

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (МГТУ ГА)



УТВЕРЖДАЮ

Проректор по УМР

А.С.БОРЗОВА

2016 г.

И.С. БАКЛАНОВА, О.Д.ГАРАНИНА

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И КОСМОНАВТИКИ

Часть 1. Возникновение и развитие отечественной гражданской авиации (I половина XX века)

Научно-методическое пособие для учителей
инженерных классов школ г. Москвы

Москва – 2016

ВЫПИСКА

из протокола № 4 заседания кафедры гуманитарных и социально-политических наук
Московского государственного технического университета гражданской авиации
от 15 ноября 2016 г.

Слушали:

о научно-методическом пособии Баклановой И.С., Гараниной О.Д. «История авиации и космонавтики. Часть 1. Возникновение и развитие отечественной гражданской авиации (первая половина XX века)», предназначенное для учителей истории в инженерных классах г. Москвы.

Постановили:

1. Одобрить научно-методическое пособие Баклановой И.С., Гараниной О.Д. «История авиации и космонавтики. Часть 1. Возникновение и развитие отечественной гражданской авиации (первая половина XX века)», предназначенное для учителей истории в инженерных классах г. Москвы.
2. Рекомендовать к распространению в школах г. Москвы научно-методическое пособие Баклановой И.С., Гараниной О.Д. «История авиации и космонавтики. Часть 1. Возникновение и развитие отечественной гражданской авиации (первая половина XX века)», предназначенное для учителей истории в инженерных классах г. Москвы.

Зав. кафедрой гуманитарных и социально-политических наук
Московского государственного технического университета
гражданской авиации

Ламбаева И.А.

Личную подпись Ламбаева И.А. заверяю
Начальник УП Суворов Н.А.



Ученый секретарь

Суворов Н.А.

Данное научно-методическое пособие предназначено для педагогических работников, ведущих занятия в инженерных классах средней школы по дисциплине «история России». Пособие обеспечивает теоретическую и методическую поддержку Дополнительной профессиональной программы «Авиаинженер будущего. Человек и техника», разработанной по заказу Департамента образования г. Москвы в целях повышения квалификации педагогических работников, формирования у них компетенций для преподавания дисциплины «история России» в инженерных классах. Пособие окажет помощь учителям в разработке содержания элективных курсов, направленных на развитие профессионального самоопределения учащихся, раскрывающих специфику инженерной профессии.

Рассмотрено и одобрено на заседании кафедры гуманитарных и социально-политических наук Московского государственного технического университета гражданской авиации 15 ноября 2016 г., протокол № 4.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Становление отечественной гражданской авиации (1917-1928 годы).....	с. 4
2. Развитие гражданского воздушного флота в 1930 годы	с. 22
3. Гражданская авиация в годы Великой отечественной войны.....	с. 25
4. Развитие гражданской авиации в послевоенный период (1950- 1960 годы).....	с. 45
5. Программа элективного курса «История воздухоплавания и авиации в России».....	с. 48
Литература.....	с. 52

1. СТАНОВЛЕНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (1917-1928 годы)

Отечественная гражданская авиация прошла славный и долгий путь: от любителей авиатики до высококлассных профессионалов, от первых парусиновых «тихоходов» до межконтинентальных лайнеров, от первых четырехсот верст к сотням тысяч километров внутренних и международных авиалиний, связавших наше Отечество с самыми отдаленными точками планеты. Тот факт, что сегодня нет такой отрасли хозяйства, к которой не была бы причастна гражданская авиация, свидетельствует о многом.

Следует отметить, что гражданская авиация зарождалась не на пустом месте. Она имеет глубокие корни, как в области теоретических исследований, так и в сфере практических разработок. В конце 70-х годов XIX в. великий автор периодического закона химических элементов Д.И. Менделеев писал: «... Воздухоплавание бывает и будет двух родов: одно в аэростатах, другое в аэродинамах. Первые легче воздуха и всплывают в нем. Вторые тяжелее его и тонут». Человек смог осуществить свою многовековую мечту подняться в воздух, прежде всего, на аппаратах легче воздуха - аэростатах.

Однако в области создания аппаратов легче воздуха Россия в XIX – начале XX вв. отнюдь не занимала передовые позиции. В частности, постройка первого отечественного дирижабля «Кречет» (создавался на основе конструкции французского дирижабля «Patri», уже в 1907 г. пролетевшего путь из Парижа в Верден – 280 км – за 7,5 час. и достигнувшего высоты в 1400 м.) была окончена лишь 17 июля 1909 г. По ряду причин его испытания пришлось отложить до лета 1910 г. 29 июля «Кречет» вывели из эллинга и подготовили к полету, а 30 июля в 8 час. 19 мин. «Кречет» совершил свой первый полет. Аэростат сделал 6 полетов продолжительностью в сумме около 4 час., причем развил скорость до 12 м/с. Управляемость аэростата была достигнута вполне удовлетворительная как по высоте, так и в горизонтальном направлении. Дирижабль «Кречет» сдали на вооружение в 9-ю воздухоплавательную роту, находившуюся в Риге.

Отечественные дирижабли уже к моменту их постройки часто являлись морально устаревшими конструкциями. Тем не менее, накопленный опыт позволил позднее возродить отечественное дирижаблестроение, и аппараты легче воздуха успешно использовались в российской гражданской авиации.

Несколько иная ситуация была в области создания аппаратов тяжелее воздуха. И в данном направлении Россия изначально отставала от западных стран. Известно, что первый успешный полет на аэроплане в мире осуществили американцы братья Райт в 1903 г. В 1910 г. впервые в России поднялись в воздух самолеты отечественных конструкторов. 23 мая совершил полет профессор Киевского политехнического института князь А.С. Кудашев. Это был первый полноценный полет на самолете отечественной конструкции. Вскоре поднялись в воздух самолеты талантливого инженера-электрика Я.М. Гаккеля, положившего начало производству во всем мире самолетов-бипланов с фюзеляжем, тянущим винтом и оперением.

К постройке своего первого биплана Яков Модестович приступил в начале 1908 г. К концу этого же года машина была собрана. Остов аэроплана был выполнен из бамбука. Несущие поверхности общей площадью 38 кв.м. располагались в уступном порядке (с обратным выносом, т.е. нижняя выдвинута несколько вперед). Аппарат имел два толкающих винта диаметром по 1,6 м., приводившихся во вращение через цепную передачу бензиновым двигателем «Антуанетт» мощностью 25 л.с.

Аэроплан доставили на Коломяжский ипподром и подготовили к испытаниям. Во время испытаний из-за вспышки смеси в карбюраторе загорелась нижняя поверхность биплана, и он был выведен из строя.

Гаккель немедленно приступил к постройке второго аппарата, законченного в 1909 г. Это был уже бимоноплан, т.е. аппарат, имевший две не связанные между собой поверхности. Крылья этого аэроплана имели размах 11,5 и ширину 2 м. Двигатель «Антуанетт» мощностью 30 л.с. вскоре был заменен более мощным двигателем «Анзани» 35-40 л.с., приводившим во вращение тянущий пропеллер. Основу шасси представляли продолжения четырех стоек, составлявших кабана, к которому крепились в верхней части крылья; нижние части этих стоек подкреплялись раскосами из стальных труб. Два пневматических колеса на прочной трубчатой оси были снабжены резиновыми амортизаторами. На концах лыж шасси имелись два дополнительных колесика, предохранявших аппарат от капотирования. Масса этого самолета без горючего и без летчика была 560 кг.

Первые пробные полеты на этом самолете сделал летчик Булгаков - сотрудник Гаккеля.

Вначале полеты происходили на скаковом ипподроме, а затем, в мае 1910 г., были перенесены на Гатчинский аэродром. Здесь самолет, пролетев 200 м. на высоте 5-6 м., налетел при посадке на дерево и повредил шасси. Аэроплан исправили, и 5 июня 1910 г. комиссия Всероссийского аэроклуба официально зарегистрировала полет аэроплана русской конструкции. Демонстрация рисунков, фотографий, видеофрагментов.

В дальнейшем Я.М. Гаккель построил еще несколько успешных моделей аэропланов.

В начале XX в. Россия уже занимала передовые позиции в области создания тяжелых самолетов и гидроавиации. И это произошло во многом благодаря деятельности таких конструкторов как И.И. Сикорский и Д.П. Григорович.

Специалисты того времени держались такого мнения, что большой аэроплан вряд ли будет способен летать. Однако И.И. Сикорский упорно работал над машиной, которая по замыслу автора должна была иметь самую большую грузоподъемность в мире, и 13 мая 1913 г. самолет, получивший название «Русский витязь», уже испытывался в полете. Он легко оторвался от земли и, описав несколько больших кругов, плавно опустился у своего ангара, при бурном ликовании зрителей.

«Русский витязь» представлял собой четырехмоторный многостоечный биплан, нижнее крыло которого было короче верхнего. (Размах верхнего крыла составлял 27, а нижнего – 20 м.). Общая масса самолета без нагрузки составляла 3500 кг., а полезная нагрузка равнялась 1440 кг. Опасения за устойчивость и управляемость

такого большого аэроплана заставили сделать его очень длинным (20 м.). Фюзеляж представлял собой деревянную прямоугольного сечения ферму, обшитую снаружи фанерными листами. В фюзеляже была расположена капитанская рубка, две пассажирские каюты и помещение для запасных частей и инструмента. Перед капитанской рубкой выдавалась вперед открытая площадка, на которой должны были устанавливаться прожектор и пулемет.

Поперечная устойчивость этого гигантского по тому времени самолета обеспечивалась элеронами на верхних крыльях. Очень интересно был выполнен руль направления, состоявший из четырех поверхностей, соединенных попарно. Шасси самолета, весьма сложное, представляло собой конструкцию из четырех лыж с пропущенными между ними двумя тележками, к которым на стальных пружинах было подвешено восемь колес, соединенных попарно.

На нижнем крыле были установлены попарно в tandem четыре двигателя «Аргус» мощностью по 100 л.с.

Самолет оказался достаточно устойчивым в полете. Испытания показали также, что «Русский витязь» отделяется от земли после пробега в 700 м. и развивает скорость 90 км/час.

Однако этот прекрасный по тому времени самолет летал недолго и был разрушен в результате необычного случая: с пролетавшего над аэродромом самолета «Меллер №2» оторвался двигатель «Гном», упал на самолет Сикорского и разбил его.

После повреждения «Русского витязя» приступили к постройке самолета такого же типа, получившего наименование «Илья Муромец», в котором длина фюзеляжа была уменьшена, а сечение его увеличено.

В отличие от «Русского витязя» на этом самолете не было открытой площадки и он имел просторный салон. Кроме каюты пилота имелась гостиная, спальня и туалет. Каюты отапливались отработанными газами. Внутри фюзеляжа можно было свободно передвигаться до самого хвостового оперения. Мощность двигателей вначале по-прежнему была 400 л.с., а затем была доведена до 600 л.с. Масса самолета без груза была около 3500 кг., и он мог поднимать 1500 кг. В пилотской рубке были установлены два авиационных компаса, два анероида, два указателя скорости, часы и рамка для карты. При испытаниях аппарат показал скорость 90-100 км/ч.

На аэроплане поднималось по 15 пассажиров. В одном из полетов с девятью пассажирами на борту была достигнута высота 2000 м. Этот полет был зарегистрирован как мировой высотный рекорд полетов с пассажирами. 5 июня 1914 г. «Илья Муромец» с шестью пассажирами продержался в воздухе 6 час. 33 мин. Это была новая большая победа, одержанная русской авиацией.

Летом 1914 г. «Илья Муромец» совершил свой знаменитый перелет Петербург – Киев. Расстояние в 700 верст он покрыл без посадки за 8 час. Обратный путь из Киева в Петербург он прошел за 13 час., что было по тому времени мировым рекордом. Вскоре самолеты стали поступать на вооружение в Российскую армию.

Больших высот в начале XX в. достигло развитие российской гидроавиации. Заслуга создания гидросамолета типа «летающая лодка» принадлежит замечательному русскому конструктору Дмитрию Павловичу Григоровичу.

Первые гидросамолеты-лодки Григоровичу пришлось строить в особенно тяжелых условиях. Опыта в этом деле не было ни в России, ни за границей. Следует иметь в виду, что только в 1913 г. Кертисс в США и Левек во Франции построили свои первые гидросамолеты, а в Англии пригодные конструкции гидросамолетов появились лишь в 1914 г. (Сопвич, Шорт). Таким образом, Григорович разработал проект гидросамолета еще до появления аналогичных машин на Западе.

Мысль о создании гидросамолета, конечно, не случайно пришла в голову молодому конструктору. Россия, обладавшая громадными водными просторами, должна была идти впереди других стран в деле создания гидросамолетов.

Первую летающую лодку Григоровича – М-1 построили на заводе Щетина в Петербурге в 1913 г. Это был двухместный учебно-тренировочный биплан с двигателем «Гном» мощностью 80 л.с. Полетная масса этого гидросамолета равнялась 880 кг, из которых 260 кг. приходилось на полезную нагрузку. Эта машина показала хорошую для того времени скорость – 100 км/час. Вскоре Григорович построил модификации этого гидросамолета – летающие лодки М-2 и М-4. Они представляли дальнейшее развитие гидросамолета М-1. В 1914 г. Григорович создал летающую лодку – гидросамолет М-5, имевший столь высокие летные качества и хорошую мореходность, что был немедленно принят на вооружение.

Как и первые гидросамолеты Григоровича, М-5 представлял собой двухместный биплан. Построен он был из дерева. Крылья размахом 11,5 м. были обычной двухлонжеронной конструкции и обтянуты полотном. Полетная масса машины равнялась 660 кг., из которых 300 кг. приходилось на полезный груз. Гидросамолет развивал скорость 128 км/ч., что по тому времени следует считать большим достижением даже для сухопутного самолета, не говоря уже о летающих лодках. Особого внимания заслуживает то, что посадочная скорость М-5 составляла всего 68 км/ч.

Во время Первой мировой войны гидросамолеты Григоровича широко использовались для боевых действий и для обучения полетам и принесли русскому военно-морскому флоту большую пользу.

Серьезные наработки имелись в России в начале XX в. и в области создания геликоптеров – вертолетов. Достаточно отметить, что первый аппарат данной конструкции был построен еще в 1854 г. замечательным отечественным ученым М.В. Ломоносовым.

В начале 1909 г. студент Московского высшего технического училища, будущий академик и заслуженный деятель науки и техники, Борис Николаевич Юрьев, разработал проект оригинального геликоптера.

В средней части корпуса должен был помещаться двигатель «Гном» мощностью 70 л.с., приводивший во вращение два двухлопастных винта: верхний – диаметром 9 м., нижний – диаметром 3 м., воспринимавший реактивный крутящий момент. Кроме того, аппарат имел рулевой винт с поворотными лопастями. Для обеспечения управляемости и устойчивости аппарата в полете был предусмотрен так называемый автомат-перекос, позволявший перекашивать лопасти винта и благодаря этому наклонять аппарат в нужном направлении. Геликоптер был снабжен шасси для разбега и парашютом на случай остановки двигателя. Общая масса аппарата

составляла 315 кг. Одной из самых главных проблемой для конструктора в то время являлась проблема отсутствия достаточно мощного двигателя как для этого, так и для последующих аппаратов. Тем не менее, Б.Н. Юрьеву удалось задолго до зарубежных изобретателей создать автомат-перекос, изучить авторотацию винтов и разработать проблему безопасности спуска аппарата в случае остановки двигателя. Им же был разработан вопрос о поступательной скорости и грузоподъемности геликоптера.

Нужды развития отечественной авиации потребовали создания системы подготовки летных кадров. 11 ноября 1910 г. была открыта первая российская авиационная школа под Севастополем. К концу года Россия имела уже 33 летчика. В 1911 г. Всероссийский аэроклуб открыл в Петербурге гражданскую авиашколу. Формируются органы управления авиацией. В 1910 г. был создан Отдел воздушного флота, позднее преобразованный в Управление воздушного флота (Увофлот).

Таким образом, в России в начале XX в. были созданы отечественные авиастроение и авиация, базировавшиеся как на многолетнем опыте создания аппаратов тяжелее воздуха, так и на передовых научных разработках российских естествоиспытателей и ученых.

С началом Первой мировой войны строительство самолетов и моторов оживилось. Вокруг известных ученых-конструкторов объединилась молодежь, из среды которых впоследствии вышли такие видные конструкторы, как А.А. Архангельский, В.П. Ветчинкин, Н.Н. Поликарпов, А.Н. Туполев, Б.С. Стечкин, А.А. Микулин и др. Основные самолетостроительные заводы выпускали до 230-240 самолетов в месяц. Но эти цифры по сравнению с выпуском самолетов в Германии, Франции, Англии всегда были меньше в среднем в 4 раза. Поэтому в период Первой мировой войны делались массовые закупки авиатехники за рубежом. Не случайно, что к 1917 г. в русском воздушном флоте использовались лишь два типа отечественных конструкций из девяти применявшихся.

После Октябрьского переворота 1917 г. в России насчитывалось около 1000 самолетов, 35 тыс. личного состава воздухоплавательных частей, большинство из которых находилось в распоряжении военного ведомства. Специально для транспортных перевозок самолетов не было. (Для сравнения: к 1918 г. Англия имела уже 22 тыс. самолетов и примерно 30 тыс. летчиков; Франция – примерно 68 тыс. летательных аппаратов).

Революционные преобразования в России охватили и ее воздушный флот. Стал формироваться новый аппарат управления авиацией, который укреплялся преданными Советской власти кадрами. Уже в первые дни после переворота по указанию В.И. Ленина в авиационные отряды и части были посланы специальные уполномоченные. Основным руководящим органом дореволюционной авиации являлось Управление воздушного флота (Увофлот). В целях установления над ним контроля туда были направлены политические комиссары. По решению Советского правительства от 19 ноября 1917 г. Увофлот, как и другие управления и отделы военного ведомства, подверглись чистке. Из его состава было выведено примерно 130 неблагонадежных в политическом отношении сотрудников. 20 декабря 1917 г. во главе Управления была поставлена Всероссийская коллегия по управлению

воздушным флотом Республики в составе 9 человек. Председатель – известный в то время военный летчик К.В. Акашев.

Коллегия руководила авиационными частями, организовывала рабочий контроль на национализированных авиазаводах и в мастерских, укрепляла среди авиаспециалистов дисциплину. Коллегия издала приказ, который требовал сохранить полностью авиацию для культурных нужд, на пользу «трудовому народу».

