свидетельствует запись в его летной книжке, прибыл он в Елец Орловской области, где базировалась 13-я ОАГ, 1 января 1942 года.

14 января этого же года, согласно приказу НКО СССР № 116 «О включении в состав действующей армии особых групп ГВФ» [4], было установлено, что особые авиагруппы ГВФ, приданные фронтам армий, входят в состав действующих армий. 13-я ОАГ была включена в состав 2-й воздушной армии и приписана к Брянскому фронту. Одна из основных задач авиагруппы – взаимодействие

с партизанами Брянской зоны и прилегающих районов БССР и УССР.

Как уникальное явление оценивается участие авиации в поддержке партизанского движения на территории Брянского края и БССР в книге «Советские партизаны. Легенда и действительность. 1941–1944», вышедшей в США в 1964 году. В это издание включены работы нескольких авторов, в т. ч. и исследование Г. Уайнберга «Авиация в партизанской войне», где отмечается: «Использование авиации для организации, поддержки и управления партизанским движением стало одним из главных нововведений в войне на востоке. Использование современной техники в сочетании с примитивной формой ведения войны позволило советскому Верховному Командованию превратить партизанское движение в военное и политическое орудие, обладавшее огромной мощью» [5].

Организованное сопротивление врагу в Брянском крае начало формироваться в августе 1941 и активно действовало до освобождения этого региона от немецко-фашистских оккупантов в сентябре 1943 года. Там функционировало 139 отрядов в составе 27 партизанских бригад. Необходимую поддержку им оказывали разные авиасоединения, но наиболее тесная связь была установлена с 13-й авиагруппой ГВФ. Командиром этой авиачасти с 30 апреля 1942 года был Виктор Трутаев. Именно по его инициативе в авиагруппе создали специальные подразделения для воздушного обеспечения партизан.

Как отмечает в своих воспоминаниях штурман Ф. Сороковой, «к началу весны 1942 года были сформированы две ночные эскадрильи. Они базировались в районе города Елец, в том числе на аэродромах «Лебедянь» и «Троекурово». Тяжелая эскадрилья состояла из самолетов Ли-2 и Р-5, а легкая была укомплектована По-2. Обе эскадрильи выполняли ночные полеты в партизанские районы Брянского края. В Ельце, где находился партизанский штаб, мы получали задания: в основном доставка боеприпасов, медикаментов и продуктов партизан-

▼ Перед отправкой на фронт Алексей Неклюдов (слева) провожает свою семью (жену и двух малолетних дочерей) в тыл. Москва, декабрь 1941 года



ским отрядам, но были и задания лететь в глубокий тыл противника – доставляли группы разведчиков в районы Гомеля, Коростеня, Ровно, Пинска... Полеты в глубокий тыл противника были очень сложными. На самолете Ли-2 необходимо было пройти расстояние в 600–800 км над оккупированной территорией, почти вне видимости земли, и разыскать место сброса парашютистов. Каждый перелет линии фронта был подвигом» [3].

В первые месяцы войны полеты в тыл противника были нацелены на поиск очагов сопротивления: вылетая с Большой земли, экипажи определяли местонахождение партизан, сбрасывали им грузы, радиоаппаратуру. Затем авиасвязь с партизанскими отрядами поддерживалась систематически, но по-прежнему экипажи совершали беспосадочные вылеты и возвращались на место дислокации. Такой способ не позволял полностью обеспечивать потребности партизан. Для большей результативности на оккупированной территории начали обустривать посадочные площадки, чтобы самолеты могли приземляться на короткое время. Первым из 13-й ОАГ совершил посадку на партизанской площадке летчик В. Ярошевич. Вскоре выполнение таких технически сложных и опасных заданий стало для летчиков авиагруппы обыденным делом: они совершали посадки в тылу врага как в светлое время суток, так и ночью – на свет костров.

