

**Полевой аэродром у деревни Раонь  
в годы Великой Отечественной войны**

**Тимофеев Николай Александрович,**  
обучающийся 11 класса  
МОУ «Жижицкая средняя  
общеобразовательная школа»  
Куньинского района Псковской области

Научный руководитель:  
**Кудрова Вера Николаевна,**  
учитель МОУ «Жижицкая средняя  
общеобразовательная школа»  
Куньинского района Псковской области

**Секция «Великая Отечественная война. Военная история»**

д. Жижица, 2011 год

## Содержание:

I. Введение.....	3
II. Цели и задачи.....	4
III. История 169 истребительного авиационного полка.....	5 - 6
IV. Боевые действия 169 истребительного авиационного полка на Великолукском направлении.....	7 - 10
V. Полевой аэродром у деревни Раонь .....	11 - 13
VI. Заключение.....	14
VII. Информационные источники .....	15
VIII. Приложение.....	16

## Аннотация

Тема исследовательской работы актуальна, имеет ярко выраженную краеведческую направленность. Раскрыта глубоко. Ученик умело определяет цель работы и задачи, которые требуется решить для её реализации.

Основная часть работы – анализ собранных и исследованных материалов о полевом аэродроме у деревни Раонь в годы Великой Отечественной войны. Автор показывает историю 169 истребительного авиационного полка, боевые действия полка на Великолукском направлении. Отдельная часть исследования посвящена строительству и функционированию аэродрома, участию местного населения в работе аэродрома.

В заключении подведены итоги исследования, сделаны выводы

В приложении представлены фотографии автора и фотография найденная в военном архиве.

Оформление соответствует основным требованиям к написанию исследовательской работы.

## **I. Введение.**

Недалеко от нашего посёлка есть место, которое местные жители называют аэродромом. Это огромное ровное, как стол поле у самого Жижицкого озера. В XIX века здесь была дача Мусоргских – ухоженный строевой сосновый лес, который просматривался насквозь. В 30-е годы XX века на этих землях располагался колхоз «Доброволец». После объединения колхозов – земли совхоза «Наумовский». Сейчас эти земли не пахут и не сеют. Их покрывает мох, а на нём выросли сосны и ели. Местные жители и дачники собирают здесь грибы (I, II). И мало, кто знает, что в годы Великой Отечественной войны на этом поле, действительно, был фронтовой аэродром. Только заросшие, но ещё сохранившиеся землянки со времени расположения аэродрома, да иногда встречающиеся остатки металла напоминают нам об аэродроме(III, IV). Сохранились воспоминания об аэродроме и у местных жителей, но, к сожалению, таких людей осталось совсем мало.

У руководителя Псковской региональной военно-патриотической организации «Велес» А.А. Белугина мы узнали, что на военном аэродроме у деревни Раонь базировался 169 истребительный авиационный полк Третьей воздушной армии.

Данная работа посвящена полемому аэродрому у деревни Раонь, на котором базировался 169 истребительный авиационный полк в 1942 – 1943 годах, истории этого полка, боевым действиям, в которых полк участвовал.

Для написания исследовательской работы мы изучили имеющуюся литературу по теме, нашли материал в Интернете. В этих источниках сохранилось мало сведений об аэродроме у деревни Раонь. Чтобы больше узнать, как работал аэродром, мы обратились непосредственно к местным жителям, чьё детство и юность выпали на годы Великой Отечественной войны, кто сам имел какое-либо отношение к аэродрому или узнал о нём от своих близких людей. Мы побывали на бывшем аэродроме, сделали

фотографии, исследовали землянки. Собранный материал мы представляем в исследовательской работе.

## **II. Цели и задачи:**

**Цель:** изучить одно из мест базирования 169 истребительного авиационного полка в 1942 – 1943 годах - полевой аэродром у деревни Раонь, историю полка, боевые действия, в которых полк участвовал.

### **Задачи:**

1. Найти и исследовать литературу и материалы Интернета по истории полка и аэродрома у деревни Раонь.
2. Опросить местных жителей и записать их рассказы.
3. Побывать на аэродроме, исследовать его месторасположение, сфотографировать.
4. Обобщить и систематизировать собранный материал.

