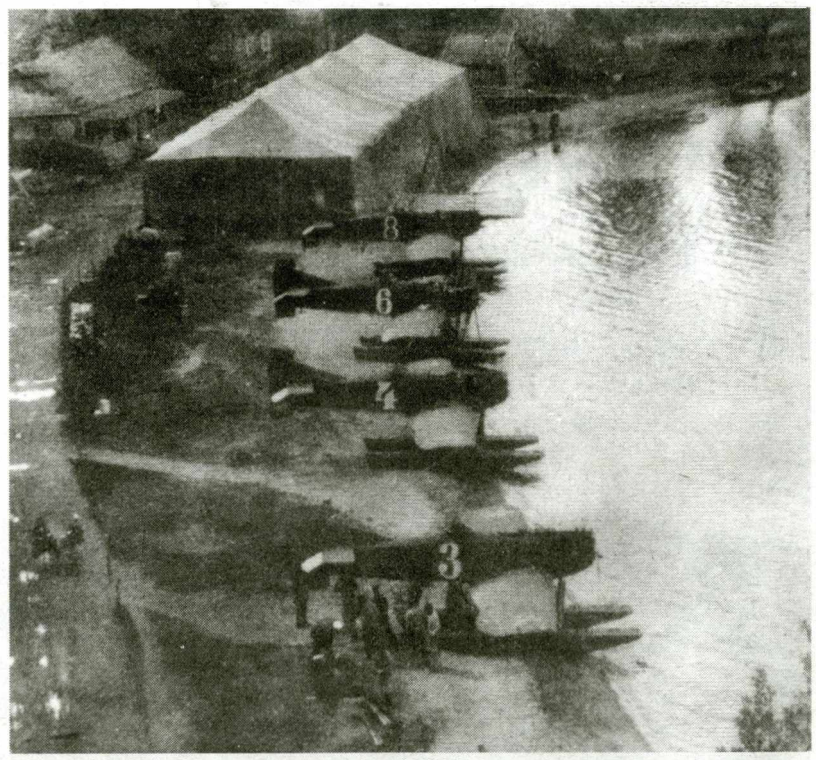
Аэродромы и мемориалы Ораниенбаумского плацдарма

Сегодня мы предлагаем нашим читателям главы из книги «В небе Ораниенбаума», посвященные гидроавиации Ломоносовского района: аэродрому Борки, гидро- и сухопутным аэродромам Гора-Валдай в Шепелево, базированию авиачастей в Лебяжье, аэродромам Низино, Беззаботное и узлу аэродромов Копорье-Куммолово-Ивановское. Начнём с гидроаэродрома Гора-Валдай, на территории которого не установлено ни таблички, ни указателя к нему, ни мемориала, уже забытого как местными властями, так и военными историками.



Самолёты «Юнкерс» Ю-20 1-го разведывательного гидроотряда на лагерном аэродроме Гора-Валдай, середина 1920-х гг. Фото из коллекции Г. Петрова.

Памятные места морской авиации в Ломоносове, Ломоносовском районе, Новом Петергофе и Кронштадте.

Гора-Валдай – гидроаэродром, или аэродром морской постоянного базирования взял своё название от старинной ижорской деревни Гора-Валдай. Водная акватория гидроаэродрома ограничена размерами Гора-Валдайского озера и вытянута с запада на восток, лётное поле имеет размеры 3,5 на 1 километр. С 1919 года на озере существовал авиационный пост, который использовался гидроавиационными частями как лагерный аэродром. В 1937–1939 годах капитально отстроили его уже как аэродром постоянного базирования. Он был хорошо оборудован, рядом обустроен жилгородок для личного состава и служб, были проложены подъездные пути железной дороги и шоссе, проведена связь. Аэродром Гора-Валдай активно эксплуатировался в 1941-1945 годах. Осенью 1943 года рядом в лесу была оборудована грунтовая взлётно-посадочная полоса оперативного сухопутного аэродрома Гора-Валдай, активно использовавшаяся до конца 1944 года. В послевоенное время инфраструктура авиабазы использовалась флотскими частями КБФ вплоть до начала 1990-х годов. Но сначала хотелось бы вкратце рассказать обо всех аэродромах морской авиации на территории Ломоносовского района.

Защита морских рубежей на подступах к северной столице Родины городу Санкт-Петербургу всегда была в зоне ответственности Балтийского флота. Неслучайно на побережье Финского залива, с юга ограниченном современной федеральной трассой Петербург (Красное Село) – Нарва, а с востока – шоссе Кипень – Петергоф, все военные аэродромы были местами базирования только морской авиации с середины 1930-х до конца 1950-х годов. Но в настоящее время мало что напоминает о них. Сколько же их было, что они из себя представляли, какие части там базировались, и что сохранилось до наших дней?

