

В. В. КОРОЛЬ

ВОЗДУШНАЯ ГАВАНЬ ПЕТЕРБУРГА

В. В. Король

Воздушная гавань



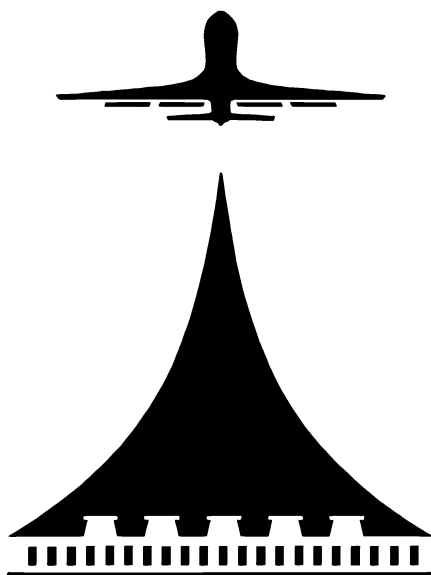
ПЕТЕРБУРГА



В. В. Король

Воздушная гавань ПЕТЕРБУРГА

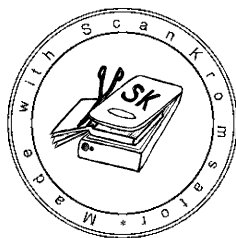
Страницы истории авиапредприятия
"Пулково"



Санкт-Петербург
"ПОЛИТЕХНИКА"

1996

ББК 39.5
К66
УДК 629.7



Scan AAW

Король В. В.

К66 **Воздушная гавань Петербурга: Страницы истории авиапредприятия «Пулково».**— СПб.: Политехника, 1996.— 174 с.: ил.

ISBN 5-7325-0405-2

В книге освещен славный путь гражданских авиаторов города на Неве, начинавших летать на тихоходных деревянных пассажирских самолетах, а сегодня освоивших высокоскоростные реактивные лайнеры. Повествование сопровождается ссылками на архивные документы, газетные и журнальные публикации и мемуарную литературу.

Книга рассчитана на широкий круг читателей.

К $\frac{3206000000-026}{045(01)-96}$ 26—96

ББК 39.5

ISBN 5-7325-0405-2

© Издательство «Политехника», 1996

Собирать материалы, положенные в основу этой книги, я начал в 1970-е годы, когда учился в Ленинградском государственном университете и писал курсовую и дипломную работы. К этому времени я уже имел десятилетний стаж работы в авиации. С тех пор я не прекращал поиск сведений об истории летного дела и, в частности, истории авиапредприятия «Пулково».

Прежде всего я обратился к ветеранам авиапредприятия, многие из которых начинали свой путь в гражданской авиации в 1930-е годы, в годы рождения и становления ленинградской воздушной гавани. Записи их воспоминаний, а также документальные свидетельства и фотографии из личных архивов положили начало моей картотеки. Затем я работал с Архивом Министерства гражданской авиации, Ленинградским государственным историческим архивом, Государственным архивом Октябрьской революции и социалистического строительства, текущим архивом авиапредприятия.

Много было собрано материалов за годы моей работы на авиапредприятии, ведь я сам участвовал в его жизни. Большая информация была получена из монографий, мемуарной литературы бывших авиаторов, периодической печати.

Много ценных сведений я узнал из переписки и бесед с видными деятелями и ветеранами авиации, а также с их ближайшими родственниками.

До издания книги «Воздушная гавань Петербурга» я неоднократно выступал в печати с освещением отдельных событий из трудовой деятельности авиапредприятия. Здесь же мной предпринята попытка воссоздать в хронологической последовательности 64-летнюю историю становления и развития авиапредприятия «Пулково», играющего огромную роль в жизни Санкт-Петербурга и страны в целом.

В подготовке книги большую помощь мне оказали И. А. Быховский, Д. М. Молдавский, М. Л. Галлай, А. А. Король, а также многие ветераны и работники авиапредприятия, которым выражаю искреннюю признательность.

Особо хочется поблагодарить Ефима Васильевича Курлыкина, много помогавшего мне в сборе материалов, а также поддержавшего меня и словом, и делом.

Свою признательность и благодарность за содействие в издании книги выражаю всему коллективу авиапредприятия «Пулково», его руководителям Борису Григорьевичу Демченко, Борису Давидовичу Гудковичу, Сергею Геннадьевичу Белову, Геннадию Семеновичу Наприенко.

Часть первая

КРЫЛЬЯ СОВЕТСКОЙ РОССИИ

Глава первая

ПЕРВОЕ ПЯТИЛЕТИЕ КРАСНЫХ КРЫЛЬЕВ

1

Первый Георгиевский кавалер в русской военной авиации и ее последний командующий полковник Вячеслав Ткачев в декабре 1961 года так охарактеризовал состояние царской армии в последний год первой мировой войны: «В то время, как сухопутные войска фронта, особенно несчастная страдальца-пехота, постепенно разлагались в 1917 году, наша авиация вела жестокую войну в воздухе, и это продолжалось вплоть до дня Великого Октября».

Как отзывалась русская авиация на революционные события, вспоминал бывший член Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания при Военно-Революционном комитете (ВРК) Е. И. Ахматович: «Многие части Воздушного флота Петрограда: Воздухоплавательный парк, воздухоплавательный батальон, учебный отряд и другие команды общей численностью до 1500 человек, Гатчинская авиационная школа, школа воздушного боя, с первого дня революции стали на сторону Октября. Части Воздушного флота Петрограда принимали участие в уличных боях в районе телефонной станции, Владимирского училища и в штурме Зимнего дворца».

Свидетельства Ахматовича подтвердил бывший председатель Всероссийской коллегии по управлению Воздушным флотом К. В. Акашев: «В борьбе на улицах Петрограда в октябре 1917 года авиационные и воздухоплавательные части Петроградского гарнизона своими вооруженными выступлениями как пехотные отряды, состоящие в большинстве из рабочих, сыграли немалую роль в быстроте и организованности Октябрьской революции».

В 1970-х годах автор встречался и беседовал с одним из участников октябрьских событий в Петрограде профессором И. И. Демушкиным. В то революционное время Иван Иванович, курсант морской авиашколы, входил в большевистскую ячейку. По приказу комиссара школы А. П. Онуфриева он возглавил сводный отряд, который занял Балтийский и Варшавский вокзалы. На вопрос автора, было ли оказано отряду вооруженное сопротивление, Иван Иванович ответил, что все произошло быстро и без крови.

В 1970 году журнал «Авиация и космонавтика» опубликовал воспоминание генерал-майора Павла Михайловича Ступина: «26 октября в Смольном были приняты Председателем ВРК Н. И. Подвойским летчики В. Очкин, К. Прокопович и я. Нам было поручено взять под

контроль Комендантский и Корпусной аэродромы и обеспечить, чтобы с них ни один самолет не поднялся в воздух без разрешения ВРК».

28 октября в 7 часов вечера в Смольном состоялось собрание комиссаров и представителей авиационных и воздухоплавательных частей, на котором был учрежден первый руководящий орган Воздушным флотом — Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания. Новый руководящий орган должен был формировать авиационные и воздухоплавательные части. Вскоре был сформирован первый авиационный отряд из 12 экипажей во главе с солдатом-летчиком И. А. Дудалевым и комиссаром — морским летчиком С. Э. Столярским.

29 октября командующий Петроградским военным округом В. А. Антонов-Овсеенко подписал приказ, в котором говорилось: «Авиационным частям привести в боевую готовность все боевые аппараты. Четырем аэропланам на рассвете быть на Корпусном аэродроме и ждать распоряжений».

В газете «Советская авиация» от 31 октября 1957 года и в 10-м номере журнала «Гражданская авиация» за тот же год опубликованы воспоминания летчиков Я. Я. Гуляева и И. С. Лапоногова о первых полетах по заданию ВРК. Наряду с боевыми операциями, связанными с подавлением мятежа Керенского-Краснова, летчики разбрасывали большевистские листовки, призывавшие мятежные войска прекратить наступление на Петроград.

Кроме упомянутых летчиков в дни боев на южных подступах Петрограда боевые полеты совершали летчики Очкин, Ступин, Прокопович. Летчику Н. П. Ильзину было поручено охранять небо столицы от возможных налетов летчиков мятежных частей.

Красноенлеты с первых дней гражданской войны отчаянно боролись за свои идеи. «Перед ничтожной горсточкой героев, — писал их командующий А. В. Сергеев в книге "Героические годы Красного воздушного флота", вышедшей в 1926 году, — встали необытно большие задачи, — быть зрением многомиллионной Красной Армии на всех фронтах и направлениях, быть глазами Советской республики. И маленькая горсточка красных орлов всегда и везде была с ними, была примером долга и способности к жертвам для дела революции».

Высокую оценку Красному воздушному флоту дал и бывший заместитель начальника Главного управления Военно-воздушного флота А. П. Онуфриев в 1925 году в книге «Морская авиация в гражданской войне»: «Какая мерка могла служить мерилом героизму и самоотвержению летного состава, который без всяческих претензий на заслуги скромно выносил повседневно на себе трудное бремя гражданской войны, готовый, не задумываясь, жертвовать собой на защиту рабочего класса».

За годы гражданской войны красноенлеты совершили около 20 тыс. боевых вылетов, а воздухоплаватели — 7 тыс. боевых подъемов. А условия полетов были тяжелейшими. «Ни один летчик в мире, — как справедливо отмечал на своих страницах журнал "Вестник Воздушного флота" в 1920 году, — даже в самой отсталой стране, не рискнет летать на столь искалеченной, хронически больной машине, какой

является наш современный, вечно ремонтирующийся самолет. И эта летающая хроническая подагра, управляемая человеком сильной воли, носится над сильно укрепленными пространствами врага, наблюдает, агитирует, а встретившись с могучим противником в воздухе, щеголяя блеском свежепокрашенных крыльев, в агонии шлет врагу последнюю пулю».

Но вернемся к хронике авиационных событий.

2

20 декабря 1917 года вместо Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания была учреждена Всероссийская коллегия по управлению Воздушным флотом Республики. Председателем коллегии был назначен летчик-инженер К. В. Акашев. На коллегия возлагались руководство авиационными частями, организация новых частей и обучение авиакадров, а также руководство авиационными предприятиями.

В апреле 1918 года при коллегии был создан отдел по применению авиации в народном хозяйстве, возглавленный одним из пионеров отечественной авиации, известным в то время летчиком Н. А. Яцуком.

Отдел разрабатывал мероприятия по аэрофотосъемкам для землемерных работ, учету лесных массивов, авиаперевозкам. Вскоре появились результаты его деятельности. Так, летчики первой социалистической авиашколы начали совершать полеты из Петрограда в отдаленные районы губернии, доставляя почту и агитлитературу. Планировалось открыть воздушную линию Петроград—Москва, Москва—Харьков, Москва—Смоленск, Архангельск—Новая Земля. Рассматривалась возможность организации международной воздушной почтово-пассажирской линии Петроград—Стокгольм—Нертельге—Або—Гельсингфорс—Петроград.

1 апреля 1918 года летчик Н. И. Петров совершил рекордный по тем временам перелет с пассажиром из Петрограда в Москву. Полет проходил на высоте 2500 м. Расстояние между двумя столицами было покрыто за 4 ч 10 мин. Для сравнения отметим, что в июле 1911 года на этот перелет авиатор Александр Васильев затратил 9 ч 30 мин, а спустя три года, в июле 1914 года, выдающийся военный летчик капитан* Петр Нестеров это расстояние покрыл за 7 ч. Но вернемся к перелету Николая Петрова.

На следующий день газета «Известия» писала, что самолеты авиатряда воздушных сообщений будут совершать полеты по линии Петроград—Москва—Нижний Новгород. Подробно о работе отдела в этом направлении рассказал в 1923 году его руководитель Н. А. Яцук в книге «Авиация и ее культурное значение».

Интересно, что в планах отдела была организация экспедиции летчика А. В. Панкратьева на самолете Сикорского «Илья Муромец» на Новую Землю. «Вообще весной и летом 1918 года, — как отмечалось

*Чин капитана был присвоен Петру Нестерову после его гибели.

в сборнике "Красный Воздушный флот", посвященном 5-й годовщине создания красной авиации, — в авиакругах Республики была большая тенденция к мирной культурной работе».

Но разгоравшаяся гражданская война выдвигала свои требования, поэтому Всероссийская коллегия вынуждена была «все проекты о воздушной почте, о научных экспедициях, о фотометрических съемках и т. д. отложить на будущее время, а теперь все свои силы и знания направить к усилению боевой мощи Красного Воздушного флота». В сложившейся обстановке потребовалось срочно перестроить работу авиации, а также изменить ее руководящий орган. Вместо Всероссийской коллегии приказом РВС было создано Главное управление рабоче-крестьянского Красного военно-воздушного флота (Главвоздухфлот). Существенной реорганизации подверглись все авиационные отряды, учреждения и учебные заведения.

Однако одно «мирное» учреждение все же было оставлено. Это «Летучая лаборатория», занимавшаяся усовершенствованием конструкций самолетов и моторов, метеорологическими наблюдениями, аэрофотосъемками. Научными руководителями учреждения назначили Н. Е. Жуковского и В. П. Ветчинкина.

О летных испытаниях Ветчинкина рассказал известный летчик-испытатель М. Л. Галлай в книге «Испытано в небе». В 1916 году Ветчинкин успешно окончил курс обучения полетам на аэропланах «Фарман-4» и «Фарман-20». В 1918 году Ветчинкин неоднократно поднимался в небо для проведения исследовательской работы вместе с летчиком Г. А. Братолюбовым, который в то время работал начальником Московской школы авиации, а также с инструкторами И. Н. Виноградовым и Б. Б. Лобач-Жученко. В 1928 году ученый опубликовал «Отчеты о научных полетах».

Увеличение объема исследовательских работ привело к необходимости изменить структуру «Летучей лаборатории», и на ее основе был организован Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ).

1 декабря 1918 года на квартире профессора Жуковского состоялось первое заседание коллегии ЦАГИ. «Нужно представить себе, — писал об этом событии авиаконструктор А. С. Яковлев, — атмосферу того времени. Многие заводы стоят из-за отсутствия сырья, в Москве нет света, топлива. А 70-летний Жуковский создает и возглавляет инициативную группу по организации Советского авиационного центра».

Имя Жуковского связано с еще одним учебным заведением. По его инициативе в Москве был создан авиатехникум, преобразованный в 1922 году в Академию воздушного флота. Спустя некоторое время Академии будет присвоено имя Н. Е. Жуковского. Ее первым начальником был инженер А. Н. Вегенер — талантливый ученик генерала А. М. Кованько.

Журнал «Вестник воздушного флота» в январе 1920 года писал: «С большим трудом и в тяжелых условиях удастся красным авиам и воздухоплатникам создавать свое дорогое дело. В ряде крупнейших задач будущего стоит также неразрешенная еще практически задача — применение Воздушного флота в культурно-строительных це-

лях». И далее говорилось, что одной из первых задач является использование авиации на поприще воздушных сообщений. «Следует установить воздушные сообщения между важными центрами: там они в силу своих преимуществ в быстрой получат особо широкое применение и могут носить весьма интенсивный и строго регулярный характер. Нет сомнения, что будущее принадлежит воздушным сообщениям. Их осуществление у нас в России не за горами».

3

Подвиги советских летчиков прославлялись пролетарскими поэтами. В 1920 году появился авиамарш:

Мы рождены, чтоб сказку сделать былью,
Преодолеть пространство и простор...

Поэт Ф. Касаткин-Ростовский написал стихотворение «Русским летчикам» (1913 г):

Сильные, смелые, в небо летящие
Гордо стремитесь вперед.
В дали, лазурным простором манящие,
Пусть вас порыв увлечет.

Сделайте то, что казалось забавою,
Сказкой подобно сну,
Делом великим, что новою славою
Нашу покроет страну.

И отзовется вам, в небо летавшим,
Родина сердцем своим,
Вечною памятью доблестно павшим,
Вечною славой живым.

К сожалению, имена многих выдающихся авиаторов, например Сикорского, Ткачева, Казакова, Сука, Сергиевского, Ботезата, Лебедева, Ульянина, Шангина, Славороссова, незаслуженно забыты.

22 сентября 1920 года газета «Известия» писала: «Россия, больше чем какая-либо другая страна, нуждается в быстрых средствах сообщения. Для России воздушное сообщение важно в двух отношениях: во-первых, в смысле связи со всем остальным миром и включения в мировую сеть воздушных линий, являющуюся крупным культурным фактором, во-вторых, в смысле внутреннего сообщения, для связи между всеми важнейшими узлами хозяйственной и государственной жизни. Нет ни одной отрасли народного хозяйства, где быстрая связь не принесла бы громадной пользы».

1 октября «Известия» вновь обратились к этой теме: «Нам нужен мощный воздушный флот. Внимание коммунистов, всех органов Советской власти, внимания всех рабочих и крестьян должно быть обращено к созданию Воздушного флота».

Журнал «Революция и война», издававшийся во время войны с Польшей, в 1920 году писал: «Необходим ряд срочных государственных мер по поднятию авиапромышленности и специального технического образования на высоту, равную современному уровню. Необходи-

дима широкая популяризация идеи великого значения авиации путем выставок, спортивных кружков, журналов, газетных статей и т. п. Нужно извлечь из народной среды своих "великих разумом Невтонов" в авиации, надо всемерно поощрять изобретения в авиации, дать научные силы. Все затраты на авиацию, как бы велики они не были, окупятся сторицей и все, потраченное для военных целей, не пропадет даром и для мирного, культурного применения ее».

Появление статьи в журнале, вероятно, было вызвано тем, что командование Запфронта, видные авиационные работники, такие как Е. И. Татарченко, А. Т. Кожевников, Е. А. Шиловский, А. Д. Ширинкин, Г. С. Сапожников, Е. И. Гвайта, убедились в преимуществах последних технических достижений в области авиации. Польская армия получала вооружение, в том числе и самолеты последних выпусков, от французских и английских фирм.

В новой авиации нуждался и Южный фронт. Его командующий М. В. Фрунзе, выступая перед командным составом Украины и Крыма, заявил: «Особенно важную роль в грядущих столкновениях будет играть Воздушный флот. Такого у нас не имеется, ибо нельзя же серьезно считать флотом те несколько сотен аппаратов, которые среди наших летчиков известны под названием "гробов". Только исключительная доблесть и мужество нашего летного состава позволяют пользоваться ими».

Фрунзе осознавал, что техническое превосходство белой авиации дает противнику огромные преимущества в военных действиях. Но, к сожалению, руководство страны продолжало уповать на «исключительную доблесть и мужество летного состава» и в будущем. Эта проблема подробно изложена в книге С. В. Грибанова «Заложники времени», изданной Военным издательством в 1992 году.

4

В январе 1921 года были приняты декрет Совнаркома «О воздушных передвижениях в воздушном пространстве над территорией РСФСР и над ее территориальными водами» и постановление Совета труда и Оборона об учреждении комиссии для разработки программы максимум воздухоплавания и авиационного строительства, строительства авиационных предприятий, учебных заведений, научно-исследовательских учреждений, создания отечественных самолетов, моторов.

Вскоре последовали первые опыты применения авиации в народном хозяйстве. Об одном из них сообщила газета «Известия» от 2 октября 1921 года: «С 31 декабря 1920 года по 7 февраля с. г. Воздухофлот сделал 16 рейсов воздушной почты по следующим направлениям: между Харьковом и Херсоном, Николаевом, Симферополем, Киевом. За вышеуказанный период доставлено в Харьков 363 пакета и из Харькова отправлено 636 пакетов. Кроме этого перевезено на самолетах до 15 000 пакетов и телеграмм».

1 мая состоялось открытие линии воздушных сообщений по маршруту Москва—Харьков (с посадкам в Курске и Орле). Полеты совершались на самолетах «Илья Муромец».

Об этих полетах вспоминает летчик А. К. Туманский в своих мемуарах «Полет сквозь годы», изданных в 1962 году.

«К середине весны 1921 года, — пишет Алексей Константинович, — мой отряд начал полеты на первой в Российской Федерации воздушной почтово-пассажирской линии Москва—Харьков. "Муромцев" в отряде было три. Мы делали по два-три полета в неделю, перевоза в основном фельдъегерскую почту и ответственных пассажиров. Пассажиры были в восторге от быстроты передвижения. Самолеты уже порядком устарели, и редкий рейс поэтому обходился без происшествия. Однажды на моем самолете загорелся в воздухе крайний правый мотор. Бортмеханик Ф. И. Грошев вылез на крыло. С риском для жизни, действуя тремя нашими кожаными куртками, сбил пламя, и мы, не садясь в Туле, на трех моторах благополучно прилетели в Орел. Вообще, лишь энтузиазмом летного и технического состава можно объяснить то, что отряд смог около полутора лет успешно выполнять такую работу, сохраняя регулярность полетов».

За проявленное мужество в боях первой мировой войны летчик Туманский получил четыре Георгиевских креста, в том числе высшую солдатскую боевую награду — Золотой крест с бантом, став полным Георгиевским кавалером. В 1917 году прапорщик Туманский перешел на сторону Советской власти, и за участие в боях гражданской войны был удостоен ордена Боевого Красного Знамени. 36 лет жизни он отдал небу, пробыв в нем свыше 10 000 ч, налетав более 2 млн км.

О результатах рейсов Москва—Харьков сообщил журнал «Вестник воздушного флота» (1921, № 10—11): «Всего было сделано 43 рейса, перевезено пассажиров — 60 человек, общий вес перевезенного груза — 400 пудов».

2 августа 1921 года газета «Красный орел» писала, что «авиация делает такой же переворот в мировой культуре, как когда-то открытие водного винта, паровоза».

К концу 1921 года авиационное промышленное объединение «Промвоздух» (образовано 11 ноября 1921 года при ВСНХ) объединило 15 предприятий, на которых работало 3886 рабочих.

Значительным событием в отечественной авиации в 1922 году явилось открытие первой международной авиалинии. 1 мая летчик И. Ф. Воедино (награжденный двумя орденами Боевого Красного Знамени за участие в боях в годы гражданской войны) и механик Т. М. Шигин в один день совершили рейс по маршруту Москва—Кенигсберг. Этот перелет в 1300 км по тем временам считался рекордным. Писатель Н. С. Бобров подробно описал это событие в книге «На воздушных путях».

Отметим, что вначале полеты на этой авиалинии проходили два раза в неделю, в следующем году — уже три раза, а с 1924 года линия работала ежедневно в обоих направлениях.

В 1926 году состоялся перелет из Англии в Москву, который совершил летчик Е. И. Гвайта. Об этом полете, полном неожиданных приключений, летчик рассказал в книге «Мой полет из Лондона в Москву».

Вот краткая его одиссея. Купив по заданию Воздухфлота учебный самолет «Авро-Беби», летчик поднял его в лондонском аэропорту 9 июня в 15 часов 38 минут. Знание английского языка помогло ему общаться с представителями властей, и он беспрепятственно продолжал свое путешествие. Однако в Германии был задержан. Выручила компания «Дерулюфт», которая сотрудничала с Советской Россией на международной линии Берлин—Кенигсберг—Москва. «Сделав семь посадок в пути, — читаем заключительные строки о летном приключении Гвайта, — совершил посадку в Москве 27 июня в 18 часов. Всего затрачено было на перелет 23 часа 10 минут и пройдено расстояние 2755 километров».

29 июля был совершен пробный воздушный рейс между Москвой и Нижним Новгородом. Описания этих полетов вошли в учебники и книги по истории авиации. С 2 августа по 4 сентября — время действия авиалинии — было совершено 37 полетов и перевезено 143 пассажира, 1697 кг багажа и почты.

Еще несколько фактов из авиационной жизни 1922 года.

«На фоне разнообразных известий о тех или иных фактах организация мирного применения воздушного флота, — писал журнал "Военная наука и революция", — красной нитью проглядывает чрезвычайно заботливое отношение правительства ко всяким начинаниям в области культурно-экономических применений воздухоплавания и авиации».

В декабре СТО утвердил трехлетнюю программу восстановления и расширения предприятий авиационной промышленности. «Принять меры к поднятию отечественной авиапромышленности, в том числе моторостроения, — указывалось в программе, — до размеров, обеспечивающих необходимое развитие как гражданского, так и военного Воздушного флота».

А что же происходило в это время в городе на Неве — колыбели отечественного воздухоплавания и авиации?