Важное значение имел следующий шаг – обустройство на оккупированных территориях аэродромов и организация систематических авиаперевозок. Получив такое задание штаба Брянского фронта, командир авиагруппы В. Трутаев направил в партизанскую зону своим представителем А. Неклюдова, благодаря организаторским способностям которого совместными усилиями партизан и местного населения в мае 1942 года был подготовлен первый аэродром, пригодный для приема больших транспортных самолетов. Вскоре в Брянском крае действовало семь лесных аэродромов. Партизаны стали регулярно получать боеприпасы,

взрывчатку, медикаменты, а на Большую землю вывозились раненые, члены семей партизан, дети-сироты...

Развитие партизанского движения требовало все более эффективной поддержки. Отвечая на этот запрос, авиачасть под командованием В. Трутаева начала делегировать экипажи для длительного нахождения в партизанских зонах и совершения боевых действий согласно планам партизанского командования. Первым такое задание получило звено Б. Лахтина. Все пять экипажей достойно справились с поставленными задачами, но особенно отличился командир. В дальнейшем ему приходилось часто совершать боевые вылеты с лесных аэродромов. Так, в период с 3 ноября 1942 по 27 января 1943 года, базируясь в немецком тылу на партизанском аэродроме, летчик сводной эскадрильи Б. Лахтин на самолете У-2 выполнил 46 ночных боевых заданий по бомбардировке опорных пунктов противника, на которые сбросил 92 бомбы [6].

Вот что отмечал в своих воспоминаниях командир партизанского отряда имени Орджоникидзе М. Иванников: «Весной 1942 года партизанские отряды Емлютинского объединения облетела радостная весть – в лес спустились советские парашютисты с рацией и установили связь с Брянским фронтом. В мае прилетел самолет с «Большой земли». ...Наши аэродромы были настолько надежными, что ими нередко пользовались партизаны Украины и Белоруссии. В мае 1942 года в распоряжение Емлютинского объединения были даны 5 самолетов У-2. Первым большим вкладом в борьбу с фашистами стала наша совместная операция по разрушению железнодорожной линии Брянск – Гомель недалеко от райцентра Почеп. Она по предложению Брянского фронта проводилась в ночь с 21 на 22 мая 1942 года. В результате магистраль, по которой проходило 10–15 поездов в сутки, была выведена из строя на 4–5 суток» [3].

Летом 1942 года было положено начало масштабной «рельсовой войне». Ее проведение было невозможно без обе-



Герой Советского Союза
Борис Лахтин



▲ Клятва гвардейцев
62-го ОГАП.
Со знаменем –
командир полка
Виктор Трутаев.
Февраль 1943 года

спечения партизан необходимым количеством взрывчатки, вооружения, боеприпасов. Выполняя задания Военного совета Брянского фронта, летчики авиаотряда под командованием В. Трутаева с 30 апреля по 8 июля 1942 года совершили 69 боевых вылетов в тыл противника. Только с 6 по 18 июня было осуществлено 10 вылетов в ночных условиях с посадкой на необорудованных площадках, доставлено 50 тонн грузов. Партизанам оказывалась максимально возможная помощь в борьбе с захватчиками [7].

Всего за 1942 год 13-й ОАГ была проведена следующая работа по обеспечению партизан: перевезено командиров, политработников по руководству и связи с партизанскими отрядами – 569 человек; сброшено десантников с предварительной подготовкой их на парашютах – 85 человек; перевезено разных грузов 122,6 т; сброшено листовок на немецком, русском, венгерском, румынском языках – 10 млн штук; вывезено раненых – 508 человек [8].

20 ноября 1942 года в 6-м (далее – 62-м) авиаполку была сформирована сводная эскадрилья, которая с 15 мая по 1 июля 1943 года, в период блокирования оккупантами партизанских отрядов накануне Курской битвы, совершила в тыл 479 самолетовылетов, с налетом 1495 часов. При этом было перевезено 74 542 кг

боеприпасов, 2210 кг спецгрузов, 147 кг почты, 149 человек. Вывезено из тыла врага раненых партизан и членов семей народных мстителей – 307 человек [9].