С тех пор, как появился в Ораниенбауме первый Чудской авиационный отряд морской авиации, прошло целых 100 лет. За это время на ломоносовской земле успели побывать десятки самых разных авиационных частей разведывательной, истребительной, минно-торпедной, штурмовой и специальной авиации военно-морского флота. Многие из них были сформированы именно тут, на старых аэродромах. Другие – поблизости, в Ленинграде, или в соседних районах Ленинградской области, на полях и озёрах. Эти авиационные части развивались, на базе одной формировались несколько других. Они получали новую оргштатную структуру, расширялись и меняли свои наименования: звено – в отряд, отряд – в эскадрилью, эскадрилья – в полк. Отдельные эскадрильи и отряды с конца 1920-х годов сводились в бригады, которые в 1938 году переформировали в полки, объединённые в бригады нового типа, преобразованные во время Великой Отечественной войны в дивизии.

Аэродромы для колёсных самолётов называются сухопутными, для гидросамолётов так и называются гидроаэродромами (или морскими аэродромами). Аэродромы постоянного базирования приспособлены для длительного пребывания авиационных частей зимой и летом и имеют развитую инфраструктуру. Полевые (лагерные) аэродромы использовались в летний период для учебно-лётной подготовки. Туда обычно направлялись одна-две эскадрильи из состава полка или бригады, потому что летом полёты проводились интенсивно, и на базовых аэродромах становилось тесно. Маленькие аэродромы, предназначенные для базирования 1-2 (до звена) самолётов, назывались постами. В конце 1930-х годов предполагалось создать развитую сеть маневренных аэродромов, предназначенных для кратковременного базирования лётных частей во время выполнения определённых боевых и учебных задач и имеющих склады ГСМ и боеприпасов. Но до начала Великой Отечественной войны сделать этого не успели.

В мирное время конкретные аэродромы постоянного и лагерного базирования могли быть закреплены за определёнными частями и соединениями, которые на одной и той же площадке находились длительный период. На крупном аэродроме могли базироваться один-два полка, несколько отдельных или неотдельных эскадрилий, а во время войны и более. Если для выполнения какой-то боевой задачи требовалось сосредоточить значительные силы, а места на аэродроме не хватало, поблизости обустраивали дополнительные взлётно-посадочные полосы и площадки, обеспечивая размещение одной или даже двух авиационных дивизий. Лётные части на одних аэродромах могли базироваться годами, а на других – всего несколько месяцев и даже дней. В мирное время под строительство сухопутных аэродромов постоянного и лагерного базирования места выбирались очень тщательно, с учётом микроклимата и геологических особенностей местности. Предпочтение отдавалось ровным открытым площадкам, где близко к поверхности выходят твёрдые горные породы, чтобы свести к минимуму работы по осушению, водоотведению и подсыпке грунта. Другое важное условие при выборе места для любого аэродрома – наличие транспортных коммуникаций. Строительные и горюче-смазочные материалы, технику и вооружение, другие тяжёлые грузы удобнее было перемещать по железной дороге, от которой, в случае необходимости, можно было подвести отдельную ветку. По причине наличия готовых коммуникаций первые капитальные гидроаэродромы строились вблизи портов. Сначала самолёты с заводов к местам базирования авиационных частей доставлялись в заводской упаковке, представлявшей собой большие ящики, напоминающие формой и размерами современные рабочие «бытовки». В такой ящик помещался корпус самолёта с отстыкованными крыльями, которые устанавливали рядом у боковых стенок ящика. При этом двигатели, винты (пропеллеры), приборы и некоторые другие, наиболее ценные или хрупкие части упаковывались и транспортировались отдельно. Целиком самолёты собирались уже на месте, а ящики из-под них ещё долго служили как склады и подсобные помещения. С конца 1920-х годов стали практиковать и перегонку самолётов по воздуху, когда это было возможно. Причём на рубеже 1930–40 годов перегонка стала правилом, а транспортировка в разобранном виде, скорее, исключением, когда перелететь на новое место по каким-то причинам было нельзя. Подавляющее большинство сухопутных аэродромов довоенного и военного времени были грунтовыми. Выбиралось большое поле округлой или овальной формы с размерами 1-1,5 км, которое выравнивалось, чтобы избавиться от бугорков и ямок, грунт уплотнялся. Направление взлёта и посадки самолётов каждый раз определялось в зависимости от направления ветра (до сих пор самолёты взлетают и садятся преимущественно против ветра). На земле в виде особых знаков выкладывались длинные полотнища ткани, хорошо заметные с воздуха. Из них, пожалуй, наиболее известно посадочное «Т», ножка которого указывала направление посадки, а перекладина – стоп-линию, возле которой следовало остановиться.