В беседе с корреспондентом «Красной газеты» профессор Н. А. Рынин — владелец двух летных дипломов (воздухоплавательного и авиаторского) — заявил: «У нас в Петрограде научным центром воздухоплавания является факультет воздушных сообщений при институте инженеров путей сообщения. Факультет существует второй год, и в этом году состоится первый выпуск подготовленных инженеров-практиков авиации. Наш факультет воздушных сообщений — пока единственный в Европе». Это интервью было опубликовано в газете 21 октября 1922 года.

И еще несколько цифр.

За 1922 год протяженность воздушной сети составила 12 тыс. км, 276 пассажиров и 13 750 кг почты и грузов было перевезено на этих авиалиниях. Эти цифры, по-видимому, и дали основание С. С. Хромову, автору монографии «Ф. Э. Дзержинский во главе металлопромышленности» заявить, что в 1920–1922 годах стала создаваться транспортная авиация.

СТАНОВЛЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

1

Гражданская авиация родилась в 1923 году. Днем ее рождения считалось 9 февраля. В этот день было принято решение СТО «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации».

1923-й год сопровождался многочисленными выступлениями в печати, а также проведениями собраний на различных предприятиях в пользу воздушного флота.

В журнале «Военный вестник» авиационный деятель В. Муратов заявил, что «владычество человека над воздухом обещает светлое будущее... Его будущее, можно смело сказать, будущее нашей культуры, когда человек по-настоящему сделается повелителем природы и воздаст, наконец, всем и себе ту счастливую жизнь, о которой мечтается».

А вот мнение Г. И. Геодори, который выступил в этом же журнале со статьей «Авиация и необходимость ее воссоздания». Выходит авиация в России была, раз ее необходимо воссоздать! «Наша страна со слабо развитой сетью сообщений, но огромна по протяжению и пространствам дает исключительные благоприятные условия и средства для создания авиации, использования ее технических сил и самого широкого ее применения для различных гражданских нужд и задач. Число необходимых воздушных линий для пассажирского и грузового движения, для политической и экономической связи с нашими обширными окраинами встретит исключительное сочувствие и поддержку в массах населения».

Не остались в стороне от насущных задач, стоящих перед авиацией, бывшие члены ВРК К. С. Еремеев и Н. И. Подвойский. В книге «Организация Воздушного флота» они писали: «Перед СССР стоит первоочередная задача — создание мощного Воздушного флота, как для целей экономическо-культурных, так и защиты Союза Советских Республик. Необходимо признать, что мощностъ и организованность сил воздушной обороны Союза Республик будет всецело зависеть от подготовки, организации и развития Гражданского воздушного флота, который явится базой военного Воздушного флота».

Надо отдать должное авторам книги, считавшим, что мощностъ военной авиации всецело зависит от развития и организации Гражданского воздушного флота.

А вот мнение Е. Пятосина, выступившего со статьей «Необходимость создания Воздушного флота в СССР». Автор считал, что «авиация — мощное оружие агитации и пропаганды, связи и сообщения. Самолет будет играть ту же роль, какую теперь играет автомобиль. Удешевление стоимости будущего самолета произведет, безусловно, переворот

во всей жизни народов. Могучий Воздушный флот нужен нам, как воздух, как жизнь». В основном Е. Пятосин прав, за исключением «удешевления стоимости будущего самолета». Новые достижения науки и техники в самолетостроении, как известно, требуют огромных затрат. За все надо платить.

«Русский народ, строй Воздушный флот!» — с таким обращением выступила газета «Известия» 1 марта.

Пропаганда сыграла свою роль. 8 марта в Москве было создано Российское общество друзей воздушного флота (ОДВФ). В Совет ОДВФ вошли В. А. Антонов-Овсеенко, А. А. Знаменский, С. С. Каменев, Л. Б. Красин, П. П. Лебедев, А. В. Сергеев, Н. А. Морозов, С. А. Чаплыгин, А. Д. Ширинкин, А. Р. Орлинский и др.

Активное участие в деятельности общества принимал В. А. Антонов-Овсеенко. Являясь первым заместителем председателя ОДВФ, он возглавил агитационно-пропагандистскую секцию Общества. Его статьи, посвященные авиации, часто появлялись в газетах и журналах, а выступления записывались на грампластинки. Он участвовал в первом агитационном перелете Москва—Тула—Москва. «В это дело, — пишет автор документально-биографического очерка об В. А. Антонове-Овсеенко Антон Ракитин, — Владимир Александрович вложил столько поистине взрывной энергии, что уже через несколько месяцев не стало уголка, где не был организован сбор средств на постройку самолетов, на создание красного Воздушного флота».

За первый год деятельности Общества, по информации журнала «Самолет» (1924, № 3), в него вступило 700 тыс. человек, собрано 3 млн золотых рублей. На собранные деньги построили 55 самолетов и начали строительство еще 65 машин.

В апреле 1923 года было создано ОДВФ в Петрограде и губернии. Инициатором создания Общества выступили авиаработники Петроградского военного округа. На 1 января 1924 года Общество насчитывало в своих рядах 49 078 человек. Крестьяне губернии передали на строительство самолетов 50 900 рублей золотом, а также несколько сот пудов зерна. На собранные средства от населения Петрограда и губернии было построено 12 гидросамолетов, составивших эскадрилью «Красный Балтиец». Самолеты строились на заводе «Красный летчик», который начал работать на авиацию с июня 1922 года.

Важное место в отечественном авиастроении занимал еще один петроградский завод — «Большевик». «В настоящее время, — отмечалось в печати в те дни, — роль завода "Большевик" в деле постройки авиамооторов принимает особо важное значение. Завод в настоящее время изготовляет самые ответственные по качеству металла поковки и отливки для авиамооторов, часть коих будет механически обрабатываться на других авиамооторных заводах. Нет сомнения, что завод "Большевик" в деле постройки авиамооторов займет почетное место в мировой авиапромышленности».

Забегая немного вперед, отметим, что уже в сентябре 1924 года первый отечественный 400-сильный авиационный мотор, изготовленный на заводе «Большевик», был установлен на самолете Р-1.

23 марта 1925 года самолет, управляемый военлетами Ф. С. Растегаевым и Н. И. Курбатовым, вылетел из Москвы в Ленинград. На следующий день самолет появился в небе Ленинграда и совершил посадку на Комендантском аэродроме.

Рабочие завода выразили желание посмотреть на своего первенца. 27 марта военлеты перелетели с Комендантского аэродрома на территорию завода. Самолет с первым отечественным мотором «в честь рабочих и служащих завода» был назван «Ленинградским Большевиком».

2

И еще об ОДВФ Петрограда, и на этот раз уже не губернии, а Северо-Западной области. В 1924 году в Обществе состояло 49 078 членов, а его денежный фонд достиг 256 939 руб. На эти деньги Общество построило эскадрилью «Красный Балтиец», а на средства, собранные рабочими «Красного треугольника», — еще один самолет. Всего было построено 13 самолетов на сумму 202 160 руб.

Итак, если произвести арифметическое действие, получается, что один самолет стоил всего лишь 15 550 руб. Однако уточним: в кассу пуступали не бумажные, а золотые рубли. Так что ОДВФ в то время было серьезной организацией с солидным денежным фондом.

Кроме постройки самолетов петроградское и областное Общество проводило ремонт старых аэродромов, его оборудования, а так же оснащало новые посадочные площадки и аэродромы. Значительной реконструкции подвергся один из первых петербургских аэродромов — Комендантский.

Устаревшая дренажная система была заменена новой, состоящей из бетонных труб. К тому же площадь аэродрома была значительно расширена.

Напомним, что Комендантский аэродром был открыт осенью 1910 года. 5 сентября с него поднялся в небо первый русский авиатор Михаил Ефимов, а 8 сентября на летном поле состоялся Первый Всероссийский праздник воздухоплавания. Перед петербуржцами свое летное искусство демонстрировали первые русские авиаторы, дирижаблисты, воздухоплаватели, в небо аэродрома поднимались на воздушных змеях. И даже всплывал в небо монгольфьер, управляемый воздухоплавателем Ю. М. Древницким.

Юзеф Маврикиевич выступил на празднике, так сказать, «вне конкурса». Да у него и не было конкурентов. «Смелчак большой, — с восхищением отмечал репортер "Нового времени", — когда он, Древницкий, поднялся на громадную высоту и оттуда бросился на парашюте вниз, то дух замер! Надо обладать исключительными свойствами, чтобы производить подобные эксперименты». Заметим, что таких «экспериментов» у Древницкого было уже окло четырехсот. Но вернемся к прерванному разговору об ОДВФ.

ОДВФ организовало в городе на Неве аэроклуб-музей. (Он был открыт 1 декабря 1924 года в доме № 49 по Литейному проспекту.)

В этом деле Обществу помогли студенты воздушного факультета Института путей сообщения. Они передали часть экспонатов, собранных в свое время членами воздухоплавательного кружка и их предшественниками.

Много материалов передали музею ветераны летного дела, участники первой мировой и гражданской войн, родственники первопроходцев российского неба.

По воспоминаниям бывшего начальника аэроклуба-музея Я. Л. Зархи, частыми посетителями музея были историки летного дела А. А. Родных и К. Е. Вейгелин, старейшие воздухоплаватели Ю. Н. Герман и Н. И. Утешев, авиаторы М. В. Смирнов, Г. С. Скрыгин, Б. Г. Чухновский, инженеры Н. А. Рынин и А. П. Иванов. К сожалению, имя А. П. Иванова незаслуженно забыли. Александр Петрович внес достойный вклад и в авиацию, и в ракетное дело, и в науку, и в подготовку специалистов высшего звена. О его творческой деятельности и жизни рассказали мне дочь и сын профессора — Ирина Александровна и Владимир Александрович. Они сохранили отцовский архив, среди материалов которого был альбом со снимками и пояснительным текстом к ним, подготовленный Владимиром Лебедевым (первым авиатором Петербурга) и Игорем Сикорским для шефа военной авиации Великого князя Александра Михайловича.

А. П. Иванов окончил Петербургский политехнический институт имени Петра Великого и Воздухоплавательные курсы, организованные при этом институте. Его учителями были брат авиатора Лебедева профессор Алексей Александрович Лебедев и профессор Иван Всеволодович Мещерский. На курсах Иванов слушал и лекции инженера Рынина.

А. П. Иванов трудился на Путиловском заводе, «Светлане», «Красном летчике» (бывший завод А. Лебедева), работал с профессором Мещерским над проблемами ракетного двигателя, преподавал в родном институте, организовывал Военно-механический институт, а затем и преподавал в нем. Написал учебник для технических вузов «Прикладная механика», десятки научных статей.

К сожалению, в 1936 году музей был закрыт, а его уникальная коллекция утеряна.

В 1924 году был построен первый советский пассажирский самолет Ак-1 конструкции В. Л. Александрова, В. В. Калинина и А. М. Черемухина. Над проектом работали первоклассные инженеры К. П. Свешников, П. Н. Леонтьев, И. И. Цебриков и И. П. Глубоковский.

Четырехместный самолет Ак-1 строился с апреля по ноябрь 1923 года, летные испытания проводились с 8 марта 1924 года. Испытателем был летчик А. И. Томашевский. Самолет, названный «Латышский стрелок» (в строительство самолета вложили свои сбережения бывшие латышские стрелки), успешно прошел испытания и был передан 15 июня 1924 года в Добролет. До конца года он налетал более 11 тыс. км на авиалинии Москва—Казань. В следующем году самолет принял участие в знаменитом перелете Москва—Пекин, показал хорошие летные качества, пролетев 7 тыс. км.

Напомним, что к началу года советская гражданская авиация имела 41 самолет.

26 мая инженер-летчик Н. И. Петров поднял в испытательный полет очередной пассажирский самолет АНТ-2, на этот раз сконструированный инженером А. Н. Туполевым — выдающимся авиаконструктором, самолет которого широко известен не только в нашей стране, но и далеко за ее пределами. Самолет АНТ-2 развивал скорость 170 км/ч.

В проектировании и строительстве АНТ-2 принимали участие И. И. Сидорин, И. И. Погосский, Г. А. Озеров, А. И. Путилов, В. М. Петляков, Б. М. Кондорский, Н. С. Некрасов, Н. И. Петров, А. И. Зимин.

Создание самолета АНТ-2 — важный этап в развитии отечественного самолетостроения: во-первых, была утверждена монопланная схема, во-вторых, разработана и применена собственная технология получения легкого и прочного «крылатого» металла.

В свою очередь, продолжала развиваться и гражданская авиация. Так, в 1924 году в Москве были успешно проведены новые опыты по применению самолетов в борьбе с вредителями полей. На Северном Кавказе авиацию применяли в борьбе с саранчой. В Можайском уезде и в Поволжье проводили аэрофотосъемки. Повсеместно осуществлялись агитполеты. На карте аэрофикации СССР появились новые воздушные линии: Ташкент—Алма-Ата, Хива—Бухара—Душанбе.

3

Январский номер «Статейный и информационный бюллетень ОДВФ» за 1924 год утверждал, что «в новый 1925 год Красный Воздушный флот вступил с сознанием, что у него есть свой мощный советский мотор».

Однако успехи отечественного моторостроения, как отметил в своем докладе перед активом ОДВФ председатель РВС М. В. Фрунзе, нельзя признать значительными. Отечественные заводы в 1924 году производили только 9% от необходимого количества моторов, а остальное количество моторов закупалось за границей. К тому времени отечественная промышленность выпускала моторы М-4, М-5 и РАМ.

6 апреля в московском Большом театре состоялось торжественное заседание ОДВФ. Начальник Воздушного флота и заместитель председателя ОДВФ П. И. Баранов доложили о проделанной работе Общества за два года. На собранные 5 млн руб. промышленность построила 100 самолетов для военной авиации и 25 — для гражданской.

В приветствии председателя ОДВФ М. В. Фрунзе Президиуму торжественного заседания отмечалось: «Мощный рост нашей промышленности и заинтересованность широких народных масс создают в нашей стране те благоприятные условия для прогресса, каких нет нигде. Дальнейшие успехи в значительной степени зависят от степени активности нашей советской техники и науки».

Значительную работу проделало и ОДВФ Ленинграда и Северо-Западной области, в которое входило 120 тыс. человек. Усилиями членов этого общества была построена эскадрилья из 18 самолетов, переданная 25 января Красному Воздушному флоту.

На торжественной передаче эскадрильи, проводимой на Комендантском аэродроме, присутствовало много школьников. Вскоре в газете «Ленинские искры» было опубликовано письмо четырех пионеров, озаглавленное «Даешь самолет "Юный пионер"!». Начался сбор средств на постройку самолета, в котором приняли участие тысячи юных жителей города.

15 августа 1930 года на Комендантском аэродроме в присутствии огромной делегации школьников города и области новенький самолет был передан аэроклубу. Летчик Тарасов совершил несколько прогулочных полетов с пионерами на борту. В числе первых пассажиров была четверка друзей, призвавших пять лет назад своих ровесников принять участие в строительстве «собственного» самолета.

Через два года на Комендантском аэродроме юные патриоты увидели еще один самолет, построенный на собранные ими средства.

Пройдут годы. Один из четверки друзей А. Л. Старков станет писателем. В 1985 году в Москве выйдет его повесть «... И далее везде», одну из глав которой он посвятит памятной событию из далекого детства. С теплотой вспомнит и о встречах со своими кумирами — летчиками А. М. Муреевым, О. Н. Ямшиковой, Г. А. Страубе...

В работе ленинградского Общества принимала участие интеллигенция. 15 февраля 1925 года в зале Госфилармонии был устроен концерт-вечер, сбор с которого поступил в фонд Общества. В дальнейшем такие концерты устраивались часто.

За активную работу в пользу Общества Народный артист Республики Л. В. Собинов и актриса Е. П. Корчагина-Александровская были избраны почетными членами ОДВФ. Л. В. Собинов «познакомился» с небом еще летом 1913 года. Находясь в Крыму, он встретился со знакомым авиатором — начальником Севастопольской школы авиации полковником А. А. Мурузи, который и прокатил Леонида Витальевича на аэроплане. А в годы Великой Отечественной войны народная артистка СССР Екатерина Павловна Корчагина-Александровская внесла денежные сбережения в строительство боевого самолета.

Ленинградское Общество спроектировало аэролинию Ленинград—Тифлис. По расчету проектировщиков на преодоление этого воздушного пути необходимо было затратить 35 ч (учитывая и посадки); поездом же из Ленинграда в Тифлис добирались за 97 ч. К сожалению, по различным причинам этот проект не был осуществлен.

В 1925 году в Ленинграде был построен трехместный пассажирский самолет УВП конструктора Д. П. Григоровича. В октябре самолет совершил свой первый рейс. Летчик А. Д. Мельниковый с тремя пассажирами на борту поднял машину с Комендантского аэродрома и взял курс на Москву. Полет прошел благополучно. На перелет (с посадками в Новгороде и Твери) было затрачено 6 ч 30 мин. Скорость полета 130 км/ч.

В книге В. П. Ключарева «Основные статистические данные о развитии аэротранспорта» (М., 1935) приведены данные о работе гражданской авиации за 1925 год: перевезены 3100 пассажиров, 7,9 т почты, 18,1 т грузов.

4

С 1926—1927 годов начались плановое строительство новых авиационных предприятий и техническая реконструкция существующих. Все это необходимо было выполнить в кратчайшие сроки, так как запросы развивающейся гражданской авиации возрастали. Были открыты новые авиалинии, в том числе и международная Улан-Уде—Улан-Батор — вторая международная авиалиния Советской России.

1926-й год ознаменовался рядом сложнейших перелетов советских летчиков на отечественных самолетах.

Успех дальнейших перелетов во многом зависит не только от качества крылатых машин, но и от искусства летчика. Так, летчики Б. Г. Чухновский и О. К. Кальвица совершили в августе 1925 года беспрецедентный перелет по маршруту Ленинград—Петрозаводск—Медвежьегорск—Архангельск—Три Острова (в Белом море)—Маточкин Шар (Новая Земля). Подняв гидропланы Ю-20 с Невы 4 августа, они закончили перелет 27 августа.

В июле 1926 года летчик И. Х. Межероуп совершил перелет по маршруту Москва—Анкара, а его товарищ Я. Н. Моисеев — по маршруту Москва—Тегеран—Москва.

В этом же году выполнил блестящие полеты в столицы европейских государств летчик М. М. Громов. На цельнометаллическом двухместном самолете конструкции А. Н. Туполева АНТ-3 он за три дня посетил Берлин, Париж, Рим, Вену, Прагу, Варшаву.

В связи с успешным перелетом летчика С. А. Шестакова по маршруту Москва—Токио—Москва и прекрасной работой отечественного мотора (ресурс 70 летных часов, отработал 153!), А. Н. Туполев заявил: «Мне невольно вспоминается, как четыре года назад была начата постройка первого аппарата с мотором мощностью всего в 35 л. с. Тогда, при испытании самолета, мы смотрели и думали: оторвется аппарат от земли или нет? И вот в течение всего лишь четырех лет мы поставили наш самолет в ряды лучших заграничных аппаратов».

Над созданием самолета трудится много специалистов. Среди них инженеры, разрешающие вопросы самолетовождения по приборам. Суперспециалистами этого профиля в то время были Б. В. Стерлигов, И. Т. Спирин, С. А. Ноздровский.

Имена первых двух специалистов в области аэронавигации широко известны в авиационном мире. А о Степане Андреевиче Ноздровском сейчас, к сожалению, знают мало. В авиацию он пришел еще до первой мировой войны, успешно демонстрировал свое летное искусство на Четвертой неделе авиации в Петербурге. Добровольцем ушел на войну. За боевые и разведывательные полеты был удостоен полного банта

Георгиевского креста, произведен в капитаны. В годы гражданской войны был техническим руководителем авиации Пятой Красной Армии.

После гражданской войны встал вопрос о создании научного центра авиации. С этой целью в Москве был организован научно-опытный аэродром с оборудованной лабораторией аэронавигации. Лабораторию возглавил ее создатель С. А. Ноздровский. В 1929 году ученый В. П. Ветчинкин так отозвался о Степане Андреевиче: «Он является одним из немногих пионеров аэронавигации в СССР и первым организовавшим аэронавигационный отдел Научно-исследовательского института ВВС и оборудовавшим его как заграничными приборами, так и приборами собственного изобретения и конструирования». Ноздровский трудился в лаборатории, преподавал в Академии штурманское дело, работал слесарем, инженером...

Но вернемся к прерванному повествованию, к новым деяниям гражданской авиации. Впервые гидросамолеты провожали зимой морские корабли в устье Лены. Впервые самолет доставил в центр тяжело больного для срочной и неотложной операции.

В 1927 году авиаторы гражданской авиации начали летать по вновь открытым трассам, в том числе и по международной Москва—Кабул.

Все большее число пассажиров стало пользоваться воздушным транспортом. В 1926 году гражданская авиация перевезла 3554 человека, в 1927 году — 6072.

В 1927 году был построен учебный самолет У-2 конструкции Н. Н. Поликарпова, проработавший в небе около 35 лет.

Н. Н. Поликарпов окончил Петербургский Политехнический институт имени Петра Великого в январе 1916 года. Одновременно окончил и Воздухоплавательные курсы, организованные профессором кораблестроительного отделения института К. П. Баклевским. На курсах он слушал лекции ученых И. В. Мещерского, А. П. Фан-Флита, В. Ф. Найденова, А. А. Лебедева, В. В. Кузнецова, С. П. Тимошенко. Выступал перед слушателями и авиаконструктор И. И. Сикорский.

Серьезное влияние на будущего авиаконструктора оказала совместная работа с Сикорским. После института Поликарпов был направлен на работу на Русско-Балтийский вагонный завод (авиационное отделение), где Сикорский создавал свои знаменитые «ильи муромцы».

Оценив талант и организаторские способности молодого инженера, Сикорский доверил ему заведовать производством по постройке многомоторных самолетов «Илья Муромец» и одноместных истребителей С-16.

Еще об одном событии того времени хотелось бы рассказать.

В журнале «Экран» за 1928 год опубликован снимок с подписью: «Инженер-конструктор тов. Пальмен Л. Я., сконструировавшая первый советский авиационный двигатель». Этот снимок меня очень заинтересовал. Долгое время я изучал историю отечественной авиации, и мне еще не приходилось сталкиваться с таким фактом: женщина-авиаконструктор, да еще создатель двигателя. Я начал

поиск. Прежде всего обратился к известному авиаконструктору, творцу «анов» О. К. Антонову, который в конце 1920-х — начале 1930-х годов учился в Ленинграде и активно участвовал в работе городского аэроклуба. Вскоре пришел ответ: «Поговорите с Я. Л. Зархи, это один из старейших деятелей Осоавиахима. К тому же он имеет прямое отношение к интересующему вас вопросу».

Яков Лазаревич Зархи согласился встретиться со мной. Оказывается он знал Лилию Яльмаровну. Ездил к ней на завод, когда ее двигатель проходил испытания, встречался с ней на аэродроме. «Ведь ее двигатель был установлен на нашу авиетку, — сказал Зархи, показывая мне пожелтевшую от времени фотографию. — Вот наша авиетка с мотором "Пальмен", как мы его тогда называли».

Авиетку сконструировали и построили работники ленинградского аэроклуба-музея Я. Л. Зархи и бывший летчик «Ильи Муромца» М. В. Смирнов. В постройке приняли участие энтузиасты авиации Иванов, Зыченко, Сивальнев, Майков и др. Авиетку называли в честь ленинградского аэроклуба-музея «Лакм».

Первый полет на «Лакм» совершил летчик А. К. Иоост, он же выполнил и перелет с Комендантского аэродрома в Гатчину и обратно. Летал на авиетке и В. П. Чкалов, собирался совершить даже перелет в Москву, но при отлете обнаружилась трещина в картере мотора.

Л. Я Пальмен создала мотор АМБ-20 (двигатель мощностью 20 лошадиных сил), предложила ряд удачных технических решений в области танко- и автомобилестроения. Прошла нелегкую жизнь «врага народа».

Первое поколение советских гражданских авиаторов летало на самолетах, недостаточно оборудованных навигационными приборами, при отсутствии служб погоды. «Теперь трудно понять, — писал в 1927 году на страницах журнала "Вестник Воздушного флота" авиационный деятель А. Н. Лапчинский, — как возможна была в таких условиях та поистине громадная работа, которая была проделана. Тогда работали, не оглядываясь на себя и на страницы своей истории. Задачи ставила сама жизнь. Она мало считалась с имевшимися материальными ресурсами, и так как момент требовал великою, то и задачи были велики...».