Асы ночных полетов

Выверенным летным мастерством отличались многие летчики «партизанского» авиаподразделения 6-го ОАП, пришедшие из учебных отрядов ГВФ. Но бесспорным примером для младших товарищей являлся опытный летчик и командир Алексей Неклюдов. В 1942 году он в числе первых вылетел к партизанам для оказания помощи и установления регулярной связи, лично произвел 85 ночных вылетов, из них 21 – с посадкой в тылу врага. С каждым вылетом Неклюдов наращивал боевое мастерство ночных полетов через линию фронта. Им разработан и успешно применен ряд удачных тактических приемов при переходе через огневые рубежи и при встречах с противником [10, с. 84].

Алексей Неклюдов слыл неуязвимым асом. Это было отмечено и в представлении летчика к награждению орденом Красной Звезды. Начиная с января 1942 года, за неполные восемь месяцев звено связи под командованием А. Неклюдова «совершило 255 вылетов, налетав 800 часов без единого происшествия. Более ответственные задания выполнял сам лично». Также в документе отмечается, что А. Неклюдов «обладает отличной техникой пилотирования и знанием штурманского дела. За отличное выполнение задания имеет благодарность от командования подразделения. Пользуется заслуженным авторитетом» [11].

В скором времени А. Неклюдову было поручено командование подразделением ночных бомбардировщиков, где были собраны лучшие из лучших. Их фамилии названы в письме начальника штаба партизанского движения Брянского фронта А. Горшкова начальнику Главного управления Гражданского воздушного флота генералу Ф. Астахову от 5 июля 1943 года: «Выражаем Вам и летчикам 62-го гвардейского полка нашу исключительную

признательность за их героизм и самоотверженную работу по оказанию помощи партизанским отрядам... В самые трудные дни нам на помощь пришли ваши славные летчики. Кто не испытал сам, тому трудно представить героизм и отвагу таких первоклассных пилотов, как Лахтин Борис, Репин Николай, Волков Алексей, Неклюдов Алексей и другие» [10, с. 89].

Особо ответственное задание от командования Брянского фронта 13-я авиагруппа получила в конце августа 1942 года. Оно было связано с обеспечением доставки 17 руководителей партизанского движения в Москву для участия в совещании по вопросам ведения партизанской войны. Непосредственное выполнение этого задания доверили эскадрилье А. Неклюдова, перед которой была поставлена задача «вывести из оккупированных территорий Орловской, Курской, Гомельской областей, а также из Орла и Брянска командиров сводных партизанских отрядов и доставить их в Москву на важное совещание. ...Несколько самолетов По-2 под командованием А. Неклюдова приступили к выполнению этого ответственного боевого задания» [10, с. 86]. Сначала участники совещания, которое проходило в Кремле 31 августа – 2 сентября 1942 года, были доставлены в прифронтовую зону, а оттуда уже на самолете Ли-2 переправлены в Москву.

Кстати, по итогам совещания наркомом обороны СССР И. Сталиным был подписан Приказ № 00189 от 5 сентября 1942 года «О задачах партизанского движения» [12, с. 224].

Крылья Курской битвы

Знаковым событием Великой Отечественной войны стала Курская битва. В этом переломном сражении советская авиация окончательно завоевала господство в воздухе и удерживала его до конца войны. Сухопутные войска и ВВС поддерживались пятью отдельными авиаполками и двумя авиадивизиями ГВФ, имевшими в своем составе около

400 самолетов, в том числе и новые скоростные тяжелые Ли-2 и С-47. Впервые за годы войны на сравнительно узком участке фронта было задействовано такое большое количество самолетов.

С началом контрнаступления Красной армии, кроме перевозок, организовывался вывоз раненых, поиск сбитых самолетов и экипажей. Авиаполки ГВФ широко привлекались к изысканию новых площадок под аэродромы для перебазирования боевой авиации. Только летчиками 62-го ОГАП ГВФ было изыскано более 200 фронтовых аэродромов, куда сразу же доставлялись горючее, боеприпасы и продовольствие, что обеспечивало своевременное перебазирование воздушных армий вслед за наступающими войсками и их оперативное включение в боевые действия [13].