Личный состав за очисткой аэродрома от снега, 15-й ОРАП, 1943 г. Фото из музея авиации ВМФ РФ.

Г.ВАБИЩЕВИЧ,
В.ЖУРАВЛЁВ.

Продолжение следует.

Аэродромы и мемориалы Ораниенбаумского плацдарма

Авария самолёта (затонул) на озёрном лагерном гидроаэродроме. На заднем плане видны палатки для временного проживания гидроавиаторов. Фото из коллекции Г.Петрова.

Авиационный пост гидроавиации. Очевидно, штормовым ветром сорвало крышу парусинового ангара, перед которым находится маленький слип. Фото из коллекции Г. Петрова.

Продолжение.
Начало в № 48.

На краю аэродрома обустраивались одна или несколько стоянок самолётов, которые бетонировались или подсыпались плотным слоем гравия. Специально подготовленные грунтовые взлётно-посадочные полосы (ВПП) стали оборудоваться только перед самой Великой Отечественной войной и во время войны. Направление ВПП учитывало направление господствующих ветров, поэтому, как правило, таких полос было две, крест-накрест под углом 60-75 градусов друг к другу. Но на обоих сухопутных аэродромах Ораниенбаумского плацдарма было только по одной полосе. Оба торца взлётно-посадочной полосы и стоянки самолётов были связаны системой рулёжных дорожек. Когда в периоды весенне-осенней распутицы грунтовые аэродромы «раскисали», а летать было нужно, ВВП укладывали деревянными щитами. С 1944 г. взлётно-посадочные полосы и стоянки самолётов на сухопутных аэродромах стали укладывать специальными железными полосами, которые получали от американцев по Ленд-лизу, а потом и собственного производства. Остатки этого покрытия после войны постепенно растащили, и до сих пор их можно увидеть в качестве заборов в ближайших к заброшенным аэродромам деревнях.

Существование лётной части невозможно без служб обеспечения: инженерно-авиационная служба (специалисты по ремонту самолётов и двигателей, по вооружению и приборам), склад горюче-смазочных материалов (обычно заглублённый в землю), гараж с автомобилями, подразделение аэродромного обслуживания, метеослужба, отделение радио- и телефонной связи, фотолаборатория, подразделение химзащиты, санчасть и службы тылового обеспечения. Всё это находилось непосредственно на аэродроме или поблизости от него. Конечно же, рядом располагалось здание штаба, где находился руководящий состав части. Для размещения подразделений инженерно-авиационной службы (ИАС) строились один или несколько ангаров и различного назначения авиаремонтные мастерские (АРМ). До конца 1920-х гг. АРМ являлись подразделениями лётных частей. Позднее для капитального ремонта самолётов, двигателей, различных агрегатов и приборов, требующего специального оборудования и высокой квалификации персонала, были сформированы самостоятельные авиационные парки. В 1938 году организация ремонта и обслуживания самолётов вновь претерпела изменения, были сформированы полковые и бригадные авиаремонтные мастерские, располагавшиеся непосредственно на аэродромах постоянного базирования. В дальнейшем организация ИАС неоднократно претерпевала изменения.