### **III. История 169 истребительного авиационного полка.**

История 169 истребительного авиационного полка начинается с предвоенного сентября 1940 года и связана с принятием Московским военным округом решения о формировании нового 169 истребительного авиационного полка с дислокацией в городе Ржеве Калининской области (6)

С первых же дней Великой Отечественной войны этот полк принимал участие в сражениях с гитлеровскими захватчиками за честь и свободу Отчизны сначала на Западном и Волховском, а затем на Северо-Западном, Калининском, Брянском, 1 и 2 Прибалтийских, 1 и 2 Белорусских фронтах. Несмотря на частые перебазирования с одного аэродрома на другой (например, в период с 23 июня по 12 августа 1941 г. было сменено 8 аэродромов), плохую обеспеченность со стороны батальона аэродромного обслуживания полк ни на один день не прекращал боевую работу. За летний период 1941 года полк наряду со штурмовыми действиями по войскам противника осуществлял разведку и сопровождение штурмовой авиации. В годы Великой Отечественной войны полк уничтожил 392 самолета противника: из них: 257 истребителей; 100 бомбардировщиков; 27 транспортных; 6 разведчиков. Потери полка составили: в людях - 55 человек; в технике - 116 самолетов. 12 летчиков получили звание Героя Советского Союза. Среди них – А.П. Маресьев, П.А. Гражданинов, Н.П. Иванов и другие (2, 8).

18 марта 1943 года 169 истребительный авиационный полк был преобразован в 63 гвардейский истребительный авиационный полк. 25 июля 1944 г. он был переименован в гвардейский Виленский истребительный авиационный полк. 26 апреля командир 1-ого ИАК гвардии генерал-лейтенант авиации Белицкий вручил алое знамя командиру 63 гвардейского истребительного авиационного полка гвардии подполковнику И.П. Иванову (2). С середины июля 1943 года полк помогал Красной Армии Брянского фронта, перешедшей в контрнаступление в общем направлении на г. Орел.

Благодаря господству, завоеванному в воздухе авиацией, легче было двигаться пехоте и танкам. Линия фронта передвигалась все дальше от места базирования. В июле-августе 44-го летчики помогали воинским частям 3-го Белорусского фронта, а с сентября 1944 по апрель 1945 гг. истребители-гвардейцы вели боевую работу на Прибалтийских фронтах. С 30 апреля 1945 года полк перебазировался на аэродром Эггерсдорф и находился в состоянии боевой готовности до окончания войны. С [1945 года](#) до [1948 года](#) полк входил в состав [Группы Советских Войск в Германии](#). [28 сентября 1948 года](#) полк перебазировался в Советский Союз на аэродром [Смоленск](#) и вошел в состав 32 истребительного корпуса [ПВО](#) и 3 гвардейской истребительной авиационной дивизии. [10 января 1949 года](#) полк был переименован в 641 гвардейский ордена Кутузова III степени истребительный авиационный полк противовоздушной обороны и вошел в состав 98-й гвардейской истребительной авиационной Брянской Краснознаменной [ордена Суворова](#) дивизии; С [1972 года](#) полк дислоцировался в районах [Крайнего Севера](#): с сентября [1972 года](#) на острове [Новая Земля аэродроме Рогачево](#); с [1993 года](#) на [Кольском полуострове аэродроме Африканда](#), Мурманской области. Личный состав полка выполнял задачи по защите воздушных рубежей нашей Родины. В 2001 году полк был расформирован. Все регалии полка были переданы 941-му истребительно-авиационному полку Кольского соединения ПВО. Переименован в 9 гвардейский Виленский ордена Кутузова истребительный авиационный полк. В 2009 году принято решение о расформировании 9 гвардейского Виленского ордена Кутузова истребительного авиационного полка (8)

#### **IV. Боевые действия 169 истребительного авиационного полка на Великолукском направлении.**

В конце ноября 1942 войска Калининского и Западного фронтов должны были начать наступление на Великолукском и Ржевско-Сычевском направлениях. Их целью была ликвидация плацдармов и узлов сопротивления в районах Великих Лук, Ржева, Сычевки. Также ставилась задача сковать силы противника на центральном участке фронта и не допустить их переброски на юго-западное направление, где Красная Армия вела кровопролитные оборонительные бои.