В апреле 1918 г. при Всероссийской коллегии по управлению воздушным флотом Республики был создан отдел по применению авиации в народном хозяйстве. Отделом руководил известный летчик Н.Я. Яцук. Этому отделу поручили, прежде всего, организовать аэрофотосъемку для размежевания земель, учета лесных массивов и исполнения карт. Первые опыты по съемке были проведены в районах Курска, Казани и Котласа на площади более 800 кв.км. Кроме того, отдел открыл воздушную линию между Петроградом и Москвой. Первый полет на ней произвел военный летчик Н.И. Петров на аэроплане «Сопвич» с пассажирами на борту. Расстояние было покрыто за 4 час. 10 мин. Но регулярных полетов тогда добиться не удалось.

По решению правительства отдел занялся также организацией воздушной почтово-пассажирской линии между Москвой и Харьковом через Орел. 1 мая эту линию открыл пилот М.Г. Лерхе. Условия для полетов были труднейшими, не хватало горючего, и вскоре они прекратились из-за его полного отсутствия. За свое непродолжительное существование отдел рассматривал и возможность открытия международной воздушной линии Петроград - Стокгольм, но идущая гражданская война не позволила осуществить тогда эти замыслы. Уже 29 апреля 1918 г. коллегия издала приказ, которым предписывалось остановить работу функционировавших линий. «Авиация, - указывалось в приказе, - должна применяться только в случае военной необходимости».

С учетом осложнившейся обстановки на фронтах, Революционный Военный Совет Республики (РВСР) 24 мая 1918 г. преобразовал Увофлот в Главное управление Рабочее-Крестьянского воздушного флота (Главвоздухфлот), во главе с Советом. Главное управление РКК ВФ объединило все воздушные силы для защиты Советской власти. Чуть позже коллегиальность в Главвоздухфлоте была заменена единоначалием, и первым его начальником был назначен К.В. Акашев.

В то же время, 2 июля 1918 г. состоялось решение правительства об отпуске денежных средств для научной полярной экспедиции для исследования Ледовитого океана и разведки Северного морского пути с использованием аэропланов. Для реализации этой идеи было предложено использовать эскадру «Муромцев».

Одновременно правительство предпринимало меры по налаживанию отечественной авиационной промышленности для производства своих самолетов и моторов. Все имеющиеся в стране авиапредприятия (а их было 34 – 27 действующих и 7 строящихся) были национализированы. В январе 1918 г. одним из первых был конфискован завод «Андреева – Ланского и К». В декрете говорилось: «Ввиду заявления правления самолетостроительного завода «Андреев-Ланской и К» о нежелании подчиниться декрету о демобилизации и желании рассчитать всех рабочих, СНК постановил конфисковать названный завод...и объявить его

собственностью Российской Республики. Весь служебный и технический персонал обязан оставаться на местах и исполнять свои обязанности».

В целях координации работы авиапромышленности создается особый отдел – Главкоавиа (Главное управление авиационных заводов) при высшем Совете Народного Хозяйства (ВСНХ).

В 1919 г. создается Комиссия по тяжелой авиации (КОМТА), которая начала свою деятельность с проектирования двухмоторного транспортного самолета, для смены устаревших «Муромцев». Она же организовала конструирование первого отечественного авиационного двигателя.

Особое внимание уделялось воспитанию кадров авиации, хотя при этом и были допущены грубейшие ошибки, которые не позволили сохранить для России немалую часть талантливейших авиаторов. Некоторые из них, в частности, конструкторы И.И. Сикорский, летчик-ас Д.Н. Прокофьев-Северский, пилоты-авиастроители В.В. Слюсаренко, А.А. Агафонов, одаренный исследователь и организатор С.А. Ульянин, пилот номер два Н.Е. Егоров, полковник Е.В. Руднев и другие были вынуждены эмигрировать за границу.

Главной кузницей кадров для авиации стала бывшая школа авиации Московского общества воздухоплавания, переименованная в Московскую авиационную школу с филиалами в Егорьевске и Зарайске. Начальником этой школы был назначен ученик Н.Е. Жуковского выдающийся летчик Б.К. Веллинг. В тяжелое для страны время ее курсанты осваивали летное мастерство на стареньких, изношенных «Фарманах», «Вуазенах» и «Моранах». Москва голодала, не хватало топлива. Поэтому и авиаторы довольствовались скудным питанием. Полеты часто срывались из-за отсутствия горючего. Тем не менее, из стен данной школы вышли прославившиеся позднее летчики Н.И. Шебанов, М.М. Громов, М.П. Дауге и др. В сентябре 1919 г. по предложению Н.Е. Жуковского и возглавляемой им группы ученых был образован первый в России авиационный техникум с трехгодичным учебным курсом и бесплатным обучением. Лица, сдавшие зачеты, выполнившие все работы и защитившие дипломный проект, получали звание инженера по авиации.

Продолжала развиваться и авиационная наука. 24 мая 1918 г. на Центральном аэродроме в Москве была образована «Летучая лаборатория». Здесь под руководством Н.Е. Жуковского и его ближайшего ученика В.П. Ветчинкина производились важные исследования, связанные с проблемами динамики полета, расчета самолетов на прочность, радиосвязи самолетов с землей и воздушного фотографирования. В конце 1918 г. СНК поддержал предложение Н.Е. Жуковского об организации Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ). А.Н. Туполев писал, что создавался «институт нового, небывалого по тем временам типа, деятельность которого послужила фундаментом для создания самой передовой в мире авиационной науки и техники. Это было для нас, для нашей авиации самая первая и самая большая помощь со стороны Советского правительства».

Вместе с Н.Е. Жуковским в создание авиации активно включились ученые и конструкторы Д.П. Григорович, Н.Н. Поликарпов и др.

В декабре 1920 г. В.И. Ленин подписал постановление СНК об ознаменовании 50-летия научной деятельности Н.Е. Жуковского: «В ознаменование пятидесятилетия

научной деятельности проф. Н.Е. Жуковского и огромных его заслуг как «отца русской авиации» СНК постановил: 1. Освободить проф. Жуковского от обязательного чтения лекций, предоставляя ему право объявлять курсы более важного научного содержания. 2. Назначить ему ежемесячный оклад содержания в размере ста тыс. рублей с распространением на этот оклад всех последующих повышений тарифных ставок. 3. Установить годовую премию Н.Е. Жуковского за научные труды по математике и механике с учреждением жюри в составе проф. Н.Е. Жуковского, а также представителей по одному: От Государственного ученого Совета, от Российской Академии наук, от физико-математического факультета Московского государственного университета и от Московского математического общества. 4. Издать труды Н.Е. Жуковского». А также: «... Московский авиатехникум реорганизовать в Институт инженеров Красного воздушного флота имени Н.Е. Жуковского». (В дальнейшем – Академия им. Н.Е. Жуковского). Были отмечены и другие ученые, работавшие в области авиационной науки. В частности, ввиду особых заслуг ученого и изобретателя К.Э. Циолковского в области научной разработки вопросов авиации Совет Народных Комиссаров 9 ноября 1921 г. постановил назначить К.Э. Циолковскому пожизненную пенсию.

Еще в годы гражданской войны, как только спадала «боевая страда» и авиационные отряды оставались «без работы», возникали попытки перейти от случайных полетов к более или менее регулярным воздушным сообщениям на потрепанных в боях разномастных военных машинах.

Важным событием в истории зарождения гражданской авиации стал первый полет советского самолета в Венгрию, когда в Москву пришла весть о провозглашении там власти трудящихся. Утром 9 апреля 1919 г. инструктор Киевской авиашколы В.А. Ходорович вылетел в дальний путь с советским опознавательным знаком на борту самолета – красной звездой. Безоружная машина неоднократно подвергалась на маршруте обстрелу с земли и атакам с воздуха, но изрешеченный пулями самолет все же прилетел в Будапешт и доставил правительственный документ. В.А. Ходорович начал переговоры с Венгерским правительством относительно открытия постоянной авиалинии Будапешт – Киев.

В конце гражданской войны самолеты как транспортное средство стали использоваться чаще. В январе 1920 г. они летали по маршруту Сарапул – Екатеринбург. Предпринимались полеты между Смоленском и Москвой (через Гжатск) для перевозки пассажиров и почты. В том же году совершил рекордный воздушный рейс Москва – Самара и обратно за 12 час. 45 мин. легендарный авиатор Б.И. Россинский.

В годы гражданской войны было построено 669 и отремонтировано 1574 самолета. На авиазаводах собирались зарубежные и отечественные самолеты, в том числе, «Илья Муромец», «Лебедь-12» и др. Прошли испытания самолеты конструкции А.А. Пороховщикова, В.Н. Хиони, И.И. Попова. В феврале 1921г. состоялось официальное испытание первого советского учебного самолета «П-IV-бис» конструкции А.А. Пороховщикова, который был выпущен небольшой серией на его собственном предприятии. В числе первых послереволюционных машин

появился и учебный самолет У-1 – двухместный биплан, построенный по образцу английского самолета «Аэро 404 К».

Процесс развития авиации сдерживался слабостью технической базы авиации, большой зависимостью воздушного флота по самолетам, моторам и снабжению от западных государств. Промышленность за годы гражданской войны была разрушена. Возникли затруднения с подбором кадров. Но страна, тем не менее, развивалась. Вскоре началась подготовка и организация крупных воздушных перевозок. 13 января 1921 г. состоялся опытный полет по маршруту Харьков – Киев – Екатеринослав (Днепропетровск) – Севастополь, а 29 января эта линия была продлена до Москвы. За месяц на этой линии было выполнено 15 рейсов.

Знаменательным событием в истории становления отечественной гражданской авиации стало принятие 17 января 1921 г. декрета СНК «О воздушных передвижениях». Непосредственным поводом к этому послужило нарушение в июне 1920 г. советской государственной границы самолетом соседней Эстонии. Законов и правил об охране воздушных рубежей РСФСР тогда еще не существовало, а поскольку Эстония отклонила предложение Советского правительства о заключении Воздушной конвенции, оно решило выработать свои правила о запрещении перелета границ Советской Республики иностранными самолетами. Так появился данный декрет.

Этот документ стал первым законодательным государственным актом, регулирующим передвижения воздушных судов над территорией РСФСР и ее водами. Он потребовал строгого учета имеющихся аэродромов и посадочных площадок, ангаров и др. сооружений, а также личного состава и самолетов. Декрет устанавливал, что управление воздушными судами допускается лишь лицам, выдержавшим испытание на звание пилота. Определялся также порядок и условия использования авиации, систем руководства ею как в воздухе, так и на земле. Ограждая суверенитет воздушного пространства страны, декрет предусматривал четкий порядок полетов иностранных самолетов над территорией Российского государства. Взлет и посадка иностранных судов разрешалась только на аэродромах, имевших таможи. Причем, дела о нарушениях этих правил подлежали рассмотрению лишь в советских судебных органах. Действие декрета предусматривательно распространялось на всякого рода суда, служащие для продвижения в воздушном пространстве, в т.ч. и на автоматические (беспилотные), которых тогда еще не было.

26 января 1921 г. СТО Республики принял постановление о создании при Главвоздухфлоте комиссии по разработке в течение трех месяцев десятилетней программы-максимум развития отечественной авиации. К работе привлекалось около 80 лучших авиационных специалистов страны.

Вскоре была открыта первая в России регулярная воздушная линия между Москвой и Харьковом с эксплуатацией на ней военных бомбардировщиков «Муромцев». Эти воздушные корабли доставляли срочную правительственную почту и лиц, командированных по особо важным делам, совершая по два-три рейса в неделю. Воздушная линия работала около двух лет. Первый полет на ней совершил летчик А.К. Туманской. Всего было проведено 76 полетов. Закрыли линию из-за

изношенности самолетов, ибо редкий рейс обходился без происшествий. Опасность подстерегала экипажи не раз. Так, во время одного из первых рейсов на самолете, пилотируемом А.К. Таманским, загорелся правый мотор. Спас положение бортмеханик Ф.И. Грошев. Он вылез на крыло и своей кожаной курткой сбил пламя. Самолет на трех моторах смог долететь до Орла.

Примечательной страницей в истории зарождения гражданской авиации стал перелет, известный как «золотой рейс». В феврале 1921 г. В Армении создалась чрезвычайно трудная ситуация в связи с произошедшим там мятежом. Правительство России срочно отреагировало, выделив Армении некоторый запас золота. Доставка этого золота была поручена авиаторам В.Л. Мельникову и Б.Н. Кудрину. Пролетев свыше 800 км. без дополнительной заправки горючим, преодолев Кавказский хребет и территорию, контролируемую противником, летчики с честью справились с ответственным заданием. За проявленное мужество они были награждены орденами Красного Знамени.

В связи с установлением дипломатических отношений с Германией в сентябре 1921 г. СНК принял постановление об организации регулярного воздушного сообщения по трассе Москва – Кенигсберг. На ее оборудование было ассигновано 250 тыс. руб. Линию Москва – Кенигсберг обслуживала смешанное русско-германское общество воздушных сообщений, организованное по принципу товарищества с ограниченной ответственностью с капиталом в 5 млн. марок. Рейсы выполнялись два раза в неделю российскими и германскими летчиками на шестиместном пассажирском самолете «Фоккер- III». Первым российским летчиком, пролетевшим по регулярной почтово-пассажирской воздушной линии Москва – Кенигсберг стал герой гражданской войны, кавалер двух орденов Красного Знамени И.Ф. Воедило.

Спустя год по решению Совета Труда и Оборона для обслуживания Всероссийской Нижегородской ярмарки были организованы специальные рейсы между Москвой и Нижним Новгородом. Если переезд по железной дороге между этими городами отнимал от 10 до 20 час., то воздушный путь занимал около трех часов при средней скорости самолета 160 км/час. Сложность возникла с обеспечением самолетами функционирования данной воздушной линии. Однако. И эта проблема была разрешена. В мае 1922г. была создана общественная организация – товарищество «Авиакультура». Не имея собственных летательных аппаратов, «Авиакультура» заключила договор с директором тегеранской конторы германского общества «Юнкерс - Люкерфер» на аренду трех самолетов системы «Юнкерс-13». За все время действия данной авиалинии произошло только два опоздания самолетов, причем не более чем на 12 мин. Один рейс не состоялся из-за плохой погоды. Всего за два месяца было совершено 85 рейсов, перевезено 400 пассажиров и 2500 кг. почты и различных грузов. Успешные полеты между Москвой и Нижним Новгородом имели большое пропагандистское значение. Это прекрасно выразил писатель В.П. Катаев в своем стихотворении «Она летит», опубликованном в 1922 г. в журнале «Рупор»:

«Бедна ли Русь, темна, убога ль
(Кто взвесит русский капитал).

Но Николай Васильич Гоголь
Ее судьбу предугадал.
И перед чванной заграницей
Во исполнении вещей снов
Русь-тройка стала Русью-птицей,
Летящей выше облаков.
Пока Европа ждет сурово,
Покуда спор держав гремит, -
Она, в буквальном смысле слова,
Раскрыла крылья – и летит...
О, Русь, кто знал тебя недвижимой?
Тебя ль недвижимой назову,
Коль из Москвы летаю в Нижний,
И вновь из Нижнего в Москву?»

Правда, пока российская авиация летала, в основном, на самолетах иностранного производства. По окончании летного сезона товарищество «Авиакультура» своей деятельности не возобновляло и осуществленные им рейсы вошли в историю гражданской авиации как первая попытка организации авиасообщений в СССР.

Тем не менее, в стране не только восстанавливались, но и открывались новые авиационные заводы, создавались конструкторские бюро. В тесном сотрудничестве с ЦАГИ творчески трудились в своих лабораториях А.Н. Туполев, Н.Н. Поликарпов, Д.П. Григорович, разрабатывая свои конструкции самолетов. В частности, для морской авиации был построен самолет МУ-1. Конструкторская группа под руководством А.Н. Туполева создала в 1922-23 гг. легкий спортивный самолет АНТ-1 с двигателем в 35 л.с. (Анзани). Через год в авиамастерских №7 в Одессе под руководством В.Н. Хиони был построен двухместный самолет «Конек-Горбунок», который позже стал использоваться для тренировки летчиков и стал первым самолетом, применявшимся в сельском хозяйстве.

К концу 1922 г. состояние экономики стало улучшаться. Правительство и общественные организации подошли к признанию объективной необходимости создания регулярно функционирующего гражданского авиационного транспорта. 1 декабря 1922 г. Реввоенсовет Республики принимает решение о создании при Главном управлении воздушного флота Инспекции гражданского воздушного флота (ГВФ). В функции Инспекции ГВФ входило: разработка мероприятий по применению авиации в народном хозяйстве, определение темпов ее развития, регистрация пассажирских самолетов и сроков их эксплуатации, установление порядка использования аэродромов, отбор в гражданскую авиацию летного и технического персонала, осуществление надзора и общего технического контроля за открываемыми воздушными линиями, т.е. те вопросы, часть которых решалась до этого Управлением РКК ВФ. Главным инспектором ГВФ был назначен проф. И.С. Перетерский, бывший фронтовик, по профессии юрист.

За год работы Инспекция ГВФ выработала ряд новых документов и инструкций, в том числе: об условиях открытия воздушных линий, о порядке

комплектования воздушных линий летным и техническим персоналом, о порядке использования военных аэродромов и т.д. Однако, самым главным. По словам И.С. Перетерского, стало «разъяснение советским и хозяйственным органам и массам трудящихся значимости и пользы гражданской авиации для СССР при всей ограниченности (в то время) области ее применения, популяризации уже имеющегося опыта авиации и содействие т.о. подготовке «авиационной территории».

За годы разразившейся после революции 1917 г. гражданской войны и иностранной интервенции большая часть российского самолетного парка была уничтожена и устарела, а авиапроизводство и учебная сеть - разрушены. Авиацию пришлось создавать, по существу, заново. К концу 1922 г. у воздушного флота России возросли функции, присущие гражданской авиации. Робкий первоначальный опыт транспортных перевозок боевыми самолетами пассажиров из числа командного состава и дипломатической службы, а также почты и специальных грузов между воинскими частями стал распространяться на решение задач народного хозяйства. Были проведены эксперименты по продолжительности перелетов с пассажирами, возникли первые эпизодические воздушные сообщения между городами и регулярная международная линия. Самолеты стали использоваться для аэрофотосъемок и в интересах сельского хозяйства. Все это сделало необходимым организационное оформление создания гражданской авиации как отрасли.