На аэродроме обязательно имеется командный пункт (КП), где размещается группа руководства полётами. В прежние времена сигналы подавались подъёмом над вышкой КП специальных больших шаров, разноцветных флагов и выстрелами из ракетниц. Лётчикам подавались разные команды: к началу и окончанию полётов, разрешение и запрет на взлёт и посадку и другие. Особенно важно было успеть собрать все самолёты на аэродроме при приближении непогоды, снегопада, сильного ветра или тумана. Первые самолёты были лёгкими, их надо было зафиксировать, чтобы не унесло ветром и не поломало. С появлением бортовых радиостанций руководство полётами стали осуществлять по радио. Хотя боевые вылёты часто производились в условиях радиомолчания, чтобы радиоразведка неприятеля не зафиксировала переговоры. А все указания экипажи получали на земле. Аэродромным полем для гидросамолётов служило озеро или морская бухта, укрытая от ветров, а вся инфраструктура находилась на берегу. Всё это вместе называлось гидроаэродром. Перед ангаром устраивалась широкая маневренная горизонтальная площадка, от которой к воде вели наклонные спуски. Многотонные гидросамолёты по суше самостоятельно перемещаться не могли. Для этого крылатую машину устанавливали на специальные колёсные тележки и буксировали с помощью трактора, грузового автомобиля, лошадей или подтягивали специальными лебёдками. В военных условиях, когда не хватало машин и топлива, гидросамолёты приходилось таскать и вручную. В мирное время гидроаэродром оборудовался специальными стоянками. Для этого акватория размечалась, и в определённых местах с помощью якорей устанавливались причальные «бочки». Это и были герметично запаянные пустые металлические бочки, которые держались на плаву. Швартовка гидросамолётов происходила примерно так же, как швартовка катеров, только делать это нужно было осторожнее, чтобы не повредить хрупкий деревянный корпус и крылья. Как любое плавсредство, гидросамолёт на борту имел собственный якорь и мог встать на него в любом месте, где позволяла глубина и не было сильного ветра. Но долго держать в море самолёт с отключённым двигателем было всё равно нельзя – как говорится, «вода дырочку найдёт», а набрав её, самолёт тонул. Поэтому на крупных гидроаэродромах вдоль берега обычно устраивались стоянки, где длинными рядами располагались на просушку самолёты. Для спуска и подъёма гидросамолётов обслуживающий персонал был вынужден подолгу находиться в воде. Не сразу, но со временем для них были придуманы специальные гидрокостюмы. На гидроаэродроме в обязательном порядке были моторные катера, шлюпки и разные спасательные средства, всё это составляло маленькое «портовое хозяйство». Для разбега гидросамолётов требовалось значительно большее пространство «открытой воды», чем длина ВПП на сухопутных аэродромах. При волнении моря свыше 3 баллов посадки на воду были опасны и не осуществлялись без крайней необходимости.

В зимний период гидросамолёты переставлялись на лыжное шасси, а на замёрзшей воде озёр устраивались ледовые аэродромы. На лыжах со льда могли летать и сухопутные самолёты, что во время войны успешно осуществлялось на Горавалдайском озере. Хуже всего было в весенний и осенний периоды, когда грунтовые аэродромы раскисали от дождей, а лёд на озере ещё не встал или был непрочным.

Вблизи аэродромов постоянного базирования формировался военный жилой городок, где проживал командный и начальствующий состав с семьями (строились ДОСы – дома офицерского состава), располагались казармы с кубриками для рядового состава, создавались маломальские удобства. В военном городке обычно возводились дом офицеров или клуб, школа, детский сад, баня, столовые, магазины, склады имущества и пр. Пропускной режим в военные городки был строгим, они были огорожены и охранялись, проникнуть туда без пропуска было невозможно.

На лагерных аэродромах всё было устроено проще, запасы горючего создавались только на один сезон, складов боеприпасов не было, а личный состав часто жил в палатках. Но и такие аэродромы иногда использовались на протяжении долгих лет, в этом случае они могли «обрасти» некоторой инфраструктурой (клуб, столовая и пр.). Полёты в лагерях производились с мая и до наступления распутицы и холодов. На зимний период там оставались только подразделения охраны (позднее – комендатуры).

Во время войны создавались оперативные (временные) аэродромы, не рассчитанные на длительную эксплуатацию. Строились они там, где было необходимо и возможно, удобств там, конечно, было мало. Для людей и самолётов отрывались в земле укрытия, изнутри обшитые досками или фанерой. Сверху делался бревенчатый накат в несколько слоёв, он перекладывался слоями грунта и дёрна как защита от осколков при бомбёжках и как маскировка. Над строениями и над открыто стоящими самолётами натягивались маскировочные сетки. Несмотря на относительную простоту, создание довоенных и военных аэродромов было примером инженерного искусства и требовало специальных знаний. После войны некоторые оперативные аэродромы продолжали использоваться как маневренные.

На территории города Ломоносов Ломоносовского района и связанных с ними Кронштадта и Нового Петергофа были созданы и эксплуатировались следующие основные аэродромы морской авиации:

- Ораниенбаум (гидроаэродром) с 1916 г. по 1941 гг.;
- Скачки (сухопутный) с 1917 по 1919 гг.;
- Новый Петергоф (сухопутный) с 1918 по 1941 гг.;
- Гора-Валдай (гидро-) с 1935 по 1944 г.;
- Гора-Валдай (сухопутный) в 1943–1948 гг.;
- Низино (сухопутный) с 1936 по 1941 гг.;
- Беззаботное (сухопутный) с 1936 по 1941 гг.;
- Копорье/Куммоло-во/Ивановское (сухопутный) с 1925 по 1959 гг.;
- Борки (сухопутный) с 1941 по 1959 гг.;
- Бычье Поле (сухопутный) с 1939 по 1974 гг.