Предстоявшее наступление войск Калининского фронта обеспечивала 3-я воздушная армия. В её оперативное подчинение был передан 1-й истребительный авиакорпус, в состав которого входила 210 истребительная авиационная дивизия в составе 32 гвардейского истребительного полка и 169 истребительного авиационного полка (7). Полки и дивизии корпуса стали готовиться к перебазированию. Погода в этих районах в октябре — ноябре установилась плохая. Сутками висела сплошная низкая облачность, шли морозящие осенние дожди. Утром, как правило, стояли густые туманы. Поэтому перебазирование летных эшелонов частей корпуса в этих условиях значительно усложнялось. И все же благодаря усилиям всего личного состава, большой организаторской работе командира корпуса, командиров дивизий подполковников П. К. Московца и И. Д. Подгорного, их штабов, партийно-политического аппарата и инженерно-технического состава перебазирование прошло в сжатые сроки и без происшествий.

Части корпуса заняли полевые аэродромы Калининского фронта. Не закончив полностью подготовку молодых летчиков, дивизии корпуса к исходу 8 ноября 1942 г. перебазировались на аэродромы Равонь, Кочегарово.



Люткино, Маршники. Штаб корпуса расположился в Кривицах (30 км юго-западнее Старой Торопы) (3).

Удаление от линии фронта аэродромов не превышало 40 – 70 км. На аэродромах сразу же развернулась подготовка к предстоящим боевым действиям. Штабы организовали управление, оборону и охрану аэродромов, занятия и полеты с летным составом.

С середины декабря 1942 г. на великолукском направлении на земле и в воздухе развернулись ожесточенные бои. Авиация 3-й воздушной армии теперь одновременно решала две важные задачи — содействовала войскам фронта в ликвидации окруженной фашистской группировки и в отражении многократных контрударов врага, которые он предпринимал с целью деблокирования окруженного гарнизона.

Положение окруженных в Великих Луках немецких войск в декабре значительно ухудшилось, и немецко-фашистское командование пыталось организовать снабжение их продовольствием, боеприпасами, горючим и медикаментами по воздуху. Для этого вначале использовались транспортные самолеты Ю-52, но они несли большие потери от наших истребителей. Враг вынужден был применять в качестве транспортных боевые бомбардировщики Ю-88, Хе-111 и самолеты ФВ-189 с планерами на буксире.

Перед частями корпуса встала задача надежно блокировать район Великих Лук, изолировать окруженную группировку противника и сорвать снабжение ее по воздуху. Эта задача нашими истребителями выполнялась одновременно с задачей прикрытия наземных войск.

В те дни командир 169-го истребительного авиационного полка майор Н.П. Иванов по несколько раз в день вместе с другими лётчиками летал на боевые задания. В воздушных боях он демонстрировал мастерство, смелость и отвагу.

29 декабря 1942 года лётчики полка добились наибольших успехов. Они сбили 21 самолёт противника. Из них 3 самолёта сбил сам командир полка Н.П. Иванов. На другой день – 30 декабря 1942 года было сбито 11 самолётов, в том числе 1 самолёт - снова Ивановым (3).

Меткостью удара, высоким лётным мастерством в боях отличился заместитель командира эскадрильи 169 истребительного авиационного полка лейтенант П. А. Гражданинов. В воздушном бою под Великими Луками он сбил Ю-87, затем атаковал другого бомбардировщика и таранил его (1). 30 декабря 3-я ударная армия продолжала штурмовать крепость в центре города. Авиация воздушной армии фронта поддерживала ее боевые действия.

В течение дня части корпуса провели 18 воздушных боев, в результате которых уничтожили 20 самолетов противника.