9 февраля 1923 Совет Труда и Оборона (СТО) принял постановление об организации Совета по гражданской авиации при Главвоздухфлоте. Этот день стал официальной датой рождения Гражданской авиации СССР. Инспекция ГВФ являлась исполнительным и техническим органом Совета. В состав его вошли представители Главы воздухфлота, ВСНХ, наркоматов иностранных дел, торговли, путей сообщения, почты и телеграфа. Совет руководил всей деятельностью Гражданской авиации СССР. 17 марта 1923 было создано первое авиатранспортное предприятие РСФСР- «Добролёт». В том же году аналогичные общества появились на Украине— «Укрвоздухпуть» и в Закавказье —«Закавиа» (в декабре 1929 г. на их базе организовано единое общество «Добролёт СССР»). Созданное в марте 1923 г. Общество друзей воздушного флота (ОДВФ), уже через 3 месяца имело в своих рядах 196 895 чел., а через год — около 1 млн. чел. ОДВФ сыграло важную роль в укреплении материально- технической базы, пропаганде достижений Гражданской авиации СССР. 19 октября 1923 г. СТО утвердил ориентировочный план развития воздушных линий на 1924—26, предусматривавший открытие новых авиалиний протяжённостью свыше 6 тыс. км. в индустриальных районах, а также в Сибири, на Дальнем Востоке, в Закавказье и Ср. Азии.

В деле создания самолетного парка гражданской авиации большой проблемой являлось изыскание материальных средств. Большую роль тут сыграли общественные организации, организовавшие сбор денег для строительства самолетов. 8 марта 1923 г. было создано «Российское общество друзей воздушного флота». Председателем Российского ОДВФ был избран председатель ВСНХ А.И. Рыков, его заместителем — Главком РККА С.С. Каменев. Перед обществом стояла важная задача — содействовать самолетостроению, распространению авиационных знаний, развитию авиационного спорта, привлечение советских людей, особенно

молодежи, к овладению самолетом, планером, парашютом. По инициативе газеты «Известия» была начата широкая кампания с целью популяризации и всестороннего освещения идей и значения воздушного флота. А также сбора средств на его создание. Был брошен клич: «Советский народ, строй воздушный флот». Одними из первых вступили в общество и внесли свои сбережения В.И. Ленин и Н.К. Крупская – 6 червонцев. Только за два года в фонд строительства воздушного флота было собрано 6 млн. руб. золотом. Одними из первых построили самолет на свои средства рабочие Иваново-Вознесенска и 23 февраля 1924 г. передали его представителю Главного управления воздушного флота. Тамбовский губотдел приобрел самолет, предназначенный для борьбы с лесными пожарами. В статье «Крестьяне на помощь флоту» «Известия» от 4 июня 1923 г. сообщали: «Хлебороб села Бумахта Ломакин по собственной инициативе отчислил от своего посева в фонд воздушного флота десятину ржи и десятину пшеницы и обратился к крестьянам своей губернии с письмом, призывая собирать средства на сооружение аэропланов «Царицынский хлебороб». А спустя несколько дней газета сообщила, что в Царицынской губернии собраны деньги на покупку двух аэропланов, из которых один будет построен на средства завода «Красный октябрь».

Большое значение в пропаганде идей авиации имело постановление СТО от 11 января 1924 г. «О порядке производства полетов с агитационными целями». В самых отдаленных районах страны крестьяне тогда даже не слышали о самолете и автомобиле, не видели железной дороги и поезда. Во время агитполетов в северные районы летчики сделали 129 посадок, посетили города Вологду, Череповец, Галич и др.

В стране появились коммерческие предприятия гражданской авиации. Наиболее крупным из них был «Добролет» (Российское общество добровольного воздушного флота). Днем его основания считается 17 марта 1923 г., когда состоялось первое организационное собрание учредителей, представлявших различные государственные ведомства. В уставе общества указывалось, что оно учреждается «для развития Гражданского воздушного флота в пределах СССР путем организации воздушных линий и перевозки пассажиров, почты и грузов, производства аэрофотосъемок и иных отраслей применения на основе отечественной авиапромышленности. В случае войны общество обязано по первому требованию правительства предоставить в его распоряжение с возможной скоростью все имущество флота...аэродромы,...личный состав. Правительство пользуется ими по своему усмотрению для военных целей, пока в них может быть надобность, а затем сдает обратно обществу». Наиболее крупными акционерами «Добролета» стали: Петроградский Совет, Промбанк, Нефтесиндикат, Бухарская Советская Республика, Госбанк, Московский Совет, Главное управление воздушного флота и ВСНХ и др. Для распространения акций были созданы отделения в 37 губерниях РСФСР и в семи национальных республиках. На деньги, вырученные от продажи акций, покупались самолеты. Идеалом «Добролета» стал девиз иметь самолет отечественной конструкции и постройки. По его заданию Главное управление военной промышленности приступило к изготовлению четырехместного пассажирского самолета «Добролет-1». А пока было заказано у Московского представительства

акционерного общества по самолетостроению «Юнкерс» 14 пассажирских 6-ти местных металлических самолетов Ю-13.

После проведенной подготовительной работы к июню 1923 г. «Добролетом» была оборудована первая в СССР внутрисоюзная воздушная линия Москва – Нижний Новгород. За период работы Нижегородской ярмарки на линии было произведено 94 рейса и перевезено 270 человек, около 2000 кг. почты и грузов. В связи с закрытием Нижегородской ярмарки полеты по линии были приостановлены и совершались в дальнейшем только по особым заданиям. Наряду с устройством линий регулярного воздушного сообщения «Добролетом» разворачивались полеты по использованию самолетов для фотосъемок, обслуживания сельского и лесного хозяйства и в других областях.

26 марта 1923 г. было создано Украинское акционерное общество воздушных сообщений – «Укрвоздухпуть». Весной этого же года развернулось движение общественности за создание своей авиации на Кавказе. 28 марта состоялось первое общее собрание акционеров «Закавиа». (Не имея прочной базы, общество «Закавиа» просуществовало около двух лет и потом слилось с обществом «Укрвоздухпуть», где было создан отдел воздушных сообщений по Кавказу).

С созданием первых советских акционерных авиатранспортных предприятий, возможности работы на внутренних линиях СССР стали изучать и иностранные фирмы. Еще в декабре 1922 г. СНК утвердил концессионный договор с германской фирмой «Юнкерс» на передачу ей права постройки в России авиазавода для производства 750 шестиместных цельнометаллических самолетов и 1125 моторов к ним, при условии, что на этом заводе 50% рабочих и 10% административно-технического персонала должно быть из советских граждан. Тогда же СНК рассмотрел вопрос об организации воздушной связи между РСФСР и Швецией, а фирме «Юнкерс» была предоставлена концессия на организацию воздушной линии Швеция – Иран через РСФСР. Однако фирма «Юнкерс» отрицательно относилась к затратам на оборудование трассы, что не устраивало СССР. В 1925 г. СНК СССР расторг договор с фирмой, как не выполнившей ряд его условий.

Таким образом, в 1923 г. в СССР стали регулярно действовать три воздушные линии:

1. Москва – Нижний Новгород («Добролет»).
2. Москва – Тифлис (фирма «Юнкерс»).
3. Москва – Кенигсберг («Дерулюфт»).

Историческим событием для развития гражданской авиации стало ее участие в мероприятиях, связанных с открытием первой Всесоюзной сельскохозяйственной и промышленной выставки в Московском парке культуры (ныне Парк культуры им. М. Горького). 29 августа 1924 г. правление «Добролета» открыло в районе выставки на реке Москве близ Крымского моста свою первую гидростанцию, на которой демонстрировался для посетителей гидросамолет «Промбанк» (шестиместный «Юнкерс»). Самолет взлетал с воды при громадном стечении публики. За 48 дней этот самолет произвел 253 полета и перевез (по кругу) 779 участников выставки и посетителей. Кроме того, в открытом павильоне «Добролета» побывало 4,5 тыс. экскурсантов. Им объясняли возможности самолета и задачи создаваемого

воздушного флота. Там же, на «днях авиации», продавались жетоны, значки, модели самолетов и аэростатов, акции «Добролета», литература.

В 1924 г. появились первые достижения отечественного самолетостроения в интересах ГВФ. Инженеры ЦАГИ В.Л. Александров, В.В. Калинин, А.М. Черемухин сконструировали для гражданской авиации первый советский пассажирский деревянный самолет АК-1. Самолет был четырехместный, надежный. Имел двигатель «Сальмон» в 170 л.с. Скорость самолета составляла 145 км/час, а потолок высоты 2200 м. После испытания 15 июня 1924 г. самолет передали «Добролету» под названием «Латышский стрелок».

А.Н. Туполев сконструировал первый цельнометаллический пассажирский самолет АНТ-2, выполненный из кольчугалюминия. Самолет представлял собой моноплан, рассчитанный на двух пассажиров и пилота, и по легкости не уступал «Юнкерсу». Имел мотор «Люцифер-Бристоль» 100 л.с., полетный вес 820 кг., скорость 165 км/час, потолок – около 3000 м. Но серийно не выпускался из-за отсутствия отечественных двигателей.

Коллектив, возглавляемый Н.Н. Поликарповым, сконструировал пятиместный полутораплан ПМ-1. Для ГВФ было построено 10 таких машин. Эксплуатировались они на трассах Москва – Ленинград, Москва – Берлин и не уступали зарубежным. В ГВФ нашел применение самолет А.Н. Туполева ПНТ-3 под маркой ПС-3.

В Харькове инженером В.В. Калининым было организовано конструкторское бюро, где для ГВФ построили четырехместный самолет К-1, а в 1926 г. там появились опытные пассажирские самолеты К-2 и К-3 (санитарный вариант). В 1928г. создан самолет К-4 с полезной нагрузкой 410 кг. и скоростью 151 км/час. Выпускался он небольшой серией в пассажирском, санитарном и аэрофотосъемочном вариантах. Самолеты В.В. Калинина оказались экономичнее других гражданских самолетов того времени, как наших, так и иностранных, и нашли широкое применение в гражданской авиации.

В декабре 1924г. начальником УВВС, а в феврале 1925 г. и председателем Совета по гражданской авиации был назначен П.И. Баранов. Он попросил поддержки от государства и льгот для ГВФ. В свою очередь, председатель совета «Добролета» А.И. Рыков доложил в Президиум Госплана СССР, что в результате двухлетней работы при основном капитале в 5 млн. рублей убыток в работе общества составил 631 тыс. рублей. Имея 6 воздушных линий, общество стоит перед вопросом о сокращении своей деятельности, если правительство не окажет действенной материальной поддержки.

Уточнив финансовое положение ГВФ, правительство пришло к выводу, что в течение ближайших лет эксплуатация воздушных линий СССР будет убыточной и нецелесообразной, особенно тех, что расположены вдоль железных дорог, и «Добролету» необходимо оказать материальную помощь в виде дотации в размере 241 тыс. руб. Т.о., к 1925 г. в гражданской авиации на первый план выдвинулись вопросы экономической целесообразности работы акционерных обществ.

Тем не менее, ГВФ продолжал завоевывать новые рубежи в мире. Во многом этому способствовали различные агитационные мероприятия. Историческим событием в ГА в 1925 г. стал совместный длительный перелет экипажей ВВС и

«Добролета» по маршруту Москва – Пекин. В составе воздушной экспедиции были два почтовых самолета Р-1, один почтовый самолет Р-2, пассажирский самолет АК-1 и два Ю-13. В качестве пассажиров летели корреспонденты газет «Правда», «Известия», военной печати, два работника полет-кино. Вылет состоялся 10 июня в 8 час. Утра. 13 июня, пробыв в воздухе 52 часа, самолеты достигли Пекина (летели через Улан-Батор). Все участники перелета за выполнение задания были награждены орденами Красного Знамени. Перелет способствовал развитию культурного и экономического сотрудничества с Монголией и Китаем и имел большой международный резонанс.

Расширялись международные связи ГВФ. 31 июля 1925 г. в Кабуле состоялся воздушный праздник. Семь самолетов, пилотируемых советскими летчиками, выполняли фигуры высшего пилотажа, осуществляли воздушные экскурсии для местных жителей. 2 сентября 1925 г. в Кабуле открылась первая афганская авиационная школа, в которой российские специалисты обучали 15 курсантов. В октябре 1925 г. «Добролет» открыл движение самолетов по линии Ташкент – Кабул длиной 1140 км.

В январе 1927 г. Советское правительство утвердило новый концессионный договор с обществом «Дерулюфт». Был увеличен основной капитал общества, а его воздушная линия продлена до Берлина (1850 км.). Теперь трасса стала проходить через Смоленск – Ригу – Кенигсберг. Обществом были приобретены новые скоростные самолеты. Время полета от Москвы до Берлина сократилось до 15 часов. В 1928 г. была открыта новая линия - Ленинград – Таллинн – Рига. Она была продолжена до Берлина.

Ранее, в 1925-26 гг. велись также переговоры с германским обществом «Люфтганза» об организации смешанного общества по открытию воздушной линии Берлин – Москва – Пекин. «Люфтганза» получила разрешение на пролет советской территории по предполагаемому маршруту на двух трехмоторных самолетах типа «Юнкерс» с участием советских специалистов.

Одной из ярких страниц в истории отечественной гражданской авиации является помощь в освоении Севера. В дореволюционной России предпринимались полеты на Север в 1914-15 гг., в большинстве своем они заканчивались неудачно. В 1924 г. на Новой Земле впервые появился советский самолет в составе гидрографической экспедиции под командованием Б.Г. Чухновского. Через год там уже работали два самолета. Они участвовали в гидрографических экспедициях, производили ледовую разведку для проводки грузовых судов через Карское море. На Большую землю самолеты вернулись по воздуху, совершив труднейший перелет через Баренцево море.

В 1926г. начались полеты над Белым морем по заданию Совторгфлота для обслуживания зимних зверобойных промыслов (летчик М.С. Бабушкин). Летчик отыскивал лежбища зверя и указывал на них ледоколам. С 1927 г. самолеты ГВФ стали оборудоваться фотоаппаратурой системы Потте для съемки с воздуха лежбищ тюленей. Результаты наблюдений передавались на зверобойные пароходы по радио с помощью радиостанций «Вид». Это позволило увеличить добычу зверя в 4-5 раз при значительном уменьшении расхода топлива.

Яркой страницей в летописи Полярной авиации стали полеты Б.Г. Чухновского и М.С. Бабушкина в районе Шпицбергена для помощи потерпевшему катастрофу в 1928 г. экипажу дирижабля «Италия». В сложнейших условиях экипаж Б.Г. Чухновского нашел в ледовой пустыни на 81-й параллели группу Мальмгрена из состава экспедиции Умберто Нобиле. Получив от авиаторов координаты группы, советский ледокол «Красин» снял ее с льдины. Позднее была обнаружена и группа Вильери. Пилот М.С. Бабушкин блестяще опроверг утверждение иностранных ученых специалистов о том, что нельзя посадить самолет на дрейфующие льдины и взлететь с них. За время полетов он произвел 15 посадок и взлетов на ледяных полях. Позже М.С. Бабушкин неоднократно спасал зверобоев, унесенных в море на льдинах, участвовал в экспедициях на пароходе «Челюскин» (1934 г.) и ледоколе «Садко» (1935 г.). (В 1937 г. в качестве второго пилота прославился в полетах на Северный полюс, за что ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Погиб в 1938 г. при авиакатастрофе, будучи пассажиром).

Тем не менее, в российской гражданской авиации были необходимы серьезные реформы. Об этом говорил в 1927 г. начальник ВВС РККА П.И. Баранов в своем докладе Реввоенсовету СССР. Были приведены, в частности, следующие данные: протяженность воздушных линий в СССР – 6370 км., в Германии – 20400 км., во Франции – 15600 км. Перевезено грузов и пассажиров: в СССР – 3962 человек и 158789 кг., в Германии – 14625 человек и 45600 кг., во Франции – 18861 человек и 1660000 кг. Самолетный парк советской гражданской авиации составлял всего 74 самолета.

Преобразования в ГВФ флоте начались с совершенствования системы управления. СТО 29 июля 1927 г. принял «Положение о гражданской авиации» и отменил постановление от 9 февраля 1923 г. Совет по гражданской авиации стал теперь при Народном Комиссариате по военным и морским делам, а не при Главвоздухфлоте, т.е. был поднят его статус. В совет вошли представители от Народного Комиссариата финансов СССР, Наркомата путей сообщения, ВСНХ, Народных Комиссариатов внешней торговли и Иностранных дел, Осовиахима, обществ «Добролет» и «Укрвоздухпуть». На совет возлагалось осуществление надзора за гражданской авиацией и руководство ее развитием, выдача разрешений на открытие новых воздушных линий и рассмотрение финансовых и эксплуатационных отчетов обществ воздушных сообщений. Инспекцией ГВФ была установлена норма полета на воздушных линиях 75 часов в месяц при продолжительности полета не свыше 8 часов в день и отдыхе после этого – 16 часов, а с суточным отдыхом – после двухдневной работы. В отдельных случаях по просьбе летного состава допускался налет до 90 часов.

Истекал 1927 г. Была создана программа развития на пять ближайших лет, запрошено поставить в ГВФ 81 самолет для воздушных сообщений и 81 самолет для спецработ. План развития воздушных линий и их субсидирование были рассмотрены в СНК СССР. Гражданский воздушный флот все больше становился государственной организацией со своим, хотя еще и небольшим, бюджетом.

При всех достигнутых успехах гражданская авиация все больше стала нуждаться в своих кадрах, а они пока по-прежнему формировались за счет военного

ведомства. Летные кадры без отрыва от производства готовились в школах спортивной авиации. Открылась Харьковская школа пилотов Осовиахима, а затем – и в Пензе.

С появлением в ГВФ более совершенных машин, можно было расширять международные воздушные сообщения, но СССР не присоединился к Международной воздушной конвенции 1919 г., считая, что иностранные самолеты могли бы тогда пролетать через территорию СССР. Поэтому СССР стал осуществлять международные полеты на основании двухсторонних соглашений.