Часть вторая

СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕНИНГРАДСКОГО АЭРОУЗЛА

Глава первая

ЗА МОСКОВСКОЙ ЗАСТАВОЙ НАЧИНАЛОСЬ ЛЕТНОЕ ДЕЛО РОССИИ

1

Наше Отечество внесло достойную лепту в нелегкую борьбу за покорение неба. Столица Российской империи явилась колыбелью отечественного воздухоплавания и авиации. Много значительных авиадеяний было совершено на ее южной окраине, за Московской заставой, на Волковом поле и Корпусном аэродроме.

Полистаем страницы прошлого, прочтем о славном и героическом пути русских икаров.

...На южной окраине Санкт-Петербурга, за Московской заставой (сейчас между Московским проспектом и Витебской железной дорогой), были болотистые земли, которые часто посещали в зимнее время волки. Отсюда и название — Волково поле.

У дочери военного воздухоплателя Александра Кованько хранится картина, на которой художник изобразил унылый пейзаж Волкова поля. Среди сугробов и редких кустарников, затянутых морозной дымкой, подняв вверх голову, протяжно воеет матерый волк, как бы предчувствуя, что скоро и это облюбованное им убежище придется покидать. Огромные воздушные шары низко плывут над болотом.

В 1885 году Кованько вместе с командой воздухоплателей поселился на северной окраине поля. Правда, не авиаторы стали первыми хозяевами этих мест: до них здесь некоторое время пребывали артиллеристы. Но грохот стрельбы, видимо, тревожил жителей Московской заставы, и артиллеристов отослали подальше от столицы.

16 февраля 1885 года было сформировано первое подразделение воздухоплателей — кадровая команда, состоящая из двух унтерофицеров и 20 рядовых. Возглавил команду поручик А. М. Кованько.

Спустя некоторое время команда обзавелась техническими средствами. В ее арсенале появились два воздушных шара «Орел» и «Сокол». С тех пор кадровая команда, размещенная на Волковом поле, стала центром не только военного, но и научного воздухоплавательного дела в России.

11 августа 1885 года состоялся первый подъем привязного шара «Сокол». Вместе с военным министром генералом от инфантерии Петром Ванновским шар поднялся на 120-метровую высоту.

6 октября три воздухоплателя во главе с поручиком Кованько отправились на шаре в свободный полет. Через 4 ч они приземлились близ Новгорода.

В следующем году команда участвовала в войсковых маневрах столичного округа. Ее действия высоко оценили полевые командиры. В результате было решено расширить возможности команды, и 22 апреля 1887 года первое подразделение воздухоплавателей было реорганизовано в Учебный кадровый воздухоплавательный парк.

14 мая 1890 года Учебный кадровый воздухоплавательный парк был преобразован в Учебный воздухоплавательный парк, а с появлением авиации в 1910 году — в Офицерскую воздухоплавательную школу с двумя отделами: воздухоплавательным и авиационным, который размещался в Гатчине. 19 июля 1914 года на базе авиационного отдела была организована военная авиационная школа, имевшая два летных поля — в Гатчине и на Корпусном аэродроме.

Авиационным отделом, а затем и военной школой руководил воздухоплаватель и изобретатель С. А. Ульянин. В числе первых офицеров он обучился полетам на аэроплане. В 1923 году журнал «Наша стихия» так отзывался об Ульянине: «Не было ни одного начинания в жизни русской авиации, в котором он не принимал бы участия; всюду он был нужен, всюду умел сгладить все шероховатости, дать дельный совет, принять нужное решение. Громадная работа по организации вообще всей русской авиации прошла также при ближайшем участии Сергея Алексеевича».

Учитель Ульянина Александр Матвеевич Кованько был широко образованным человеком, владел несколькими иностранными языками. Вместе со своим заместителем полковником Н. И. Утешевым Кованько сумел объединить усилия видных русских ученых, деятелей Императорского Русского Технического общества в решении многочисленных задач отечественного воздухоплавания, а позднее и авиации. В разное время с Воздухоплавательным парком сотрудничали Д. И. Менделеев, М. М. Поморцев, М. А. Рыкачев, Н. Е. Жуковский, А. Н. Крылов, К. П. Боклевский, Е. С. Федоров, Н. А. Рынин, В. М. Бехтерев и многие другие.

Здесь зародилась авиационная медицина, ставились опыты по аэрофотосъемке, в 1907 году была оборудована аэродинамическая лаборатория, началось строительство первых дирижаблей, аэропланов.

Заканчивая краткий рассказ о русских воздухоплавателях, хочется привести слова профессора Н. Е. Жуковского, выступившего на Третьем воздухоплавательном съезде в апреле 1914 года: «Значение его полетов (А. М. Кованько. — В. К.) и полетов его учеников на шарах и дирижаблях велико, они приучили человека к пребыванию в воздухе».

К 100-летию со дня формирования кадровой команды руководители военного авиапредприятия, которое ныне располагается на месте бывшего воздухоплавательного парка, знатоки истории развития этого предприятия (П. Т. Донцов, Б. М. Шолохов, Ю. П. Яковлев, Ю. М. Лозыченко, В. Д. Гусев) открыли на бывшем здании Офицерской воздухоплавательной школы мемориальную доску в честь первопроходцев российского неба. На том же здании в дальнейшем была открыта мемориальная доска, посвященная 100-летию со дня рождения выдаю-

щегося русского военного авиатора, творца мертвой петли и воздушно-го тарана капитана Петра Нестерова.

И еще о воздушных шарах, или, как их называли в то время, о «воздушных поплавах». В книге «Воздушные путешествия», изданной в Петербурге в 1874 году, есть строки: «Аэростаты в том виде, как они теперь устраиваются, вовсе не применимы к каким бы то ни было практическим целям; они завтра же могут быть позабыты, однако мы не сомневаемся, что этому аппарату суждено играть первостепенную роль в жизни будущих поколений». И спустя сто лет средства массовой информации известили о том, что готовится беспосадочный перелет вокруг света на воздушном шаре.

2

Продолжим наш рассказ о покорителях неба — предшественниках авиаторов «Пулково». Летное дело зарождалось на Корпусном и Комендантском аэродромах. С их летных полей в июне 1932 года крылатые машины были перебазированы на новый аэродром «Шоссейная». О Комендантском аэродроме наш рассказ впереди. Мы же расскажем о Корпусном, на летном поле которого зародилась гражданская авиация города на Неве.

Мы уже упомянули о многомоторном богатыре «Илья Муромец». Его создатель Игорь Иванович Сикорский хотел мирного применения воздушного корабля — перевозить пассажиров, грузы. Но время распорядилось иначе. Из воздушных кораблей была создана военная эскадра и направлена в небо первой мировой войны.

Свою биографию Корпусной начал в 1910 году. Сегодня, пожалуй, мало кто из жителей города знает о его славном и героическом прошлом, и даже о его бывшем месторасположении.

Свое название аэродром получил от Корпусного шоссе, проходившего через огороды и постройки полков гвардейского корпуса. В марте 1910 года журнал «Всемирное техническое обозрение» писал: «Военно-инженерное ведомство приобретает обширную площадь земли, предназначенную для испытания военных аэропланов и дирижаблей. Место это находится у Корпусного шоссе за Московской заставой между линиями Балтийской и Варшавской железных дорог».

«Поистине петровская задача — создать нечто великое и новое на Руси — открывалась для творцов русского воздушного флота», — отмечалось в одной из апрельских газет 1910 года. А в первой половине октября поступило сообщение, что «Главным военно-инженерным управлением закончено оборудование Корпусного аэродрома, предназначенного для военных целей. По своим размерам аэродром превосходит все из числа существующих в России. Он имеет ту особенность, что у него длина прямой дорожки (взлетно-посадочной полосы. — В. К.) достигает трех верст, что представляет большие удобства для обучающихся авиаторов. На аэродроме воздвигнуты два разборных эллинга для дирижаблей, построены три ангара на 20 аэропланов, помещение

для авиаторов и механиков... Полеты на новом аэродроме начнутся с весны 1911 года».

Первый петербургский военный аэродром занимал место, где сегодня расположен Новоизмайловский проспект, от Благодатной улицы до улицы Победы. А далее простиралось топкое болото. Ветеран авиации Я. Л. Зархи рассказал мне о парашютисте, который «приболотился» в него и с большим трудом, не без помощи людей, выбрался из трясины.

Осенью 1911 года на аэродроме состоялся первый конкурс аэропланов отечественной конструкции, который в последующие годы проводился регулярно. 2 октября 1911 года поручик Глеб Алехнович на аэроплане конструкции инженера Якова Гаккеля установил всероссийский рекорд высоты — 3300 м. На следующий день он связал воздушным мостом Корпусной и Гатчинский аэродромы, совершив за день три полета туда и обратно. Для того времени это было выдающееся достижение. В следующем году 17 апреля штабс-капитан Георгий Горшков перелетом по тому же маршруту «открыл начало летнего сезона». А вскоре впервые в истории русской авиации была проведена «смена держурства офицера по воздуху». Прилетевший из Гатчины военный летчик штабс-капитан Христофор Пруссис сменил дежурного офицера по Корпусному аэродрому военного летчика поручика Федора Верницкого, который улетел в Гатчину. Беспосадочный перелет Гатчина—Корпусной аэродром—Гатчина морского летчика лейтенанта флота Виктора Дыбовского, совершенный с пассажиром 28 апреля 1913 года, по тому времени считался скоростным (45 мин в воздухе). Поручики Ефимов и Ушаков впервые в истории военной авиации доставили по воздуху из Гатчины на Корпусной аэродром почту.

Особенно много шума в то время было вокруг полета в небе Корпусного аэродрома женщины-авиатора Евгении Шаховской. На борту ее летательной машины была учительница гимназии Вера Богданова. Такой полет произошел впервые не только в России, но и в Европе. И еще одна смелая женщина вписала свое имя в историю аэродрома — Любовь Голанчикова, известная по перелету Берлин—Париж.

Осенью 1912 года Любовь Голанчикова совершила ряд прекрасных полетов в небе Корпусного аэродрома. Ее работу наблюдал конструктор и авиатор Антони Фоккер, он и пригласил Голанчикову в Берлин. В ноябре 1912 года она установила на «фоккере» новый мировой рекорд высоты полета для женщин — 2250 м. В июле 1913 года Голанчикова приняла участие в перелете Берлин—Париж.

Замечательные полеты на аэродроме совершил и герой перелета Берлин—Петербург Всеволод Абрамович. В дни военного конкурса аэропланов осенью 1912 года он установил мировой рекорд: с четырьмя пассажирами на борту он продержался в воздухе 45 мин 57 секунд. Московский летчик Адам Габер-Влынский 10 марта 1914 года побил все существующие до сих пор мировые рекорды скорости подъема аэроплана с грузом.

В разное время в небе Корпусного аэродрома совершали свои полеты видные петербургские авиаторы Александр Раевский, Николай Яцук,

Евгений Шпицберг, Георгий Янковский и др. Их имена вошли в историю не только русской авиации, но и мировой.

С весны 1913 года на Корпусном аэродроме размещалась Первая авиационная рота, которой командовал известный деятель воздухоплавания, редактор журнала «Воздухоплаватель» полковник Ю. Н. Герман. Летчики этой роты участвовали в военных маневрах войск и гвардии столичного округа, совершали групповые перелеты в другие города. Здесь состоялся и первый воздушный парад. В один из апрельских дней 1914 года в небе Корпусного аэродрома одновременно реяло 19 «ньюпоров» и 4 «фармана».

21 апреля 1914 года авиатор Адам Габер-Влынский выполнил в небе аэродрома мертвую петлю. Вскоре ее повторил Евгений Шпицберг. Эту фигуру авиаторы выполняли на аэропланах французской конструкции. А Георгий Янковский впервые сделал петлю в России на отечественном С-12 конструкции Игоря Сикорского. И произошло это 4 мая 1914 года в небе Корпусного аэродрома.

С Корпусным аэродромом связанно имя национального героя России капитана Петра Николаевича Нестерова, который два раза совершал здесь посадку после своих знаменитых перелетов Киев—Гатчина—Петербург и Москва—Петербург. На поле Корпусного проходили летные испытания первые в мире тяжелые многомоторные аэропланы Игоря Сикорского. Отсюда под его командой стартовал «Илья Муромец» для перелета Петербург—Киев—Петербург. Здесь проходил испытания тяжелый многомоторный аэроплан «Святогор» конструктора Василия Слесарева, построенный на заводе Владимира Лебедева.

Отмечая важные события в истории Корпусного, нельзя не упомянуть об одном уникальном эксперименте. 12 февраля 1914 года Игорь Сикорский поднял в небо Корпусного аэродрома «Илью Муромца» с 16 пассажирами и аэродромным четвероногим любимцем — псом по кличке Шкалик, установив этим мировой рекорд по грузоподъемности.

Во время мировой войны на Корпусном аэродроме был организован солдатский класс Гатчинской военной авиационной школы.

Глава вторая

У ПУЛКОВСКИХ ВЫСОТ

1

Реконструкция народного хозяйства страны и укрепление обществленного сектора потребовали решения задач социалистического планирования. Это коснулось и гражданской авиации. 18 июня 1928 года Совет гражданской авиации принял план развития Гражданского воздушного флота (ГВФ). Планом было предусмотрено проделывать большие работы, в частности, довести в конце Первой пятилетки длину всей воздушной сети до 42 798 км.

«Мы будем иметь ряд воздушных линий, — писал на страницах журнала "Вестник воздушного флота" главный инспектор ГВФ Я. Я. Анвельт, — имеющих крупное значение для всего нашего Союза, из таких линий можно назвать: Ленинград—Мурманск, Москва—Владивосток, Хабаровск—Александровск-Сахалинский, Архангельск—Усть-Цильма».

В январе 1930 года на собрании акционеров обществ «Добролет» и «Укрвоздухпуть» было решено объединить оба общества в одно под общим названием «Добролет». К тому времени «Добролет», включая «Дерулюфт», имел сеть воздушных линий протяженностью 17 542 км. Эти воздушные линии обслуживались одной сотней крылатых машин.

К концу года «Добролет» был реорганизован и стал называться Всесоюзным обществом гражданского воздушного флота (ВО ГВФ).

К этому времени авиаторы страны продемонстрировали возможности отечественной техники. В 1929 году конструкторское бюро, возглавляемое А. Н. Туполевым, спроектировало пассажирский самолет на девять мест при экипаже из двух человек. Три мотора, установленных на АНТ-9, позволяли машине совершать полет со скоростью 177 км/ч.

В начале июня на этом самолете был совершен перелет Москва—Одесса—Севастополь—Одесса—Киев—Москва. АНТ-9 в перелете показал хорошие эксплуатационные качества, что, в свою очередь, позволило принять решение провести на нем европейский перелет, проходивший с 10 июля по 8 августа. Самолетом, названным «Крылья Советов», управлял экипаж, возглавляемый М. М. Грозовым; на его борту находились восемь пассажиров. Перелет по европейским столицам и городам протяженностью 9037 км самолет совершил за 53 летных часа. Подробнее об этом перелете можно узнать, прочитав книгу М. М. Громова «Через всю жизнь», которая вышла в издательстве «Молодая гвардия» в 1986 году.

Следующий перелет Москва—Сибирь—Нью-Йорк (23 августа — 30 октября 1929 года) был выполнен на самолете АНТ-3, известном как бомбардировщик ТБ-1. Экипаж самолета, названного «Страна Советов», составляли С. А. Шестаков (командир), Ф. Е. Болотов (второй пилот), Б. В. Стерлигов (штурман) и Д. В. Фуфаев (бортмеханик). Воздушный путь протяженностью 21 241 км был пройден за 137 летных часов.

Одним из интереснейших перелетов 1929 года был перелет на амфибии летчика Б. В. Глаголева и механика Н. Н. Фунтикова по маршруту Ленинград—Москва. Этот первый в истории авиации нашей страны беспосадочный перелет был совершен 31 августа в сложных метеорологических условиях за 5 ч 15 мин.

Эту трехместную летающую лодку Ш-1 спроектировал В. Б. Шавров, в постройке ему помогли инженер В. Л. Корвин и механик Н. Н. Фунтиков. Самолет строился в ленинградской квартире конструктора. После успешного перелета и ряда испытательных полетов самолет был передан Ленинградскому Осоавиахиму для агитполетов. 26 февраля 1930 года летчик В. П. Чкалов совершил на нем полет

из Боровичей в Ленинград. В тот день была очень плохая погода. Облепленная снегом и обледенелая машина спустилась к железной дороге, вдоль которой совершался полет. Зацепившись крылом за семафор, самолет упал и разбился.

Итак, техническая мысль советских авиаконструкторов, инженеров и техников в 1920-х годах находилась на высоком уровне. К началу Первой пятилетки, как свидетельствовал авиаконструктор А. С. Яковлев, отечественная авиапромышленность уже полностью отказалась от копирования трофейных и лицензионных образцов и перешла на производство отечественных самолетов, моторов и приборов.

Но авиационная культура была еще слабо развита. Прежде всего, не хватало высококвалифицированных специалистов инженерно-технической, аэродромной и административной служб. В сентябре 1920 года один из видных теоретиков авиационного дела А. Н. Лапчинский в газете «Известия» писал по этому поводу: «Воздушный флот становится новым фактором культуры. Чтобы он мог развиваться, мало иметь хорошие самолеты и летчиков. Надо иметь еще свою авиационную культуру. Мы не можем закрывать глаза на предстоящие нам трудности».

2

Постановлением СНК в июле 1930 года был организован Ленинградский авиационный институт, который через полгода превратился в мощное учебное заведение — комбинат различных авиационных организаций.

Начальником института был назначен Владимир Иванович Мацкевич — талантливый руководитель, в прошлом ответственный политработник Балтийского флота, активный участник гражданской войны, кавалер Боевого Красного Знамени.

При институте был организован летный сектор, «летная лаборатория», работники которой должны были начать аэрофикацию Ленинградской области и Северо-Запада страны.

Гражданской авиации города на Неве отводилась в недалеком будущем огромная роль как средству связи, доставки срочных грузов, почты и пассажирских перевозок. «Воздушный флот, — писала "Ленинградская правда", — должен сыграть большую роль в социалистической реконструкции Ленинградской области. Скоростная связь для нашей области с ее огромными пространствами особенно важна». Вот пример. Учительнице из Пудожа срочно требовалась хирургическая операция. Летчик В. И. Михеев своевременно совершил полет в Пудож и доставил больную на Корпусной аэродром. Женщина была спасена.

Надо заметить, что в 1930-е годы жители Ленинградской области (в область тогда входила территория Псковской и Новгородской областей) не были знакомы с самолетом. Многие населенные пункты не имели даже грунтовых дорог. В такую глубинуку почту и срочные грузы

доставляли лишь на четвертые сутки. Вот почему так остро стоял вопрос аэрофикации области.

«Красная газета» 16 августа 1930 года сообщила своим читателям, что «транспортная секция Обплана, совместно с инспекцией гражданской авиации, сейчас прорабатывают план развития местной авиации. Пока что предполагается в 1930–1931 годах установить пять воздушных линий: Ленинград—Лодейное Поле—Петрозаводск, Ленинград—Ляды (около Луги), Ленинград—Демьянск, Ленинград—Мошенское—Устюжна—Череповец, Ленинград—Капшино—Вытегра—Кириллов—Белозерск».

В книге «10 лет Гражданскому воздушному флоту», изданной в Ленинграде в 1933 году, отмечалось, что «в начале 1931 года по заданию Обплана один из работников Учебного комбината ГВФ инженер Крюков составил технико-экономический проект местных воздушных линий Ленинградской области».

3

В начале 1930-х годов усиленными темпами проходили индустриализация и реконструкция Ленинградской области, увеличилось число подготовленных авиационных кадров, возрос объем работ гражданской авиации в народном хозяйстве. Все это вызвало необходимость строительства в городе на Неве аэропорта.

Журнал «Гражданская авиация» в десятом номере за 1957 год свидетельствовал, что «в феврале 1931 года между Пулковскими высотами и окружной железной дорогой, на заболоченной низине, возле деревни Каменка появились рабочие бараки для строителей аэропорта».

В Российском Государственном военно-историческом архиве хранится рапорт начальника Военной авиационной школы полковника С. А. Ульянина, адресованный шефу авиации Великому князю Александру Михайловичу. В рапорте, датированном 7 августа 1915 года, полковник пишет о нуждах школы, в том числе и об необходимости «устройства аэродрома у Среднего полустанка».

Необходимость в новом аэродроме была вызвана тем, что Гатчинский аэродром, на котором располагалась школа, не удовлетворял требованиям подготовки летных кадров.

26 марта 1916 года Главным Военно-техническим управлением для «надлежащего развития деятельности Военной авиационной школы в Гатчине намечено приобрести участок земли, выбранный начальником школы (около 685,5 десятин земли), для аэродрома близ Среднего полустанка (в настоящее время платформа "Шушары". — В. К.)».

Рассматривались земли возле деревни Подгорное Пулково и Средне-Рогатинской колонии, деревни Каменка. Эти населенные пункты располагались вдоль Киевского шоссе от Средней Рогатки до Пулковской обсерватории.

Сложилось так, что, когда этот вопрос решился положительно, полковник Ульянов убыл в длительную заграничную командировку, а вскоре наступили известные события 1917 года.

(Любопытно, что за 15 лет до принятия решения о строительстве аэропорта «Шоссейная» место возле деревни Каменка было «облюбовано» Сергеем Алексеевичем Ульяниным.)

Аэродром намечалось строить между Средним полустанком и деревней Каменка. Ныне действующий аэродром расположен напротив «облюбованной» в 1915 году территории.

Более точную дату начала работ у Пулковских высот указала газета ленинградских авиаторов «Крылья Советов» от 18 августа 1968 года: «Первого февраля 1931 года вошло знаменательной датой в летопись гражданской авиации Ленинграда. В этот день на месте, где сейчас раскинулся Ленинградский аэропорт, были вынуты первые кубометры земли».

«Вопрос о постройке учебных корпусов института гражданской авиации был решен ВО ГВФ осенью 1930 года, откуда и была дана директива: для выбора земельного участка под застройку авиационного института руководствоваться следующими соображениями: при институте оборудовать аэродром не только для экспериментально-учебных полетов и научных целей, но также с предназначением этого аэродрома стать впоследствии первоклассным аэродромом города Ленинграда», — читаем в газете «Крылья Советов» от 1 февраля 1931 года. О дальнейшем развитии принятого решения можно прочесть в девятом номере журнала «Вестник Воздушного флота» за 1931 года: «В сентябре 1930 года было сформировано строительное управление и небольшое проектное бюро по составлению генплана аэропорта. План был составлен и получил утверждение на совещании 26 декабря в институте и одобрен ВО ГВФ. В феврале 1931 года уже широко развернулись работы по сооружению образцового аэропорта, который по своему техническому оборудованию не уступит Западно-Европейским».

А какое же «техническое оборудование» было в те годы в западноевропейских странах? На этот вопрос дает ответ летчик М. М. Громов, побывавший на аэродромах Западной Европы летом 1929 года:

«В Берлине нас встретили радушно. Как всегда масса народу, цветы, рукопожатия...

Хвост нашего самолета поставили на электротележку и завели самолет в ангар. Чистота и порядок там нас поразили. Позади ангара находилась мастерская сборки и ремонта моторов. Люди все в белых халатах, и нигде ни капли масла. Аккуратность, опрятность, чистота доведены до высшего предела».

С 15 по 20 февраля в Москве проходила Первая Всесоюзная конференция авиаработников ГВФ.

Немалую роль в становлении гражданской авиации сыграло шефское движение, которое развернулось по всей стране, в том числе и в городе на Неве. При Ленинградском Облсполкоме был создан специальный Комитет содействия развитию Гражданской авиации. Комитет ассигновал 50 тыс. руб. на организацию воздушных линий в области. Работникам авиации было предоставлено 40 квартир.

В апреле начальник управления строительством аэропорта А. Э. Блок в беседе с корреспондентом газеты «Крылья Советов» рассказал: «В настоящее время уже занято на строительстве объектов 700 человек. Сданы в эксплуатацию 2 барака, один — под жилье для рабочих на 140—160 человек, другой — под столовую, отремонтированы арендованные дома и размещены в них до 150 человек. К 1-му мая должны быть окончены еще 5 бараков. Автотранспорт — отсутствует, гужевой — исчисляется 30-ю лошадьми».

4

По воспоминаниям участников строительства аэропорта и института, земляные работы проводились вручную, везде были проложены мостики. В моем архиве хранятся записки бывшего начальника планового отдела Северного территориального управления ГВФ К. Филиппова. Вот строки из этих записок: «...выполнено около 35 км осушительных канав, отводная канава глубиной до 6 м и протяженностью до 5 км...».