7 августа 1943 года за успешное руководство эскадрилей и образцовое личное выполнение боевых заданий командования Штаба партизанского движения, оказание боевой помощи партизанам А. Неклюдов был награжден орденом Красного Знамени. В конкретном изложении его боевого подвига значителен: «За данный период времени (01.04.1943 – 04.08.1943) тов. Неклюдов проявил себя опытным летчиком, имея в своих руках старую матчасть, малопригодную к боевой работе ночью, а тем более в плохих метеоусловиях (туман), выполнил 52 боевых задания в тыл противника без единого происшествия и перебрал 30 960 кг вооружения и боеприпасов для партизан... Общий налет имеет 3237 часов, в том числе в условиях фронтовой обстановки 692 часа.

С апреля 1943 года тов. Неклюдов работает командиром Отдельной транспортно-смешанной эскадрильи. За это время он умело организовал боевую работу эскадрильи. Несмотря на неблагоприятную погоду, эскадрилей за данный период времени выполнено 721 боевое задание, из них по доставке боеприпасов и вооружения в тыл противника 176 вылетов, тем самым обеспечены успешные боевые действия отрядов Брянских и Орловских партизан...» [14].

218 Все графы заполнить полностью

77324
23.6.44

130

НАГРАДНОЙ ЛИСТ

1. Фамилия, имя и отчество: Л А Х Т И Н Борис Александрович

2. Звание: Гвардии лейтенант 3. Должность, часть: Летчик 3-й Тренин. бомбардиров. эскадры. 62 Отд. Гвардейского Авиационка ГвФ.

Представляется к: Присвоению звания Героя Советского Союза

4. Год рождения: 1920 5. Национальность: Русская 6. Партийность: Член ВКП

7. Участие в гражданской войне, последующих боевых действиях по защите СССР и отечественной войне (где, когда): В отечественной войне на Воронежском, Брянском, Центральном и Белорусском фронтах с 17 января 1942 г.

8. Имеет ли ранения и контузии в отечественной войне: — не имеет

9. С какого времени в Красной Армии: с 1938 г. и в ГВФ 1940 г. Каким РВК призван: по вызову Гвардейского Упр. ГВФ

11. Чем ранее награжден (№ и дата приказа или указа): Орденом "Красной Звезды" № 038/и Воронеж. фр. 14.10.42 г., "Красное Знамя" № 8/и 17.2.1943 г.

12. Постоянный почтовый адрес (вместительного и пожелавшего и адрес его семьи):

I. Краткое конкретное изложение личного боевого подвига или заслуг

Летчик гвардии лейтенант Л А Х Т И Н участвовал в отечественной войне с 17.01.42 г. и с того же времени служит в 62 Отделении Гвардейской Авиационки ГвФ.

Выполняя отечественные задания штаба фронта и Центрального штаба партизанского движения он выполнил 516 боевых вылетов и летал на фронте 1216 часов, из них 172 боевых вылета в тыл противника с посадкой у партизан, из них 500 часов.

С 3 января 1942 г. по 27 января 1943 г., находясь в немецком плену у партизан, летчик Л А Х Т И Н на самолете У-2 выполнил 46 ночных боевых вылетов по бомбардировке оккупированных предприятий, из которых сбросил 92 бомбы. По данным Центрального штаба партизанского движения он уничтожил 2 склада боеприпасов противника, 26 немецких солдат и офицеров и парализовал работу их тыловых подразделений, уничтожил 18 немцев.

За отечественные и партизанские 51 вылетом боевого задания по бомбардировке объектов противника и обеспечению партизан боеприпасами летчик Л А Х Т И Н награжден орденом "КРАСНОЙ ЗВЕЗДА" и "КРАСНОЕ ЗНАМИ".

Самостоятельным трудом герой-летчик Л А Х Т И Н на самолете У-2 всего доставил партизанам 18,5 тн. боеприпасов и вооружения и 85 человек руководящего состава, живых от немцев 140 человек, 8 генералов, 50 офицеров и 55 детей и стариков партизан.

После освобождения партизан он выполнил 121 боевой вылет в тыл противника с посадкой у партизан, летал 445 часов. Доставлено партизанам 13,2 тн. боеприпасов и вооружения и 62 человека руководящего состава, живых от немцев 96 человек, 5 генералов, 42 офицера и 47 детей и стариков партизан.