Таким образом, за 1923-1928 гг. был заложен материально-технический фундамент отечественного гражданского воздушного флота. Произошло организационное становление отечественной гражданской авиации. ГВФ осуществлял не только транспортные перевозки, но и работал в области сельского хозяйства, лесного дела, помогал осуществлять научные изыскания. В целом за 1923-28 гг. общий налет самолетов составил почти 8 млн. км., перевезено 28 тыс. пассажиров, около 700 т. грузов. Но не было собственной развитой авиационной промышленности. Такие самолеты как К-1, К-3, К-4, АНТ-3 и др. стали поступать на эксплуатацию в ГВФ, но не было серийного производства. Отечественная гражданская авиация пока еще значительно отставала от гражданской авиации зарубежных стран.

Освоение советскими авиаторами воздушных путей проходило в сложных условиях: фактически не было средств навигации и связи, метеорологического обеспечения полётов. Однако несмотря на эти трудности, значение авиации как транспортного средства из года в год возрастало. На внутренние линии вышли отечественные самолёты АК-1, У-2, К-5. Л/Г-4. Успешно эксплуатировался самолёт ПМ1 на трассах Москва — Ленинград, Москва — Берлин. В 1926 начались полёты из СССР в Монгольскую Народную Республику по авиалинии Верхнеудинск (ныне Улан-Удэ)— Урга (ныне Улан-Батор), а в 1927 были открыты линии Ленинград—Берлин, Ташкент—Кабул. За 1923—28 ГВФ перевёз св. 28 тыс. пассажиров и около 700 т грузов. В 20-е гг. совершались перелёты с целью освоения новых воздушных трасс, проверки качества отечеств, самолётов и двигателей.

2. РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА В 1930 ГОДЫ

Для успешного решения задач, поставленных перед Гражданской авиацией СССР в годы предвоенных пятилеток, требовались новые, более совершенные формы её организации. В связи с этим 23 февраля 1930 Совет по гражданской авиации был упразднён, а его функции переданы Главной инспекции. В целях дальнейшей централизации деятельности Гражданская авиация СССР 29 октября 1930 постановлением СНК СССР образовано Всесоюзное объединение ГВФ (ВОГВФ) при СТО («Добролёт» и Гл. инспекция упразднены). 25 февраля 1932 ВОГВФ было преобразовано в Гл. управление ГВФ (ГУГВФ) при СНК СССР, получившее название «Аэрофлот». В подчинении ГУГВФ находились хозрасчётные тресты «Трансавиация», «Сельхозавиация» и др., которые 19 мая 1934 постановлением СНК СССР были ликвидированы, вместо них образованы 12 территориальных управлений

Гражданской авиации СССР: Московское, Украинское, Среднеазиатское, Закавказское, Казахское, Северо-Кавказское, Западно-Сибирское, Волжское, Уральское, Восточно-Сибирское, Дальневосточное, Северное. ГУГВФ были переданы из Наркомзема СССР сельскохозяйственная авиация (ноябрь 1932 г.) и из Наркомздрава СССР санитарная авиация (ноябрь 1937 г.). Для работников Гражданской авиации СССР в 1932 г. были введены форменная одежда и знаки различия. В 1935 г. учреждён нагрудный знак «Отличник Аэрофлота». В 30-е гг. получили развитие воздушные сообщения в центральных районах страны, в Казахстане (авиалинии соединили Алма-Ату с Кустанаем, Акмолинском, Карагандой и др.), на европейском Севере (линия Архангельск — Сыктывкар и др.), в Сибири и на Дальнем Востоке.

Задачи по обслуживанию научно-исследовательских экспедиций в северных широтах, ледовой разведке и проводке судов решало управление полярной авиации, входившее в состав Главсевморпути (организовано 17 дек. 1932 г.). Беспримерная в истории воздушного транспорта операция по спасению участников экспедиции на пароходе «Челюскин» продемонстрировала мужество пилотов, большие возможности отечественных самолётов.

Для того чтобы показать всему миру, что авиация молодой Страны Советов ничем не отличается от лучших образцов летательных аппаратов и даже кое в чем превосходит их, в 30-х годах XX в. в СССР была создана целая эскадрилья специального назначения. Основная задача, возложенная на самолеты и их экипажи, входящие в состав этого авиационного отряда, заключалась в агитации и популяризации советского образа жизни. Агитэскадрилья им. Максима Горького имела в своем составе самолеты, размеры и характеристики которых должны были поражать зрителей своей грандиозностью.

Первым самолетом, переданным в состав эскадрильи был пассажирский самолет «АНТ-9». Вскоре туда же был переведен еще один туполевский самолет — «АНТ-14» («Правда»), который за один рейс мог перевезти 36 пассажиров.

Лидером агитационной эскадрильи стал самолет «АНТ-20» («Максим Горький»). Он тоже был разработан под руководством А.Н. Туполева и построен в 1934 г. Самолет имел цельнометаллическую конструкцию с размахом крыльев 63 м и был оснащен восемью моторами «М-34ФРН» мощностью по 900 л.с. На борту этого самолета размещались небольшая электростанция, типография, мощная радиостанция, киноустановка.

«АНТ-20» мог принять на борт до 80 пассажиров и развивал скорость до 280 км/ч. Хотя это была удачная машина, она осталась в единичном экземпляре и дальнейшего развития самолет не получил.

17 июня 1934 г. летчик-испытатель М.М. Громов совершил первый полет на восьмимоторном гиганте. Машина оказалась на удивление устойчивой и послушной в управлении, что позволило ей уже через два дня пролететь над Красной площадью.

Идея построить самолет-гигант родилась в октябре 1932 г., в дни 40-летнего юбилея творческой деятельности М. Горького. Инициировал ее известный журналист Михаил Кольцов. И. В. Сталин мысль поддержал, ожидая в благодарность от писателя масштабное произведение о себе — верном ленинцем и вожде трудящихся.

Мировая пресса практически сразу отреагировала на первые полеты «Максима Горького», констатируя явные успехи СССР в самолетостроении. Иностранные журналисты, любезно приглашенные в полет над Москвой, добросовестно поделились яркими впечатлениями. Экскурсанта́ны имели возможность познакомиться с внутренней планировкой самолета, которая включала пассажирский салон, каюту для отдыха с прозрачным полом, телефонную станцию, буфет, киноустановку, типографию, фотолабораторию, пневмопочту, радиостудию и, что было редкостью для того времени, — туалет.

Экипаж; «АНТ-20» насчитывал 8 человек, число пассажиров — 72. Впервые на отечественном гражданском самолете установили автопилот советской конструкции.

К сожалению, «летная жизнь» самолета-гиганта была непродолжительной. Один из полетов «Максима Горького», который должен был проходить с особой помпезностью, стал для него последним. По плану организаторов праздника вокруг движущегося горизонтально «АНТ-20» должна была «крутить» мертвые петли другая машина — истребитель «И-5». С летящего поодаль третьего самолета «Р-5» предполагалось снимать на киноплёнку эту воздушную карусель. Честь пилотировать воздушного гиганта выпала летчику-асу Ивану Михееву, акробатику должен был выполнять летчик-испытатель Николай Благин, а вести киносъёмку — его коллега В. Рыбушкин. С точки зрения пилотов-профессионалов подобный замысел был не более чем авантюрой. По правилам безопасности фигуры высшего пилотажа допускалось выполнять только вокруг неподвижных объектов. Однако в те годы умели убеждать людей.

18 мая 1935 г. рекордный полет-карусель осуществился. На борту «Максима Горького», кроме экипажа, находились 39 пассажиров: рабочие — ударники труда, — инженеры и техники из ЦАГИ, а также члены их семей. Вначале «АНТ-20» в сопровождении нескольких истребителей «И-5» несколько раз пролетел над Москвой. Затем истребители сопровождения удалились, а Н. Благин приступил к выполнению главного задания. Он разогнал свою машину и, пройдя под правым крылом гиганта, взмыл в небо начиная выполнять «мертвую петлю». Оказавшись над крылатым гигантом кабиной вниз, летчик выполнил полубочку с большим разворотом и пристроился к левому крылу «Максима Горького». Н. Благину удалось повторить этот набор фигур высшего пилотажа еще раз. На третьей попытке «И-5» врезался в середину правого крыла «АНТ-20», пробил его обшивку и застрял там.

Практически сразу после аварии в небо взвились клубы черного дыма. Вскоре «Максим Горький» начал разваливаться на части, не успев осуществить посадку на аэродром. Вначале отвалился капот мотора с кусками истребителя, затем на землю рухнули полкрыла, часть фюзеляжа с хвостом и еще через несколько мгновений гигант ринулся вниз, перевернувшись на спину. В этой страшной авиакатастрофе погибли 46 человек.

Выяснение причин аварии прошло в лучших традициях того времени. Место падения обломков в срочном порядке было оцеплено подразделениями милиции и курсантами военных училищ. Отснятую киноплёнку изъяли и немедленно засекретили. Первоначально руководитель ЦАГИ М.Н. Харламов подтвердил полетное задание летчику «И-5» Н. Благину, включающее фигуры высшего

пилотажа. Однако в газете «Правда» от 20 мая 1935 г. он же изменил версию, обвинив пилота в преступном лихачестве.

После гибели самолета «Максим Горький» было решено построить его копию, еще один «АНТ-20» с индексом «бис». Главный конструктор А.Н. Туполев внес некоторые изменения в конструкцию самолета-гиганта и предполагал использовать более мощные моторы. Построенный самолет благополучно возил пассажиров на линии Москва — Минводы. С началом второй мировой войны машину приспособили под грузовую, пока в декабре 1942 г. она не разбилась при посадке.

При своем дальнейшем развитии авиатранспорту СССР пришлось преодолевать немало трудностей, связанных в основном с его технической базой. В середине 1930-х годов на воздушных линиях Союза летало мало и к тому же уже устаревших самолетов К-5, АНТ-9, П-5, уступавших своим мировым аналогам по всем параметрам. Промышленность Наркомтяжпрома практически не занималась тогда строительством гражданских самолетов. ГУГВФ имело небольшие заводы и научно-исследовательские институты, но они, естественно, не могли радикально решить проблемы воздушного транспорта. Частично подобное положение гражданского самолетостроения объяснялось модной в 1920-х - 30-х годах концепции развития гражданской авиации посредством дирижаблестроения, которая также в СССР была с уклоном в первую очередь на военных, вследствие чего разработанные для гражданской авиации дирижабли использовались советской властью в основном в агитцелях и как один из способов противовоздушной обороны. Полностью дирижабли сняли с эксплуатации гражданской авиацией в 1938 году. В 1931-1933 г.г. были разработаны самолеты «Сталь-2» и «Сталь-3», но вскоре они устарели. Снятие данных самолетов с производства и эксплуатации было обусловлено также использованием в их конструкции дефицитной в то время нержавеющей стали. Определенное влияние на усовершенствование авиапарка ГУГВФ оказало налаживание производства по купленной у США лицензии прототипа 24-местного «Дугласа DC-3» Ли-2.

В тяжелом положении находилось и аэродромное хозяйство страны. Несмотря на то, что аэродромы были созданы чуть ли не в каждом областном и краевом центре страны, а некоторые из них имели даже статус международных, их уровень был несравнимо ниже европейских аналогов. Даже состояние Московского аэропорта-центральной воздушной базы страны-оставляло желать лучшего. К 1940 году часть проблем аэропортов удалось решить. В это время СССР насчитывалось 150 крупных аэропортов, часть которых была оборудована системой слепой посадки «Ночь-1» (принята в эксплуатацию в 1939). Парк Гражданской авиации СССР пополнился новыми пассажирскими самолётами ПС-35. имелась большая сеть местных линий во всех районах страны. В 1940 было перевезено 410 тыс. пасс., 475 тыс. т. грузов, 14,6 тыс. тонн почты.

3. ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

На рассвете 22 июня 1942 г. фашистская Германия, вероломно нарушив договор о ненападении, вторглась в пределы СССР, навязав советскому народу самую тяжелую и кровопролитную войну.

В напряженной обстановке с первых часов войны, «без раскачки» личный состав ГВФ был привлечен к выполнению срочных боевых заданий. Началась перестройка всей работы на военные рельсы. Уже 23 июня 1941 г. экипажи Московского управления ГВФ А.И. Груздина и А.А. Добровольского на безоружных самолетах вылетели на фронт в район Кишинева для доставки боеприпасов частям Красной Армии. В тот же день командиры кораблей ПС-84 А.И. Семенов, Т.М. Симберг, Ф.М. Коршунов доставили срочные военные грузы в город МГА Ленинградской области. С аналогичными заданиями были направлены в различные прифронтовые районы десятки самолетов ГВФ.

Непосредственными участниками боевых действий в первый же день войны стали белорусские авиаторы. 22 июня 1941 г. пилот Минского авиаотряда ГВФ С.П. Степанов доставил в приграничный район для наших сражающихся частей медикаменты и вывез с поля боя первых раненых бойцов. Он же выполнил несколько ответственных заданий военного командования по поиску советских танковых групп, оказавшихся в окружении в районах Барановичи и Гродно. Самоотверженно работал пилот П. Иванов на самолете У-2, разыскивая одну из частей Красной Армии. Он был тяжело ранен, но, истекая кровью, нашел в себе силы продолжать полет.

На второй день войны группа санитарных самолетов во главе с командирами авиазвеньев Н.И. Егоровым и В.А. Ярошевичем, взлетая с аэродромов Минска и Смоленска, доставила частям медикаменты в разгар боев за город Лиду. Посадку производили на виду у противника. Передав груз по назначению, они обратным рейсом вывезли группу раненых бойцов. В целом на эвакуации раненых было задействовано в те дни до 50% самолетного парка белорусской авиации ГВФ.

23 июня 1941 г. СНК СССР утвердил «Положение о Главном управлении гражданского воздушного флота на военное время». На его основании был приведен в действие мобилизационный план. В оперативном отношении гражданский воздушный флот подчинили Наркомату обороны, хотя многие функции, присущие отрасли, сохранились за Главным управлением ГВФ.

Для помощи Красной Армии и участия во фронтовых операциях были сформированы шесть авиационных групп ГВФ особого назначения: Северная (командир А.А. Лаврентьев), Прибалтийская (командир И.Ф. Миловидов), Белорусская (командир П.Е. Тимашев), Киевская (командир А.Г. Романов), Юго-Западная (командир С.И. Брюмер) и Московская (командир В.М. Коротков), а также три отдельных авиаотряда по обслуживанию Северного, Балтийского и Черноморского Военно-Морских флотов. Формирование фронтовых частей проводилось, как правило, путем включения в их состав эскадрилий и звеньев территориальных управлений и отдельных авиагрупп ГВФ, что позволило быстро развернуть и немедленно включить их во фронтовую жизнь как уже сработавшиеся

до войны коллективы. В авиагруппы особого назначения были выделены лучшие экипажи.

Московскую авиационную группу особого назначения (МАГОН) сформировали из опытных кадров Управления международных воздушных сообщений, экипажей Московского, Казахского, Приволжского, Восточно-Сибирского, Узбекского направлений. Авиагруппа базировалась на новом аэродроме Внуково. Отсюда и стали совершаться первые вылеты к линии фронта, а затем и в тыл врага.

Киевская и Юго-Западная авиагруппы ГВФ сформировались на базе Украинского управления ГВФ и были подчинены командующему Юго-Западным фронтом. В дальнейшем, в зависимости от складывавшейся обстановки, на фронтах Великой Отечественной войны были сформированы еще несколько групп, происходило их переименование и интенсивное пополнение личным составом и материальной частью.

9 июля 1941 г. последовал приказ Народного Комиссара обороны СССР о том, что «Личный состав ГВФ, непосредственно зачисленный в особые авиационные группы ГВФ, считать призванным в Красную Армию и на него распространить все права и преимущества, установленные для военнослужащих Красной Армии». Весь остальной состав, работающий в подразделениях в тылу, по этому приказу сохранялся за ГУ ГВФ и пока призыву не подлежал.

Непосредственно Главному управлению ГВФ подчинялись Московская АГОН и Особая авиагруппа связи (ОАГС), которые выполняли задания Ставки и наркоматов. Другие авиагруппы после формирования поступали в оперативное подчинение штабов соответствующих фронтов и флотов, а их материально-техническое обеспечение и пополнение кадрами возлагалось на ГУ ГВФ, оно же должно было продолжать организовывать воздушные перевозки в тылу.

Обеспечивая боевые действия войск и авиации Красной Армии в важнейших операциях, фронтовые части ГВФ доставляли для них боеприпасы, оружие и ГСМ; поддерживали связь штабов фронта и воздушных армий с наземными и авиационными частями; эвакуировали раненых из прифронтовых зон в тыл и перевозили в госпитали медикаменты и консервированную кровь; держали связь с партизанами, доставляя им боеприпасы, медикаменты и продовольствие; вывозили из тыла противника раненых партизан и детей; осуществляли воздушную разведку и ночное бомбардирование боевых порядков и опорных пунктов противника на поле боя и в ближайшем тылу; разбрасывали в тылу противника листовки; выполняли воздушно-десантные операции и, кроме того, организовывали постоянную воздушно-транспортную связь Москвы с фронтом и тылом.

Многие полеты экипажей ГВФ можно без преувеличения назвать боевыми, и совершались они с большим риском для жизни. Летая на тяжелых безоружных самолетах, в первые же месяцы войны мужество проявили пилоты С.А. Фроловский, Р.И. Капризлян, А.А. Васильев, П.Т. Кашуба, В.С. Литвинов, А.И. Семенов, В.И. Шутов и др.

С первых дней Великой Отечественной войны мастерство и мужество проявили немало пилотов. В числе первых отличились командиры кораблей МАГОН

П.А. Рыбин и А.И. Груздин, которые еще до войны приобрели большой опыт работы на внутренних трассах и на международных авиалиниях, в совершенстве освоили полеты в сложных метеорологических условиях и ночью. В боевой обстановке они мастерски выводили свои самолеты из зоны ПВО противника и уходили от атак его истребителей. В одну из августовских ночей 1941 г. ПС-84 с десантниками-парашютистами на борту, пилотируемый А.И. Груздиным, пересек линию фронта и приближался к пункту назначения, прикрытому сильным зенитным огнем противника. Вдруг Груздин заметил, что впереди летит неизвестный ему самолет, с которого над целью было выпущено три разноцветных ракеты (условный сигнал – «Я свой») и огонь зенитных средств сразу прекратился. А.И. Груздин понял, что это был немецкий самолет, и решил воспользоваться его приемом. Не меняя курса на подходе к цели, он дал те же световые сигналы и без помех со стороны врага успешно выполнил задание. Впоследствии этот хитрый тактический обман противника применялся другими пилотами ГВФ. Другим заданием была доставка в район города Каунас группы парашютистов. Гитлеровцы создали в этом районе несколько поясов противовоздушной обороны. А.И. Груздев решил пойти на хитрость. Он приказал бортмеханику нарушить синхронность оборотов двигателей. Тогда их звуки стали похожими на работу двигателей немецкого бомбардировщика «Юнкерс-88». В условиях облачности, когда немецкие наблюдатели не видели летевший самолет, хитрость удалась. В ноябре 1941 г. за проявленные мужество и героизм при выполнении заданий А.И. Груздину, первому среди пилотов ГВФ – участников Великой Отечественной войны, присвоили звание Героя Советского Союза.