Я переписывался с бывшим рабочим стройки П. И. Прониным. В одном из писем он писал:

«В начале июня 1931 года я со своими товарищами оказался в Ленинграде. Здесь мы услышали, что требуются рабочие на стройку, которая находится недалеко от железнодорожной станции "Шоссейная". Сразу отправились туда. Нас приняли на работу и зачислили в бригаду землекопов, в которых очень нуждалась стройка. Еще бы! Кругом мелкие заросли хмызняк и болото...

На следующий день приступили к работе, нашей бригаде поручили копать траншею под фундамент здания института. Лопатой нужно было выбросить из нее пять-шесть кубометров земли — дневная норма землекопа. И мы работали до тех пор, пока не выполняли норму. След за нами выкачивали ручными насосами воду и укладывали фундамент.

Через месяц нас перевели в бригаду бетонщиков. Стройка росла на глазах. Было радостно смотреть, как болото отодвигало свои границы все дальше и дальше от стройплощадок, до которых еще недели две-три назад приходилось добираться по специально проложенным мосткам...».

А вот свидетельство еще одного работника аэропорта, бывшего моториста С. А. Дьякова:

«В апреле 1932 года я демобилизовался из военной авиации и был принят на работу в строящийся аэропорт. Вместе со мной пришли в аэропорт бывшие военные авиаспециалисты из Гатчины, Петергофа, Ораниенбаума, Комендантского аэродрома.

В аэропорту, где сейчас расположен перрон, строилась взлетно-посадочная полоса. Подъездных путей к ней не было. От шоссеиной дороги, которая была проложена в строящийся авиагородок, к летному полю была проложена узкоколейка. По ней доставлялись различные строительные материалы, а когда появились самолеты — горючее, смазочные материалы, грузы. Гужевым транспортом нельзя было пользоваться, вокруг летного поля расстилалось болото. Был случай, когда завязла лошадь на месте сегодняшнего аэровокзала и ее еле

вытащили. Самолеты заправляли вручную, механизация отсутствовала, подсобные помещения были временными, питьевая вода доставлялась в бочках...».

Облисполком постановил провести с 15 по 31 июля 1931 года в Ленинграде и области Декадник помощи гражданской авиации.

20 июля состоялся массовый субботник. На объекты стройки в этот день вышло свыше двухсот жителей города. В последующие дни Декадника на территории будущего аэропорта трудилось около 1300 человек. Большую помощь строителям оказали студенты и сотрудники института ГВФ — они на будущем летном поле рубили кустарники, корчевали пни, засыпали ямы с болотной водой. К концу июля основные работы по осушению заболоченных мест, производившиеся вручную, были закончены. Техническое обеспечение было слабым: один трактор, две бетономешалки, три циркульные пилы, два насоса, семь двигателей внутреннего сгорания от 2 до 10 лошадиных сил... Однако размах работ с каждым днем нарастал — кроме летного поля строились дороги, корпуса института, авиагородок.

В летние дни трудились на стройке шефы аэропорта — рабочие завода «Электросила», рабочие и служащие 2-го и 3-го автомобильных гаражей, железной дороги, Ленсельпрома, завода «Степан Разин». Большую помощь оказывали воинские подразделения округа и моряки Балтфлота.

На стройке трудилось 12 ударных бригад (401 человек). 6 июля 1931 года газета «Крылья Советов» назвала имена бригадиров-передовиков: Успенский, Погодин, Осоков, Тазиев, Исмаилов, Ильин, Смирнов, Баринев, Щебров.

В конце июля 1931 года над укатанной частью летного поля появился У-2 — первый самолет будущего аэропорта. Самолет, управляемый П. М. Захаровым, низко кружил над полем, рассеивая семена трав. 28 июля «Ленинградская правда» писала: «Ленинград должен быть образцовой базой гражданской авиации. Необходимо добиться, чтобы аэропорт мог обслуживать бесперебойные сообщения по воздуху с Москвой».

Профессор института ГВФ Б. Раков в статье «Ленинград — воздушный узел» писал: «В этом году открывается воздушная линия Ленинград—Москва. Производятся изыскания намеченных к открытию линий: Ленинград—Петрозаводск—Мурманск, Ленинград—Петрозаводск—Архангельск, Ленинград—Минск, Ленинград—Витебск—Киев».

5

4 июня 1931 года московский летчик Б. Л. Местон совершил опытный рейс Москва—Харьков с матрицами центральных газет на борту. Полет прошел удачно, и вскоре было принято решение сформировать специальный отряд из опытных пилотов для доставки матриц в центральные города.

В первых числах июня началась доставка матриц и в город на Неве. Первый полет совершили летчик В. И. Янышевский и бортмеханик

Артамонов на самолете Р-1. Об одном из матричных рейсов Янышевский впоследствии вспоминал: «Из-за неисправности мотора самолет пилота С. Д. Добрынина произвел вынужденную посадку вблизи станции Тосно, в 56 км от Ленинграда. Пилот взял матрицы и напрямую через болото пошел в направлении к железной дороге. Ему пришлось преодолеть около трех километров болотистого пути, порой по пояс окунаться в его топи, прежде чем выйти к железнодорожной станции. С первым поездом, шедшим в Ленинград, пилот доставил матрицы. В 12 часов 50 минут печатание всего тиража было закончено».

О своем полете по доставке матриц в Ленинград поведал М. В. Водопьянов: «Я честно сказал командиру, что с ночным полетом незнаком, а в Ленинград не летал даже днем. Но командир ответил, что необходимо установить компасный курс на 320 градусов, выйти на железную дорогу, она и приведет прямо в Ленинград. Я полетел. На трассе появился туман. Пришлось уйти вверх и лететь, пробивая его, а когда вырвался из тумана, взглянул на компас, ахнул: самолет шел обратно в Москву». С некоторым опозданием матрицы все же были доставлены в Ленинград скорым поездом, который Водопьянов остановил на одном из разъездов с помощью его начальника. Так состоялся первый ночной полет в Ленинград. Ночная авиалиния в этот город была открыта лишь в ноябре 1931 года.

Согласно приказу ГУ ГВФ от 26 июня 1931 года воздушная линия Ленинград — Москва вошла в Ленинградский узел воздушных линий. Вначале она функционировала как Научно-экспериментальная линия Учебного комбината ГВФ. Использовалось летное поле Комендантского аэродрома.

Полеты на этой воздушной линии выполняли пилоты летного сектора Учебного комбината. Первым облетал воздушную линию А. Я. Иванов — опытный пилот, награжденный орденом Трудового Красного Знамени. В 1932 году журнал «Гражданская авиация» рассказал о пятнадцатилетней службе А. Я. Иванова в Военно-воздушном флоте.

Частота полетов на авиалинии Ленинград—Москва (274 рейса за полгода) обусловила необходимость скорейшего ввода в эксплуатацию аэропорта. Как форма социалистического труда было провозглашено ударничество, соревнующиеся бригады заключали между собой соцдоговоры. Так, ленинградские строители заключили соцдоговор со строителями столичного аэропорта Тушино. «35 ленинградских бригад в количестве 650 человек, — писала в те дни газета "Крылья Советов", — встало под знамя ударничества».

Глава третья

РОЖДЕНИЕ АЭРОПОРТА

1

В первые дни 1932 года, по постановлению правительства и руководства ВО ГВФ, строящиеся объекты аэропорта и авиагородок были объявлены ударной стройкой. К действующим передовым бригадам

подключались комсомольско-молодежные бригады. На основных объектах, подлежащих вводу в строй в 1932 году, были организованы комсомольские посты, призванные обеспечивать непрерывный ритм работы. Время торопило, срок ввода летного поля аэропорта намечался на июнь.

Если для строителей зимняя погода только в какой-то мере влияла на темпы работы, то для авиаторов ее влияние было решающим. Лишь два почтовых рейса в Москву они сумели сделать в январе.

Журнал «Самолет» отметил перелет из Москвы в Ленинград, который 10 мая выполнил летчик Михаил Водопьянов. Этот полет примечателен тем, что был совершен за рекордно короткое время — 2 ч 40 мин. Видимо, не последнюю помощь в этом перелете оказал летчику попутный ветер.

23 мая состоялось открытие воздушной линии Ленинград—Москва как почтово-пассажирской. В этот день были выполнены полеты с пассажирами на борту. Два самолета взлетали и садились на летном поле Корпусного аэродрома. На линии действовала радиотелеграфная и телефонная связь, ее обслуживали светомаяки, метеорологические станции.

В конце мая строители сдали в эксплуатацию ангар для хранения самолетов, дооборудовали посадочную площадку размерами 800 × 800 м, рулежную полосу, проложили несколько сот метров мощеной дороги.

В первой половине июня руководство летного сектора комбината приняло решение провести технический рейс самолета с посадкой на летное поле строящегося аэропорта

Такой полет и был выполнен летчиком П. М. Захаровым и начальником штаба летного сектора И. П. Суриковым. По воспоминаниям П. М. Захарова, они подняли свой У-2 на Комендантском аэродроме и по приморской окраине города полетели к Пулковским высотам. Сделав два-три круга над площадкой летного поля, пилот повел У-2 на посадку со стороны Пулково.

И вот наступило 24 июня 1932 года. В этот день, как сообщила газета «Известия», на посадочную площадку Ленинградского аэропорта приземлились первые два самолета с пассажирами и почтой из Москвы. Самолеты поднялись с московского аэродрома в два часа дня, один прилетел в Ленинград в 5 часов 31 минуту, другой — на 10 мин позже. Ленинградский аэропорт начал эксплуатационную работу.

Новый аэропорт стал именоваться «Шоссейная», как и расположенная поблизости железнодорожная станция. В конце июня — начале августа с Комендантского аэродрома сюда перебазировался авиаотряд учебно-летного сектора Учебного комбината, а также несколько самолетов с Корпусного.

2

Итак, аэропорт вступил в строй. Успех регулярных полетов на авиатрассе Ленинград—Москва сподвигнул авиаработников к организации других воздушных линий и особенно рейсов в отдаленные населенные

пункты области. В различных местах были построены посадочные площадки, организована телефонная связь.

В аэрофикации области большую работу провели работники военной авиации округа, а также Осоавиахима. Все это авиационное хозяйство вошло в состав Учебного комбината. В этом контексте следует упомянуть инженера комбината И. Я. Колядко, много сделавшего для аэрофикации области.

О работе авиаторов сообщалось в 10-м и 11-м номерах журнала «Самолет» за 1932 год: «Ленинградские авиаторы оказали значительную помощь народному хозяйству. Они обработали с воздуха 582 гектара посевной площади, провели посевы: овса — 90 га, льна — 67 га и трав — 859 га. Рассеяли удобрение над аэродромом для подкормки трав». Особенно отмечалась работа авиаторов по аэрофотосъемке, выполнявшейся для нужд лесосплава. «В 1932 году задание правительства для авиации по лесным работам составляло 10 млн га, из которых почти половина выпало на долю ленинградской авиабазы сельскохозяйственной авиации».

За этот период были сданы в эксплуатацию дом для авиационных служб, два двухэтажных жилых дома для личного состава учебно-летней эскадрильи, бензохранилище и водомаслогрейка. Ускоренными темпами шло строительство первой очереди зданий учебного корпуса. Полностью завершилось строительство авиационно-ремонтной базы Учебного комбината. База предназначалась для ремонта и обслуживания самолетов и моторов. Инженеры самолетостроительной секции, которая входила в Научно-исследовательский аэроинститут (а он, в свою очередь, в Учебный комбинат), проектировали и строили аэросани, самолеты. Об этом рассказывает В. Б. Шавров в первом томе «Истории конструкций самолетов в СССР».

В книге В. П. Ключарева «Гражданский воздушный флот СССР» (М., 1935) читаем: «Регулярно работала авиалиния Ленинград—Москва в летнюю навигацию. За пять месяцев работы авиалинии было совершено 114 рейсов и перевезено 123 пассажира, 1228 кг почты и 225 кг грузов. За шесть месяцев работы авиалинии Ленинград — Кенигсберг было перевезено 1055 пассажиров».

Международная авиалиния Ленинград—Берлин была открыта 7 июня 1928 года. «Сегодня в 8 часов 30 минут, — сообщалось в "Ленинградской правде", — из Ленинграда вылетел в Ревель (Таллин. — В. К.), Ригу и Берлин первый почтово-пассажирский аэроплан».

Кроме летчика и механика на борту находились четыре пассажира и еще 20 кг почты. Полет выполнялся на самолете «юнкерс», принадлежащем германскому акционерному обществу «Дерулюфт». Мощность мотора «юнкерса» составляла 185 лошадиных сил, что позволяло самолету совершать полет со скоростью 155 км/ч.

В день открытия авиатрассы, как сообщали газеты, на Корпусный аэродром прибыло 150 гостей, среди которых находился высший состав ВВС Ленинградского военного округа.

Первый рейс совершил пилот А. Я. Иванов. Среди летчиков этой трассы был П. М. Захаров, друживший с В. П. Чкаловым, возивший на

борту своего самолета Эрнста Тельмана. В 27-м номере «Огонька» за 1928 год опубликован очерк немецкого журналиста Адора Робора «Берлин—Ленинград».

Вот несколько строк из этого очерка: «Благодаря любезности "Дерулюфта" я был первым пассажиром на новой воздушной линии, функционирующей с седьмого июня сего года между Берлином и Ленинградом.

Из Берлина мы вылетели в 12 часов 20 минут ночи и взяли курс на Данциг—Кенигсберг. В пять часов утра мы были в Риге. От Ревеля до Ленинграда два часа с четвертью лета. Итак, всего десять с половиной часов пути. В случае сильных ветров — 12 часов».

Так начинались полеты на первой международной авиалинии между городом на Неве и Берлином. Думаю, читателю будет интересно узнать, как проходил первый перелет Берлин—Петербург, совершенный Всеволодом Михайловичем Абрамовичем.

1912-й год. Газета «Петербургский листок» с восторгом сообщила: «Воздушный путь Берлин—Петербург открыт! Обе столицы соединил смелый летчик В. М. Абрамович, который вчера, 24 июля, блестяще закончил перелет».

«Я вылетел из Берлина первого июля, — рассказал корреспондентам петербургских газет В. М. Абрамович, — и был в пути 23 дня. Полеты совершал по утрам на высоте 1200 метров и по вечерам — на 1000 метров со средней скоростью 90 верст в час. Все расстояние пролетел за 17 летных часов».

Через полтора часа после старта из-за ветра и сильного холода авиатор вынужден был совершить посадку, пролетев всего 50 верст от Берлина. Всего же в первый день перелета авиатор и его пассажир архитектор Гакштеккер преодолели 175 верст. В моторе аэроплана отказали два цилиндра.

На следующий день аппарат был вновь готов лететь. Но поднявшемуся в воздух Абрамовичу скоро пришлось приземлиться, так как солнечный свет сильно слепил глаза. В последующей попытке полета по курсу началась гроза — аэроплан сильно закачало, а затем бросило метров на двести вниз. Продолжать полет стало опасно, приземлились на небольшую полянку. На всем пути было много вынужденных посадок, связанных с поломками различных частей машины.

Чем дальше удалялись от Берлина, тем сложнее было заменять вышедшие из строя части, приходилось ждать, пока их доставят на автомобиле. 12 июля, в начале девятого вечера, под крылом аэроплана проплыли кварталы Риги. Здесь авиатора поджидали очередные неприятности. Вот как об этом вспоминал Абрамович: «Вследствие порядочной качки аппарата и невозможности в случае необходимости быстро выбрать при наступившей темноте место для спуска, пришлось опуститься на небольшую полянку, окруженной густым лесом, не долетев пяти верст до запланированного места спуска». Разведав дорогу, летчик сделал попытку взлететь, но это не удалось из-за ограниченных размеров полянки. Пришлось посадить пассажира и взлететь одному. На следующий день перелет продолжался. Впереди был Псков. «Погода

благоприятствовала, дул попутный ветер, — рассказывал авиатор, — и мы летели со скоростью 135 верст в час. Все шло как нельзя лучше. Внезапно раздался сильный треск, и мотор замолк. После спуска выяснилось — сломался коленчатый вал мотора».

18 июля из Берлина на автомобиле был доставлен новый мотор. К 11 часам аппарат был готов к полету, и летчики немедленно тронулись в путь. Через некоторое время на горизонте показался Псков. При спуске, опасаясь наскочить на многочисленную толпу встречающих, авиатор круто повернул аппарат в сторону и сломал крыло. В Берлин срочно полетела телеграмма о присылке нового крыла.

Радостно встречали героя перелета военные летчики на Гатчинском аэродроме. С нетерпением ожидала отважного авиатора столица. На Комендантском аэродроме собралась огромная толпа. В 6 часов вечера Абрамович поднялся с Гатчинского аэродрома, как писал «Кронштадтский вестник», с твердым намерением долететь до Петербурга без спуска. Но, «пролетая вдоль взморья, летчик заметил неисправность мотора. Пришлось опуститься на небольшой отмели и заняться его ремонтом».

И вот наконец встречающие увидели, как со стороны залива быстро приближался аэроплан. Через несколько минут он появился над аэродромом и, описав круг над ним, совершил спуск.

«Аппараты надо строить не для побития рекордов, — заявил авиатор окружившим его репортерам, — а для того, чтобы они принесли жизненную пользу, и только тогда авиация займет подобающее ей место».

В трудных условиях работали первые авиаторы аэропорта. Они не только обслуживали две названные выше авиалинии, проводили учебные полеты, но и занимались аэрофикацией области и Крайнего Севера. Вот имена первых летчиков аэропорта: П. Овчинников, А. Морозов, П. Захаров, А. Лебедев, А. Иванов, А. Ульянов, Л. Крузе, Г. Москвин, А. Муреев, В. Дроздов, К. Решетников.

Глава четвертая

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ

1

Восемь десятилетий назад Ян Иосифович Нагурский стал первым летчиком-полярником. Двадцатилетний выпускник Императорского Всероссийского аэроклуба и Гатчинской военно-авиационной школы отправился на поиски полярной экспедиции Г. Я. Седова, которая 27 августа 1912 года ушла на небольшом деревянном судне «Святой Фока» с Архангельского рейда и исчезла.

Гидроаэроплан «Морис Фарман» для Нагурского был куплен во Франции, там же авиатор облетал его, совершив 18 тренировочных полетов, после чего аппарат отправили в Мурманск. Здесь гидроаэро-

план погрузили на судно «Печора» и в начале августа 1914 года доставили на Новую Землю в Крестовую губу.

И вот совершился первый в истории полярный полет. 4 ч 20 мин «Морис Фарман» реял на 800-метровой высоте в небе Арктики, покрыв за это время 400 км. Нагурский облетел почти весь западный берег Новой Земли вплоть до острова Панкратьева — последнего места зимовки экспедиции Седова. В тяжелейших летных условиях, проникая далеко во льды Баренцева моря, авиатор доказал возможность полета в арктических широтах, даже на столь малосовершенной машине с мотором мощностью 80 лошадиных сил.

«Летать в Арктике хотя и тяжело, писал в рапорте Нагурский, — но вполне возможно, и авиация в будущем может оказать гидрографии большую услугу при рекогносцировке льдов, в открытии новых земель, нахождением и нанесением на карте подводных преград...».

В небе Арктики Нагурский летал со своим механиком Е. В. Кузнецовым, впоследствии краснолетом. В годы первой мировой войны Нагурский воевал на Балтике в морской авиации, командовал авиационным отрядом, дивизионом. Награжден пятью боевыми орденами. 17 сентября 1916 года он впервые в мире выполнил «мертвую петлю» на гидросамолете М-9. В 1919 году Нагурский уехал в Польшу, откуда был родом. В конце 1950-х годов по приглашению летчиков-полярников Нагурский посетил Москву, а затем и Ленинград.

Прошло 10 лет после полетов Нагурского в небе Арктики. Так уж совпало, но тоже 21 августа летчик Б. Г. Чухновский и механик О. Д. Санаужак поднялись в небо Новой Земли. Этот полет положил начало планомерному изучению бескрайних просторов Арктики, освоению ее ресурсов, налаживанию Северного морского пути.

«Арктика! Удивительный, неизведанный и суровый край, — писал спустя полвека Я. И. Нагурский, — стоило ли рисковать жизнью стольким людям, чтобы только удостовериться, что на такой-то широте будет тот или иной ветер? Оказывается, стоило».

Б. Г. Чухновский — выпускник Ораниенбаумской школы морских летчиков — многие годы посвятил Арктике, принимал участие в поисках экспедиции У. Нобиле, пропавшего самолета С. А. Леваневского. Совместно с авиаконструктором Р. Л. Бартини создал самолет ДАР (дальний арктический разведчик).

Михаил Сергеевич Бабушкин получил путевку в небо в Гатчинской военно-авиационной школе, окончив ее солдатский класс на Корпусном аэродроме. В музее Арктики и Антарктики хранится его самолет Ш-2, о котором газета «Смена» сообщала 8 января 1937 года: «В музее имеются остатки челюскинской эпопеи: ружья, одежда, спасательные круги и самолет Ш-2». На этом самолете-амфибии Михаил Бабушкин и механик Георгий Валавин добрались до берега сами. Надо было обладать незаурядной техникой пилотирования, чтобы на чиненой-перечиненой, изрядно помятой при выгрузке с тонущего парохода на лед, но сохранившей способность как-то держаться в воздухе машине совершить полет. А перелет Бабушкин выполнил по указанию О. Ю. Шмидта для подготовки на материке аэродрома для приема 102 челюскинцев. Бабушкин отлично справился с этой сложной задачей.

Начиная с 1926 года Михаил Сергеевич семь лет подряд был «глазами» капитанов кораблей тюленевого промысла, проводив ледовую разведку Белого моря. Эти полеты открыли ему дверь в Арктику. «Моя мечта осуществилась! Меня направили в Арктику, которую я полюбил с детства, читая интересные книги о загадочном и неизведанном крае», — вспоминал будущий покоритель Северного полюса.

Мне довелось встречаться с бывшим полярным летчиком Героем Советского Союза А. Н. Грацианским. Он и рассказал о майском дне 1938 года, когда на аэродроме в Архангельске при взлете произошла катастрофа, в результате которой погиб М. С. Бабушкин.

Четверть века отдал небу Чукотки замечательный полярный летчик Михаил Николаевич Каминский. Пережитое им и его товарищами Каминский описал в книгах «В небе Чукотки» и «Своими руками».

2

Мы рассказали о «крылатых» первооткрывателях, получивших путевку в небо в городе на Неве. Теперь поведаем еще о двух летчиках, которые некоторое время трудились в летном коллективе ленинградских авиаторов.

«Крузе успел достигнуть только восемьдесят четвертого градуса и должен был вернуться самое позднее через три часа. Но прошло четыре часа, а его все нет. Он где-то в воздухе... Бензина осталось на час полета. Мы это знали и беспокоились не на шутку. В районе Земли Франца-Иосифа в такую погоду трудно найти подходящую площадку.

— Ничего, — бросив папиросу и тут же закулив новую, сказал Шевелев.

— Крузе летчик хороший — сядет. — Его поддержал Шмидт».

Так писал полярный летчик Михаил Васильевич Водопьянов в книге «На крыльях в Арктику» о разведчике погоды, полярном летчике Леонарде Густавовиче Крузе.

И Крузе сел. Вскоре на базе была получена от него радиограмма: «Вылет на полюс невозможен. Между полюсом и восемьдесят четвертым градусом проходит циклон». Это было 11 мая 1937 года. До исторической посадки на полюсе самолета Водопьянова оставалось 10 дней...

За тридцать лет летной жизни Леонард Крузе налетал почти 4 млн километров. Участник революции и гражданской войны, кавалерийский командир нашел свое призвание в авиации. Сначала служил в военной авиации, затем как опытного летчика его перевели в гражданскую. Крузе был командиром 31-го транспортного авиаотряда аэропорта «Шоссейная».

В 1936 году Л. Крузе перевели на работу в полярную авиацию. Страна осваивала Северный морской путь, просторы Арктики. И здесь Леонард Густавович был первопроходцем многих арктических трасс, доказавшим возможность применения сухопутной авиации в условиях суровой Арктики. Он первым в зимнее время совершал посадки на двухмоторном самолете ПС-84 с колесами на необорудованных пло-

щадках Якутии, Чукотки, а также на льдинах Восточно-Сибирского побережья.

На могиле Л. Крузе в его родном городе Отепя (Эстония) установлен памятник с изображением рельефной карты Арктики.