Командующий 3-й воздушной армией в приказе от 31 декабря 1942 г. отмечал:

«Части 1-го истребительного авиационного корпуса, имея задачу в течение дня 30 декабря 1942 года прикрыть боевые порядки своих войск, обеспечить действия штурмовой и бомбардировочной авиации и не допустить сбрасывания грузов блокированным частям противника в районе Великие Луки, выполнили свою задачу отлично.

Истребители корпуса не позволили авиации противника действовать по нашим войскам, ведущим наступление в городе Великие Луки, сорвали попытку врага сбрасывать окруженным войскам грузы, в течение дня удерживали тактическое господство в воздухе» (3).

2 января 1943 г. Совинформбюро сообщило об освобождении Великих Лук. Но в городской крепости, окруженной со всех сторон, продолжали обороняться довольно крупные силы противника (1)

Сражение за Великие Луки продолжалось. Враг не терял надежды выручить свою окруженную группировку и вернуть этот важный в стратегическом отношении город.

11 января 1943 г. противник возобновил контрнаступление. Его войска с большими потерями в живой силе и технике узким клином медленно продвигались на восток. Вражеская авиация также усилила активность.

17 января 1943 г. войска Калининского фронта окончательно разгромили окруженный вражеский гарнизон в Великих Луках. Наши войска пленили около 4 тыс. солдат и 80 офицеров, захватили 113 орудий, 29 шестиствольных

и 59 обычных минометов, 20 танков и штурмовых орудий, тысячи винтовок и автоматов, 155 автомашин, 6 складов, 456 вагонов, 40 паровозов и много других трофеев. Гитлеровцы потеряли более 5 тыс. человек убитыми и ранеными (3). Большое поражение было нанесено и авиации противника. Так завершились активные действия войск Калининского фронта, которыми они в значительной степени содействовали успешному контрнаступлению наших войск под Сталинградом.

Важную роль в достижении успеха войсками фронта сыграла 3-я воздушная армия. В ходе боевых действий на великолукском направлении она сосредоточила свои усилия на отражении неоднократных попыток противника деблокировать окруженную в Великих Луках группировку, уничтожении окруженных вражеских сил и разгроме прорвавшегося к городу противника.

1-й истребительный авиационный корпус резерва Верховного Главнокомандования сломил сопротивление отборных сил немецко-фашистской авиации, в ожесточенных воздушных боях нанес ей решительное поражение, уничтожив 282 самолета, потерял при этом 40 летчиков и 60 самолетов (3).

Завоеванное в декабре 1942 года господство в воздухе летчики 1-го истребительного авиакорпуса удерживали до конца боевых действий на великолукском направлении.

## **V. Полевой аэродром у деревни Раонь.**

В январе 1942 года от фашистов был освобождён наш посёлок Жижица и ближние к нему деревни. Весной 1942 года на восточной окраине деревни Раонь началось строительство полевого аэродрома. Площадь поля, на котором должен был базироваться аэродром, составляла 27 га. В деревнях бывшего колхоза «Доброволец» размещались техники и интенданты головного авиационного склада №9 169 истребительного авиационного полка Третьей воздушной армии. Неоценимую помощь авиаторам оказывали местные власти и население. Для постройки аэродрома были разобраны двухэтажная школа и здание сельсовета в Жижице. Женщины, старики, подростки, дети принимали участие в строительстве аэродрома: носили песок, рыли землянки, готовили стоянки для самолётов. Всем было тяжело. Каждому давалась норма, с которой мало кто мог справиться (12). Жители деревень, находящихся недалеко от аэродрома охотно и оперативно откликались на нужды и просьбы, делились с воинами всем, чем располагали сами.

К осени 1942 года строительство аэродрома было завершено. С подготовкой наступления войск на Калининском фронте на аэродроме развернулась подготовка к предстоящим боевым действиям. В первую очередь приводилась в боевую готовность авиационная техника. Одновременно маскировались стоянки самолётов. Они были накрыты плащевой тканью (10). Готовилось жильё для личного состава, места для ремонта авиационной техники. В Жукове, Раони, Михайловском почти в каждом доме были на постое военные, обслуживающие хлопотливое авиационное хозяйство.