«Как можно меньше находиться на земле, быстрее в воздух» - такого лозунга придерживались практически все летчики авиационных групп особого назначения. В воздухе они находились по 14-16 часов в сутки. До войны наставление по производству полетов был установлен для полетов гражданских самолетов определенный минимум высоты. Бреющий полет, за исключением выполнения пилотами авиации специального применения отдельных видов работ по обслуживанию сельского хозяйства, категорически запрещался. В годы войны бреющий полет на самолетах всех типов был положен в основу пилотирования в прифронтовой полосе и при полетах к партизанам. Одним из первых в район Восточной Пруссии вылетел командир 1-го транспортного отряда МАГОН Петр Рыбин. После выполнения задания, на пути домой отказал один из моторов: из него показались языки пламени. До расположения наших войск оставалось несколько сот километров. Пришлось лететь на небольшой высоте. «Мессершмитты», прошедшие на высоте 400м., летевший внизу самолет не заметили. П. Рыбин смог благополучно вернуться на свой аэродром.

К августу 1941 г. войскам вермахта удалось выйти к Днепру на участке от Кременчуга до Херсона. В тылу немцев осталась сражающаяся Одесса. Для обеспечения оборонявших ее войск воздушной связью и разведданными из состава Юго-Западной особой авиагруппы ГВФ был выделен специальный отряд самолетов У-2 под командованием В.А. Седяревича.

Когда под натиском гитлеровских войск кольцо вокруг Одессы стало сжиматься и противник приступил к обстрелу города из тяжелых орудий, отряду

ГВФ поручили установить месторасположение наводчиков-диверсантов и огневых позиций противника. С задачей экипажи справились успешно. Летали только ночью, без бортовых огней. Пользуясь разведанными летчиков ГВФ, гарнизонная артиллерия уверенно стала подавлять огонь вражеских батарей и дезорганизовала их удары.

Наряду с воздушной разведкой экипажи авиаотряда предприняли вылеты на бомбометание артиллерийских батарей и войск противника на тихоходном, непригодном для этого самолете У-2. Первые бомбы выбрасывались из самолета вручную. Затем, по предложению молодого пилота П.С. Бевза, техсостав во главе с инженером Б.С. Дорофеевым дооборудовал самолет У-2 бомбодержателями, и он превратился в ночного легкого бомбардировщика, сыгравшего известную роль в начальном периоде войны. 3 сентября 1941 г. П.С. Бевз одним из первых сбросил бомбы на артиллерийские позиции врага. При выполнении очередного боевого задания, нанося удар по штабу соединения противника, П.С. Бевз погиб смертью героя. Отважный пилот был награжден посмертно орденом Красного Знамени.

В дни оборонительных боев за Одессу летчики ГВФ, базируясь в городе, в тесном контакте с ВВС ежедневно вылетали к линии фронта. Под обстрелом вражеских зениток без страха выполняли свой воинский долг пилоты И.А. Борисенко, Т.В. Бурденко, П.В. Васильев, Б.И. Жигалов, М.Л. Кржановский, П.А. Мельник, И.И. Перец, И.Ф. Петлицкий, И.В. Ширяев и др. Демонстрация фотографий, видеофрагментов.

Яркой страницей в историю гражданской авиации в начальный период войны вошли героические полеты ее экипажей в осажденный фашистами Ленинград осенью 1941 г. На защиту города, оказавшегося в блокаде, поднялись все его жители. К 8 сентября враг уничтожил склады с продовольствием, и Ленинград стал расходовать питание из уцелевших запасов.

Требовалось срочно организовать поставку в осажденный город продовольствия и вооружения, почты и медикаментов, обеспечить эвакуацию из города женщин и детей, раненых и больных, квалифицированных рабочих и специалистов. Причем сделать это надо было в условиях, когда единственной коммуникацией для связи города с Большой Землей осталось только Ладожское озеро и воздушный коридор над ним.

Для оценки обстановки на месте и руководства войсками в Ленинград 10 сентября прибыла группа генералов из Москвы во главе с Г.К. Жуковым на самолете МАГОН ГВФ ПС-84, пилотируемом командиром специального звена майором А.П. Лебедевым. Этот летчик Аэрофлота и стал одним из первых, проложивших путь в блокированный Ленинград с Востока. Впоследствии маршал Советского Союза Г.К. Жуков в своих мемуарах об этом полете вспоминал так: «Над озером шли бреющим... преследуемые двумя «мессершмиттами».

Через два дня Военный Совет Ленинградского фронта обязал командира САГОН ГВФ обеспечить отправку в Москву и Тихвин грузов оборонного значения, рабочих и специалистов Кировского, Ижорского, Балтийского и других заводов, а обратными рейсами – доставлять в Ленинград оружие, горючее, продовольствие, почту и др. Для решения этой задачи и была использована трасса, проложенная

Лебедевым. Над Ладожским озером стали летать пилоты Северной авиагруппы ГВФ К.А. Новиков, В.С. Литвинов, М.А. Никифоров.

Учитывая сложившуюся критическую ситуацию в Ленинграде, Государственный Комитет Обороны СССР 20 сентября 1941 г. принял постановление «Об организации транспортной воздушной связи между Москвой и Ленинградом» обязал Главное управление ГВФ выделять ежедневно 30-40 самолетов для доставки в осажденный город не менее 100 т. продовольствия, вооружения, боеприпасов. Для выполнения этого ответственного задания было срочно сформировано три эскадрильи из Московской авиагруппы.

Положение со снабжением населения и войск в осажденном городе обострялось с каждым днем. Надо было быстро искать рациональный вариант полетов, чтобы продукты доставлять быстрее и в большем объеме.

Организатором полетов стал командир эскадрильи, опытный летчик капитан П.А. Пущинский. Обстановка была очень сложной. Воздушное пространство практически по всей трассе кишело истребительной авиацией врага, а небо над Ладогой стало ареной ежедневных воздушных схваток. В них попадали и самолеты ГВФ. 13 октября приняла бой с врагом 4-я эскадрилья МАГОН ГВФ под командованием К.А. Бухарова. Собрав группу над Комендантским аэродромом, Бухаров взял курс на восток в сопровождении нескольких истребителей И-16. Вскоре начался снегопад. Истребители вернулись на базу, а строй транспортных кораблей, чтобы избежать столкновения в облаках, рассредоточился. Летели низко над волнами Ладоги. Малейшие оплошности в пилотировании – и машины могли врезаться в воду. Через некоторое время небо вдруг очистилось, и на его голубом фоне показались 5 «мессершмиттов». Бухаров убрал газ, давая возможность подтянуться отставшим самолетам.

Заметив группу, фашисты обрушили свой огонь на отставших от строя ПС-84, которые вели К. Михайлов и Л. Овсянников. Воздушные стрелки державшихся в строю самолетов открыли огонь по врагу. Но гитлеровцам удалось поджечь отставшие машины. Овсянников был ранен, но все же дотянул до земли и спас 28 пассажиров. Экипаж Михайлова, отстреливаясь, сумел погасить вспыхнувший на самолете пожар и также произвел вынужденную посадку с неубранными шасси.

Надолго запомнилась встреча с врагом и другой группе ГВФ. 17 октября 12 экипажей ПС-84 3-й эскадрильи следовали из Ленинграда над Ладожским озером сомкнутым строем на высоте 19-15м. Воздушные корабли уже приближались к восточному берегу, когда со стороны солнца на них свалились «мессершмитты». Наши истребители сопровождения мгновенно кинулись на них в атаку, но силы оказались неравными. Снаряды повредили замыкавший строй ПС-84 С.А. Фроловского, на борту которого находились дети. Летя на одном моторе, корабль стал отставать. По радиации ведущий приказал экипажам сбавить скорость и своим огнем прикрыть самолет С.А. Фроловского. Очередные попытки фашистов добить самолет закончились для них потерей своего «мессершмитта».

Нередко воздушные караваны противник подстерегал при посадке в Ленинграде, когда наши самолеты рассредоточивались и поочередно заходили на аэродром. И тогда трудно было обойтись без потерь. Командир эскадрильи

Московской авиагруппы ГВФ особого назначения К.А. Бухаров в своих воспоминаниях «Незабываемый маршрут» привел такой пример: «Девятка транспортных воздушных кораблей по командованию летчика Г.С. Голана прибыла из Хвойной на Комендантский аэродром. Из-за густой дымки над аэродромом группа вынуждена была пойти на второй круг, а звено истребителей сопровождения приземлилось. Когда наши самолеты в порядке очередности стали заходить на посадку, из-за облаков внезапно вынырнули четыре «мессершмитта». Три ПС-84 успели сесть, остальные шесть машин находились в воздухе и готовились к посадке. В это время «мессершмитты» атаковали самолет Михаила Жукова. На высоте 200м. им удалось его поджечь. Огонь охватил машину. Но экипаж мужественно и самоотверженно боролся за ее спасение. Задыхаясь в удушливом дыму, стрелок Степан Олейник, бортрадист Яков Ковалев и бортмеханик Алексей Страхов били по «мессершмиттам» из пулеметов. Фашисты продолжали насаждать, машина потеряла скорость и стала падать. А внизу – штабеля мешков и ящиков с продуктами, порохом, взрывателями. Казалось, еще секунда-другая – врежется горящий самолет в склад боеприпасов и произойдет страшный взрыв. Но в эти несколько оставшихся секунд жизни коммунисты командир корабля Михаил Жуков и второй пилот Николай Дзукаев последним усилием выровняли и отвернули от склада пылающую машину. Горящий самолет рухнул и взорвался за пределами авиабазы. Экипаж погиб».

В другой раз два «мессершмитта» атаковали идущую на посадку машину Евгения Киреева, который ранее был пилотом экипажа начальника ГУ ГВФ В.С. Молокова. Командир корабля был убит. Ранения получили члены экипажа: бортрадист Неведома, стрелки Шмахов и Беломитцев. Но смертельно раненый бортмеханик Иванов успел выпустить закрылки, шасси, закрепить их стопором, а тяжело раненый второй пилот А.Я. Жукотский, собрав последние силы, посадил самолет.

Усилиями только авиаторов Московской авиагруппы ГВФ особого назначения до 25 декабря 1941 г. было перевезено в Ленинград свыше 6 тыс. т. продовольствия, боеприпасов и других грузов, и вывезено более 50 тыс. человек, в том числе 29608 рабочих и специалистов оборонной промышленности, 13208 раненых бойцов и командиров, 7119 тяжелобольных жителей города. В декабре 1941 г по льду Ладожского озера проложили «Дорогу жизни». Массовые воздушные перевозки в Ленинград были прекращены.

К концу сентября 1941 г. немецкие войска не только блокировали Ленинград, но захватили Витебск и Смоленск, двинулись к Москве. 30 сентября к нашей столице устремились более чем миллионная армия при поддержке 2-го воздушного флота «Люфтваффе», т.е. почти половина всех сил боевой техники, имевшейся у фашистов на советско-германском фронте, что обеспечило им значительное техническое превосходство. Началась битва под Москвой – одно из крупнейших сражений второй мировой войны.

Войскам и боевой авиации активно помогали авиагруппы ГВФ и, прежде всего, Московская и Западная авиагруппы особого назначения (бывшая Белорусская),

Особая авиагруппа связи ГВФ и некоторые другие подразделения гражданского воздушного флота.

В разнообразии задач, решаемых гражданской авиацией, особое место в ходе оборонительных боев под Москвой заняли операции МАГОН по заброске воздушно-десантных войск в тыл противника и на наиболее важные участки фронта, где требовались срочные подкрепления. В октябре 1941 г. мощная танковая группировка, прорвав оборону Западного фронта, вышла в район Орла и пыталась развить наступление на Москву с юга. Для ликвидации этой угрозы Ставка Верховного Главнокомандования обязала Московскую авиагруппу за четыре дня перебросить из Тейково на аэродромы Орла и Мценска 5-й воздушно-десантный корпус. С задачей успешно справилась эскадрилья под руководством командира Ф.Н. Груздева, комиссара И.М. Кузнецова. В операции участвовали экипажи командиров кораблей С.А. Фроловского, Д.В. Кузнецова, А.Д. Калины, П.А. Рыбина, А.И. Восканова, А.И. Суханова, А.П. Лебедева, И.П. Шашина, Ф.Ф. Ковалева и др. Многие из них до этого летали в блокированный Ленинград и там «понюхали пороха». Теперь 20 экипажей ГВФ стали водить свои корабли на сброс десантов по несколько раз в день. Каждый рейс продолжался свыше четырех часов. Летный состав с незначительными перерывами находился в воздухе с четырех утра и до позднего вечера. На борт ПС-84 брали по 30 человек вместо 25, а на Г-2 35 вместо 18 по норме. Максимально было сокращено время посадки десантов в самолеты и доведено до 7-8 мин.

В январе 1942 г. Московская авиагруппа особого назначения получила задание на десантирование войсковых частей из района Калуги в тыл противника. В разведывательный полет вылетел сначала командир корабля А.И. Семенков. Он решил как можно точнее определить обстановку во вражеском тылу и мощь его огневых средств. Самолет А.И. Семенкова летал с зажженными форами. Как только он появлялся над расположением противника, фашисты начинали вести по машине яростный обстрел. Вызвав на себя огонь, летчик демаскировал огневые точки и зенитные средства противника. Трижды в эту ночь самолет поднимался в воздух. Успех операции был обеспечен.

Самоотверженно работая в сильные морозы, авиаторы МАГОН совершили в дни битвы под Москвой 32730 самолето-вылетов, налетав 61100 ч. В район боев было перевезено около 50 тыс. бойцов и офицеров и 135 т. боеприпасов, вооружения, медикаментов и продовольствия. В ходе дальнейшего наступления советских войск самолетами Московской авиагруппы ГВФ было выполнено важное задание по десантированию 4-го воздушно-десантного корпус и доставке войск и боеприпасов 1-му гвардейскому кавалерийскому корпусу в тыл немецких войск.

К весне 1942 г. положение на фронтах несколько стабилизировалось. Немецко-фашистские войска перешли к обороне на всем советско-германском фронте, что позволило Красной Армии выиграть время для формирования новых частей и соединений.

В гражданском воздушном флоте также обобщался приобретенный опыт, осуществлялись мероприятия по укреплению фронтовых частей, пополнением их личным составом и материальной частью. Общее количество самолетов фронтовых частей ГВФ по сравнению с июлем 1941 г. увеличилось на 184 машины и составило

около 1000 единиц. Постановлением ГКО от 26 апреля 1942 г. Главное управление ГВФ было подчинено непосредственно командованию Военно-Воздушных Сил Красной Армии. Начальником ГУ ГВФ, вместо генерал-майора авиации В.С. Молокова, назначен генерал-лейтенант авиации Ф.А. Астахов. Одновременно он стал и заместителем командующего ВВС КА.

В целях улучшения оперативности в обслуживании действующих частей Красной Армии, подразделения авиагрупп ГВФ были закреплены за определенной военной организацией: штабом фронта, санитарным управлением, командованием тыла фронта и получали от них непосредственно задания. В оперативном отношении фронтовые авиагруппы ГВФ стали подчиняться воздушным армиям.

11 мая Государственным Комитетом Обороны было утверждено новое «Положение о работе Гражданского воздушного флота в военное время». Объем задач для ГВФ был значительно расширен. На него возложили и руководство работой всей транспортной авиации как ГВФ, ВВС КА, так и других наркоматов. При этом, обеспечение всех подразделений ГВФ материальной частью, запасными частями, вещевым и продовольственным снабжением, авиагорючим, вооружением и боепитанием должно было вестись также как и частей ВВС КА. С такими организационными изменениями гражданский воздушный флот вступил во второй год тяжелейшей битвы с агрессором.

В середине июля 1942 г. гитлеровцам удалось прорвать оборону между Доном и Северным Донцом и выйти на большую излучину Дона. Ударные немецкие группировки устремились к Сталинграду и на Кавказ. Особую тревогу ГКО вызывала судьба Сталинграда. К городу сосредоточивались и части ГВФ. Наибольший вклад в оборону Сталинграда внесли Московская авиационная группа ГВФ особого назначения, Особая группа связи ГВФ, Киевская авиагруппа ГВФ особого назначения и 13-я авиагруппа ГВФ.

В борьбе за Сталинград фашистские стервятники особо охотились за нашей легкомоторной авиацией, чтобы сорвать обеспечение защитников города. И все же, идя на риск, летчики ГВФ летали, проявляя находчивость. В Приволжских степях, бедными складками местности и лесными массивами, снижались до трех-пяти метров и наблюдая за воздухом, уходили от атак вражеских истребителей над оврагами. Немало в те дни было и потерь. Иногда фашистским стервятникам удавалось сбивать наши У-2 на низкоц высоте воздушной струей. Так погиб летчик И.С. Храмцов, летчик И.К. Филиппов – ранен, а их самолеты разбиты. В Сталинградском небе над Волгой фашисты сбили летчицу А.Я. Селиванову.

Большую работу провели боевые части ГВФ в период ледостава на Волге. В перевозках на правый берег реки отличились тогда пилоты КАГОН ГВФ В. Сидорчук, В. Куркчиянц, М. Гаранин, В. Черняков, И. Маркин, И. Вервейко, Б. Сахно, бортмеханик Н.Бурденко. Они совершали по несколько полетов в день. Чтобы перевезти за один рейс наибольшее количество полезного груза, разгрузку в пункте назначения производили своими экипажами, отказываясь брать для этого красноармейцев. Приземляясь у передовых рубежей обороны советских частей, экипажи быстро вытаскивали из самолетов ящики с патронами, минами, снарядами и

взрывчаткой. Работа авиаторов кипела, несмотря на бомбежку погрузочных площадок и встречи с истребителями-перехватчиками.