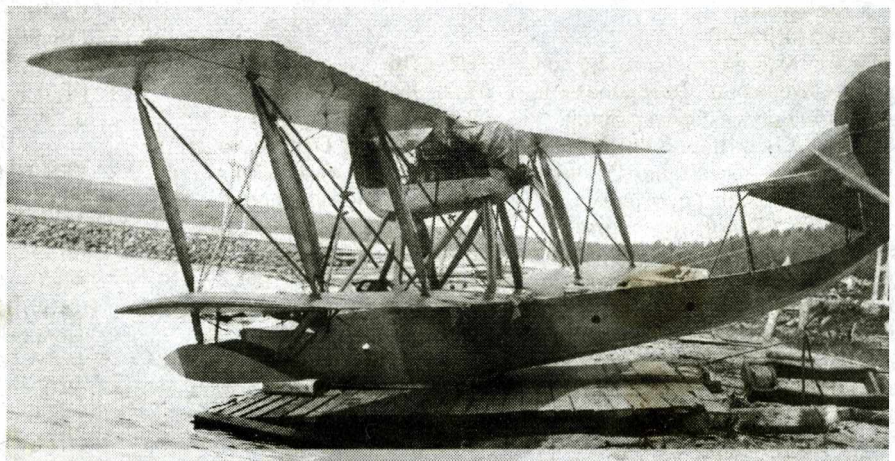
Как видно, из 10 известных аэродромов региона, 6 появились во второй половине 1930-х годов, когда началось бурное развитие военно-морского флота, увенчавшееся образованием самостоятельного наркомата ВМФ 30 декабря 1937 года. К этому времени вся балтийская авиация по штатам насчитывала 472 самолёта (21 эскадрилья), значительная часть которых была устаревшего типа и выводилась из эксплуатации ввиду материального износа и отсутствия запчастей (поплавковые самолёты ТБ-1, Р-6 и пр.). Ещё хуже была ситуация в скоростных бомбардировочных и штурмовых частях, некоторые из которых самолётов не имели вовсе. Ощущался некомплект и личного состава, особенно заметный в истребительных эскадрильях. Лучше всего развивалась разведывательная авиация, на вооружении которой были в основном летающие лодки МБР-2, а укомплектованность личным составом приближалась к 100%.

Г.ВАБИЩЕВИЧ,
В.ЖУРАВЛЁВ.

Продолжение следует.

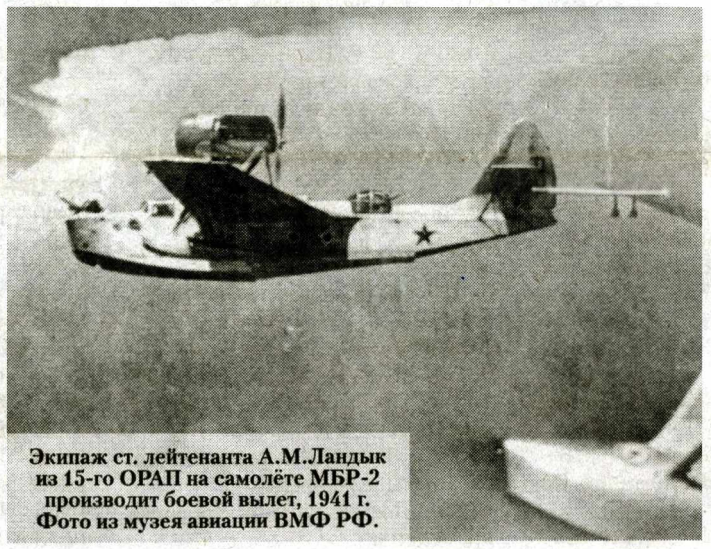
Аэродромы и мемориалы Ораниенбаумского плацдарма

Гидроаэродром Гора-Валдай, аэрофотосъёмка, современный вид.



Летающая лодка М-20 1-го разведывательного гидроотряда на лагерном гидроаэродроме (может быть Горавалдайском или Копанском озере). На уходящей от берега дамбе видно столб линии электропередачи. Фото из коллекции Г.Петрова.

Выступление артистов Ленконцерта перед авиаторами в рейфуге (бревенчато-грунтовом капонире). Фото из музея авиации ВМФ РФ.



Экипаж ст. лейтенанта А.М.Ландык из 15-го ОРАП на самолёте МБР-2 производит боевой вылет, 1941 г. Фото из музея авиации ВМФ РФ.