В конце 1920-х — начале 1930-х годов имя Георгия Александровича Страубе часто появлялось на страницах газет. Оно упоминается в десятках книг, посвященных освоению Арктики... Пройдут годы, и его друзья, известные всей стране летчики М. Водопьянов, А. Ляпидевский, М. Шевелев и А. Алексеев напишут о нем такие слова: «Большие заслуги в развитии отечественной авиации принадлежат замечательному летчику Страубе. Одним из первых советских авиаторов он осваивал самолеты, которые начала выпускать только что созданная отечественная авиапромышленность. Первые героические полеты в высокие широты Арктики связаны с именем Г. А. Страубе. В 1928 году он являлся участником по спасению экспедиции Нобиле...».

Много сложнейших полетов совершил Георгий Страубе над Восточной Сибирью, Сахалином, Чукоткой, Арктическим бассейном. За работу в Арктике он награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды.

В 1934 году Георгий Страубе писал в ленинградской газете «Смена»: «В суровых условиях Арктики я налетал свыше 150 000 километров. Были дни, когда приходилось работать по 19 часов в сутки...». Это были полеты по спасению экспедиции Нобиле, разведполеты с Борисом Чухновским при проводке каравана судов по Северному морскому пути, первые полеты над таежной территорией от Красноярска до Игарки. Многие газеты писали тогда, что Страубе на гидросамолете «Комсеверпуть-2» совершил подвиг, «изведав неизвестное в кратчайший срок».

Журналист Макс Зингер, летавший вместе со Страубе «на севере и над севером», писал в книге «Воздушные корабли», что если «над морем, над крошечным карских льдов полет был весьма рискованным, то разведка лесов на тяжелой морской машине (гидросамолете. — В. К.), на излетанных моторах было делом исключительным по своей смелости».

В летную книжку по этой экспедиции Страубе занес такие данные: «Налет — 208 часов, пройденный путь — 36 000 километров».

Интересно, как воспринимали сибиряки появление в небе самолета «Комсеверпуть-2»? Ведь большинство из них впервые увидело это чудо века — самолет. Мой дедушка Кондрат Антонович рассказал мне о своей первой встрече с летающей машиной. Было это в годы гражданской войны. Он с соседом работал в поле. Вдруг раздался шум мотора, и из-за леса вынырнула огромных размеров крылатая машина и села недалеко от них. Сосед упал на колени и начал молиться: «Бог послал чудо с неба...».

Моей маме было восемь лет, когда она впервые увидела самолет. В июне 1914 года Игорь Сикорский совершал свой знаменитый перелет из Петербурга в Киев. Маршрут проходил через Могилев, где в то время жила моя мама. Она вспоминала: «Мы слышали сильный шум чего-то летящего в небе. Вскоре показалась огромных размеров гудящая маши-

на. Со всех сторон слышно было, как люди восторженно кричали: "Дирижабль, дирижабль"!». Ведь дирижабль могилевчане видели и раньше, а вот огромных размеров воздушный корабль — впервые. Пройдут годы и дедушке моему доведется охранять санитарный самолет ПО-2, а маме даже лететь на Ан-2. А ее два сына посвятят жизнь авиации.

Вернемся к прерванному повествованию.

В 1934 году опытный полярный летчик Страубе был переведен в санитарную авиацию. В Ленинградском аэропорту он возглавил первые организованное на Северо-Западе страны санитарное подразделение.

Перелистывая подшивку старых газет в библиотеке Академии наук, я обнаружил небольшую заметку, опубликованную в «Красной газете» от 6 сентября 1934 года. Привожу несколько строк из этой заметки: «30 августа была перевезена самолетом из деревни Мерево Лужского района в Ленинград больная Тушинская. Самолетом управлял известный полярный летчик Г. А. Страубе».

Я навестил Марию Ильиничну Страубе, жену летчика. Она сообщила мне, что Георгий Александрович дважды летал в Лужский район.

Один раз — за больной, другой — на пионерский праздник. Мария Ильинична показала мне письмо профессора Михаила Дмитриевича Тушинского Георгию Александровичу:

«Мне так хочется снова Вас поблагодарить за Ваш прилет, за перевоз на аэроплане моей матери. Моя мать 44 года работала земским врачом для бедных (заметим, что и отец Георгия Страубе был петербургским врачом. — В. К.), пользуясь большим и заслуженным уважением среди населения. Она заболела и срочно нуждалась в операции. Я обратился в Облздрав. С каким волнением мы ждали Вашего прилета! И вот Вы опустились на Меревском озере. Я представился Вам, и Вы назвали свою фамилию. Как много она сказала мне!.. Какое колоссальное дело Вы делаете! Вместе с Вами на Меревское озеро опустилась современная техника. Так поняли значение Вашего прилета все крестьяне...».

Свой очерк о Георгии Страубе, о его перелетах на лужскую землю я опубликовал в 1983 году в газете «Лужская правда».

Глава пятая

НА БОРТУ ПАССАЖИРЫ И ПОЧТА

1

В январе 1933 года подводились итоги Первой пятилетки. С докладом «Итоги борьбы за техническую реконструкцию народного хозяйства» в Москве выступил В. В. Куйбышев. «В части авиации, — заявил докладчик, — мы уже можем конкурировать с капиталистическими странами. Мы овладели искусством строительства воздушных

гигантов. Освоено производство авиамоторов с воздушным и водяным охлаждением до 700 сил, а в опытном порядке и большей мощности. Имеем высококачественные приборы: контрольные, пилотажные, аэронавигационные, световое оборудование самолетов, трасс, аэродромов и т. д. Наши авиамоторы по точности, мощности и выносливости стоят на уровне достижений заграницы».

Куйбышева поддержал С. М. Киров: «Мы сумели создать новые отрасли промышленности, которых старая Россия и наш Советский Союз до пятилетнего плана не имели. Мы сумели поставить авиационную промышленность...».

В книге «Десять лет Гражданскому воздушному флоту» (Л., 1933) начальник Учебного комбината ГВФ и уполномоченный Главного управления ГВФ (ГУ ГВФ) по Ленинградской области В. И. Мацкевич писал: «Советская гражданская авиация целиком и полностью создана Первой пятилеткой... Итоги первых десяти лет ее существования, перспективы, открывающиеся перед ней на Вторую пятилетку, — одно из крупных достижений революции. Ныне у нас есть и отечественная материальная база, и научно-исследовательские авиационные институты мирового значения, и собственные кадры специалистов».

Как известно, авиационные заводы в России начали строиться в 1910 году. Советские историографы авиации называли их всего лишь кустарными мастерскими. Однако биографы авиаконструктора И. И. Сикорского Г. И. Катышев и В. Р. Михеев в книге «Крылья Сикорского» приводили факты существования авиапромышленности в дореволюционной России.

Старая Россия имела и высококвалифицированные авиационные кадры; авиационные заводы были оснащены новейшим, по тем временам, техническим оборудованием, имели прекрасные лаборатории. Катаклизмы гражданской войны, затем гонения на техническую интеллигенцию привели в конечном счете авиационную промышленность в самое плачевное состояние.

9 февраля 1933 года авиаторы отмечали десятую годовщину со дня основания ГВФ. Этому событию были посвящены торжественные заседания в Москве, Ленинграде, Минске, Киеве и других городах страны. С трибуны торжественного заседания в Москве прозвучало, что по производственному применению ГВФ занял первое место в мире. Правительство высоко оценило труд авиаторов, наградив их высокими правительственными наградами. Среди удостоенных были и ленинградские авиаторы. Орденом Красного Трудового Знамени были награждены Мацкевич, секретарь партийной организации учебного комбината Лаврентьев, заместитель начальника комбината Спасский, профессора Рынин, Садкевич, Кожура, летчики Иванов, Дроздов.

2

Навигация в аэропорту началась 12 января 1933 года. В этот день пилот Миклашевский и бортмеханик Селякин на самолете П-4 вылетели в Москву, а на следующий день совершили обратный рейс. Вскоре

в Москву стартовали пилот Янушевич и инженер Крюков, которые к вечеру того же дня возвратились в Ленинград. Эти перелеты подтвердили готовность авиалинии к работе в зимнее время 1933 года. С 14 ноября начались регулярные полеты на авиалинии Ленинград—Москва.

19 января 1933 года состоялось открытие Петрозаводского узла воздушных линий. Вначале в Петрозаводск летал пилот А. Я. Иванов. С 4 февраля линия Ленинград—Петрозаводск начала действовать регулярно как почтово-пассажирская. Летал на этой линии пилот Махоткин на амфибии Ш-2, которая могла садиться и на воду, и на землю.

В это время ленинградские пилоты начали летать в Хибиногорск, Тулозеро, Ивановский погост, Славозеро. С 10 марта начались регулярные полеты в Вытегру. Эта линия связывала город на невре с Лодейным Полем, Вознесеньем, Вытегрой. Ровно пять часов с посадками требовалось воздушному путешественнику, чтобы попасть в Вытегру.

Первый полет в Вытегру совершил пилот П. М. Захаров. «В местах спуска, — рассказывал спустя многие годы Петр Михайлович, — население встречало нас хлебом и солью». Вообще жители глубинки восторженно приветствовали «небесных» людей. Часто тут же организовывались митинги, сборы средств для устройства посадочной площадки.

На линии Ленинград—Вытегра полеты совершались на самолете У-2 конструкции Н. Н. Поликарпова, который впоследствии станет легендарным По-2. Несмотря на ограниченные технические возможности этой машины, до конца года на ней были совершены 232 рейса, перевезены 79 пассажиров и 26 т почты и грузов.

На работу авиалинии отзывалась «Ленинградская правда»: «Работает в Ленинградской области линия Ленинград—Вытегра, позволяющая этому отдаленному району получать газеты и другие срочные материалы в тот же день. Прежде они получались в Вытегорском районе лишь на четвертые сутки».

В июне 1933 года из Москвы прилетел флагман агитационной эскадрильи АНТ-14 «Правда». В течение десяти дней тысячи горожан побывали на Комендантском аэродроме, где воздушный гигант совершил посадку.

Пятимоторный гигант (каждый мотор по 480 лошадиных сил) мог перевозить 36 пассажиров. Журнал «Гражданская авиация» подвел на своих страницах итоги пребывания самолета в Ленинграде; собрано миллион рублей для постройки самолета «Максим Горький», тысячи ленинградцев ознакомились с новейшим достижением в самолетостроении, прозвучал призыв к скорейшему завершению образцового аэропорта в Ленинграде.

К началу уборочной кампании было решено подготовить к 1 августу специальный авиаотряд из шести самолетов, который 9 августа вылетел с летного поля аэропорта и взял курс на районные центры области.

На борту одного из самолетов находился корреспондент «Ленинградской правды», который через свою газету сообщал:

«Самолет Ш-2 ведет молодой летчик Решетников. Курс самолета взят на Чагоду. Самолет в Чагоду? Это пролетарская революция, это

победы первой пятилетки послали самолеты в дальний лесной поселок. Могла ли мечтать о воздушных путях бездорожная новгородская деревня?

До наших дней другого транспорта, кроме тележного, Чагодошенский район не знал. Железная дорога проходила за семьдесят верст. Об автомобилях ходили смутные слухи. Телефонов не было.

Сегодня Чагодошенский район твердо встал на социалистические рельсы. Трактор и автомобиль теперь не новинка для жителей района, проложена железная дорога, проведена телефонная связь.

А 9 августа Чагода встретила советские самолеты. Начало положено!»

В Чагоде был проведен митинг, на котором присутствовало свыше пятисот крестьян. Выступившие призвали ударно трудиться во время уборочной кампании. После митинга 28 ударников прокатили на самолете.

На это событие в жизни советской деревни отозвался пролетарский поэт В. Маяковский словами: «Этот летун в мужицком хозяйстве нынче первейший, надежнейший друг».

Командование летного отряда отметило работу пилотов Крузе, Решетникова, Иванова, Целебеева.

3

18 августа 1933 года страна впервые отметила праздник авиаторов — День Воздушного флота. Авиаторы отмечали и раньше свой день. Журнал «Вестник Воздушного флота» писал по этому поводу в 1920 году: «2 августа в Ильин день, когда мифический пророк Илья в огненной колеснице был взят на небо, люди воздуха празднуют свой традиционный праздник».

14 апреля 1923 года президиум ОДВФ постановил считать днем ежегодного празднования ОДВФ третье воскресенье июля. В 1925 году в приказе начальника ВВС РККА И. П. Баранова 14 июля объявлялось днем празднования Красного Воздушного флота совместно с ОДВФ и Авиахимом.

В 1933 году РВС СССР по представлению начальника ВВС РККА Я. И. Алксниса обратился к правительству с просьбой об установлении праздника авиаторов. Это ходатайство было рассмотрено правительством 28 апреля, и в ознаменование успехов, достигнутых в развитии авиации, и в связи с 15-летием со дня организации Красного Воздушного флота и 10-летием Осоавиахима был установлен ежегодный праздник авиаторов 18 августа.

К празднику авиаторов готовились основательно. В Ленинграде среди рабочих заводов и фабрик развернулась кампания по сбору денежных средств на постройку эскадрильи. В этом мероприятии особенно отличились рабочие фабрик «Арифметр» и «Большевичка». На многих предприятиях проводились субботники, заработанные деньги на которых отправлялись в фонд эскадрильи.

В праздновании Дня Воздушного флота приняли участие до 150 тыс. жителей города на Неве.

В дореволюционной России праздник воздухоплателей отмечался в Ильин день. Обычно в этот день проводился парад воздухоплателей. Совершались подъемы на привязных шарах. Устраивались концерты, танцы.

Первое поколение авиаторов вначале отмечало свой праздник вместе с воздухоплателями в Ильин день. 18 июля 1913 года в Красном Селе состоялся первый в России воздушный парад, в котором приняли участие военные авиаторы Петербургской первой авиационной роты. 13 самолетов, участвовавших в параде, были разделены на три группы для перелета из Петербурга в Красное Село. Над Красносельским полем летчики совершили совместный полет, выполнили ряд сложных эволюций.

30 июля 1912 года на Куликовом поле в Севастополе проходил парад с участием летчиков офицерской школы отдела Воздушного флота.

Парад летчиков-севастопольцев принимал генерал от кавалерии А. В. Каульбарс. Он в то время был замещающим Августейшего Председателя по отделу Воздушного флота. Командовал парадом начальник офицерской школы полковник С. И. Одинцов. Состоялись и полеты. В небе одновременно парило три и более крылатых машин...

ГУ ГВФ постановило увеличить налет часов на один списочный самолет и одного пилота до 72 ч в месяц. На авиалиниях ленинградского аэропорта движение стало более интенсивным. С 23 августа 1933 года начали проводиться регулярные ночные рейсы Ленинград—Москва. Чтобы обеспечить безопасность полетов в ночное время, на этой линии через каждые 15 км установили световые вращающиеся маяки, а также организовали 16 посадочных площадок. Между площадками осуществлялась телефонная и телеграфная связь. На этой линии летали опытные пилоты Л. Крузе, А. Лебедев, В. Литвинов, К. Кончаковский.

Увеличилось число рейсов и по области. С мая до конца года на линии Ленинград—Вытегра было выполнено 232 рейса и перевезено 79 пассажиров, 30 т грузов и почты. Эти показатели по тем временам были высокими. Надо учесть, что психологически пассажир еще не был подготовлен. Он восхищался скоростью самолета, но пока с недоверием относился к нему.

Значительную работу проделали и строители ленинградского аэроузла. Они досрочно ввели ряд производственных объектов, в том числе и корпуса института. Это позволило 1 сентября 1933 года начать занятия в новых аудиториях высшего учебного заведения ГВФ в авиагородке.

4

В 1934 году ленинградским гражданским авиаторам предстояло освоить новые авиалинии, которые связали бы город на Неве с Архангельском, Мурманском, Витебском, Киевом, Уралом, а также

значительно расширить сеть местных авиалиний с регулярным движением. Большое внимание было уделено применению авиации для обслуживания труднодоступных районов Крайнего Севера, где проводились геологические работы, строились промышленные объекты.

Для работы на Крайнем Севере были откомандированы пилот Учебного комбината П. Овчинников и бортмеханик А. Морозов. Они первыми появились в небе Кольского полуострова. Главные задачи экипажа амфибии Ш-2 — обслуживание треста Апатиты и оказание помощи геологам и местным жителям. Амфибия Ш-2, способная садиться и взлетать с водной и земной поверхности, в условиях Заполярья стала незаменимым видом транспорта.

В первой половине года авиаторы комбината выполнили ряд заданий Облисполкома народнохозяйственного значения: командир эскадрильи М. Е. Фохт произвел аэрофотосъемку, а командир звена А. Я. Иванов совершил различные спецполеты.

Полеты по области были нерегулярными. Сказывались недостаточная оснащенность самолетов приборами «слепого полета», сложные метеоусловия. Весной и осенью летные поля заливались водой, в эти периоды аэропорт бездействовал. Авиаторы, доставляющие из Москвы матрицы центральных газет, вынуждены были сбрасывать матрицы в герметических контейнерах на летное поле аэропорта и без посадки возвращаться в Москву. Такие полеты многого требовали от пилота: выносливости, мастерства пилотирования самолета в сложных метеоусловиях. 10 мая 1934 года в аэропорту состоялось торжественное открытие летней навигации. Это мероприятие проводилось впервые. После митинга на взлетную полосу вырулили самолеты. Им предстояло лететь по линиям Ленинград—Петрозаводск и Ленинград—Пудож—Шуньга. Самолет на Москву вылетел ночью.

В это время в Карелии, Архангельске и Заполярье организовывались летные подразделения. Появилась необходимость создать объединенное управление всеми летными подразделениями, что и было сделано по решению СНК СССР. 1 июня 1934 года в Ленинграде было сформировано Северное территориальное управление (СТУ ГВФ). «В числе созданных управлений ГВФ, — писала в те дни газета "Крылья Советов", — чрезвычайно важным является наше Северное Территориальное управление, которое объединяет сельхозавиацию, лесную авиацию, Гражданавиастрой, комбинат учебных заведений и почтово-пассажирские линии».

Первым начальником управления был Владимир Иванович Мацкевич, первым начальником политотдела — Марина Вячеславовна Преображенская. Мацкевич, в прошлом активный участник революции и гражданской войны, в 1930 году, после окончания военно-политической академии, был направлен в ГВФ. Под его руководством создавался Учебный комбинат ГВФ, строились аэропорт, авиагородок, в годы репрессий «за засорение аппарата чуждыми элементами» Мацкевич был арестован и вскоре погиб.

Другая судьба сложилась у Марии Вячеславовны Преображенской. В годы первой мировой войны она окончила курсы медсестер и ушла

добровольцем на фронт, где занималась революционной деятельностью. В годы гражданской войны Преображенская была рядовым красногвардейцем, потом военкомом стрелкового полка, следователем особого отдела Кавказского фронта. В одном из боев была тяжело ранена, попала в плен, освобождена Красной Армией. После демобилизации занимала высокие посты в партийных и профсоюзных организациях. Окончила Московский университет. Работала восемь лет прокурором, некоторое время — прокурором одного из районов Ленинграда. В 1934 году Преображенская была назначена начальником политотдела СТУ ГВФ. Работая в тесном контакте с В. И. Мацкевичем, она много занималась вопросами развития авиации Севера, формирования летных и технических кадров. Как и Мацкевича, ее объявили врагом народа, и она много лет провела в заключении.

К новой уборочной кампании вновь готовились агитполеты. Двадцать районов должны были посетить восемь самолетов.

Приближался праздник авиаторов. На страницах ленинградских газет появились репортажи о работе лучших авиаторов аэропорта. В одной из первых публикаций рассказывалось о пилоте Максимове, который трудился на авиалинии «Дерулюфта». Он летал на отечественном девятиместном пассажирском самолете АНТ-9. Затем появились публикации о пилотах П. М. Захарове, К. А. Решетникове и командире экипажа А. П. Лебедеве.

Газета «Ленинградская правда», рассказывая о работе пилота Решетникова, сообщила, что весной 1933 года он впервые поднял самолет в небо Казахстана. В районе озера Балхаш появилась саранча. Для борьбы с ней было сформировано звено, которое и возглавил ленинградский авиатор Клавдий Решетников.

20 августа 1934 года на летном поле аэропорта состоялось празднование Дня Воздушного флота. Для обслуживания ленинградцев, пожелавших участвовать в празднике, руководство города выделило 150 автобусов (больше половины всего городского парка) и 60 поездов. На празднике побывало свыше 100 тыс. человек.

А вот как проходил праздник русских авиаторов осенью 1910 года. В первый день праздника русских летунов (8 сентября), организованного на Комендантском аэродроме, присутствовало не менее 180 тыс. зрителей. Частных и наемных экипажей, автомобилей — свыше 12 тыс. Приморская железная дорога в оба конца перевезла более 20 тыс. пассажиров. Над аэродромом иногда парили три аэроплана, что вызывало восторг у зрителей.

Подведем некоторые итоги 1934 года.

Аэропорт и авиагородок продолжали строиться заданными темпами. Были сданы два дома (по 20 квартир в каждом), одно общежитие на 700 человек и два корпуса института. Вступили в эксплуатацию лаборатория авиадвигателей и котельная.

Ударно трудились бригада штукатуров Пашкина, бригада бетонщиков Соловьева и бригада строителей Гаврилова. 20 декабря была завершена прокладка водопровода, и авиагородок получил воду. На завершающем этапе постройки водопровода (уложено было 1320 труб)

отличились бригады Михайлова, Короткевича и Тенича. Бригада Михайлова не оставляла рабочего участка в течение 32 ч, а остальные — в течение 26 ч. Десятники Фрост и Быков в течение пяти суток не уходили со своих участков. Бригадам оказывали помощь студенты авиационного института и авиатехникума. Всей стройкой руководил опытный инженер А. Э. Блок.

А вот показатели работы авиаторов.

За 1934 год на международной авиалинии было совершено 368 рейсов. На линиях Ленинград—Москва и Ленинград—Петрозаводск было перевезено 301 пассажир и 135 т почты и груза.

У авиаторов есть поговорка: «полет начинается на земле». Это об инженерно-техническом составе. К концу года такой коллектив сложился. Высокой квалификацией и трудолюбием отличались авиатехники Крюков, Гостев, Соловьев, Липский, Коротков, Суриков, Захаров, Ершов, старший инженер Назаров.

В 1934 году в Ленинграде был организован 31-й транспортный авиатрест. Первым его командиром стал Леонард Густавович Крузе. Отряд был сформирован на базе учебно-летного отряда, входящего в Учебный комбинат, которым командовал морской летчик С. М. Кочедыков.

Часть третья

НА СЛУЖБЕ НАРОДНОМУ ХОЗЯЙСТВУ

Глава первая

УЗЛОВОЙ ПУНКТ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ

1

Весь 1935-й год авиапорт работал непрерывно. В этом году, как отмечалось в статистическом сборнике «Воздушные сообщения СССР в 1935 году» (М., 1935), «Ленинградский аэропорт стал узловым пунктом воздушных линий ленинградской области и Карельской АССР».

Увеличение числа полетов, естественно, сказалось и на продуктивности работы аэропорта. Так, за январь 1935 года на авиалинии Ленинград—Москва было перевезено 10,1 т почты и груза, за июль 1934 года (более благоприятный месяц для навигации) — 0,6 т.

Регулярно работала и авиалиния Ленинград—Петрозаводск. Летное время на линии составляло 3 ч 10 мин. Эта почтово-пассажирская линия связывала город на Неве с аэропортами Пудож, Шуньги и Ухты. В феврале начались полеты на авиалинии Ленинград—Череповец—Белозерск. Регулярно совершались рейсы и на международной авиалинии Ленинград—Таллин—Рига—Кенигсберг—Берлин.

24 февраля в Аппатиты вылетел самолет Ш-2, который пилотировал Пантелеймон Овчинников. Маршрут еще не был изучен, но опытный пилот, летавший в прошлом году над Заполярьем, успешно завершил его за 9 ч летного времени. На весь перелет ушло 27 ч 52 мин. 26 марта Овчинников на своей «шаврушке» совершил перелет из Ленинграда в Кировск: 1200 км по неизученной трассе. За летное мастерство П. Овчинников был отмечен денежным вознаграждением и благодарностью командования СТУ ГВФ.

В книге Б. Коссова «Летать всех выше, быстрее, дальше» (Л., 1935) приведены слова маршала М. Н. Тухачевского: «При наших гигантских территориях вопросы дальности, вопросы грузоподъемности, вопросы быстроходности самолетов играют первостепенное значение. Трудно даже сказать, насколько эти качественные показатели имеют большое значение».