Гражданские авиаторы за период обороны волжской твердыни совершили более 46 тыс. боевых вылетов, перевезли около 31 тыс. бойцов и командиров, эвакуировали в тыл свыше трех тысяч раненых, доставили на передовые позиции более 2500 т военных грузов и получили высокую оценку Верховного Главнокомандования и командующих фронтов.

В дни ожесточенных боев на Волге развернулись бои и на Северном Кавказе, куда была перебазирована Юго-Западная авиагруппа ГВФ особого назначения. Множество полетов рождали яркие боевые эпизоды, раскрывавшие мужество, мастерство и высокое чувство долга летных экипажей. В памяти многих ветеранов авиагруппы остался случай, произошедший с пилотом Н.П. Решетовым в одну из сентябрьских ночей, когда тот летал на П-5 для выброски парашютистов. На борту был командир звена А.А. Исаев. В районе Сочи самолет атаковали фашистские истребители. Прямым попаданием снаряда Исаев был убит, а два парашютиста ранены. Но пилот Решетов не растерялся. Сохраняя выдержку, он сумел посадить объятый пламенем самолет и спасти оставшихся в живых. Смертью храбрых во имя победы над врагом при выполнении боевых заданий погибли от огня фашистов летчики Т.У. Мещеряков, В.В. Никонов, В.П. Паршиков, И.А. Финогенов.

Оказанная подразделениями ГВФ поддержка советским войскам, способствовала им не только выдержать натиск численно превосходящего противника, но и уничтожить немало живой силы и боевой техники врага, прочно закрепиться на важных рубежах, а затем – перейти в наступление. Весь личный состав авиаподразделений ГВФ, обеспечивавший успех наших войск, был награжден медалью «За оборону Кавказа».

С конца 1942 г., когда Красная Армия вырвала у противника стратегическую инициативу под Сталинградом, начался второй период Великой Отечественной войны, вошедший в историю как период коренного перелома во второй мировой войне.

Ярким примером успешных действий гражданских авиаторов по обеспечению контрнаступления наземных войск стала работа 7-го отдельного авиационного полка (оап) и 1-й атд ГВФ на Котельниковском направлении в течение декабря 1942 г. Здесь они, прежде всего, доставляли горючее прорвавшимся вперед танкистам. Несмотря на сложные метеорологические условия, в отдельные короткие зимние дни экипажи перебрасывали до 400 т бензина. Получив горючее, советские танковые части, составлявшие ударную силу наших наступавших соединений, разгромили крупную вражескую группировку и лишили немецко-фашистские войска возможности прорыва к Сталинграду на помощь окруженной там армии фельдмаршала Паулюса.

Части ГВФ, особенно 1-й авиаполк 1-й атд и 6-й оап ГВФ, принимали непосредственное участие в обеспечении операций Красной Армии под условным названием «Кольцо» по расчленению и окончательному разгрому окруженных немецко-фашистских войск в Сталинграде.

Мужественно в этой операции действовал личный состав санитарной эскадрильи 1-го авиаполка, которой командовал гвардии капитан В.Ф. Кондюрин. За два месяца боев эскадрилья и действовавшее отдельно от нее звено под командованием гвардии капитана А.И. Колесова совершили 874 вылета, вывели из развалин Сталинграда и его окрестностей 606 раненых, а также доставили на передовую свыше 500 кг консервированной крови и медикаментов, более 4 т других грузов.

Победа на Волге позволила Ставке ВГК предпринять ряд новых наступательных операций на всем фронте от Северного Кавказа до Ладожского озера. В первые недели 1943 г. развернулись сражения войск Южного и Закавказского фронтов при содействии Черноморского флота за освобождение Северного Кавказа. В ходе этих боев отличились и многие летчики ГВФ.

17 апреля 1943 г. ВВС начали напряженные бои над Таманским полуостровом, получившие название Кубанского воздушного сражения. 9-му оап ГВФ была поставлена задача оказывать помощь экипажам истребителей и штурмовиков, сбиваемых в ходе боев. Тогда в Кубанском небе ряд летчиков ГВФ совершили героические действия, за которые они были удостоены орденов и медалей. Среди награжденных был и пилот Б.Н. Любимов, который после выполнения очередного задания, при полете на базу, был атакован двумя истребителями противника. Но Любимов не растерялся. Мастерски маневрируя, он сумел вывести У-2 из зоны обстрела и произвести вынужденную посадку в камышах. Самолет при этом сгорел. Любимов с офицером штаба, по пояс в воде, по зарослям камыша трое суток пробирались к своим, обходя части противника, и только на четвертый день они вышли в расположение своих войск.

В результате принимаемых ГКО и Совнаркомом мер по укреплению Красной Армии и ее обеспечению, к лету 1943 г. вермахту противостояли уже советские войска, обладавшие боевым опытом и передовой для того времени техникой. Они стали превосходить врага в количестве танков, самолетов и артиллерии. Тем не менее, с фашистской армией еще не было покончено. Летом 1943 г. развернулась Курская битва – одно из самых кровопролитных сражений Второй мировой войны. В раскаленные солнцем июльские дни сражение напоминало море огня. В небе почти непрерывно шли воздушные бои. До позднего вечера на поле боя стоял несмолкаемый гул моторов, лязг гусениц, рвались снаряды. Горели сотни танков и самоходных орудий.

В этой битве на Огненной дуге 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 т.ч. и новые скоростные тяжелые Ли-2 и С-47.

На Курско-Орловском направлении многие летчики ГВФ отличились своей находчивостью, мужеством и отвагой.

7 августа Указом Президиума Верховного Совета СССР было присвоено звание Героя Советского Союза командиру корабля 1-го атп 1-й итд ГВФ старшему лейтенанту С.А. Фроловскому. Эта весть застала героя у брянских партизан. А тому

предшествовал полет в тыл противника в ночь на 30 июля. Тогда старший лейтенант С.А. Фроловский при выходе из облаков неожиданно был атакован истребителями противника. Его самолет загорелся. Сохраняя самообладание, Фроловский повел машину на вынужденную посадку, приказав экипажу выбрасываться на парашютах и до тех пор, пока все находящиеся в самолете не покинули борт, Фроловский оставался у штурвала, получив ожоги рук и головы, и только после этого сам оставил самолет. Фроловский с экипажем пробрался к партизанам и сообщил на базу о своем местонахождении по радио. Через некоторое время все были вывезены в свою часть. За годы войны отважный летчик совершил более 300 боевых вылетов, многие из них – в тыл противника, работал на «воздушном мосту», проложенном в блокадный Ленинград, перегонял первые самолеты из Англии в СССР по опасной северной трассе.

В ходе боев на Курской огненной дуге у аэрофлотовцев при выполнении задач складывались разные непредвиденные обстоятельства. Курьезный случай произошел с отважной летчицей 2-й эскадрильи 14-го объединенного авиаполка ГВФ лейтенантом Е.Н. Казаковой при выполнении ею патрульного полета. Обнаружив сбитый нашими истребителями самолет противника Ю-88, она заметила, что один из членов фашистского экипажа пытался скрыться бегством и, проследив с воздуха в каком направлении убегает немецкий вояка, Казакова произвела посадку, догнала его, обезоружила и взяла в плен. За этот подвиг Казакова была награждена орденом Красного Знамени. Впоследствии за боевое отличие на фронтах летчица еще была награждена орденами Отечественной войны I степени, Красной Звезды и медалями.

Мужество и отвагу в грозном орловском небе 1943 г. проявили летчики 13-го оап ГВФ П.И. Загребенюк, М.П. Канцев, М.П. Каверин, М.М. Колобков, Н.А. Кореневский, И.П. Молчанов, И.В. Тарелкин, С.С. Шикун

Продолжавшаяся пятьдесят дней битва на Огненной дуге завершилась блистательной победой Красной Армии. Вермахт потерпел тогда такое поражение, от которого он уже не смог оправиться.

Особый интерес в дальнейшем ходе боевых действий представляет Днепровская воздушно-десантная операция советских войск, в осуществлении которой также непосредственное участие принимали части ГВФ. По замыслу командования для обеспечения форсирования Днепра сухопутными войсками предусматривалось выбросить на правый берег Днепра сильный воздушный десант (две воздушно-десантные бригады, численностью до 10 тыс. человек).

Достоинство выполнял воинский долг личный состав подразделений и частей гражданского воздушного флота. Напряженно работали штаб и командир 1-й авиатранспортной дивизии ГВФ генерал-майор авиации М.П. Кузьмин, организуя обеспечение переброски воздушного десанта. Примеры высокого летного и боевого мастерства показали многие экипажи, напряженно трудились авиаспециалисты наземных служб. Образцово действовали экипажи командиров кораблей ЛИ-2 в. Тараненко, К. Бирюкова, В. Александрова, М. Горбунова, В. Назарова, Е. Езерского, А. Крюкова, И. Моисеева и др. Вылетали с интервалом в три-пять минут, 20-30 десантниками на борту. Несмотря на интенсивный заградительный огонь зенитных средств противника и налеты его истребителей, строго выдерживали боевой курс.

Ответственное задание командование было выполнено, но обратно вернулись не все. Авиагруппа ГВФ недосчиталась многих своих отважных соколов, Были сбиты самолеты В.Назарова, Н. Новценя, С. Мартынова, А. Крюкова.

Завершился коренной перелом в ходе Великой Отечественной войны, и к концу 1943 г. стратегическая инициатива безраздельно перешла к Красной Армии. Нашим успехам на фронтах в этот период во многом способствовала развернувшаяся борьба советского народа на оккупированной фашистами территории СССР. Организацию регулярной связи с партизанами осуществлял Центральный штаб партизанского движения при Ставке ВГК, а непосредственное выполнение полетов к партизанам – транспортные подразделения АДД и ГВФ.

В тяжелейшую, рискованную работу на партизан включились практически все авиагруппы и авиаотряды ГВФ особого назначения уже с первых дней войны. В них были сформированы специальные подразделения, а позднее – эскадрильи и звенья, которые укомплектовывались наиболее подготовленным летным и инженерно-техническим составом, а также соответствующим самолетным парком. Полеты в тыл противника к партизанам стали незабываемыми для фронтовиков Аэрофлота.

Не раз партизаны Калининской области и Белоруссии сообщали об отважных действиях летчика 2-го авиаполка ГВФ Н.И. Жукова. В одном из таких писем говорилось: «Не смотря на плохие метеоусловия и недоброкачественные площадки для посадки и взлетов самолетов, Н.И. Жуков мастерски сажает машину, а затем взлетает, беря на борт не менее трех раненых». О храбрости и летном мастерстве Жукова свидетельствуют его многочисленные награды Родины. Ему единственному пилоту в полку был вручен орден Ленина.

Не случайно, за «голову» Жукова немецкое командование обещало 50 тыс. марок, поместье с большим наделом земли и крестьянами, а также орден «Железный крест». Подобные «вознаграждения» были установлены и за таких асов как В.П. Денисов, В.Т. Макеев, Г.И. Лысенко, А.А. Нечаев, В.С. Ползунов и других. Награда ожидала и тех, кто собьет неуловимый У-2.

«Партизанской республикой» в годы войны с полным основанием называли Белоруссию. К маю 1943 г. там действовало уже 548 формирований. В историю этого движения в 1943 г. вошла весьма значительная операция под кодовым названием «Гранит». План ее был утвержден командующим ВВС маршалом авиации А.А. Новиковым. К его реализации привлекались части ВВС, АДД и подразделения гражданского воздушного флота. Пилоты ГВФ работали четко и самоотверженно. Величайшую силу духа и характера русского человека проявил 21 июля 1943 г. командир Ли-2 1-й авиатранспортной дивизии В.Т. Басов при полете к партизанам на север Белоруссии. Его тяжело груженный противотанковыми минами и взрывчаткой корабль при подходе к цели ночью был перехвачен истребителями противника и обстрелян. Самолет загорелся. В.Т. Басов и бортмеханик Ф.С. Теслюченко получили тяжелые ранения разрывными пулями. У командира отказала правая рука. Истекая кровью, преодолевая боль, летчик, с трудом работая только левой рукой, повел горящую машину на снижение. Экипаж в это время смог сбросить опасный груз на парашюте. Неимоверными усилиями посадив машину, В.Т. Басов потерял сознание. Вытащить его успели бортрадистка Беккер и штурман Медведев. Второй пилот этого

экипажа проявил трусость, не выполнив первойшую заповедь военных на Руси: «сам погибай, а товарища выручай». Помощь раненым авиаторам оказали партизаны. Они разгрузили доставленные мины. В.Т. Басов остался жив благодаря ордену Красной Звезды на своей груди. Разрывная пуля угодила именно в него. Вскоре экипаж был вывезен на свою базу.

Об интенсивности работы ГВФ на партизан Белоруссии говорит тот факт, что только 1-й объединенный авиаполк ГВФ во втором периоде войны поддерживал связь с 38 партизанскими отрядами. Пилоты полка совершили более 1,5 тыс. самолето-вылетов, перевезли 265 т. грузов, 217 человек, вывезли из тыла противника 707 человек. Партизанам Смоленщины и Белоруссии были хорошо известны имена пилотов этого полка Н.И. Зотова, С.А. Каверинского, Т.А. Ковалева, Г.И. Шипилова и др.

Большой смелостью и настойчивостью в достижении цели обладал летчик 105 гвардейского отдельного авиаполка Александр Мамкин. Он совершил 70 ночных вылетов в тыл противника, доставляя народным мстителям Белоруссии боеприпасы и вывозя раненых партизан. В ночь с 10 на 11 апреля 1944 г. Мамкин на самолете Р-5 возвращался из очередного рейса, имея на борту 10 детей, двух раненых партизан и сопровождавшую детей женщину-партизанку. Самолет был подбит, летчик получил серьезное ранение. У Мамкина был парашют, и он смог бы спасти свою жизнь. Но на борту были дети, освобожденные партизанами и спасенные от верной смерти. А.П. Мамкин довел самолет до посадки. Летчик скончался от ран и ожогов 17 апреля 1944г. А.П. Мамкин посмертно был награжден орденом Красного Знамени.

Гражданская авиация оказывала большую помощь партизанскому движению не только в СССР, но и в Чехословакии, Югославии, Польше и других странах. В связи с расширением масштабов борьбы югославских патриотов против гитлеровцев и образования на территории Югославии центральных органов народной власти, Советское правительство по просьбе прибывшего в Москву председателя национального Комитета освобождения Югославии маршала И.Б. Тито решительно поддержало их активность и направило в Югославию военную миссию во главе с генералом И.В. Корнеевым для установления более тесных контактов. Доставил эту миссию через Тегеран вначале в итальянский город Барии, где базировались союзники СССР - англичане и американцы, экипаж 1-й атд ГВФ майора А.С. Шорникова на самолете Ли-2. Дальнейший ее перелет из Барии в Югославию был осуществлен на планерах, буксируемых самолетами.

25 мая 1944 г. гитлеровцы в районе города Дрвар окружили Верховный штаб НОАЮ. Помощь югославским патриотам можно было оказать только воздушным путем. Эта задача была возложена на опытный экипаж майора А.С. Шорникова. Почти по всему их пути шел дождь, сверкали грозные разряды. Над морем пришлось лететь на малой высоте. Выйдя в заданный район, экипаж с трудом отыскал посадочную площадку и искусно приземлился. За два таких вылета в ночь экипаж вывез из окружения Верховный штаб НОАЮ во главе с маршалом Йосипом Броз Тито. За мужество и отвагу А.С. Шорникову, капитанам Б.Т. Калинкину и П.Н. Якимову были присвоены звания Героя Советского Союза и Народного Героя Югославии.

Боевая работа частей ГВФ на завершающем этапе Великой Отечественной войны характеризовалась исключительно большим напряжением. Полеты по заданиям командующих армиями производились днем и ночью, зачастую в чрезвычайно сложных метеоусловиях. За Берлинскую операцию, с 16 апреля по 9 мая, только экипажи 62-го отдельного авиаполка ГВФ выполнили 996 различных заданий, совершив около четырех тысяч самолето-вылетов.

Решающим условием победы советского народа в Великой Отечественной войне явилось единство фронта и тыла, армии и народа. Подлинный трудовой подвиг в годы войны совершили и коллективы гражданского воздушного флота, работавшие в тылу. Передав во фронтовые формирования ГВФ наиболее подготовленный летный и инженерно-технический состав, свою лучшую материальную часть, все территориальные управления с первого и до последнего дня войны, не считаясь с неслыханными трудностями, вносили свой вклад в обеспечение победы над немецко-фашистскими захватчиками.

В короткое время все тыловые подразделения перестроились на военный лад. Призыв Родины: «Все для фронта, все для победы!» - стал законом их жизни. Почти на всех должностях места ушедших на фронт заняли женщины. Можно без преувеличения сказать, что тыл во многом держался на женщинах, стариках, подростках. На их плечи легли и аэродромная служба, и ремонт техники, и подсобное хозяйство, и быт. В 1943 г. из 7825 женщин, служивших в ГВФ, в том числе 187 пилотов, 6250 работало в тыловых подразделениях.

Разгоревшееся пламя войны обожгло немало судеб гражданских авиаторов. Уже в первые дни появились первые тяжелые потери и похоронки. В интересах фронта сразу же были задействованы резервы авиаремонтных баз (АРБ). В целях ускорения выпуска крайне необходимых для фронта самолетов ПС-84 авиационному заводу № 84 Наркомата авиационной промышленности был передан Ташкентский авиаремонтный завод ГВФ. Быстро перестроилась на военные рельсы Внуковская авиаремонтная база – одно из ведущих авиаремонтных предприятий ГВФ. Его рабочие сутками не покидали цехи, не завершив ремонта очередного самолета. В короткий срок был налажен ремонт авиадвигателей. В октябре 1941 г., когда бои шли уже под Наро-Фоминском, часть авиабазы вместе с рабочими, инженерно-техническим составом и семьями была вынуждена эвакуироваться на Восток. Оставшиеся в прифронтовой полосе основное подразделение продолжало работать и в феврале – марте 1942 г. приступило к ремонту самолетов.

Включился в обслуживание нужд фронта и Быковский авиаремонтный завод. День и ночь трудились его рабочие и инженерно-технический состав, ремонтируя самолеты У-2. Часть из них была переоборудована под санитарные. В больших количествах выпускали из ремонта авиадвигатели, изготавливали детали для снарядов к реактивным минометам.

С июля 1941 г. тяжелые транспортные самолеты ГВФ стали вооружаться турельными и хвостовыми пулеметными установками. По инициативе и под руководством заместителя начальника ГУ ГВФ полкового комиссара М.Ф. Картушева для выполнения этой исключительно важной задачи во Внуковской АРБ был создан цех вооружения, которым непосредственно руководил инженер В.Н.