Зав. 1166/0006

▲ Наградной лист Бориса Лахтина с описанием подвига и боевых заслуг. 1944 год

Подтверждением активной летной работы А. Неклюдова является и тот факт, что к этому времени он налетал без аварий 300 000 километров — этот рубеж отмечался специальным знаком.

К белорусским партизанам

После освобождения Орловской области в августе – сентябре 1943 года и формирования Брянского фронта 62-й ОГАП ГВФ вошел в состав 16-й воздушной армии 1-го Белорусского фронта.

Как известно, 24 июня 1943 года ЦК КП(б)Б принял специальное постановление «О разрушении железнодорожных коммуникаций противника методом рельсовой войны». Для успешного осуществления этой операции белорусским партизанам в период с 16 июля по 5 августа 1943 года было заброшено с помо-

щью авиации 144 т боевых грузов. 62-й ОГАП доставлял взрывчатку партизанам Полесского и Пинского соединений, а также 64-й партизанской бригаде имени В. Чкалова.

Основная нагрузка по взаимодействию авиаполка с партизанскими отрядами была возложена на Отдельную транспортно-смешанную эскадрилью Неклюдова. В этот период она базировалась в районе деревни Гута-Муравинка Злынковского района Брянской области. Оттуда совершали вылеты к белорусским партизанам, действовавшим на территории Полесской, Минской, Могилевской, Брестской областей... Так, 8 января 1944 года несколько экипажей получили задание вылететь в направлении Кличева и Рогачева. На этом участке 1-й Белорусский фронт готовился совершить прорыв и соединиться с партизанскими формированиями Могилевской и Гомельской областей. В тыл необходимо было доставить радиоаппаратуру, оружие и боеприпасы. На партизанский аэродром возле деревни Аксенюковичи приземлился самолет летчика Ионов. Через некоторое время в небе появились еще девять самолетов Р-5 и Ли-2, которые сбросили на парашютах тонны грузов [3].

3 апреля 1944 года в газете Осиповичского подпольного РК КП(б)Б «За Советскую Родину» было опубликовано письмо секретаря райкома Войтенкова и и.о. командира партизанского соединения Гнедько с благодарностью летчикам гвардии старшим лейтенантам А. Кургузову, Н. Гончарову, Б. Лахтину «за ваши смелые полеты в глубокий тыл и за умелые посадки машин на малоприспособленной площадке. Мы благодарны вам за оказанную нам помощь, способствующую нашим боевым делам, за спасение наших раненых товарищей» [10, с. 90].

Борис Лахтин был курсантом инструктора А. Неклюдова в Тамбовском летном училище, которое окончил в 1939 году. Затем они вместе работали в учебной эскадрилье ГВФ в Пензе. И на фронт в 13-ю ОАГ прибыли одновременно. В июне 1944-го гвардии лейтенанта

Б. Лахтина представили к званию Героя Советского Союза. С 17 февраля 1943 по 23 июня 1944 года он выполнил 121 боевое задание ночью в тыл противника с посадкой у партизан, налетал 445 часов. В этот перечень входят и действия Б. Лахтина на территории БССР.

Как следует из наградного листа от 23 июня 1944 года, Б. Лахтин «по заданию ставки Верховного Главнокомандования в исключительно сложных условиях произвел посадку на ограниченной площадке в тылу врага и вывез ценные документы разгромленного штаба немецкого соединения. Летчик Лахтин неоднократно впервые устанавливал связь с партизанскими соединениями генералов Козлова, Горшкова, Паромчика, Королева, Мовчанского, Сикорского и Емлютина. Выполненные боевые задания насыщены множеством героических подвигов летчика Лахтина...» [6].

Эскадрилья потерь не имеет

Главным событием лета 1944 года стала крупномасштабная наступательная операция «Багратион». В ее проведении было задействовано четыре фронта, пять воздушных армий и корпус авиации дальнего действия ГВФ, всего более 300 самолетов. 62-й ОГАП принимал участие в освобождении Гомеля, Мозыря, Бобруйска, Пинска, Бреста и других населенных пунктов.