Продолжение. Начало в № 48 2017 г., № 1 2018 г.

Однако ситуация в морской авиации постепенно улучшалась, вместо тяжёлых морских бомбардировщиков поступали новые самолёты ДБ-3 и СБ, а истребительная авиация перевооружалась на И-16, И-15 бис. Под них и строились новые аэродромы, хотя и с большим запозданием. Процесс перевооружения частей и оборудования новых аэродромов не закончился не только к советско-финляндской кампании, но и к началу Великой Отечественной войны. Тем более, что с ноября 1939 года до весны 1940 года часть авиации КБФ перебазировалась в Прибалтику, на местных аэродромах стало свободнее. Молодое пополнение лётного состава в основном прибывало из старейшего в стране Ейского авиационного училища имени Сталина, история которого начиналась как раз на берегах Невы и Финского залива.

Жить и воевать морским лётчикам пришлось в суровых условиях. На случай внезапного начала войны командиры соединений и отдельных частей имели «секретный пакет» с планом мобилизационного развёртывания. Начальнику военного гарнизона передавались в подчинение не только войсковые части, но и гражданские предприятия и учреждения на определённой территории. Первым делом следовало обеспечить оборону, наземную и противовоздушную, для чего на аэродромах разворачивались подразделения зенитной артиллерии, обеспечивалось регулярное дежурство экипажей в боеготовности № 1 и патрулирование в воздухе над охраняемыми объектами, усиливалась охрана. Планом предписывалось, где и какими силами следовало действовать, назначались цели, по которым придётся наносить удары после получения соответствующего приказа.

Можно себе представить, как тяжело и горько было авиаторам оставлять родные аэродромы и гарнизоны под натиском врага летом 1941 года. В прошлом остались не только мирные лётные будни, но возле каждого фронтового аэродрома появились свежие могилы погибших товарищей. Они погибли не зря, Ленинград устоял, и Ораниенбаумский плацдарм не сдался. Всю войну здесь действовали сухопутный аэродром Борки, гидроаэродром Гора-Валдай и рядом в Кронштадте – аэродром Бычье Поле.

При подготовке к полному снятию блокады в 1943 году возле Горавалдайского озера построили сухопутный Гора-Валдай, который был замаскирован так хорошо, что враг обнаружить его не сумел. В 1944 году морская авиация, сконцентрированная на Ораниенбаумском плацдарме, стала тем молотом, который в очередной раз пробил «окно в Европу».

На всех названных выше аэродромах в разное время размещались штабы соединений и частей морской авиации Балтийского флота или центрального подчинения (ВВС ВМФ). Кроме того, с 1948 по 1956 годы авиационные части ВМФ размещались в посёлке Лебяжье. В связи с глобальными преобразованиями армии и флота после 1956 года, многие авиационные части ВМФ подверглись расформированию или передаче в состав военно-воздушных сил Ленинградского военного округа. Процессы таких преобразований растянулись с 1956 до 1961 год. Ниже в маленьком очерке истории аэродрома Гора-Валдай приводится таблица, где перечислены части морской авиации, в разное время на нём базировавшиеся. Это не означает, что полк или отдельная эскадрилья там находились в указанное время целиком. Когда на счету был каждый самолёт, отряды и звенья одной авиационной части могли выполнять боевые задачи с разных аэродромов, иногда расположенных за десятки и сотни километров друг от друга. Однако обо всём по порядку.

ГИДРОАЭРОДРОМ ГОРА-ВАЛДАЙ

Горавалдайское озеро расположено на южном берегу Финского залива в самом его узком месте. До финского берега тут всего 20 км – это 10 минут лёта на самом тихоходном самолёте времён Первой мировой войны. Неудивительно, что это место издавна обживалось русскими военными моряками. А построенные поблизости в 1911-1915 годах форт Серая Лошадь и восточнее форт Красная Горка входили в систему оборонительных укреплений Кронштадтской позиции крепости императора Петра Великого. В общем, место, знакомое авиаторам 100 лет в прямом и переносном смысле.

Сначала на берегах Горавалдайского озера был устроен передовой авиационный пост, куда с 1919 года направлялись 1-2 самолёта, экипажи которых производили воздушную разведку над Копорским заливом. По существовавшей нумерации этот 1-й авиационный пост содержался вплоть до строительства гидроаэродрома постоянного базирования. А в тёплое время года здесь разворачивались летние лагеря для гидроавиачастей, в первую очередь – отряда из Ораниенбаума. На берегу озера были расчищены места под стоянки самолётов, рядом устанавливались палаточные городки для размещения личного состава.