Наступила зима 1942 года. Аэродром заносило снегом, морозы достигали 25 градусов. Сугробы лежали до апреля. Заносы на дорогах и взлётно-посадочной полосе были ежедневно. С ними сражались не только солдаты, но

и жители всех деревень. Их назначали на расчистку по очереди. Перед каждым вылетом деревянными лопатами расчищали снег на аэродроме, обрубали лёд.

Под Раонью базировались штурмовики «Ил-2» - самые популярные самолёты Великой Отечественной войны и истребители Ла-5, которые их сопровождали. (IX, X) Взлётно-посадочная полоса упиралась почти в самый берег Жижицкого озера. Самолёты пролетали низко над его поверхностью и брали курс на Велиж и Великие Луки. Взлетая с полевого аэродрома, самолёты достигали цели за полчаса, освобождались от своего смертоносного груза и возвращались на базу. В работе этого аэродрома была одна примечательная особенность: самолёты летали бомбить коммуникации противника только днём. Ночью полевой аэродром не выдавал своего расположения ни единым огоньком. Два года искала аэродром воздушная немецкая разведка, но так и не обнаружила его (4).

Местные жители не только принимали участие в строительстве аэродрома и расчистке его от снега, но и работали в столовой, ремонтировали самолёты. Дядя Л.В. Курашовой Зайцев Николай Иванович ушёл на аэродром, ремонтировал самолёты, был с полком до конца войны. Её двоюродная сестра работала в столовой, тоже перебазировалась вместе с полком (11). В.Н. Кудрявцева дружила с лётчиком Василием Дмитриевым. Он погиб (10).

Ребята летом собирали для лётчиков в лесу чернику. Говорили, что перед полётом лётчики должны были съесть стакан черники для улучшения зрения и концентрации внимания. Лётчики за чернику кормили ребят и иногда катали на самолётах (9, 13)

У местных жителей ходили легенды о полке. Некоторые рассказывали о том, что сюда прилетал Василий Сталин и девушки бегали смотреть. Скорее всего, это - слухи, а вот сын Кагановича действительно останавливался в доме тёти Е.Г. Ивановой (9).

Писательница Мария Кузьмина бережно хранит одну фотографию военных лет, подаренную лётчиками её тёте Шуре. На обороте снимка, наискосок, красивым, аккуратным почерком написано: «Глубокая осень 1943 года. Головной авиационный склад № 9. Калининская обл. деревня Жуково.

Помни, Шура, нашу шумную часть в жаркие дни Отечественной войны, проводимые в деревне Жуково, где ты заслужила репутацию при столовой ГАС-д. Оставил на память лейтенант Балабонов Пётр Абрамович с Саней». На этой фотографии были также майор Сурганов Алексей, майор Юдин, майор Константин Яковлевич Яковлев, начальник штаба капитан Хохликов, майор Клонас (5).

В памяти старожилов сохранились воспоминания о том, как на их глазах немецкий «мессершмитт» открыл огонь по нашему «ястребку» и как тот падал на дальний лес (12). Помнят местные жители и о том, как хоронили погибших лётчиков. 17 декабря 1942 года погиб старший сержант Дьяченко Николай Архипович, похоронен в д. Раонь (VII), [9]. На краю аэродрома, у самого леса были могилы, за которыми местные жители бережно ухаживали. В начале 50-х годов останки погибших перезахоронили на братское кладбище в Жижице. Среди них Дьяченко Николай Архипович (VIII).

К сожалению, ещё не все захоронения найдены. Так, 14.08.1943 г. в районе аэродрома Раонь упал самолет разведчик ПЕ-2 Лётчик младший лейтенант Стащук Б.А. выпрыгнул, парашют не раскрылся, лётчик не найден, штурман Шейко выпрыгнул, стрелок-радист сержант Зябенков А.И. погиб вместе с самолетом.[9]

## **VI. Заключение.**

В этом году исполнилось 66 лет, как победоносно закончилась Великая Отечественная война, самая крупная война по своей разрушительности и проявленному героизму. Мы помним, какой ценой она досталась. Чем дальше уходят от нас события Великой Отечественной войны, тем важнее сохранить их в памяти людей и восстановить те события, которые ещё остаются малоизвестными.