В представлении А. Неклюдова к награждению орденом Отечественной войны I степени отмечено: «В Красной Армии с августа 1931 года. Ранений и контузий не имеет. Ранее награжден орденом «Красной Звезды», орденом «Красного Знамени», медалями «Партизан Отечественной войны 2-й степени», «За боевые заслуги», значком «За безаварийный налет 300 000 километров» [11].

В конкретном изложении личного боевого подвига говорится, что гвардии майор Неклюдов с первых дней пребывания на фронте показал образцы мужества, настойчивости и проявил себя опытным летчиком, обладающим большими организаторскими способностями.

За время командования эскадрилей выполнил 767 боевых вылетов днем и 256 ночью, доставляя в тыл противника боеприпасы, вооружение, медикаменты, продовольствие и эвакуируя на Большую землю раненых партизан.

«В период наступательных операций 1-го Белорусского фронта в январе месяце 1945-го гвардии майор Неклюдов сделал лично 19 вылетов на самолете Ли-2 в район Сохачев, Томашув по переброске боеприпасов, авиабомб и по доставке горючего передовым войсковым частям. Произведя посадку в двух километрах от передовой линии фронта под обстрелом противника, благодаря исключительной технике пилотирования, гвардии майор Неклюдов сумел вывести свой самолет невредимым и без потерь в личном составе экипажа» [11]. И вновь командование полка подчеркивает: авиаподразделения, которыми командовал гвардии майор Неклюдов, на всем протяжении боевых операций не имели боевых потерь, а также аварий, вынужденных посадок и невыполненных заданий.

Боевая работа авиачастей ГВФ на завершающем этапе Великой Отечественной войны была особенно напряженной: «Их общий налет на сузившемся участке фронта увеличился в полтора раза. Только экипажи 62-го гвардейского полка совершили около 4000 вылетов, выполняя различные задания. В целом на Берлинском направлении части ГВФ сделали 20 120 боевых вылетов» [13].

В этот период 62-й ОГАП в составе 16-й воздушной армии участвовал в освобождении Польши, Германии, получил почетное наименование «Лодзинский», а весь личный состав полка был награжден медалями «За освобождение Варшавы» и «За взятие Берлина».

В первой половине 1945 года А. Неклюдов осуществлял интенсивные полеты по обслуживанию линии фронта, а также в тыл противника; с июля 1945-го – транспортировку почты, грузов и пассажиров по территории Германии и СССР, тренировку летного состава, испытательные полеты. В августе заместитель командира полка А. Неклюдов был

оттенирован на самолете «Зибель-204» в качестве первого пилота.

Согласно записи в оригинале летной книжки, в январе 1946 года Неклюдов осуществил на «Зибель-204» «тренировку и выпуск генерал-лейтенанта авиации Куцевалова». В то время Герой Советского Союза Тимофей Куцевалов являлся начальником отдела ВВС Советской военной администрации в Германии. Переучивание длилось 3 часа (810 км, полетов 10/10) [1].

Войну полковник А. Неклюдов закончил заместителем командира 62-го авиаполка по летной части. В начале 1946 года 62-й ОГАП ГВФ был расфор-

мирован. Боевое знамя полка осталось на вечное хранение в Центральном музее Советской армии в Москве.

В 1954 году Алексей Ефимович Неклюдов направлен в Минск и стал первым командиром 104-го объединенного авиаотряда Белорусского (Западного) территориального управления Гражданского воздушного флота (БТУ ГВФ). Он был летающим командиром, мог пилотировать 18 типов самолетов.

В 1964 году А. Неклюдов одним из первых в БССР освоил новый для Минского авиаотряда Ту-124, и в сентябре того же года его экипаж обратился с призывом к коллегам повышать рентабельность, экономить топливо. Не все считали эту инициативу бесспорной, порицали «неклюдовщину». Но экипаж-инициатор доказал государственную значимость почина. Планируя работу на 1965 год, Белорусское управление ГВФ СССР поставило задачу: «Учитывая большое значение правильной организации труда, направленной на повышение экономичности и производительности полетов, распространить почин экипажа командира корабля А.Е. Неклюдова во всех подразделениях. Сэкономить в течение года не менее 3000 тонн топлива» [15, с. 151].