В 1935-1936 годы горавалдайский лагерь использовали как место постоянного базирования новой 25-й отдельной морской разведывательной авиационной эскадрильи (впоследствии 43-й ОМРАЭ). На восточном берегу озера начали строить гидроавиабазу по всем правилам того времени, то есть с большим двухпролётным ангаром, обширными забетонированными стоянками, спусками к воде для самолётов и всей прочей инфраструктурой, занявшей около 2 кв. км. Стройка в основном была закончена за два года, и гидроаэродром вступил в строй к началу советско-финляндской войны. До недавнего времени ангар «циклопических», по сравнению с окружающими его деревьями, размеров (60 х 60 м2) стоял под крышей. Но несколько лет назад стропила обрушились и лежат теперь на бетонном полу, как чёрные рёбра огромного зверя.

Случилось так, что на горавалдайской авиабазе и в Борках во время Великой Отечественной войны была сосредоточена вся авиация Ораниенбаумского плацдарма. С аэродрома Гора-Валдай действовали разведчики многочисленных эскадрилий 15-го отдельного разведывательного авиаполка (ОРАП), в составе которого находилась ораниенбаумская 18-я отдельная морская разведывательная эскадрилья (ОМРАЭ). До осени 1943 года здесь базировались остатки ораниенбаумской и всей балтийской гидроавиации на МБР-2. Поверхность озера зимой покрывалась льдом и представляла собой хорошую взлётно-посадочную площадку длиной около 3,5 км. На неё садились истребители прикрытия И-16, И-15 бис 11-го истребительного авиаполка (ИАП) и ночные бомбардировщики У-2 б 52-й ночной бомбардировочной авиаэскадрильи (НБАЭ) на лыжном шасси.

Г.ВАБИЩЕВИЧ,
В.ЖУРАВЛЁВ.

Продолжение следует.

Аэродромы и мемориалы Ораниенбаумского плацдарма

Мемориал «Балтийцам» в Шепелево, общий вид, 2015 г. Фото Г.Вабищевич.

Комначсостав 15-го ОРАП, аэродром сухопутный Гора-Валдай, 1944 г. Слева-направо: В.А.Дмитриев – инженер по электроспецоборудованию, М.Н.Черноморский – врач, М.М.Коломиец – парторг, П.С.Новиков – инженер по вооружению, В.П.Амосов – нач. химслужбы, Пёрышкин – нач. ПДС, С.Д.Голобородько – техник по радиоаппаратуре, Л.М.Яшин – инженер по ремонту, Ф.А.Усачёв – командир полка. Фото из музея авиации ВМФ РФ.

Здание штаба, Гора-Валдай, 2010 г. Фото Г.Вабищевич.

Домики у въезда на территорию ВЧ, КПП, караулка и пр., Гора-Валдай, 2010 г. Фото Г. Вабищевич.

Начальник штаба 44-й ОМРАЭ капитан П.А.Голенков и штурман эскадрильи Л.А.Усов, оз. Гора-Валдай, 1943 г. Фото из музея авиации ВМФ РФ.

Окончание.
Начало в № 48, 2017 г., № 1 и № 5, 2018 г.

Во время подготовки к окончательному снятию блокады Ленинграда осенью 1943 года к югу от Горавалдайского озера на месте лесной просеки была построена сухопутная взлётно-посадочная полоса. Она позволяла принимать штурмовики Ил-2 и даже тяжёлые самолёты пикировщики Пе-2. Причём новый аэродром строился настолько скрытно, что противнику так и не удалось его обнаружить. С сентября 1943 года и до мая 1944 года сухопутный Гора-Валдай стал местом базирования 35-го шутрмового авиаполка (ШАП) 9-й штурмовой авиабригады (ШАД). Ветеран полка герой советского союза А.М.Батиевский рассказывал, что после посадки штурмового самолёта Ил-2 и заруливания его на стоянку, на полосу вывозили в салазках ёлки, и весь аэродром сверху выглядел как обычный лес. Появление «штурмовиков» на Ораниенбаумском плацдарме для врага оказалось настоящим «сюрпризом».

А после успешных наступательных операций весны 1944 года на аэродромах в Борках и Гора-Валдай сконцентрировался ударный «кулак», пробивший хорошо укреплённый «Нарвский рубеж» противника. Отсюда в августе-сентябре началось уже неудержимое наступление в Прибалтику.