Интерес военных специалистов к достижениям гражданской авиации вполне обоснован. Журнал «Война и революция» в августовском номере за 1936 год писал: «Неоценимую услугу для воздушных сил выполняет гражданская авиация в области подготовки страны в воздушном отношении. Она изучает аэрографически страну, оборудует и осваивает территорию, создавая воздушные базы и воздушные линии по главнейшим направлениям страны, которые в военное время приоб-

ретут большое оперативное значение для маневрирования своими силами».

Почему мы затронули «военную тему»? Ведь недаром в назидание потомкам высечены на памятнике С. О. Макарову в Кронштадте слова: «Помни войну». Война затрагивает все области человеческой деятельности, в том числе и гражданскую авиацию.

12 мая 1935 года в аэропорту состоялся торжественный митинг по случаю открытия летней навигации. Перед авиаторами и гостями выступили начальник управления С. Ф. Батароль, начальник политотдела Я. М. Карпухин, начальник аэропорта М. Цветков, начальник строительства аэропорта и авиагородка А. М. Крылов, командир 31-го транспортного авиаотряда Л. Г. Крузе.

Особый интерес у приглашенных на торжество вызвал новый пассажирский самолет К-5 конструкции К. А. Калинина. (В годы первой мировой войны Константин Алексеевич Калинин окончил в Гатчине военную авиационную школу, летал на боевые задания, командовал авиаотрядом. В советское время сконструировал и построил более трех десятков самолетов). Это был в то время один из наиболее популярных пассажирских самолетов. Двигатель мощностью 450 лошадиных сил; самолет на восемь пассажиров развивал скорость 150–160 км/ч и покрывал расстояние 800 км.

С первых дней навигации начались полеты по новым трассам; стартовавшие самолеты из аэропорта брали курс на Мурманск, Архангельск, Кировск, Великие Луки, Смоленск, Витебск, Киев. Начались регулярные рейсы в Сыктывкар.

На линиях аэропорта работали пилоты, имена которых вошли в «золотой фонд» Аэрофлота*. Это Л. Г. Крузе, П. М. Захаров, М. И. Жадейко, С. Г. Качанов, А. П. Лебедев, В. А. Дроздов, М. А. Никифоров, К. А. Решетников, С. А. Кочарев, Н. П. Лебедев, Н. П. Михайлов, Б. В. Бицкий.

Командир отряда Крузе, летчики Решетников, Дроздов, Михайлов, Никифоров доставляли матрицы газет из Москвы. В сборнике, посвященном 15-летию ГВФ, отмечалось, что «в 1935 году ленинградские летчики матричного звена доказали, что наши моторы, наши приборы, наши самолеты не уступают заграничным. В любую погоду совершают матричные рейсы».

А вот еще одно свидетельство, подтверждающее высокое мастерство ленинградских пилотов. 9 февраля 1935 года в адрес Северного управления от начальника ГУ ГВФ прибыла телеграмма: «Ввиду особых условий полетов при перевозке матриц разрешаю командиру 31 транспортного авиаотряда Л. Крузе, пилотам отряда Н. Михайлову, К. Решетникову и М. Никифорову вылет в сложных метеоусловиях решать по своему усмотрению». Такое разрешение «совершать полет по своему усмотрению» было, пожалуй, единственным в истории гражданской авиации.

*С 26 марта 1932 года Гражданский Воздушный флот официально стал называться Аэрофлотом.

16 августа 1935 года состоялся общегородской слет актива военной, гражданской и аэроклубной авиации. Многие участники слета были награждены Почетными грамотами Ленсовета и горкома комсомола. Многие комсомольцы города занимались в кружках аэроклуба, который располагался на Корпусном аэродроме.

Начиная с 1932 года учебно-летная эскадрилья Учебного комбината проводила обучение студентов института ГВФ самолетовождению на У-2. Об этой работе пилотов эскадрильи слету докладывали летчики Г. А. Страубе и А. П. Лебедев.

Большую работу проделал за год и городской аэроклуб, подготовив 151 планериста первой ступени и 57 — второй, а также более тысячи парашютистов. На многих заводах и фабриках города действовали кружки парашютистов, в которых занимались 1228 человек. Работал парашютный кружок и в аэропорту.

Как известно, вторая пятилетка ознаменовалась широким размахом стахановского движения во всех сферах трудовой деятельности. Стахановское движение в аэрофлоте в 1936 году описал Ф. Крутов в книге «Стахановское движение в гражданской авиации». Самая главная проблема для гражданской авиации, отмечалось в книге, — это аварии, вынужденные посадки и поломки, наносящие значительный ущерб работе Аэрофлота. По этому поводу начальник ГУ ГВФ комкор И. Ф. Ткачев заявил: «Нет никакого сомнения в том, что новые люди — стахановцы, овладевшие техникой, — создадут новый творческий подъем в работе Аэрофлота».

Организатором стахановского движения среди авиаторов аэропорта стал экипаж В. Дроздова. История была такова. Предстояло срочно выполнить рейс в Москву. Однако сильный туман на аэродроме препятствовал взлету. Тогда пилот Дроздов и бортрадист Ладыгин приняли решение: развести большой костер по курсу взлета и подняться на этот ориентир. Самолет мастерски был поднят в воздух, и дальнейший его полет проходил по радиомаяку. Опыт Дроздова вскоре использовал командир звена Б. В. Бицкий.

Журнал «Гражданская авиация» отзывался на стахановскую работу авиаторов Ленинградского аэропорта: «Опыт эксплуатации пилотов Ленаэропорта заслуживает самого пристального внимания. В тяжелых метеоусловиях можно добиться почти полной регулярности. Этот опыт можно перенять, совершенствовать и умножать, перенести его на все линии ГВФ».

Отмечалась ударная работа и технического состава: инженера звена Атрушкевича, техников Углова, Гоготова, моториста Тареева, радиотехника Ситника.

Из заявления руководства ГУ ГВФ: «1935 год явился годом перехода полностью на эксплуатацию самолетов отечественного производства, и по производственному применению авиации наша страна заняла первое место в мире».

1936-й год в печати называли стахановским. Выступивший на пленуме ЦК Союза авиаработников комкор И. Ткачев заявил: «Гражданский Воздушный флот уже имеет много достойных образцов, с которых надо брать пример, имеет подлинных стахановцев, у которых надо учиться, опыт которых надо перенимать».

На пленуме выступил делегат от военной авиации комкор Ф. Инганис. В его выступлении были слова: «Гражданская авиация имеет серьезное значение в усилении обороноспособности нашей страны. Воздушные силы потребуют огромного числа хороших, квалифицированных, подготовленных летчиков и техников. Фашистская Германия лихорадочно вооружается. Мы великолепно понимаем, против кого в первую очередь могут быть направлены эти вооружения».

Главными показателями стахановской работы считались безаварийность и регулярность полетов.

Ленинградские авиаторы первыми овладели техникой «слепого полета». Для полетов ночью или в сплошных облаках требовалось большое мастерство. Многие пилоты летали по старинке, держась земных ориентиров. Летать только по приборам они считали огромным риском.

Для обучения полету по приборам в июне ГУ ГВФ организовало в аэропорту Великие Луки специальные сборы. Своим опытом самолетовождения в сложных метеоусловиях поделились ленинградские авиаторы В. Дроздов, К. Решетников и М. Никифоров.

6 мая 1935 года в аэропорту состоялось открытие летней навигации.

В июле на авиалинии Ленинград—Москва была проделана большая работа: перевезены 291 пассажир, 11,3 т почты и 96,8 т грузов. В феврале на этой же линии были перевезены 1,7 т почты и 7 т грузов. А вот на авиалинии Ленинград—Лодейное Поле—Вытегра за февраль были перевезены 103 пассажира. Это высокие показатели для того времени.

Активизировалась работа санитарной авиации. Газета «Ленинградская правда» писала по этому поводу: «В ленинградской области прекрасно знают самоотверженных летчиков санитарной авиации. Санитарная авиация — одна из самых молодых в Ленинграде. Несмотря на свой небольшой стаж, она завоевала уважение и популярность среди колхозников и трудящихся самых отдаленных районов области. Отлично несут свою службу летчик Царапин и техник Михайлов».

Ударная работа ленинградских авиаторов была отмечена правительственными наградами и поощрениями ГУ ГВФ. Так, пилот В. Дроздов за ударный труд и безаварийный налет свыше 300 000 км был награжден орденом «Знак Почета». Сообщая о награждении Дроздова, журнал «Гражданская авиация» писал: «Ленинградский летчик Дроздов один из первых в ГВФ освоил технику самолетовождения по радиомаякам. Он летает в сплошном тумане, в дождь, в снежную вьюгу, он летает всегда, он превратил нелетную погоду в летную».

Другого ленинградского пилота А. Я. Иванова за безаварийный налет 500 000 км премировали легковой машиной. Приказом началь-

ника ГУ ГВФ № 66 от 8 июня 1936 года были награждены ценными подарками пилоты П. М. Захаров, Г. А. Страубе, А. П. Лебедев и К. А. Решетников.

Ордена Трудового Красного Знамени был удостоен профессор института ГВФ Н. А. Рынин. Научная деятельность Николая Алексеевича, его большая работа в подготовке авиационных кадров была освещена 5 июля 1936 года в газете «За большевистские кадры».

В 1936 году отряд ленинградских авиаторов пополнился пилотами Н. И. Волковым, В. И. Лисиковым, В. С. Богомоловым, В. С. Литвиновым, а в штат инженерно-технической службы вошли С. Т. Царев, М. А. Гостев, С. Я. Филатов, Г. И. Москвин, А. С. Гарбер, М. Назаров; эти имена впоследствии станут известными на всех аэродромах Северного управления.

Строители в 1936 году возводили здание аэровокзала, сдали 20 временных барачков, расширяли площадь летного поля. О строительстве аэровокзала сообщала «Ленинградская правда» от 8 июля: «Это будет аэровокзал один из крупнейших в стране. Он будет двухэтажным монументальным зданием, длиной в 60 метров и шириной в 50. Аэровокзал будет иметь ряд специальных помещений, в том числе: комнаты отдыха, ресторан, гостиницу для транзитных пассажиров и другие».

18 августа 1936 года «Ленинградская правда» опубликовала следующие цифры: за первое полугодие перевезены 3294 пассажира, а груза больше, чем за весь 1935-й год.

Глава вторая

ПЕРВЫЕ В АЭРОФЛОТЕ

1

Страна вступила в 1937-й год — последний год второй пятилетки.

На партийном совещании Главного управления в числе лучших коллективов аэрофлота было названо матричное звено Ленинградского аэропорта. В то время командиром звена был В. А. Дроздов, пилотами — К. А. Решетников, М. А. Никифоров, бортрадистами — Г. Н. Ладыгин, Л. И. Жунников и А. В. Петров. За январь из 30 плановых рейсов звено выполнило 29. «Авиационная газета» по этому поводу заявила: «Ленинградские самолеты летают и тогда, когда из Москвы не стартует ни одна машина».

Сохранились записки пилота Клавдия Решетникова, озаглавленные им «План работы матричного звена и его истории». Помечены записки мартом 1938 года. По всей видимости, автор собирался написать большой исторический очерк о становлении, развитии и будущем Ленинградского матричного звена.

Приведем несколько строк из этих записок: «Матричное звено имеет свое историческое значение в развитии гражданской авиации нашего Союза. Потому что матричное звено является основоположником сле-

ных полетов по радиомаякам. Это матричное звено авиационного отряда, летающее в любых метеоусловиях, выполняющее правительственное задание по доставке центральных газет "Правда" и "Известия" из Москвы в Ленинград, организовано в 1931 году при участии Героя Советского Союза т. Водопьянова... Матричное звено сделало и делает свое замечательное дело... Матричное звено летает в любых условиях погоды... Для полетов матричного звена не бывает препятствий: туман, низкая облачность и даже обледенение самолета...».

В записках Решетников рассказал об одном из своих полетов, совершенном в декабре 1934 года, когда он был пилотом-инструктором северных авиалиний: «Матричный полет... На трассе, после взлета с московского аэродрома, условия погоды все время ухудшались... Сильный туман над Валдайской возвышенностью. Не имея приборов, совершал полет над деревьями и домами... Около 50 километров совершал полет в таких условиях...».

«Авиационная газета» описала полет командира матричного звена В. Дроздова и бортрадиста Г. Ладыгина: «В пути самолет настигал снег, началось обледенение. Покрывшись коркой льда, самолет стал не послушен управлению и начал терять высоту. Летчик решил пробить облака. Достигнув высоты 1200 метров, обледенение самолета прекратилось. В условиях снежных зарядов и плохой видимости рейс был выполнен строго по расписанию».

Но были полеты и в более сложных метеорологических условиях. О таких полетах рассказал пилот К. Решетников корреспонденту «Авиационной газеты» 6 мая 1938 года: «Иной раз, бывает такое обледенение, что начинают вибрировать и трястись крылья самолета; приходится находить площадку и садиться, скалываем лед и снова взлетаем, продолжая полет».

В феврале 1936 года пилоты аэропорта приняли обращение к авиаторам Северного управления: «Мы, пилоты и инженерно-технические работники аэропорта, вступая в соцсоревнование, берем на себя следующие сообразительности: выполнить при полной безаварийности годовой план отряда в 447,3 тыс. тонна-километров к 20-й годовщине Великого Октября. Налетать в 1937 году на один списочный самолет 860 часов. Обеспечить регулярность полетов самолетов П-5, К-5. Обеспечить коммерческую загрузку почтово-грузовых и пассажирских самолетов не менее чем на 90% и матричных — на 42-45%. Организовать борьбу за бережное расходование горючего». Обращение подписали начальник аэропорта Соловьев, командир 31-го транспортного авиаотряда Моисеенко, парторг отряда Платошин, начальник штаба отряда Гриценко, пилоты Апатенко, Богомоллов, Борисенко, Волков, Дроздов, Михайлов, инженерно-технические работники Москвин, Тер-Акопов, Николаев, работники связи Савицкий, Пущин.

В весеннее время аэропорт закрылся. Пилотам матричного звена пришлось летать из Москвы без посадки в Ленинграде, сбрасывая матрицы на летное поле в специальных контейнерах. До восьми часов приходилось находиться пилотам в воздухе, часто в сплошных облаках. «Золотым фондом гражданской авиации» назвал начальник политуп-

равления ГВФ ленинградских пилотов-матричников К. А. Решетникова и М. А. Никифорова за их трудовой героизм и отличное знание техники пилотирования в любых метеорологических условиях.

Матричное звено ленинградцев считалось лучшим в гражданской авиации.

«Мы начинали работу ощупью, — рассказывал корреспонденту журнала "Гражданская авиация" пилот-матричник М. Никифоров, — полеты вслепую считались тогда уделом избранных. Никто из нас не знал, как мы будем себя чувствовать при полете вслепую. Командир отряда Л. Г. Крузе проинструктировал нас и сказал: "Ничего, летите, вы выдержите".

Так мы начали летать. Но особого доверия к приборам мы не питали и в плохую погоду не всегда решались в полет. В таких случаях командир отряда приказывал лететь. Он говорил: "Погода плохая... Ничего, ничего, пройдет". Он нас подбадривал, учил, прививал настойчивость, и понемногу мы стали летать увереннее и смелее. А потом даже в хорошую погоду мы уходили в облака для тренировок...».

В статье «Летать быстрее и регулярнее!» журнал «Гражданская авиация» писал: «Особо необходимо отметить работу магистральных линий. Наиболее высокую регулярность их почтовых магистралей показала линия Ленинград—Москва».

2

6 мая 1936 года в аэропорту прошло торжественное открытие летней навигации. Корреспонденту «Красной газеты» предоставили возможность совершить на рейсовом самолете полет в Москву. На следующий день он с восторгом описал это событие в репортаже «Воздушная красная стрела». «В 13 часов 30 минут, — рассказывалось в репортаже, — пассажиры заняли шесть кресел в самолете К-5. Самолет поведут в Москву пилоты Муреев и Минченков, оба они опытные, несколько лет работают на авиалинии Ленинград—Москва, перевозят грузы и матрицы. В 13 часов 50 минут начальник Северного управления И. Ф. Миловидов дал команду экипажу, и самолет, оторвавшись от летного поля, взял курс на Москву. В 17 часов 25 минут самолет, легко коснувшись зеленого поля, совершил посадку на столичном аэродроме. Перелет занял 3 часа 35 минут».

Начались регулярные полеты и по другим авиалиниям аэропорта. Ежедневно с летного поля аэропорта взлетали и опускались до 14 самолетов.

По выходным дням авиаторы катали над городом передовых рабочих и работниц города. За два месяца воздушные прогулки совершили до 250 человек. Это была своеобразная реклама Ленаэропорта.

Авиаторы активно участвовали в уборочной кампании.

«Мы хотим летать, — заявляли стахановцы с трибуны Первого Всесоюзного совещания стахановцев от имени тружеников Аэрофлота, — над мирными колхозными полями, над кипучими социалистическими городами, над тайгой и морями, над тундрой и пустынями,

чтобы нести советскому народу культуру, охранять наш хлеб от вредителей, наши леса от огня, чтобы, сокращая расстояния, продлить жизнь советскому человеку».

Эти заявления авиаторов прозвучали в обстановке угрозы новой мировой войны. В печати промелькнуло заявление рейхминистра авиации Германа Геринга о том, что Германии нужно подготовить 70 тыс. летчиков. На это заявление шефа «Люфтваффе» отозвался рабочий с 45-летним трудовым стажем московского авиационного завода имени В. Р. Менжинского Н. Н. Крупчатников: «Мы должны подготовить 150 тысяч».

Труженики Володарского и Московского районов Ленинграда первыми взяли «обязательства по организации новых районных аэроклубов». Организовывать аэроклуб в Московском районе начали труженики фабрики «Скорород», мясокомбината имени С. М. Кирова, фабрики «Пролетарская победа № 2», авиационного завода. Ведущим в этом деле был авиазавод. Его директор Воронин много средств отпустил на это важное государственное дело.

Приближался традиционный праздник авиаторов. С января по август на авиалиниях аэропорта были перевезены 3503 пассажира. Особенно большой поток пассажиров был на северных авиалиниях аэропорта. На этих линиях летали командир 31-го транспортного авиотряда В. А. Дроздов, пилоты В. С. Богомолов, Н. И. Михеев, бортмеханики И. П. Здебловский, К. М. Чугунов, М. А. Струков.

Ленинградские авиаторы вносили свои творческие предложения по усовершенствованию полетов. Так, командир звена Б. В. Бицкий предложил и применил на практике двухстороннюю радиосвязь самолет — земля. Он же ратовал и за установку маркерного радиомаяка, а также за оборудование самолета автопилотом.

Немало творческих предложений сделал и пилот первого класса К. А. Решетников. Он изучал такое явление, как обледенение самолета в различных условиях полета.

18 августа 1936 года в Ленинградском аэропорту состоялся митинг, посвященный Дню Воздушного флота. После митинга пилоты аэропорта продемонстрировали перед зрителями свое мастерство.

В это время большое внимание уделялось парашютному делу. По всей стране строились парашютные вышки, организовывались клубы. В этом немалая заслуга изобретателя комдива П. И. Гроховского и его заместителя И. В. Титова. Особое внимание парашютизму уделял маршал М. Н. Тухачевский. Бывший сотрудник Конструкторского бюро Гроховского, впоследствии полярный летчик Н. М. Каминский писал: «Имена Тухачевского и Гроховского должны звучать для советских людей так же, как имена братьев Райт — для американцев».

Первую парашютную вышку в стране Гроховский и Титов сконструировали и построили под Ленинградом в 1932 году.

В аэропорту также действовал парашютный кружок. В нем активно занимались Б. Бондаренко, Е. Запашиков, М. Картолев, П. Горячев, В. Ежова, И. Павлов, З. Бут, Ю. Мамсуров (впоследствии генерал-полковник авиации), Г. Решетникова и др.

За безупречную и безаварийную работу в гражданской авиации ленинградский пилот Петр Михайлович Захаров был удостоен ордена Красной Звезды. К ордену Боевого Красного Знамени, которого он был удостоен в годы гражданской войны, добавился орден за мирный труд.

Высокое мастерство на своем поприще проявили работники аэропорта: техник по приборам В. В. Бутузов, авиатехники И. Глушков, А. Николаев и Стрельников. Звание «Шофер-стахановец» получили Графов, Вешторт, Жабин, Шаландин и Штыков.

3 октября 1937 года «Авиационная газета» отметила образцовую работу пилота М. А. Никифорова, который своевременно доставил по заданию ГУ ГВФ спецгруз в Архангельск, а в дальнейшем открыл авиалинию Ленинград—Вологда.

С 27 по 29 декабря 1937 года в Москве прошел Первый Всесоюзный съезд авиарботников. Посланцы Ленинградского аэропорта рапортовали съезду о досрочном выполнении плановых заданий 1937 года.

3

В 1938 году Аэрофлоту исполнилось 15 лет.

Об ударной работе ленинградских авиаторов часто сообщалось в печати. «Авиационная газета» 11 апреля 1938 года писала: «Наивысшей регулярности из всех подразделений Аэрофлота добилось матричное звено Ленинградского транспортного отряда».

Вскоре в этой газете появилась статья «Стахановские рейсы матричников». «Пилот-стахановец Е. И. Борисенко, — писалось в статье, — выполняя срочное задание, по курсу встретил плотную завесу облаков. Полет длительное время проходил по приборам и был благополучно завершен. Пилот Борисенко работает в Аэрофлоте с 1933 года. В качестве пилота-матричника он налетал безаварийно около 2 тысяч часов (общий налет к этому времени у него составлял 3624 часа)».

С 16 апреля аэропорт был закрыт из-за обилия весенних талых вод. Матричные рейсы стали совершаться из Москвы без посадки в аэропорту. В этих полетах немалую роль играли бортрадисты.

«Авиационная газета» 1 мая писала: «Сила стахановской работы ленинградских авиаторов в том, что они летают на прекрасно подготовленной материальной части, искусно пилотируют машины, используя все возможности для высокой регулярности, четко и аккуратно выполняют летное наставление».

Вот пример такой работы. Доставив матрицы в аэропорт, летчик М. А. Никифоров не смог определить место сброса контейнера из-за сплошного тумана, покрывшего все летное поле. Летчик опустился на трехметровую высоту и благополучно сбросил контейнер. Однако подобный трюк пилота, так восхитивший репортера газеты, был слишком рискованным.

За плечами ленинградцев семилетний опыт полетов на авиалинии Ленинград—Москва. «А линия Ленинград—Москва, — как отмечал начальник ГВФ Молоков, — чрезвычайно сложна. Она изобилует лесами, болотами, оврагами. Часты туманы. Вынужденная посадка в таких

условиях не всегда может окончиться благополучно для самолета и летчика. Но все же это единственная в Советском Союзе линия, на которой летают в любых условиях в любую погоду».

Коллектив пилотов к этому времени составляли 24 человека. Полеты в сложных условиях для многих из них были обычной повседневной работой.

Об одном из таких рядовых полетов «Авиационная газета» рассказала 6 мая 1937 года. В конце апреля пилот Решетников и бортрадист Петров вылетели на самолете П-5 из Москвы в Ленинград. Плотный туман сразу окутал взлетевший самолет. После часа полета поверхность самолета обледенела. Пришлось пробивать облака. Подлетая к Ленинграду, авиаторы вновь вошли в зону плотных облаков.

2 июня 1937 года был совершен первый беспосадочный рейс на авиалинии Ленинград—Мурманск. Членами экипажа были пилот Новиков, штурман Гриценко и бортрадист Жунников. За 5 ч 17 мин было покрыто расстояние 1100 км. С этого дня начались регулярные почтово-пассажирские рейсы в Мурманск, Петрозаводск и Кировск.

На линии летали самолеты Ш-2 и К-5, которые пилотировали В. М. Лисиков, О. М. Власова (в замужестве Лисикова), М. Струков и В. Александров.

Летчик М. Никифоров совершил специальный полет по маршруту Ленинград—Москва—Ленинград.

Ко Дню Воздушного флота были подведены итоги работы коллективов аэропорта и строителей. За прошедшие полгода аэропорт обслужил около 5 тыс. пассажиров. Строители построили школу (до этого дети посещали школу на станции Предпортовая), ангар и поликлинику.