Работая над темой, мы изучили историю 169 истребительного авиационного полка, его славный боевой путь и вклад в победу над фашистскими захватчиками. Базирование полка на аэродроме у деревни Раонь – небольшой, но очень важный эпизод в истории полка. На великолукском направлении велись ожесточённые бои, фашисты любой ценой хотели удержать город Великие Луки, важный стратегический пункт.

Слушая рассказы и воспоминания людей, чьё детство и юность пришлись на годы войны, мы познакомились с их судьбами, поняли, как много им пришлось пережить и какую огромную помощь они оказывали авиаторам, своим трудом внесли неоценимый вклад в победу. Из их рассказов мы узнали многое об аэродроме: как строили и как работал аэродром, где жили лётчики, чем занимались в свободное от полётов время, какие самолёты базировались на аэродроме. Нам стали известны некоторые имена и фамилии лётчиков. Сейчас мы работаем с электронным архивом Министерства обороны и хотим узнать фамилии лётчиков, похороненных на братском захоронении. Пока точно известен один лётчик – Дьяченко Н.А. из 142 воинов, покоящихся в братской могиле.

Обращаясь к теме Великой Отечественной войны, мы ещё раз убедились в

том, что молодое поколение должно всегда помнить о тех людях, которые не жалея себя, отстаивали свободу и независимость нашей Родины.

Благодарим за оказанную помощь военно-патриотическую организацию «ВЕЛЕС» и лично Белугина Андрея Анатольевича, а также Романова Михаила Николаевича - авиареставратора, внештатного сотрудника музея авиации(V, VI).

## **VII. Информационные источники:**

1. Анищенков. П.С., В.Е. Шуринов. Третья воздушная армия. М., Воениздат, 1984 г.

2. Зубарев В.Ю.. 60 лет в строю. Страницы истории Гвардейского Виленского ордена Кутузова 3 степени истребительного полка. «Полиграф», Апатиты, 2000 г.

3. Костенко Ф.А.. Корпус армии крылатой. М., Воениздат, 1974 г.

4. Кузьмина М. Моя война. Издательство «Эском», Сыктывкар, 2008 г.

5. Кузьмина М.. Однажды приходит осень. Сыктывкар, 2010 г.

6. istorijapolka.htm

7. <http://www.warherous.ru/hero/hero>

8. [ru.wikipedia.org>wiki/](http://ru.wikipedia.org/wiki/)

9. Романов М.Н., авиареставратор, внештатный сотрудник музея авиации в Монино Московской области

## **Воспоминания:**

10. Иванова Евгения Гавриловна, 1929 г.р., д. Жижица

11. Кудрявцева Валентина Николаевна, 1922 г.р., д. Жижица

12. Курашова Людмила Васильевна, 1937 г.р., д. Жижица

13. Осипова Александра Васильевна, 1929 г.р., д. Михайловское.

14. Шарощенкова Александра Петровна, 1933 г.р., д. Жижица



## VIII. Приложение



I. Военный полевой аэродром в наши дни. Фото Тимофеев Н. 2010 г.



II. Военный полевой аэродром в наши дни. Фото Тимофеев Н. 2010 г.



III. Землянка на краю аэродрома. Фото Тимофеев Н. 2010 г.





IV. Пулеметная лента. Фото Тимофеев Н. 2010 г.



V. Участники военно-патриотической организации «ВЕЛЕС» на аэродроме. 2011 год.





VI. Участники военно-патриотической организации «ВЕЛЕС» у могилы неизвестного солдата, д. Жижица. 2011 год.



VII. Летный состав 169 иап. В центре Дьяченко Н.А.



VIII. Братская могила в д. Жижица, где захоронен сержант Дьяченко Н.А.  
2011г.



IX. Штурмовик ИЛ.2



X. Истребитель Ла-5 (ЛаГГ-5)