Авиачасти гидро- и сухопутного аэродромов Гора-Валдай: период базирования

Управление ВВС Балтийского флота: июнь – авг. 1944 г. Управление 9-й штурмовой авиадивизии: сент. 1943 г. – янв. 1944 гг. Управление 19-й минно-торпедной авиадивизии: ноябрь 1946 – июнь 1948 гг. 11-й истребительный полк (ИАП): февр. – март 1942 г. 12-й ИАП: окт. 1943 – февр. 1944 г. 13-й ИАП: (2-й) март – май 1944 г. 15-й отдельный дальнеразведывательный авиаполк (ОДРАП): 1941 – сент. 1944 гг. 21-й ИАП: февр. – июль 1944 г. 35-й штурмовой авиаполк (ШАП): сент. 1943 – май 1944 г. 1-я смешанная авиаэскадрилья: июль – сент. 1944 г. 3-я отдельная буксировочная авиаэскадрилья: окт. – нояб. 1944 г. 12-я отдельная истребительная авиаэскадрилья: сен. – окт. 1943 г. 19-я отдельная морская разведывательная эскадрилья (ОМРАЭ): июнь – сент. 1941 г. 25-я ОМРАЭ: 1935–1938 гг. 29-я ОРАЭ: июнь – сент. 1944 г. 43-я ОМРАЭ: 1938 г. – сент. 1941 г. 44-я ОМРАЭ: авг. – окт. 1941, март, июнь – сент. 1942 г., март – окт. 1943 г. 52-я ночная бомбардировочная авиаэскадрилья: янв. – апр. 1942 г., янв. – март 1943 г. 85-я ОМРАЭ сент. – окт. 1941 г. 17-й отдельный транспортный авиаотряд: май – сент. 1944 г. 43-й отдельный морской разведывательный авиаотряд: 1939 г. 16-е отдельное авиазвено связи Управления ВВС: май – сент. 1944 г. 23-е отдельное санитарное авиазвено Управления ВВС: май – сент. 1944 г.

После войны, с ноября 1946 года по июнь 1948 года, на базе аэродрома Гора-Валдай находилось управление недавно сформированной 19-й минно-торпедной дивизии, затем переведённое в посёлок Лебяжье. А сухопутный аэродром Гора-Валдай, говорят, некоторое время использовался как база хранения самолётов.

На гидроавиабазе размещались склады ВВС ВМФ, а потом запасной командный пункт Балтийского флота (до 1990-х годов). Здесь неплохо сохранилось старинное здание штаба, бетонный остов ангара, заваленный деревянными конструкциями, руины электроподстанции, разные хозяйственные постройки и старинные домики у КПП. В военном городке имеются старые казармы, столовая и камбуз. Кто бы мог подумать, что здесь, в подземных бункерах и надземных постройках, кипела жизнь ещё каких-то 20 лет назад.

Между берегом Финского залива и Горавалдайским озером проходит шоссейная дорога в Сосновый Бор. Если из Лебяжья ехать к озеру, по левую сторону дороги будет развилка, ведущая в военный городок, бывшую усадьбу Алютино и на гидроаэродром. Прямо от шоссе видны жилые дома и красивая краснокирпичная церковь Святой Живоначальной Троицы. Во время войны она служила хорошим ориентиром для лётчиков, правда, говорят, и мешала при взлёте. Но ни с дороги, ни от церкви гидроавиабазу не видно, она давно заросла деревьями, и никакого памятного знака там или указателя направления туда нет.

Мемориал «Балтийцам» расположен значительно дальше, за деревней Шепелево и сельским кладбищем, возле шоссе у съезда к Шепелевскому маяку. Надпись на памятнике гласит: «Здесь захоронены авиаторы и моряки КБФ, погибшие в боях за город Ленина в 1941-1944 гг.», на мемориальных досках указаны 724 человека. Среди них погибший 17 мая 1944 года экипаж в составе: командир звена 12-го гвардейского пикировочно-бомбардировочного авиаполка герой советского союза Юрий Хрисанфович Косенко, штурман И.А.Шигаев и воздушный стрелок-радист А.А.Марухин. Но у них нет могил на земле, многим, здесь увековеченным, братской могилой стали студёные воды Финского залива.

В 2012 году рядом с памятником была установлена 37-мм спаренная корабельная артустановка В-11. Мемориал в Шепелево – один из крупнейших, где похоронены и увековечены морские авиаторы Балтийского флота. Другой мемориал находится в Борках, где был самый крупный аэродром Ораниенбаумского плацдарма. О нём мы расскажем в другой раз.

Г.ВАБИЩЕВИЧ, В.ЖУРАВЛЁВ.