Авиационный праздник в аэропорту состоялся 24 августа. В этот день около 300 тыс. горожан в течение 3 ч наблюдали воздушный парад на летном поле. Свое искусство показали военные и гражданские летчики, планеристы, парашютисты и авиамоделисты. Фигуры высшего пилотажа продемонстрировал в небе аэропорта летчик-испытатель Ф. С. Мокин.

Многие работники аэропорта в день своего профессионального праздника были поощрены. Среди них авиатехники Глушков, Вересов, Ильин, Кляшин, Михайлов, работники службы перевозок Близняков, Стародумов, Смирнов, Шуев, Хамкин. Отмечена была работа старшего инженера С. П. Пелюшевского и инженера С. Я. Филатова.

В сентябре авиаторы начали эксплуатацию нового почтового самолета ПС-40. Раньше это был боевой самолет СБ, развивающий скорость до 340 км/ч. Самолет переоборудовали для перевозки грузов. В его фюзеляже были оборудованы три грузовых отсека.

13 сентября на этом самолете был выполнен первый производственный рейс. «Старший пилот М. А. Никифоров, — как отмечала "Авиационная газета" 15 сентября, — блестяще прошел расстояние от Москвы до Ленинграда за 1 час 45 минут». Авиаторы тотчас начали подготовку к открытию почтовой авиалинии Ленинград—Москва—Харьков—Тбилиси.

К этому времени ленинградские авиаторы регулярно летали в Москву, Одессу, Мурманск, Тбилиси, Кировск, Петрозаводск, Лодейное Поле, Вытегру.

18 сентября старший пилот М. А. Никифоров, бортрадист А. В. Петров и инженер А. С. Гарбер на смолете ПС-40 совершили рейс по маршруту Ленинград—Москва—Киев—Одесса—Ленинград. Организацией полета занимался начальник ГУ ГВФ В. С. Молоков. За успешное выполнение задания Главного управления и за безупречную работу в Аэрофлоте М. А. Никифоров, А. В. Петров и А. С. Гарбер были награждены почетным знаком «Отличник Аэрофлота».

Глава третья

ПО ЗАДАНИЮ НАРКОМАТА ОБОРОНЫ

1

В начале января 1939 года пилоты 31-го транспортного авиаотряда приняли социалистическое обязательство: «Летать без аварий и выполнить досрочно план года», и обратились ко всем пилотам Северного управления поддержать их.

В планах ГУ ГВФ на предстоящий год перед авиаторами страны была поставлена задача: «Сосредоточить работу гражданской авиации на основных государственных авиалиниях, поднять техническое оборудование воздушных магистралей, расширив и улучшив наземные службы».

По планам третьей пятилетки, самолетный парк должен был полностью перевооружиться новейшими скоростными самолетами. Объем работы должен возрасти почти в три раза. Правительство вновь обратило внимание руководящего состава гражданской авиации на то, что в случае войны Аэрофлот будет работать только на нужды обороны страны.

Обстановка в Европе и на Дальнем Востоке становилась тревожной, и молодежь аэропорта организовала «оборонные кружки» для изучения военного дела. Они изучали стрелковое оружие, радиодело, упражнялись в гранатометании. Активную работу в кружках проводили инженер-штурман Н. А. Гриценко, штурман Николайчик, бухгалтер Краснухин, техники И. С. Вересов, Г. А. Решетникова, Степенко, Е. А. Маслюк и Н.П. Цыбасов.

Как проходил рабочий день в аэропорту в летнюю навигацию, рассказала газета «Ленинградская правда» от 9 мая: «Летный день начинается в аэропорту в 4 часа 30 минут утра, когда к служебному зданию аэропорта на специальном автобусе подъезжает техсостав и направляется на летное поле. Вскоре прибывают пилоты и бортрадисты. Они получают полетную документацию, принимают от техсостава самолеты и осматривают их. Тишина аэродрома оглашается гулом моторов,

начинается взлет самолета на Москву. На Ростов и Минеральные Воды...».

В период летней навигации коллектив авиаторов увеличился. В него пришли пилоты Волков, Максименко, Кузнецов, авиатехники Глушков, Здебловский, Дроздецкий, Храмцов, Титов.

На Доску почета были занесены имена молодых авиатехников Ильминаова, Маслюкова, Старовойтова, Никишина, мотористов Павлова, Жукова.

Техническую эрудицию и практическое мастерство показывали техники-стахановцы П. А. Кондратьев, Н. П. Цыбасов, С. Н. Соляников, В. Н. Ильин, С. А. Никулин.

18 августа в Ленинградском аэропорту состоялся традиционный авиационный праздник. Военные и аэроклубовские авиаторы демонстрировали свое летное искусство перед зрителями. По выходным дням в аэропорту проводилось катание на самолетах передовиков производства.

В аэропорту и в авиагородке шло полным ходом строительство объектов. Авиаторы занимались повседневным мирным трудом. В мире было неспокойно. 29 ноября 1939 года радио и газеты сообщили, что финские войска начали провокационные действия на советско-финляндской границе.

На следующий день в 8 часов утра войска Ленинградского военного округа в составе четырех армий (918 стрелковых дивизий, пяти танковых бригад, насчитывавших 450 тыс. человек и имевших 1576 орудий, 1476 танков и 2446 самолетов), перешли финскую границу. Началась так называемая «зимняя война». [Объективное освещение русско-финской войны дано в журнале «Родина» (1995. № 12)].

2

Перед авиаторами Северного управления, в том числе и авиаторами аэропорта, была поставлена задача — выполнять задания командования Северо-Западного фронта, оказывать помощь в обслуживании самолетов военной авиации.

Днем и ночью, в любую погоду все службы аэропорта несли свою вахту. За ударную работу по заправке самолетов (самолеты тогда заправляли вручную) заправщика Ерзакова наградили нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота». Самоотверженно трудился и тракторист аэропорта М. И. Семенов. Несмотря на сильные морозы, его поле всегда было укатанным, готовым в любое время суток принять самолет.

В те дни авиатехники, обслуживающие самолеты, были как бы на передовой. Ленинградские писатели Н. Григорьев и Н. Чуковский в книге «Крылатая Балтика» так оценили труд технического состава: «Техники! Вот кому работать достается днем и ночью, техники у нас просто герои. С полной отдачей сил работают наши техники, мотористы, инженеры».

Осталось и письменное свидетельство инженера Семена Филатова: «Наши самолеты и самолеты ВВС требовали внимательного

и качественного обслуживания, часто приходилось менять моторы, другие агрегаты. Все это выполнялось в полевых условиях при сильных морозах. Бывали моменты, когда к металлу приставали руки, оставляя на нем лоскутки кожи. Работу выполняли всегда в срок, самолеты нужны были фронту».

«Ленинградская правда» в те дни писала, что «работа пилотов была мужественной и героической: они не знали деления погоды на летную и нелетную, а летали, когда надо было, и садились, куда надо было».

Если во время полета самолет покрывался ледяной коркой, то приходилось, несмотря на туман или низкую облачность, садиться на с трудом обнаруженный «пятачок», скалывать лед, а затем со всевозможными сложностями взлетать.

Авиаторы аэропорта перевозили раненых, различные грузы для нужд фронта, в том числе и с консервированной кровью, почту, выполняли спецрейсы.

«Часто пилотам санитарной авиации, — писал автор книги "Года санитарной авиации" (Л., 1940) А. Сурков, посетивший прифронтовые аэродромы и передовую, — приходиться брать раненых прямо с поля боя, под пулями врага. Часто сбрасывая бойцам продовольствие, литературу, медикаменты, летчики, подвергаясь смертельной опасности, совершают поистине героическое дело».

В ту суровую морозную зиму (когда по всей России сады вымерзали) война была слишком жестокой. Днем и ночью самолеты привозили в аэропорт раненых, которых часто размещали во временных госпиталях, оборудованных в авиагородке. За ранеными ухаживали матери, сестры и жены авиаторов. Главное управление ГВФ высоко оценило их труд: Е. А. Решетникова, В. М. Гржегоржевская и У. В. Борисенко были награждены знаком «Отличник Аэрофлота».

Эти женщины составляли актив женской общественной организации, которая была создана в авиагородке в 1934 году. Инициатором создания этой организации была Александра Дмитриевна Иванова, работник политотдела Северного управления. Активными членами организации были Мария Чечулина, Евдокия Алексеевна Решетникова. Женщины-общественницы контролировали работу столовой, создавали уют в комнатах отдыха летного состава, следили за порядком и чистотой в аэровокзале, пассажирских салонах самолетов. Они оказывали большую помощь руководству аэропорта во многих хозяйственных делах.

15 апреля 1940 года газета «Крылья Советов» на первой странице крупным шрифтом напечатала имена авиаторов аэропорта, отмеченных высокими правительственными наградами. Орденом Красного Знамени награждены инженер-штурман Николай Гриценко, пилоты Василий Литвинов, Леонид Макаров, медалью «За боевые заслуги» — столяр Василий Бутусов, авиатехник Аркадий Кудишин, пилот Василий Лисиков, инженер Сергей Никулин.

Многие работники аэропорта были награждены различными орденами и медалями. Среди них пилоты М. Никифоров, В. Богомоллов,

А. Каширихин, П. Савин, П. Москоленко, С. Качанов, авиатехники С. Соляник, И. Здебловский, М. Старовойтов.

Орденом Красного Знамени были награждены авиаторы аэропорта Александр Петрович Лебедев и Сергей Емельянович Степанов.

Семнадцатилетним юношей Саша Лебедев участвовал в штурме Зимнего, а затем с винтовкой в руках воевал за советскую власть на фронтах гражданской. Четыре раза был ранен. После войны Александр поступил в летное училище. «Где только не летал Александр Петрович Лебедев, — писал журналист В. Кукушкин в газете "Смена" 18 августа 1940 года в статье "Миллионер". — Летал над цветущими полями и садами Украины, Грузии, Абхазии и над Уралом. Взлетал на Азовском море, а садился в Баренцевом... Первым проложил он воздушную трассу из Одессы в Батуми. Летал в Челябинске, Комсомольске, Владивостоке, Архангельске. В 1939 году проложил воздушную линию Ленинград—Мурманск. Шестьдесят полетов совершил он на этой сложной трассе».

«Авиационная газета» 18 августа 1940 года сообщила, что за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте и проявленные при этом отвагу и героизм пилоту Ленинградского аэропорта Александру Никифоровичу Яковлеву присвоено звание Героя Советского Союза. Высокой награды Яковлев был удостоен за спасение четырех тяжелораненых бойцов. В сгущающихся сумерках наступающей ночи пилот на своем двухместном У-2 обнаружил раненых и совершил посадку. Двоих он поместил в одноместную кабину, а остальных привязал веревками к плоскостям.

«Машина с трудом тронулась с места, — рассказывал впоследствии пилот. — Сильный порывистый ветер и небольшой бугорок трамплин помогли мне оторваться от снега. Летел над самой землей. Впереди показались телеграфные столбы с проводами. Перелететь поверх проводов самолет не смог бы. Пришлось пройти низом, скользнув лыжами по снегу».

13 марта 1940 года «зимняя война» закончилась.

3

После прекращения военных действий аэропорт снова включился в работу мирного времени. За несколько дней до окончания войны, 4 марта 1940 года пилот Е. Борисенко и бортмеханик Е. Никишин на самолете ПС-40 совершили рейс Ленинград—Мурманск. Центральные газеты впервые были доставлены в Заполярье в день выхода. С апреля возобновились регулярные почтово-пассажирские рейсы в Мурманск. М. А. Никифоров и П. П. Савин начали летать на новых авиалиниях Ленинград—Выборг, Ленинград—Москва—Свердловск.

В июле исполнилось 10 лет со дня основания Учебного комбината ГВФ. Профессорско-преподавательский состав, руководство комбината, авиаторы учебно-летной эскадрильи много сделали для развития гражданской авиации города на Неве. О В. И. Мацкевиче,

М. В. Преображенской, Н. А. Рынине уже рассказывалось на этих страницах. Назовем еще несколько имен.

Профессор П. А. Молчанов. Его изобретение — радиозонд — называют «радиозондом профессора Молчанова». Первый успешный подъем такого прибора состоялся 30 января 1930 года. Спустя четыре года уже сотни приборов профессора зондировали слой стратосферы в самых различных местах земного шара, информируя о температуре и влажности воздуха, скорости и направлении ветра на различных высотах.

В следующем году дирижабль «Граф Цеппелин», направлявшийся к Северному полюсу, сделал посадку в Ленинграде. На борту дирижабля находился профессор Молчанов. С летящего воздушного аппарата ученый провел четыре успешных исследования строения верхних слоев атмосферы в Арктике.

Не менее важными изобретениями профессора являются метеорограф для самолетов, змейковый аэростат с полужесткой хвостовой частью, зондовой метеорограф с пропеллером.

Колоссальны по своей значимости и теоретические работы Молчанова. Им издано около 80 научных трудов. В повседневной работе со студентами института Павел Александрович прививал им любовь к научной работе, к изобретательству.

Большой вклад в подготовку авиационных кадров внес и профессор А. А. Саткевич. Итоги его научной деятельности: 56 научных трудов по вопросам гидромеханики, основ высшего математического анализа, термодинамики, гидравлических двигателей. В институте он читал составленный им курс «Аэродинамика как теоретическая основа авиации».

Александр Александрович возглавил в институте ГВФ кафедру аэромеханики и динамики полета, организовал научно-исследовательское бюро, впоследствии Научно-исследовательский авиационный институт, который и возглавил в 1934 году.

Немалая заслуга в подготовке авиационных кадров профессорско-преподавательского состава института принадлежит ученым А. Г. Воробьеву, Г. К. Устинову, В. Ю. Полляку, В. В. Новикову, И. И. Кулагину.

С первых дней августа 1940 года началась широкая общегородская подготовка ко Дню Воздушного флота. Устраивались массовые читки лекций в парках, встречи с авиаторами на заводах и фабриках, выставки, посвященные военной и гражданской авиации. 18 августа в аэропорту был организован праздник, в котором участвовали военные, гражданские и аэроклубовские летчики. Демонстрировавшие свое летное искусство в небе аэропорта.

За высокие показатели в труде знаком «Отличник Аэрофлота» были награждены пилоты А. Н. Яковлев, В. С. Богомолов, сменный инженер Г. И. Москвин, авиатехник Е. А. Маслюк, почетными грамотами Аэрофлота — начальник штаба 31-го транспортного авиаотряда И. К. Пляскин, бортмеханик С. Т. Царев, авиатехники В. К. Бомболь, С. А. Главузянц, Н. П. Цыбасов, П. А. Кондратьев,

И. С. Вересов, инженеры И. Ф. Сальников, С. Я. Филатов, радиотехник А. В. Петров, техник по приборам И. А. Вытнов, моторист А. А. Золотцев.

Один из производственных показателей работы пилотов — экономия горючего. Здесь отличились пилоты Ф. Г. Апатенко, Е. И. Борисенко, В. Г. Иванов, В. М. Лисиков, С. Я. Клебанов.

Евгений Иванович Борисенко в октябре 1940 года по просьбе работников Ленфильма, снимавших фильм «Валерий Чкалов», на амфибии Ш-2 шесть раз пролетел под Кировским мостом. А пилот Федор Григорьевич Апатенко, 13 лет отдавший военной авиации, в совершенстве владевший техникой пилотирования, отлично выполнял все производственные задания.

19 ноября «Ленинградская правда» опубликовала следующее сообщение: «Вчера в три часа дня на Ленинградском аэродроме опустилась огромная серебристая металлическая птица — самолет ПС-84. Это первый самолет такого типа, полученный Северным управлением для авиалинии Ленинград—Москва. ПС-84 комфортабелен, рассчитан на 21 пассажира. Самолет снабжен приборами, позволяющими летать в любую погоду, как днем, так и ночью. На самолете установлен автопилот. ПС-84 развивает скорость до 280 км в час. Путь от Ленинграда до Москвы он будет проходить за два часа с половиной».

Вскоре аэропорт получил еще одну машину ПС-84. Пилоты аэропорта тотчас приступили к тренировочным полетам на этих скоростных самолетах. Это летчики Никифоров, Лисиков, Решетников и летчик-миллионер (налетавший миллион километров) Апатенко. Самолеты предполагалось использовать на авиалинии Ленинград—Москва с 1 января 1941 года.

В книге В. Б. Шаврова «История конструкций самолетов в СССР, 1938—1950 гг.» (М., 1988) есть описание самолета ПС-84:

«Самолет ЛИ-2 (ПС-84) — двухмоторный пассажирский самолет (14-21 пассажир) при четырех членах экипажа (летчики, радист, стюардесса) — воспроизведение американского самолета Дуглас ДС-3, но с переводом в метрические меры всех его размеров и толщин материалов...

С середины 1938 года на наших заводах было начато внедрение и серийное производство этого самолета по лицензии с обозначением ПС-84, а с сентября 1942 года — ЛИ-2 (по имени главного инженера завода Бориса Павловича Лисунова, руководившего внедрением). Дальность полета 1100 км, рейсовая скорость 220 км в час».

В декабре в аэропорту состоялось общее собрание авиаторов, на котором командир 31-го транспортного авиаотряда В. А. Дроздов отметил, что план 1940 года коллектив выполнил досрочно на 146,3 %. Пассажирские перевозки в 1940 году возросли в четыре раза по сравнению с 1934 годом, грузовые — в пять раз, самолетный парк увеличился в три раза.

Часть четвертая

В ГОДЫ СУРОВЫХ ИСПЫТАНИЙ

Глава первая

СОРОК ПЕРВЫЙ

1

1941-й год. В редакционной статье январского номера журнала «Гражданская авиация» отмечалось, что предстоящий год «должен стать годом нового роста гражданской авиации. Чтобы обеспечить этот рост, рабочие, летно-подъемный и инженерно-технический состав, командиры и политработники должны сосредоточить все свое внимание на выполнении Госплана, данного Аэрофлоту».

Самолетно-моторный парк гражданской авиации за прошедшие два-три года значительно обновился более совершенными машинами. Пилоты, имевшие большой налет, успешно переучились на скоростные самолеты.

20 января 1941 года открылось регулярное пассажирское сообщение на авиалинии Ленинград—Москва — до этого дня она действовала как почтово-грузовая.

В Москву стали летать на новых пассажирских самолетах ПС-84. Сразу резко возросло количество авиаперевозок. Авиаторы начали готовиться к открытию дополнительных рейсов, так как спрос на авиаперевозки увеличивался.

Четырехмоторный транспортный самолет Г-2 являлся модификацией бомбардировщика ТБ-3, переоборудованного под грузовой вариант.

Северное управление открыло в помещении гостиницы «Европейская» городское агентство Аэрофлота. Сегодня Центральным агентством воздушных сообщений занят дом № 7 по Невскому проспекту, во многих районах города работают его филиалы.

Пассажиропоток в южном направлении, т. е. в Крым и на Кавказ, также значительно возрос. Многие дополнительные рейсы вводились в ночное время. Предстояло обучить ночным полетам молодых авиаторов, недавно окончивших летную школу.

В каждом ночном рейсе рядом с опытным пилотом находился пилот-стажер. Такую практику использовали в 1960-х годах на рейсовых самолетах Ту-104. «Авиационная газета» 17 июня писала, что пилоты Е. Борисенко, М. Никифоров, К. Решетников и командир отряда В. Дроздов «должны служить примером для всего личного состава в деле образцового выполнения полетов в ночное время».

Напомним, что ночные пассажирские рейсы впервые в Аэрофлоте были начаты пилотами-ленинградцами. Первый рейс из Москвы

в Ленинград выполнил экипаж Михаила Никифорова. Благодаря введению ночных рейсов объем пассажирских перевозок по сравнению с прошлым годом увеличился в 14 раз. Только в Москву ежедневно из аэропорта отправлялись 42 пассажира.

Авиаторы аэропорта решили организовать в выходные дни дополнительный рейс (экскурсионный) в Москву для передовых рабочих ленинградских заводов и фабрик. 21 июня 1941 года газета «Ленинградская правда» сообщила своим читателям, что первый такой рейс намечен на 22 июня в 9 часов утра.

Рано утром 22 июня из Москвы прибыл самолет ПС-41. Летчик Н. А. Михеев доставил матрицы центральных газет, в которых не было ни строчки о начале суровых испытаний советского народа, о начале Великой Отечественной войны.

2

Собирая материал об истории аэропорта, я всякий раз интересовался, как авиаторы встретили известие о начале войны.

Вот одно из воспоминаний ветерана аэропорта, сестры летчика Клавдия Решетникова Галины Андреевны:

«Для авиаторов, как известно, нет выходных дней. В аэропорту в этот день шла обычная повседневная работа. Около семи часов утра была получена из Москвы телеграмма, в которой указывалось на отмену ряда рейсов (в том числе и девятичасового, экскурсионного). Но это никого не насторожило, такие телеграммы в авиации — обычное явление. Диспетчер аэропорта А. М. Маркевич следил за графиком прибытия и отправления рейсовых самолетов.

В кабинете начальник штаба 31-го транспортного авиаотряда И. К. Пляскин и машинистка М. С. Иванова готовили срочное донесение в ГУ ГВФ. У меня в этот день был выходным, но я пришла в штаб отряда, чтобы закончить работу над стенгазетой. Время близилось к 12 часам дня. Из репродуктора лились звуки музыки... И вдруг раздался тревожный голос: "Внимание, внимание! Передается важное правительственное сообщение..."

Через несколько минут в помещении штаба стали собираться работники аэропорта. Прибыли командиры 31-го транспортного, 236-го авиаотряда спецприменения и 111-й учебной эскадрильи. К собравшимся обратился командир 31-го отряда Николай Антонович Гриценко, который призвал соблюдать порядок, дисциплину и привести самолеты и обслуживающую технику в боевую готовность».

Новые задачи военного времени были поставлены перед коллективом аэропорта «Шоссейная».

23 июня СНК СССР утвердил «Положение о работе ГВФ в военное время». Этим решением было положено начало формированию фронтовых частей и соединений ГВФ.

В моем архиве хранится «Отчет о боевой и политической работе комсомольцев 4-го отдельного авиационного полка ГВФ», составленный в июле 1943 года и подписанный помощником начальника полит-

отдела полка по комсомольской работе капитаном В. Х. Михеевым. Вот несколько строк из этого документа: «25 июня 1941 года на базе СУ ГВФ для обслуживания Северного фронта была организована Особая Северная авиагруппа ГВФ. С первых дней войны, как и на протяжении последующих двух лет, личный состав авиагруппы (позднее — полка) самоотверженно выполнял любые задания военного командования, осуществляя полеты, главным образом, на линию фронта, в тыл к партизанам и в блокадный город. Особое внимание заслуживают полеты в Ленинград, боевая работа по нанесению бомбовых ударов по вражеским объектам».

А теперь обратимся к архивному документу, который свидетельствует, что не 25 июня, а «26 июня 1941 года на базе Северного управления была организована Особая Северная авиагруппа ГВФ. Авиаторы начали выполнять задания фронтового командования: доставляли на линию фронта боеприпасы, медикаменты, вывозили раненых и обеспечивали связь между частями красной армии».

В состав авиагруппы вошли четыре авиаотряда: один тяжелый и три санитарных. Командиром авиагруппы был назначен А. А. Лаврентьев, комиссаром — В. П. Легостин, начальником штаба — Я. Г. Жихарев, главным инженером — Г. И. Москвин.

В Ленинградском аэропорту к началу войны самолетомоторный парк состоял из нескольких типов самолетов: ПС-84 (четыре самолета), Г-2 (два), Г-1 (два), ПС-41 (три), ПР-5 (четыре), У-2 и Ш-2 (около двух десятков машин).

Задания командования в первые дни войны приходилось выполнять в чрезвычайно трудных условиях. Во-первых, гражданские авиаторы без подготовки перелетали из мирного неба в небо войны, во-вторых, самолеты не были оборудованы оружием защиты. От летчиков в эти дни требовались хладнокровие и выдержка, умение пилотировать машину на опасно низких высотах. Только с конца июля транспортные самолеты стали вооружаться турельными и хвостовыми пулеметными установками. Первые летные испытания установленного вооружения провел ленинградский летчик ОСАГ ГВФ М. А. Никифоров.

В эти дни «Авиационная газета» писала об авиаторах авиагруппы:

«Пилоты, инженеры, техники и мотористы тщательно обслуживают материальную часть, готовя самолеты к рейсам. Отдельные экипажи успешно выполняют оперативные задания командования. Это прежде всего экипажи Новикова, Струкова, Богомолова, Лисикова и Максименко.

Отлично несут боевое дежурство в пунктах скорой помощи машинистки Кроль, Иванова, чертежница Байкова, бухгалтер Быстрова, инженер-экономист Шкурко, работницы аэропорта Владимирова и Бобина.