Читаев. Активное участие в работе принимал инженер М.М. Кулик, ставший впоследствии доктором технических наук. Им была спроектирована конструкция силового набора под вырез верхнего люка фюзеляжа для установки пулеметов. Одновременно, для обеспечения безопасности экипажей, устанавливались бронированные спинки и сиденья. Первые летные испытания установленного вооружения провел ленинградский летчик Северной авиагруппы особого назначения (САГОН) ГВФ М.А. Никифоров.

Если учесть, что к тому времени погибло уже немало беззащитных машин ПС-84 и экипажей, то установка вооружения на самолеты стала огромным успехом инженерно-технического состава ГВФ. Теперь, имея на борту пулеметы, транспортные воздушные корабли могли сами оказывать сопротивление огнем. В мастерских ГВФ вооружались также транспортные самолеты ВВС и ДБА. В общем, экипажи транспортных самолетов получили неплохую защиту от истребителей противника. Об ее эффективности свидетельствует тот факт, что за первые полтора года Великой Отечественной войны только экипажами МАГОН было сбито 18 самолетов противника.

Первое донесение ГУ ГВФ об открытии счета сбитым «мессершмиттам» пришло от командования МАГОН в один из сентябрьских дней 1941 г. В нем сообщалось: «Во время выполнения оперативного задания в районе Ленинграда транспортный самолет ПС-84, пилотируемый командиром корабля т. Пантелли, подвергся атаке вражеских истребителей. В результате ответного огня воздушного стрелка т. Новицкого, один вражеский самолет Ме-109 был подожжен и упал в лес, второй был отогнан огнем бортового пулемета бортмеханика т. Думнова и пошел на снижение, два остальных из четырех нападавших прекратили обстрел. Наш самолет получил несколько пробоин. Экипаж и пассажиры невредимы».

С первых месяцев войны Аэрофлотом была выполнена огромная работа по эвакуации из западных районов страны ремонтных предприятий, заводов и аэропортов, техники и имущества авиапредприятий, семей личного состава Аэрофлота. Огромная тяжесть легла, прежде всего, на не ушедших на фронт руководителей Украинского управления ГВФ (начальник С.Б. Фельдман, начальник политотдела А.Н. Лушин). Они организовали передислокацию семи учебных эскадрилий, создав необходимые условия для учебно-производственной деятельности. Были эвакуированы три крупных базисных склада с материально-техническим имуществом, организован ремонт и заправка авиатопливом самолетов фронтовых подразделений ГВФ. Демонстрация фотографий, видеофрагментов.

На тыловых воздушных линиях продолжались перевозки, в основном, по заданиям НКО и ГУ ГВФ. Во второй половине 1941 г. в Дальневосточном управлении ГВФ (начальник М.И. Слупский, начальник политотдела Н.А. Игнатович) перевозка грузов составила 1282,2 т., Таджикском управлении (начальник В.С. Скориков, начальник политотдела А.М. Лапин) - 494,1 т., в Туркменском управлении (начальник Д.А. Носов, начальник политотдела П.П. Глущенко) – 5328,5 т. «Как можно меньше находиться на земле, больше летать», - такова была главная заповедь авиаторов в те тревожные дни. Нередко экипажи находились в воздухе по 14-16 часов и делали все, чтобы быстрее обеспечить

потребности фронта в вооружении, запчастях к технике и многом другом. В то же время не прекращалось строительство в тылу новых аэродромов и аэропортов, открытие новых авиалиний. Демонстрация фотографий, видеофрагментов.

В связи с тем, что ряд отечественных авиазаводов эвакуировались на Восток страны и какое-то время они не могли выпускать продукцию, фронт испытывал острый недостаток в самолетах. Советское правительство организовало дополнительные срочные доставки с действующих заводов, а также из США и Англии по ленд-лизу.

По заданию командующего ВВС Красной Армии Главное управление ГВФ уже в 1941 г. приступило к перегонке в действующую армию самолетов Ил-4, изготавливавшихся в Комсомольске-на-Амуре, выдели 70 экипажей, которые до конца года перегнали более 200 боевых машин. В июле 1942 г. была сформирована, хотя и ненадолго, особая 12-я перегоночная авиагруппа (командир капитан М.А. Руднев), которая на 1 сентября 1942 г. перегнала на фронт уже 465 самолетов (ил-4, Ли-2). Демонстрация фотографий, видеофрагментов.

Чтобы сократить потери поступающей по ленд-лизу авиатехники северными морскими караванами, Государственный Комитет Обороны СССР 9 октября 1941г. принял постановление о строительстве более безопасной воздушной линии для перегонки самолетов из США через Восточную Сибирь. Трасса должна была пройти через районы с исключительно суровыми климатическими и природными условиями, через полюс холода Оймякон, Чукотку, Аляску над необжитыми местами. Одновременно предпринимались попытки для перегонки самолетов из Англии по северной трассе через Швецию.

Получив мандат Уполномоченного ГКО, начальник Аэрофлота В.С. Молоков возглавил группу авиаспециалистов-изыскателей, вылетевшую в Якутию и на Чукотку. Был принят вариант строительства ответственной трассы от Красноярска до Фербенкса через Киренск, Якутск, Сеймчан и Уэлькаль, общей протяженностью 6450 км.

Придавая особое значение важности открытия линии, учитывая трудности по ее подготовке в установленные правительством сроки, Политуправление ГВФ обязало весь руководящий состав, всех коммунистов как на местах, так и в Центральном аппарате, «оказывать самую широкую поддержку и конкретную помощь строительству». В те времена это была чрезвычайно действенная мера.

В небывало сжатые срок, всего лишь за 10 военных месяцев, были построены 16 аэродромов, приемно-передающие радиоцентры, установлены радиопеленгаторы, примитивное жилье, созданы необходимые службы. Строительной техники не хватало. В чукотском селе Уэлькаль, например, пришлось единственным трактором разравнивать галечную косу для посадки самолетов. С трудом из Владивостока доставили туда деревянные рьки, сколотили на них решетку и уложили гальку. Она и встала взлетной полосой и надежно прослужила несколько лет.

Трасса стала важной международной магистралью, связывавшей СССР с США, Канадой и другими союзниками по антигитлеровской коалиции и способствовала делу укрепления дипломатических отношений, хозяйственных и военных связей.

Только за 8 месяцев 1945 г. по трассе в США и обратно проследовали 523 пассажира, 28 т. почты и более 700 т. грузов.

Не менее напряженно, чем на перегоночной трассе, работали аэрофлотовцы и на внутренних линиях. Перестройка работы ГВФ в тылу приносила с каждым годом все больший вклад авиаторов в победу над врагом. К началу 1942 г. транспортные подразделения ГВФ накопили уже немалый опыт работы в условиях военного времени, в том числе и в выполнении внетрассовых полетов. Повысилась организация дела, укрепилась дисциплина. Во всех коллективах укрепилось стремление как на фронте, выполнять задания четко и в срок. О самоотверженности и горячем желании аэрофлотовцев помочь Родине своим трудом говорили многочисленные примеры. Командир корабля Г-2 Восточно-Сибирского управления С.К. Проскурин, даже тяжело заболев радикулитом, отказался от госпитализации и с помощью своих товарищей ежедневно, с трудом усаживаясь в пилотское кресло, продолжал летать, а после рейсов его уносили на отдых. В 1944г. С.К. Проскурина за ударный тру наградили орденом Красной Звезды. Среди передовиков трудового фронта все больше появлялось женщин. В их рядах были пилоты Н. Коринова, М. Марецкая, М. Князева и многие другие патриотки.

В 1942 г. Аэрофлот для оборонной промышленности перевез 6142 т. грузов, в том числе для Танкопрома – 5214 т., Наркомата вооружения – 753 т. и Наркомата боеприпасов – 49 т.

В 1943г. тыловые подразделения несколько пополнились тяжелыми транспортными самолетами типа Ли-2 и Ю-52, число которых достигло 35 единиц, хотя основу самолетного парка по-прежнему составляли легкие самолеты По-2, П-5, С-2. Стали привлекаться высвобождавшиеся транспортные самолеты из фронтовых соединений ГВФ. Это позволило повысить объем транспортной работы и довести перевозки в 1943 г. до 169 тыс пассажиров, 36 тыс. т. грузов и 1,4 тыс. т. почты. Общая протяженность действующих воздушных линий достигла 78,5 тыс. км, в том числе 14,4 тыс. км. союзного значения.

По мере освобождения территории от немецко-фашистских захватчиков перед авиапредприятиями ГВФ встали новые задачи – участие в восстановлении разрушенного народного хозяйства и городов. 21 августа 1943 г. ЦК ВКП (б) и СНК СССР приняли постановление «О неотложных мерах по восстановлению хозяйства в районах, освобожденных от немецкой оккупации». Им предусматривалось открыть к 25 августа 1943 г. регулярное движение на авиалиниях Москва – Орел – Курск – Харьков и Москва – Воронеж – Луганск – Донецк. 1-ю авиатранспортную дивизию привлекли к обслуживанию авиалинии из Москвы в Баку, Тбилиси, Краснодар, Ростов и другие крупные центры, а специальную авиатранспортную эскадрилью – к регулярным полетам из Москвы в Куйбышев, Алма-Ату, Харьков и на открывшейся международной трассе Москва – Тегеран – Москва. Всего в 1943 г. регулярное движение по расписанию поддерживалось уже на 17 магистральных авиалиниях, на которых работали самолеты Ли-2 и С-47. Для обслуживания открывшихся линий Советское правительство выделило дополнительно 125 самолетов.

В 1943 г. авиатранспортом в освобожденные районы было доставлено 2,5 тыс. т. грузов, перевезено 15 тыс. пассажиров.

Аэрофлот обеспечивал также военно-строительные работы по восстановлению железных дорог, наблюдение за перегонкой скота. Доставляя грузы в освобожденные районы, лишенные других видов транспорта, Аэрофлот реально способствовал восстановлению энергетики и машиностроения, колхозов и совхозов, объектов здравоохранения, науки и просвещения.

Помощь Аэрофлота Украине, Крыму и Северному Кавказу возрастала по мере возрождения материально-технической базы самой гражданской авиации в этих районах и в связи с образованием в 1943 г. Украинского и Грузинского управлений ГВФ. Грузинскому управлению с 1 ноября 1943 г. были переданы воздушная линия Тбилиси – Москва и два самолета Ли-2 из 1-й авиатранспортной дивизии ГВФ. На 1 января 1944 г. на территории Украины были созданы уже три авиаотряда и семь авиационных звеньев, задействовано девять аэропортов, ставших базой для доставки в республику специалистов, сырья, материалов и оборудования, необходимого для подъема народного хозяйства, в том числе южной угольно-металлургической базы.

В завершающем периоде войны руководством ГВФ на основе изучения прогнозов развитых стран стали прорабатываться мероприятия по развитию гражданской авиации в мирное время. 7 апреля 1944 г. ГУ ГВФ был издан приказ «О разработке вопросов перехода ГВФ на мирные рельсы, использовании материальной части и кадров военной авиации для работы в ГВФ, о разработке плана развития ГВФ в послевоенный период».

В тяжелое время войны гражданская авиация достаточно широко применялась для повышения плодородия земли и обеспечения прироста производства сельскохозяйственной продукции, чтобы предотвратить в стране голод. В 1941-1944 гг. авиацией специального применения работы по борьбе с вредителями и болезнями сельскохозяйственных культур были проведены на площади 1425,6 тыс. га, а по уничтожению малярийного комара – на площади свыше 2,7 млн. га. Продолжала действовать и санитарная авиация. Она доставила более 20 тыс. медработников, привела около 13 тыс. больных и 610 т. медгрузов.

С началом войны сохранились авиаперевозки на восточных трассах в зарубежные государства, а именно: из Алма-Аты в Хами (Китай), из Ташкента в Кабул и из Иркутска в Улан-Батор. В 1942 г. было открыто регулярное движение самолетов Аэрофлота по трассе Москва – Тегеран – Москва, значение которой трудно переоценить. Она была основной артерией для связи СССР со странами антигитлеровской коалиции, на ней было обслужено в годы войны 5861 делегаций из 27 зарубежных стран, перегнаны в СССР сотни американских самолетов.

Говоря в целом о периоде Великой Отечественной войны, можно сделать твердый вывод, что личный состав гражданской авиации внес в победу советского народа и его Вооруженных Сил над гитлеровской Германией достойный вклад. Имея всего лишь около 3 тыс. самолетов (из них 350 тяжелых кораблей Ли-2 и С-47), с учетом фронтовых и учебных подразделений, ГВФ налетал 4,5 млн. часов, из них 2,6 млн. часов, из них 2,6 млн. часов для обслуживания тыла страны, Наркоматов, на перегонку самолетов и в международных рейсах. Им было перевезено более 2,3 млн. военнотружеников, партизан и др. пассажиров и около 280 тыс. т. грузов, в т.ч. боеприпасов.

За успешное выполнение боевых заданий, мужество и храбрость, проявленные на фронтах Великой Отечественной войны, четыре отдельных авиаполка, отдельная авиаэскадрилья и 10-я авиатранспортная авиадивизия ГВФ были преобразованы в гвардейские, двенадцати полкам были присвоены почетные наименования городов, в освобождении которых они участвовали. Более 15 тысяч авиаторов-фронтовиков были награждены орденами и медалями СССР. 15 летчиков из фронтовых частей ГВФ за героизм и мужество в годы Великой Отечественной войны удостоены высокого звания Героя Советского Союза. В их ряду Александр Иванович Груздев, Павел Тарасович Кашуба, Петр Федорович Еромасов, Семен Алексеевич Фроловский, Иван Иванович Рышков, Александр Сергеевич Шорников, Борис Тихонович Калинин, Павел Никитович Якимов, Борис Александрович Лахтин, Григорий Алексеевич Таран, Дмитрий Сергеевич Езерский, Василий Алексеевич Шпилов, Павел Михайлович Михайлов, Владимир Федорович Павлов, Феофан Григорьевич Радугин.

Как это ни удивительно, по-настоящему вопрос о пассажирских самолетах решался в разгар войны. К концу 1943 г., когда наша авиация полностью господствовала в воздухе, когда авиационная промышленность работала на полную мощность и удовлетворяла потребности фронта в боевых самолетах, было решено начать производство транспортных и пассажирских самолетов. Причем это должно было делаться без ущерба для боевой авиации. Нужен был самолет, способный летать быстрее и дальше, чем Ли-2,— тогда основной пассажирский самолет.

В январе 1944 г. обсуждался вопрос о пассажирском экспрессе, способном перевозить 10—12 пассажиров на расстояние 4—5 тыс. км. без посадки. Речь шла и о возможности приспособить для этой цели какой-либо из имеющихся бомбардировочных самолетов. Например, бомбардировщик Ер-2 конструктора В.Г. Ермолаева. Вызывало, однако, сомнение, можно ли будет без радикальной переделки разместить в фюзеляже этого самолета 12 пассажиров и обеспечить им комфорт, необходимый для полета в течение 10—15 час. В эту пору С. В. Ильюшин работал над двухмоторным транспортно-пассажирским самолетом Ил-12. В связи с этим переделка Ер-2 в пассажирский самолет оказалась, естественно, нецелесообразной. Вскоре самолет Ил-12 пошел в массовое производство. И с 1947 г. на гражданских авиалиниях СССР стали курсировать двухмоторные поршневые самолеты Ил-12, а в последующем — модификация этого самолета Ил-14. Для своего времени это были отличные машины, весьма экономичные и в высокой степени безопасные в полете. За годы Великой Отечественной войны экипажами Гражданской авиации СССР на фронте и в тылу перевезено более 2 млн. 350 тыс. чел. и 278 тыс. т грузов. Только с посадкой в тылу врага ими совершено св. 19 тыс. вылетов, перевезено 27 574 чел., 4549 т грузов. В результате напряженной работы к концу 1945 были подготовлены к эксплуатации в сложных метеоусловиях и ночью аэропорты на трассах Москва—Иркутск, Москва—Ташкент — Алма-Ата, Москва—Баку — Ашхабад. В целом по стране в 1945 объем авиаперевозок возрос вдвое по сравнению с 1940 г.

4. РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД (1950-1960 ГОДЫ)

В 1949 г. на Западе появился 60-местный пассажирский лайнер «Комета» английской фирмы «Де Хэвилленд» с четырьмя турбореактивными двигателями (ТРД). «Комета» поступила в эксплуатацию в начале 50-х годов. Возникла опасность отставания нашего Гражданского Воздушного флота. В Советском Союзе проблема создания первого пассажирского реактивного самолета была решена путем переделки надежно проверенного эксплуатацией в воинских частях серийного бомбардировщика Ту-16 конструктора Туполева. Переделке подвергся фюзеляж бомбардировщика, вернее, построен новый фюзеляж, рассчитанный первоначально на размещение 50 пассажиров с необходимым комфортом. Несмотря на трудности превращения бомбардировщика в пассажирский самолет, Ту-104 конструктору удался, особенно после того, как число пассажиров увеличили до 100. На протяжении нескольких лет начиная с 1956 г. Ту-104 был основной машиной на магистральных авиалиниях ГВФ. Крейсерская скорость его превышала 800 км/час, а дальность полета 3100 км. Ту-104 был большим достижением отечественного самолетостроения: он проложил пути широкому применению реактивных пассажирских самолетов на воздушных магистралях страны.

Вопрос о новых современных пассажирских самолетах для Гражданского воздушного флота обсуждался в Центральном Комитете партии. Конструкторам Туполеву, Ильюшину, Антонову и руководителям авиационной промышленности было поручено в кратчайший срок продумать возможность создания пассажирских самолетов, отвечающих современным нуждам и международному престижу СССР.

В 1954 г. Туполев, Ильюшин и Антонов получили конкретные задания на новые пассажирские самолеты, конкурентоспособные с западными образцами. Через короткий срок на испытательных аэродромах появились самолеты Ил-18, Ан-10 и Ан-24, а также для своего времени самый большой в мире авиалайнер Ту-114.