Неутомимый экспериментатор, рационализатор, отличник Аэрофлота СССР Алексей Неклюдов в 1966 году записал в налет третий миллион километров, а к концу летной службы налетал 20 000 часов. А. Неклюдов работал в Минском авиаотряде на разных должностях до 79 лет.

До последних дней жизни Алексей Ефимович Неклюдов являлся координатором ветеранской организации 62-го ОГАП. Материалы об истории гвардейского авиаполка, которые собирал отец, многие годы хранила младшая дочь Надежда Личко. В 2018 году основная часть личных документов А. Неклюдова и архива ветеранской организации 62-го ОГАП передана в фонды Белорусского государственного музея истории Великой Отечественной войны. ▀

Статья поступила
в редакцию 12.03.2019 г.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Летные книжки А.Е. Неклюдова за 1941–1946 гг. Переданы в Белорусский государственный музей истории Великой Отечественной войны.
2. Великая Отечественная война 1941–1945 гг.: сб. документов [Электронный ресурс] // Ин-т истории Министерства обороны РФ, Российский государственный военный архив; Под общей ред. генерал-майора В.А. Золотарева. – Режим доступа: <http://textarchive.ru/c-1378217-pall.html>. – Дата доступа: 24.03.2019.
3. Архив А.Е. Неклюдова: история 62 ОГАП. Находится у Н.А. Личко.
4. Приказы НКО СССР, изданные в 1942 году [Электронный ресурс] // Боевые действия Красной Армии в Великой Отечественной войне. – Режим доступа: <http://bdsa.ru/приказы-нко-за-1942-год/349-247>. – Дата доступа: 24.03.2019.
5. Уайнберг, Г. Авиация в партизанской войне (ч. 6) [Электронный ресурс] / Г. Уайнберг // Армстронг, Дж. Советские партизаны. Легенда и действительность. 1941–1944 / Дж. Армстронг. – Режим доступа: http://www.nnre.ru/istorija/sovetskie_partizany_legenda_i_dejstvitelnost_1941_1944/p7.php. – Дата доступа: 24.03.2019.
6. Наградной лист Б.А. Лахтина (23.06.1944) [Электронный ресурс] // Сайт «Память народа». – Режим доступа: https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_nagrazhdenie150019131. – Дата доступа: 24.03.2019.
7. Наградной лист В.М. Трутаева (08.07.1942) [Электронный ресурс] // Сайт «Память народа». – Режим доступа: https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_nagrazhdenie10683406/. – Дата доступа: 24.03.2019.
8. Наградной лист В.М. Трутаева (17.02.1943) [Электронный ресурс] // Сайт «Память народа». – Режим доступа: https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_nagrazhdenie150098195/. – Дата доступа: 24.03.2019.
9. Наградной лист В.М. Трутаева (07.08.1943) [Электронный ресурс] // Сайт «Память народа». – Режим доступа: https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_nagrazhdenie16985714/. – Дата доступа: 24.03.2019.
10. Теляков, В.А. Курсы – партизанские костры / В.А. Теляков. – Минск: Мин. ф-ка цв. печати, 2004. – 191 с.
11. Наградной лист А.Е. Неклюдова (29.03.1945) [Электронный ресурс] // Сайт «Память народа». – Режим доступа: https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_nagrazhdenie10739084/. – Дата доступа: 24.03.2019.
12. Котеленец, А. Советские партизаны / А. Котеленец [и др.]. – М.: Госполитиздат, 1961. – 224 с.
13. Гражданская авиация в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kak.znate.ru/docs/index-32768.html?page=6>. – Дата доступа: 24.02.2019.
14. Наградной лист А.Е. Неклюдова (07.08.1945) [Электронный ресурс] // Сайт «Память народа». – Режим доступа: https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_nagrazhdenie16985705/. – Дата доступа: 24.03.2019.
15. Дегтев, В.С. Крылья Белоруссии / В.С. Дегтев. – Минск: Беларусь, 1973. – 151 с.