Ту-114 рассчитан на 170 пассажиров. Дальность полета без посадки у него была больше, чем у любого другого пассажирского самолета. Самолет развивает скорость около 900 км/час. Расстояние от Москвы до Нью-Йорка Ту-114 покрывает за 11—12 часов летного времени. Все перечисленные самолеты после всесторонней проверки были запущены в серийное производство и стали поступать в эксплуатацию на воздушные линии ГВФ. Характерной особенностью наших пассажирских самолетов того времени являлось то, что все они, за исключением самолета Ту-104, на котором стояли турбореактивные двигатели, были оснащены более экономичными по расходу топлива турбовинтовыми установками. С 1954 началось широкое внедрение в эксплуатацию вертолетов Ми-1 и Ми-4. В сер. 50-х гг. аэропорты 1-го класса начали оборудоваться курсоглиссадной системой посадки СП-50. Широкое внедрение УКВ радиосвязи значительно повысило оперативность управления воздушным движением и качество радиообмена между работниками службы управления воздушным движением и командирами воздушных судов.

В 1960-е годы заметное место в Гражданском воздушном флоте заняли пассажирские самолеты, созданные в конструкторском бюро О. К. Антонова. Из

числа построенных здесь машин следует отметить 100-местный транспортно-пассажирский самолет Ан-10. Вслед за ним на воздушные линии вышел Ан-24 — 50-местный пассажирский самолет с двумя турбовинтовыми двигателями по 2550 л. с. и, наконец, самолет Ан-22 с четырьмя турбовинтовыми двигателями по 15 тыс. л. с. каждый. Ан-22 дважды демонстрировался на Парижской авиационной выставке и привлек внимание своими необыкновенно большими размерами: грузовая кабина самолета так просторна, что в ней легко размещается несколько автобусов. Еще в 40-х годах в конструкторском бюро Антонова был создан многоцелевой легкий одномоторный биплан Ан-2, который получил признание и широкое распространение не только в нашей стране, но также и за рубежом. Ан-2 долгие годы применяется в самых различных областях народного хозяйства СССР. Это безотказный воздушный труженик и в сельском хозяйстве, и на местных пассажирских линиях. Ан-2, как и знаменитый поликарповский По-2, — один из самых долговечных самолетов нашей Родины. Такие самолеты не имеют возраста. Таким образом, к концу 50-х годов на линиях ГВФ эксплуатировались три магистральных пассажирских самолета: Ту-104, Ан-10, Ил-18 и трансконтинентальный Ту-114. Из первых трех самолетов наиболее экономичным, обладающим большей дальностью полета, лучшими взлетно-посадочными характеристиками и наименее требовательным к погодному минимуму оказался Ил-18, так как он специально проектировался как чисто пассажирский самолет со всеми необходимыми пассажирскому самолету особенностями. Ил-18 длительное время был основным пассажирским самолетом воздушных линий Министерства гражданской авиации. Ил-18 выпускался серийно как для внутренних линий СССР, так и для экспорта. Однако 122-местный Ил-18 — машина основных магистралей, а страна испытывала большую потребность также в самолетах местных линий. Для этой цели были запущены в серию и с начала 60-х годов начали поступать на линии Аэрофлота самолеты Ан-24 и Ту-124.

Самолет Ту-124, по своей архитектуре и аэродинамической схеме являющийся подобием Ту-104, но в уменьшенном масштабе, подвергся коренной модификации, позволившая увеличить количество мест до восьмидесяти. Позже появился пассажирский самолет Ту-134, предназначенный для перевозки пассажиров на воздушных линиях средней протяженности, т. е. в пределах 1500—2000 км. Крейсерская скорость этого самолета 850 км/час. В 1967 г. начались регулярные пассажирские перевозки на Ту-134.

В 1967 г. вышли на воздушные линии новые трансконтинентальные пассажирские 186-местные гиганты Ил-62. Этот самолет явился достойной сменой Ту-114 на дальних внутренних и международных трассах Аэрофлота. Ил-62 был предметом всеобщего внимания на парижских авиационных выставках, где он экспонировался наряду с другими самолетами Советского Союза.

Был создан сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144. В 1967 г. вышел на летные испытания 24-местный самолет местных линий Як-40, специально предназначенный для эксплуатации с аэродромов ограниченных размеров. В Советском Союзе, как и в других странах, большая часть пассажиров местных воздушных линий перевозилась на устаревших тихоходных поршневых самолетах,

давно нуждавшихся в замене. В целом в 1970-е годы многие авиационные фирмы мира занимались проблемой создания скоростного реактивного самолета, пригодного для эксплуатации на грунтовых аэродромах ограниченного размера. Насколько остро назрела потребность в таком самолете, показывает один любопытный факт. В середине 60-х годов в США был организован специальный конкурс на лучший самолет для местных авиалиний. Условия конкурса: самолет должен эксплуатироваться с взлетно-посадочных полос длиной не более 800 м, брать от 14 до 30 пассажиров, быть экономичным, иметь крейсерскую скорость 370 км/час и дальность полета 1100 км. Конкурс вызван тем, что в США местные авиалинии обслуживали в основном такие устаревшие самолеты, как «Дуглас DC-3», «Конвер-240», «Мартин-202» и им подобные. К 1970 г. намечалось заменить эти старые, изношенные, с поршневыми двигателями машины победителями конкурса. Но решить проблему оказалось не так-то просто. Из девяти проектов, представленных на конкурс, ни один не был принят. По числу пассажиров, коммерческой нагрузке и дальности полета Як-40 относится к тому же классу, что и самолеты Ил-12, Ил-14 и Ли-2, но его крейсерская скорость (550—600 км/час) вдвое больше, чем у его предшественников, а пассажирский салон Як-40 отвечает всем требованиям комфорта того времени. Як-40 полностью заменил эти самолеты на коротких авиалиниях. В ходе его эксплуатации и серийного производства количество мест в пассажирском салоне к 1970 г. было увеличено с 24 до 32, а дальность полета — с 600 до 1500 км.

Таким образом, в 1967 г. Аэрофлот получил целое семейство новых машин: 186-местный межконтинентальный Ил-62, 80-местный Ту-134 для линий средней протяженности и 24-32-местный Як-40 для коротких линий.

ЛИТЕРАТУРА

Авиация России. Библиографическая энциклопедия. 1909-2009 г. Под ред. Зелина А.И.-М.: Столичная энциклопедия

1. Арлазоров М. Жуковский // Profilib: сайт. URL: <http://profilib.com/chtenie/122393/mikhail-arlazorov-zhukovskiy-52.php> (дата обращения 14.02.2015).
 2. Декрет Совета Народных Комиссаров «О конфискации Самолето-Строительного завода Андреев-Ланский и К^о» // Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1917—1918 гг. Управление делами Совнаркома СССР. М. 1942.
 3. Декрет Совета Народных Комиссаров «О воздушных передвижениях» от 17 января 1921 года // Логистика России: сайт. URL: http://zakonrus.ru/vlad134/dsnk_ovp.htm (дата обращения 12.01.2016).
 4. История отечественной гражданской авиации. М.: Воздушный транспорт, 1996.
 5. Карпова Л.И. История авиации и космонавтики. Часть I. История воздухоплавания и авиации. М.: МГТУ ГА, 2005.
- Мироненко О.О. Самолеты мира. - М.: Мир энциклопедий, 2011

6. **Пономарев А.Н.** Советские авиационные конструкторы. М., 1990.
7. Славные имена: сайт. URL: <http://slavnyeimena.ru/publ/33-1-0-206> (дата обращения 21.11.2015).
8. Транспорт России. Исторические очерки. Транспорт на рубеже (1908-1955 гг.). М.: ООО Издательство «Панпресс», 2014.

Программа
элективного курса «История воздухоплавания и авиации в России»

Автор: канд.ист.наук, доцент Л.И. Карпова

Тема 1. Развитие идеи полета в России. Основные направления становления воздухоплавания (40-е гг. XVIII в. - 1916 г.).

Предмет, задачи, содержание и структура курса. Его место среди изучаемых в вузе гуманитарных дисциплин. Основные источники и литература.

Исторические источники (летописи, былины, легенды и др.).

Первые полеты воздушных шаров в России. Работы МВ. Ломоносова по созданию летательного аппарата тяжелее воздуха. Полет на воздушном шаре с научными целями академика А.Д. Захарова и Робертсона. Первые российские воздухоплаватели (Кашинский, Ильинская, А. Леде, В. Берг и др.).

Проекты управляемых аэростатов Н. Архангельского, Р. Черносвитова, Третеского, К.И. Константинова, Н.М. Соковнина и др. Творческие поиски российских изобретателей в области разработки летательных аппаратов тяжелее воздуха.

Творческие поиски российских изобретателей в области разработки летательных аппаратов тяжелее воздуха. Попытки конструирования орнитоптеров (Я.И. Краевский, В.Д. Спицын и др.). Электролет А.Н. Лодыгина. Воздушные велосипеды и воздушные змеи русских конструкторов. Зарождение планеризма (А. Снегирев, Н.А. Арендт).

Первые воздухоплавательные организации. Русское общество воздухоплавания. VII воздухоплавательный отдел Русского технического общества. Вопросы воздухоплавания на X съезде русских врачей и естествоиспытателей.

Становление российского военного воздухоплавания. Создание Комиссии по вопросу о применении аэростатов в военных целях. Учреждение Комиссии по применению воздухоплавания, голубиной почты и сторожевых вышек в военных целях. Учебный воздухоплавательный парк (УВП) и его деятельность. Всероссийская промышленно-художественная выставка в Нижнем Новгороде и воздухоплавание.

Военное воздухоплавание в годы русско-японской войны (1904-1905 гг.). Первые российские дирижабли. Строительство эллингов.

Тема 2. Зарождение авиации и авиационной науки в России
(70-е гг. XIX в.-1916 г.).

Становление авиационной науки в России. Аэродинамические опыты и исследования М.А. Рыкачева, Д.И. Менделеева, С.К. Джевецкого, Д.К. Чернова и др.

Н.Е. Жуковский - основоположник авиационной науки. Работы К.Э. Циолковского, С.А. Чаплыгина и др. российских ученых в области аэродинамики, ракетодинамики и авиации. Научно-исследовательские центры, созданные в России Н.Е. Жуковским и его учениками.

Зарождение отечественной авиации. А.Ф. Можайский - создатель первого отечественного самолета.

Самолеты конструкции А.С. Кудашева, Е.С. Федорова. Я.М. Гаккеля, И.И. Сикорского и др. Гидросамолеты Д.П. Григоровича.

Авиационные двигатели русских конструкторов: А.Г. Уфимцев, Ф.Г. Калеп и др.

Тяжелые многомоторные самолеты и их конструкторы. И.И. Сикорский, Г.Е. Котельников.

Подготовка авиационных кадров. Первые российские авиаклубы и авиационные школы. Учреждение Всероссийского аэроклуба (ВАК). Вступление ВАК в ФАИ. Первые русские авиаторы: М.Н. Ефимов, П.Н. Нестеров, С.И. Уточкин, А.А. Васильев, Г.В. Алехнович, Л.В. Зверева, К.К. Арцеулов, Л.А. Голанчикова, Я.И. Нагурский и др.

Тема 3. Становление отечественной гражданской авиации. ГВФ в годы первых пятилеток (1917-1940 гг.).

Состояние отечественной авиации после октября 1917 г.

Формирование нового аппарата управления воздушным флотом. Первые воздушные сообщения. Создание Комиссии по тяжелой авиации (КОМТА). Декрет СНК от 17 января 1921 г. "О воздушных передвижениях".

Учреждение Инспекции гражданского воздушного флота (ГВФ). Опытное конструирование и производство первых отечественных учебных и пассажирских самолетов, авиамоторов. Авиаконструкторы: А.Н. Туполев, Н.Н. Поликарпов, А.А. Пороховщиков, В.Н. Хиони.

Постановление Совета Труда и Оборона от 9 февраля 1923 г., "Роль общественных организаций (ОДВФ, Авиахима, Осоавиахима) в развитии советской военной и гражданской авиации. Первые республиканские коммерческие производственные предприятия гражданской авиации: Добролет, Укрвоздухпуть, Закавиа. Открытие постоянных авиалиний.

Расширение международных связей ГВФ. "Положение о гражданской авиации" Совета Труда и Оборона от 28 июля 1927 г. Подготовка авиационных кадров.

Создание отечественной авиационной промышленности. Переход к массовому серийному производству самолетов и двигателей отечественных конструкций. Основные направления применения ГА в годы первых пятилеток в народном хозяйстве. Освоение северных и восточно-сибирских трасс. Роль ГВФ в освоении районов Крайнего Севера.

Изменение организационной структуры ГВФ. Создание Главного управления гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) при СНК. Вступление

Советского Союза в члены Международной авиационной федерации (ФАИ).
Мировые рекорды советских летчиков.

Беспосадочный перелет В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова, А.В. Белякова из Москвы в США через Северный полюс.

Присвоение Гражданскому воздушному флоту СССР наименования "Аэрофлот".

Установление праздника "День Воздушного Флота СССР".

Научные исследования и конструкторская деятельность в эти годы А.Н. Туполева, К.А. Калинина, Н.Н. Поликарпова, В.Б. Шаврова, А.С. Яковлева, В.М. Петлякова.

Учебные заведения в системе ГВФ и подготовка кадров.

Тема 4. Гражданский воздушный флот в период Великой Отечественной войны и первые послевоенные годы (1941-1955 гг.)

Начало войны. Программа мобилизации всех сил страны на борьбу с врагом. Переподчинение Аэрофлота в оперативном отношении. Основные направления деятельности авиаподразделений ГВФ на фронте и в тылу. Полеты за линию фронта в партизанские отряды. Помощь ГВФ Красной Армии в подготовке и проведении важнейших военных операций и сражений (битва за Москву, Сталинградская битва, Белорусская, Яско-Кишиневская операции и др.). Боевые и трудовые подвиги авиаторов и работников ГВФ.

Приказ ГУ ГВФ "О разработке вопросов перехода ГВФ на мирные рельсы и использования авиатехники и кадров военной авиации в ГВФ, о разработке развития ГВФ в послевоенный период" (7 апреля 1944 г.).

Трудности послевоенного времени в деятельности ГВФ. Закон "О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1950 гг.". Основные задачи ГА в четвертой пятилетке.

Введение званий, знаков различия для высшего, старшего и среднего командного и технического состава Аэрофлота (февраль 1950 г.).

Оснащение Аэрофлота новой авиационной техникой. Роль конструкторских бюро СВ. Ильюшина, О.К. Антонова, А.С. Яковлева в создании и введении в эксплуатацию новых пассажирских самолетов (Ил-12, Ил-14, Ан-2, Як-12 и др.). Деятельность ОКБ, возглавляемых М.Л. Милем, Н.И. Камовым по разработке вертолетов для ГА. Ту-104 - новый этап в развитии авиатехники.

Создание новых авиатрасс, реконструкция и строительство аэропортов.

Рост международных воздушных сообщений.

Вклад НИИ ГВФ в развитие ГА и обеспечение безопасности полетов, в вопросы охраны здоровья и повышения работоспособности авиаспециалистов и летного состава. Увеличение объема научно-исследовательских работ.

Развитие учебно-производственной базы по подготовке квалифицированных кадров.

Тема 5. Начало внедрения реактивной техники. Технический прогресс и дальнейшее развитие гражданской авиации (1956-1980 гг.).

Начало внедрения реактивной техники в ГА. Переподготовка летных и инженерно-технических кадров.

Переоборудование и постройка новых аэропортов, создание современных аэронавигационных средств, радионавигационного оборудования воздушных трасс.

Ввод в эксплуатацию самолетов Ту-104, Ту-114, Ил-18, Ан-10.

Увеличение объема воздушных перевозок.

Оснащение аэропортов и воздушных трасс новыми радиотехническими и светотехническими средствами, радиолокационными системами, обеспечивающими более оперативное и качественное руководство движением самолетов в сложных метеоусловиях.

Гражданская авиация в 60-70-е годы. Создание Министерства гражданской авиации (27 июля 1964 г.). Учреждение Центра научной организации труда (ЦНОТ).

Увеличение пропускной способности воздушных линий и аэропортов.

Выход на воздушные линии самолетов Ту-124, Ан-24. Массовое поступление в Аэрофлот новой реактивной техники.

Образование транспортного управления международных воздушных линий (ТУ МВП) ГА (февраль 1964 г.). Создание Управления внешних сношений, на которое возлагались функции по развитию и совершенствованию международных воздушных сообщений СССР (1967 г.).

Вступление в члены Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и деятельность в ее составе.

Основание МИИГА (июнь 1971 г.). Работа по повышению безопасности полетов.

Образование Государственной комиссии по безопасности полетов гражданской авиации СССР (Госавианадзор) и Государственного авиационного регистра гражданской авиации СССР (Госавиарегистр).

Новый Устав о дисциплине работников ГА (май 1975 г.).

Деятельность ГосНИИГА по проведению научных исследований и испытаний авиатехники. Работа по обеспечению регулярности и безопасности полетов.

Укрепление связи учебных заведений с производственными предприятиями.

Поступление в эксплуатацию Ил-86, Як-42, Ан-28, Ту-144, Ил-76 и др.

Развитие воздушного транспорта в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Вклад авиаторов в разведку и освоение природных ресурсов, развитие сельского хозяйства, лесного хозяйства.

Тема 6. Отечественная гражданская авиация в 80-е гг. XX в – в начале XIX в.

Основные тенденции развития Аэрофлота в 80-е годы. Экономические и

организационные трудности. Переход Аэрофлота к рыночным отношениям. Внедрение новых механизмов хозяйствования.

Структурные преобразования в ГА. Ликвидация монополии Аэрофлота на перевозки и создание авиакомпаний с различными формами собственности. Упразднение Министерства ГА.

Перестроечные процессы в наземных службах,отраслевой науке, учебных заведениях ГА.

Ввод в эксплуатацию Ил-96-300, Ту-204 и др. воздушных судов.

Сокращение объема авиаперевозок и применения ГА в хозяйственных отраслях.

Участие ГА России в международных авиасалонах и выставках.

Международные аэрокосмические салоны и выставки в гг. Жуковском и Москве.

Литература

1. Авиация в России. М.: Машиностроение, 1988.
2. Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в России. М.: Воздушный транспорт, 1989.
3. История отечественной гражданской авиации. М.: Воздушный транспорт, 1996.
4. Карпова Л.И. История авиации и космонавтики. Ч. I. История воздухоплавания и авиации. М.:МГТУ ГА, 2005
5. Пономарев А.Н. Советские авиационные конструкторы. М.: Военное издательство, 1990.
6. Соболев Д.А. История самолетов. Начальный период. М.: "Российская политическая энциклопедия" (РОССПЭН), 1995.