Во время обороны Лужского рубежа ленинградскому экипажу самолета ПС-41 (скоростной бомбардировщик СБ, переоборудованный для гражданских целей, применялся для почтово-грузовых перевозок) в составе командира Н. А. Михеева и штурмана В. Ф. Старовойтова было приказано нанести бомбовый удар по важному железнодорожно-

му объекту, а на обратном пути — выйти в район озера Самро и разбросать листовки над неселенными пунктами, оккупированными врагом.

Самолет, прикрываясь слепящими лучами заходящего солнца, внезапно появился над целью. Бомбы точно легли на цель — в небо взвились густые клубы черного дыма. Опомнившиеся вражеские зенитки открыли огонь, но было поздно.

Благополучно вырвавшись из зоны зенитного обстрела, экипаж начал разбрасывать листовки над населенными пунктами. Вскоре командир доложил: «Задание выполнено. Иду на базу». До линии фронта остались считанные минуты полета. И вдруг по курсу появились четыре «мессершмитта». Завязался неравный бой. Вскоре один из вражеских истребителей свалился на крыло и, оставляя за собой шлейф дыма, начал падать. Остальные три «мессера» снова устремились в атаку.

Над линией фронта ПС-41 получил смертельный удар. Воины Лужского рубежа хорошо видели, как объятый пламенем самолет, словно пылающий факел, врезался в землю...

3

Аэропорт «Шоссейная». Первый налет был совершен на ложный аэродром, который был сооружен в 2 км от аэропорта. В период с июля по сентябрь коллектив аэропорта, несмотря на бомбардировку, работу не прекращал и лишь в сентябре, ввиду больших разрушений аэродромных сооружений, вынужден был прекратить обслуживание самолетов. Согласно приказу работники аэропорта и оставшаяся наземная техника были перебазированы на аэродромы Комендантский и «Смольное».

Вся ответственность за организацию приема и отправки самолетов на эти аэродромы была возложена на ОСАГ ГВФ. Авиационные базы на аэродромах Комендантский и «Смольное» возглавили опытные, имеющие большой стаж работники Ленинградского аэропорта. Начальником авиабазы на Комендантском аэродроме назначили А. А. Маркевича, а «Смольное» возглавил бывший начальник аэропорта «Шоссейная» М. И. Цейтлин.

Условия работы технического состава на этих аэродромах были тяжелыми. Однако все специалисты трудились с полной отдачей. Своевременно готовилась материальная часть самолетов, загрузочно-разгрузочные работы проходили быстро и четко.

Напомним историю Комендантского аэродрома.

Комендантский аэродром был выстроен в Новой Деревне осенью 1910 года. Свое название аэродром получил от Комендантского поля, на котором был построен.

Первый взлет с летного поля аэродрома состоялся 5 сентября 1910 года. Его осуществил первый русский дипломированный авиатор Михаил Никифорович Ефимов. Это событие запечатлел известный перебургский фотограф Карл Карлович Булла. По летному полю бежит ликующая толпа зрителей, а над ней на высоте каких-то 7–10 м летит «Фарман-4». Авиатор, устроившись между стяжками и перегородками,

поддерживающими плоскости аэроплана, взглядом победителя смотрит на земную суету.

С 8 сентября 1910 года на аэродроме начался Всероссийский праздник воздухоплавателей. Первые русские летчики и авиаконструкторы, первые аэропланы русской постройки. Авиаторы Михаил Ефимов, Николай Попов, Сергей Уточкин, Лев Мациевич, Сергей Ульянин, Евгений Руднев, Владимир Лебедев, Игорь Сикорский, Дмитрий Григорович, Яков Гаккель, Николай Поликарпов — герои летописи отечественной авиации.

Без малого полвека служил Комендантский аэродром летчикам старой и новой России. 16 мая 1960 года пилот Валентин Сергеевич Лезжов полетом на вертолете Ми-4 поставил последнюю точку в славной истории аэродрома*.

Совсем иная биография у аэропорта «Смольное», получившего название от близлежащей деревни Смольная. Биография у аэродрома военная, суровая.

Строительство аэродрома началось на бывшем колхозном поле и было завершено в нелепо короткий срок — за две недели, вместо полутора — двух месяцев. Война диктовала более жесткие сроки.

Одновременно со строительством основного аэродрома строился ложный, который часто подвергался вражеской бомбежке.

Среди строителей аэродрома были семнадцатилетние девушки. Работать приходилось в короткие периоды затишья, когда прекращались бомбежки и обстрелы. Строительство началось во второй половине сентября, а в первых числах октября 1941 года стали приземляться первые звенья самолетов ПС-84 из Хвойной с продуктами для блокадных жителей. Обратным рейсом на Большую землю переправлялись эвакуированные ленинградцы. Аэродром продолжал работать, став основной авиабазой транспортных самолетов в блокадном городе.

4

«Конец августа — начало сентября, — писал в своих воспоминаниях "На фронтах боевая тревога" нарком Военно-морского флота Н. Г. Кузнецов, — было самое тревожное время в Ленинграде. Красная Армия, авиация и Балтийский воздушный флот решали одну задачу — отстоять город, разбить фашистские орды у его стен».

Со стороны Урицка части группы армий «Север» подошли совсем близко к городу. Шесть километров оставалось до Кировского завода и четырнадцать — до Дворцовой площади. С их позиций фашистские артиллеристы открыли огонь из полевых орудий. Это произошло, как свидетельствует командующий ВВС Северо-Западного фронта А. А. Новиков, 4 сентября около полудня. На улицах Московского, Володарского районов разорвались первые вражеские снаряды, а 6 сентября на ленинградцев обрушилось новое испытание. В этот день немецкие самолеты провалились в Ленинград.

*Интересующиеся историей Комендантского аэродрома могут посетить школу № 66, расположенную на территории бывшего аэродрома. В этой школе работает народный музей «ИКАР», или «История Комендантского аэродрома».

В дальнейшем налеты вражеской авиации участились. Немецкая артиллерия ежедневно обстреливала жилые кварталы города. По словам маршала Г. К. Жукова, «колыбель Октябрьской революции, город Ленинград был в смертельной опасности».

С 8 сентября немецко-фашистские войска с суши блокировали Ленинград. Это значительно осложнило оборону города. В планах противника было обречь город на голодную смерть, вызвать эпидемии. С этой целью 8 сентября авиация врага сбросила на Ленинград более 6 тыс. зажигательных бомб. Вспоминая последствия этого налета, бывший уполномоченный Государственного Комитета Оборона по продовольственному снабжению войск Ленинградского фронта и населения города Д. В. Павлов писал в книге «Ленинград в блокаде»: «Возникло множество пожаров. На складах имени Бадаева пожар бушевал более пяти часов». В сложившейся обстановке остро встал вопрос снабжения войск и населения продовольствием. Существовали только два способа связи с Большой землей — Ладога и воздух.

Государственный Комитет Оборона 20 сентября принял постановление «Об организации транспортно-воздушной связи между Москвой и Ленинградом». К этому времени была Военным советом Ленфронта проделана большая подготовительная работа по обеспечению воздушных перевозок. Шестисоткилометровый «воздушный мост» между Москвой и Ленинградом должны были обеспечить: с одной стороны — ОСАГ ГВФ, с другой — Московская авиационная группа в составе трех эскадрилий (командиры С. И. Шарыкин, В. А. Пущинский, К. А. Бухаров). Кроме того, Военный совет Ленфронта выделил для «воздушного моста» с Большой землей Балтийский авиаотряд, который в октябре вошел в состав ОСАГ. Впоследствии Московская авиагруппа выделила еще три транспортных эскадрильи.

В самый критический момент для руководства войсками Ленинградского фронта прибыл генерал армии Г. К. Жуков. Он прилетел в блокадный город на самолете ПС-84, который пилотировал летчик Аэрофлота А. П. Лебедев. Воспоминания Лебедева были опубликованы в книге «Воздушный мост над Ладогой» (Л., 1984). Вот несколько строк:

«10 сентября 1941 года, спустя два дня после того, как замкнулось кольцо блокады Ленинграда, я получил приказ доставить туда генерала армии Г. К. Жукова, который был назначен командующим Ленинградским фронтом. Я очень хорошо понимал важность этого задания.

Утро было пасмурное. Точно в назначенное время Г. К. Жуков прибыл на аэродром. Его сопровождали генералы М. С. Хозин, И. И. Федюнинский и другие военачальники.

Перед тем как Г. К. Жуков поднялся в салон, я по всей форме доложил ему о готовности самолета и экипажа к полету. Г. К. Жуков выслушал мой доклад, кивнул головой и легко поднялся по железному трапу. За ним последовали остальные.

До Тихвина летели бреющим полетом. В Тихвине я совершил посадку — предстояло решить вопрос прикрытия. Пока второй пилот Дзугутов заканчивал последние приготовления к вылету, я побежал на

командный пункт. Там меня уже ждал майор, который должен был поднять группу истребителей сопровождения. Мы быстро договорились о деталях дальнейшего полета. Я вылетел раньше, а И-16 должны были меня догнать и надежно прикрыть до посадки. Над Ладогой — небольшая облачность. Потом просветлело, видимость улучшилась. И тут откуда ни возьмись — "мессершмитты". Нервы напряжены до предела. Только бы не подвели истребители сопровождения! Но наши "ястребки" бросились наперерез фашистским самолетам.

Потом я узнал, что нас прикрывали две группы. Первую возглавлял штурман полка капитан Панюков, вторую — комиссар эскадрильи Киянченко. Они с ходу атаковали фашистов, стремясь оттянуть их как можно дальше от нашего самолета. Этот замысел удался. Постепенно бой переместился к Карельскому перешейку. В районе мыса Кюля старший лейтенант А. П. Силантьев, ныне маршал авиации, сбил одного "мессера". Истребители свое дело сделали — расчистили нам путь. Больше никаких осложнений в пути не было. Самолет приземлился на Комendanтском аэродроме. Георгий Константинович молча пожал мне руку».

Александр Петрович Лебедев работал в Ленинградском аэропорту с 1932 года. Вначале летал командиром звена по доставке матриц из Москвы в Ленинград, а затем работал старшим инструктором транспортного отряда. Семь лет трудился Лебедев в коллективе авиаторов-ленинградцев.

В конце сентября — начале октября ОСАГ ГВФ начала отправку на Большую землю грузов оборонного значения, рабочих и специалистов Кировского, Ижорского, Балтийского и других заводов, а обратными рейсами — доставлять в блокадный город оружие, горючее, продовольствие, медикаменты и почту. Над Ладожским озером начали летать пилоты Особой Северной авиагруппы К. А. Новиков, М. А. Никифоров, В. С. Литвинов.

«Полеты авиаторов, — вспоминал комиссар ОСАГ В. П. Легостин, — были сопряжены с большой опасностью. Вражеские истребители стремились преградить путь транспортным самолетам. Наши авиаторы, презирая опасность, в тяжелых, иногда просто невозможных метеорологических условиях совершали полеты в день по 5–6 рейсов. Над Ладожским озером самолеты летели бреющим полетом, в двух-трех метрах от воды».

Во втором номере «Военно-исторического журнала» за 1973 год опубликованы следующие сведения: «Воздушный мост заработал 15 сентября 1941 года. Ежедневно авиаторы совершали от 85 до 150 рейсов. Часто в перевозке грузов принимали участие транспортные самолеты ВВС Ленфронта. Всего использовалось 70 самолетов Ли-2 и полк ТБ-3, их прикрывали 127, 153 и 286 истребительные авиаполки (командиры — В. В. Пузейкин, А. А. Матвеев, П. И. Баранов). По воздушному мосту в Ленинград ежедневно доставлялось по 100–150 тонн грузов и вывозилось по несколько сот человек, военная техника, дефицитные материалы». К сожалению, вскоре такой режим был нарушен. В книге А. В. Карасева «Ленинградцы в годы блокады» (М., 1959),

изданной Академией Наук СССР, сообщается, что по воздуху доставлялось всего 40–50 т. Сказывалась нехватка транспортных машин. Вместо запланированных ранее 70 самолетов работали 20–22 самолета. Самолеты на Большой земле загружались на аэродромах, расположенных в Череповце, Хвойной, Кушевере, Подборье.

Любопытны сведения, приведенные в «Блокноте агитатора Воздушных сил», изданном в 1946 году:

«В дни осады Ленинграда наши самолеты только за два с половиной месяца 1941 года совершили свыше 3000 полетов в осажденный город. Они доставили защитникам города 4325 тонн продовольствия и 1660 тонн военных грузов, а обратными рейсами вывезли из города свыше 50 тысяч ленинградцев, в том числе около 30 тысяч высококвалифицированных рабочих танковой промышленности.

В числе перевезенных по воздуху были раненые, научные работники, профессорско-преподавательский и личный состав Военно-медицинской и Электромеханической академий.

Отмечая громадную работу, которую проделали авиаторы по воздушному мосту, необходимо отметить и невиданный героизм, который они совершили в повседневных полетах».

5

Бывший военный летчик, командир эскадрильи, кавалер двух орденов Красного Знамени, двух орденов Отечественной войны 1-й степени, ордена Александра Невского Анатолий Иванович Судаков в ноябре (самый трудный месяц для осажденного Ленинграда) 1941 года совершил в блокадный город 14 рейсов! Это сотни спасенных ленинградцев! А сколько требовалось летного мастерства, чтобы выполнить эти полеты без сопровождения (не хватало истребителей) на тихоходном бомбардировщике ТБ-3.

Один из рейсов запомнился Анатолию Ивановичу на всю жизнь. Возвращаясь из Ленинграда на Большую землю, экипаж взял на борт 20 пассажиров — женщин и детей. Летели без прикрытия: «чайки» и «ишачки» улетели прикрывать ледовую дорогу. И беда нагрянула. Над Ладогой ТБ-3 был внезапно атакован со стороны солнца двумя «мессершмиттами». Бой был скоротечным. По вражеским истребителям сразу открыли огонь из пулеметов штурман и бортстрелки. Но силы были неравными. Загорелась правая плоскость, погиб от осколков снаряда стрелок-радист Анатолий Дадыкин, тяжело ранен правый пилот Николай Петров.

Судаков резко со снижением свернул на юго-восток в сторону ледовой дороги, где был крепче лед. Несмотря на сильные ожоги, экипаж бросился спасать женщин и детей. «Только воля командира корабля Судакова, — напишет позже газета "Ленинградский рабочий", — который сам получил тяжелые ожоги лица, не давала расслабиться, поддаться панике, остановиться...».

В 1974 году газета «Крылья Советов» писала: «Анатолию Ивановичу 60 лет, из них 40 он отдал авиации. Ему знакомы разные типы

самолетов: У-2, Р-5, ТБ-3, ПС-84, Ли-2, Си-47, Ил-12, Ил-18. Всего он налетал 24 тысячи часов. За большие успехи в труде, за тот ценный вклад, который он вносит в выполнение девятой пятилетки, командир корабля Ил-18 Судаков награжден высокой наградой Родины — орденом Октябрьской революции». В пенсионном возрасте А. И. Судаков продолжал работать мастером ОТК на авиационно-технической базе Ленинградского объединенного авиаотряда.

Продолжая повествование о «воздушных» защитниках блокадного Ленинграда, хочется рассказать о военной летчице, командире корабля Ольге Михайловне Лисиковой. Плакат тех суровых дней призывал военных летчиков брать пример с нее: «Летайте так, как летает командир корабля Ольга Лисикова!» За долгие годы войны она совершила более 400 боевых вылетов, в том числе и в город на Неве.

В дни битвы за Ленинград, на одной из пресс-конференций корреспондент американской газеты обратился к Ольге Михайловне: «Я видел плакат, который призывал следовать вашему примеру, и слышал, что вы побили даже мужской рекорд длительности пребывания в воздухе, находясь по 18 часов в сутки. Ведь это на грани человеческих возможностей». В ответ на эти слова летчица ответила: «А вы видели ленинградцев? Я черпала силы в их стойкости, училась их мужеству, вбирала в себя их выносливость, и мне все казалось, что я сделала слишком мало, чтобы называться ленинградкой».

Рассказывая об этих огненных рейсах, журнал «Гражданская авиация» писал в январском номере за 1969 год следующее: «Никогда еще грузоподъемность самолетов не использовалась так полно, как в тот период под Ленинградом. Трудно приходилось работникам Ленинградского аэропорта, которые остались на временных базах в Ленинграде. Порой обстоятельства заставляли их трудиться дни и ночи без перерыва, в полной темноте и в предельно сжатые сроки разгружать и загружать самолеты, готовить их к вылету, заправлять топливом. Этой работой руководил начальник аэропорта М. Цейтлин. Можно с полным основанием сказать, что ни на одном участке фронта полеты экипажей гражданской авиации не носили столь интенсивного характера, как в битве под Ленинградом».

В книге главного инженера авиации Ленфронта А. Л. Шепелева «В небе и на земле» повествуется о героическом труде экипажей транспортных самолетов, которые только с 14 по 28 ноября 1941 года доставили в Ленинград 1200 т высококалорийных продуктов.

В одной из наших бесед генерал-майор авиации В. В. Пузейкин, рассказывая о летчиках-истребителях, подчеркнул, как большая ответственность была возложена на них: они прикрывали Дорогу жизни — единственный воздушный коридор с осажденным городом. Наши летчики отчетливо представляли себе, что она значит для блокадного Ленинграда, и, не щадя себя, мужественно защищали ее.

Налаживание «воздушного моста» над Ладогой — одна из славных страниц героической обороны Ленинграда. Нет мерила тому невиданному мужеству, которое проявляли экипажи, ведя транспортные машины через огненный коридор. Высокое мастерство и изобретательность требовались пилотам, чтобы успешно пересечь Ладогу по несколько раз в день. Чаще всего они так прижимали свои крылатые машины, что едва не цеплялись плоскостями за верхушки деревьев. А над волнами Ладоги и вовсе приникали к ним. Но не всегда такая маскировка спасала.

Несмотря ни на что, транспортные самолеты летели и летели в Ленинград. Их не могли остановить ни погода, ни темнота ночи, ни атаки вражеских истребителей. Не соблюдались никакие технические нормы загрузки самолетов. Они загружались настолько, сколько входило в фюзеляжи, буквально набивались пищевыми блоками.

Основную тяжесть перевозок приняли на себя экипажи Особой Северной авиационной группы ГВФ. Полеты по «воздушному мосту» они начали с первого дня его образования. Поначалу транспортные экипажи летали без прикрытия, истребителей для прикрытия и сопровождения не хватало. В сутки по пять-шесть рейсов совершали экипажи самолетов Ли-2 командиров П. М. Захарова, Н. И. Шарапова, М. А. Никифорова, И. А. Трофимова, Н. И. Новикова, К. А. Сотникова, М. М. Лобанкова, В. С. Литвинова, О. М. Лисиковой, Н. С. Хорохова, И. А. Христофорова, С. А. Собчика, Д. А. Жителева...

Отважные экипажи неоднократно поощрялись командованием авиагруппы. А 21 декабря 1941 года исполком Ленсовета принял постановление о награждении командно-политического и летно-технического состава авиационной группы за самоотверженный труд по обслуживанию Ленфронта и города и проявленные при этом выдержку и мужество.

Вот какую работу проделали авиаторы ОСАГ ГВФ в течение сентября-декабря 1941 года: доставлено в блокадный город 3605 т пищевых концентратов, 1273 т боеприпасов и вооружения, 138 т почты, 26 т медикаментов. Обратными рейсами вывезено: 52 тыс. ленинградцев. Эти данные взяты из пятого тома «Очерков истории Ленинграда» (М., 1970).

А когда решалась участь Москвы, в неимоверно тяжелых условиях рабочие города на Неве оказывали помощь войскам Западного фронта. Они внесли достойный вклад в дело срыва вражеской операции под кодовым названием «Тайфун». В это время, как писал А. В. Карасев в книге «Ленинградцы в дни блокады», «ленинградцы воздушным путем переправили под Москву свыше 1000 артиллерийских орудий и минометов, мин, средств связи и другого военного снаряжения».

Рассказывая о героической работе летного состава, необходимо отметить и titанический труд людей, которые готовили полет на земле. Инженерно-технический состав полевых аэродромов, на которых базировались самолеты ОСАГ, временно базировались или временно загружались и заправлялись самолеты, летевшие в Ленинград, трудились днем и ночью. Вот воспоминание инженера В. Самборского, работав-

шего на полевом аэродроме возле станции Хвойная Новгородской области:

«Техсостав работал днем и ночью. Ночью при слабом свете электропереносок, питающихся от самолетных аккумуляторов. К утру машины должны быть готовы к вылету. За короткие часы в таких условиях надо успеть проверить состояние всех систем, двигателей, спецоборудования, устранить неисправности и повреждения, полученные при полете в Ленинград и при возвращении на базу.

Часто машины возвращались с многочисленными пробоинами, с серьезными нарушениями жизненно важных узлов и систем. Случалось, пилот едва дотягивал на подбитом самолете до базы, а порой садился вне ее. И технический персонал, делая все возможное, давал машинам вторую жизнь, причем в невероятно короткие сроки.

Технический персонал стремился устранять повреждения за одну ночь. От этого правила мы не отступали даже тогда, когда в схватке с врагом получали боевые повреждения сразу нескольких самолетов.

Отлично трудились авиатехники А. Пестов, В. Галичин, И. Ключников и их товарищи. Они проявляли большую настойчивость и изобретательность при восстановлении самолетов, взаимная выручка стала нашим правилом с первых дней войны».

В блокадном городе трудилась часть коллектива довоенного Лен-аэропорта. Они принимали, обслуживали, ремонтировали, загружали и выпускали самолеты с аэродромов Комендантского и «Смольное». Часто личный состав разгружал и загружал самолеты, обслуживая их под огнем вражеской дальнобойной артиллерии, а также в условиях внезапных налетов вражеской авиации. Самоотверженно работали днем и ночью труженики аэропорта «Смольное», который часто принимал своих авиаторов из Северной авиагруппы. Неоднократно командование группы отмечало четкую и ударную работу начальника аэропорта Цейтлина, его заместителя Макаревича, диспетчера Коникова, стартера Ершова, дежурного Мельникова, телефониста Трусова, шоферов Михайлова, Миловацкого, работников аэропорта Ребенковой, Андреевой, Порфеновой и др. Все они трудились во имя Победы, не считаясь ни с трудностями, ни со смертельной опасностью. «Как можно меньше держать самолет на земле, быстрее в воздух!» — это был главный лозунг тех суровых дней для наземных тружеников аэропортов.

Глава вторая

КУРС — ПАРТИЗАНСКИЕ КОСТРЫ

1

Партизанское движение было естественным патриотическим порывом советских людей, решительно вставших на борьбу с фашистскими захватчиками. Это сопротивление в тылу врага нарушило планы веде-

ния войны немецких штабистов. Генерал-фельдмаршал Кейтель отмечал в своем приказе, что партизанское движение внесло «угрозу для немецкого руководства войной».

Партизаны блокировали железные и шоссейные дороги — артерии, питающие армии фронта, нарушали связь. Днем и ночью на оккупированной территории, где действовали партизаны, враг не знал покоя.

Бывший начальник штаба партизанского движения Ленинградской области М. Н. Никитин писал в книге «Партизанская война в Ленинградской области», которая была издана в Ленинграде в 1943 году, что «в Ленинградской области партизанское движение началось сразу же, как только появился враг. В тот момент, когда немецкие банды подошли к Плюссе, в Луге и других городах и районах области возникли партизанские отряды и группы, и не только возникли, но уже вступили в борьбу с врагом».

Авиация оказала неоценимую услугу в развертывании всенародной войны против немецко-фашистских захватчиков.

С первых дней зарождения партизанского движения в Ленинградской области авиаторы ему оказывали оперативную помощь и поддержку. Пилоты доставляли партизанам оружие, боеприпасы, медикаменты, продовольствие, почту, руководящие документы. Обратными рейсами они вывозили раненых и больных.

Особенно неоценимую помощь авиаторы оказали партизанским отрядам в зимние месяцы сорок первого года, когда для партизанского движения сложились трудные условия. Это, прежде всего, было вызвано стабилизацией фронта и затруднением перехода линии фронта.

Выход из этого положения — организовать связь воздушным путем. И командование штаба партизанского движения Ленинградской области своевременно пришло на помощь партизанам, направляя по их просьбам самолеты для перевозки необходимой информации или требуемых грузов.

Полеты авиаторов ОСАГ ГВФ в конце сорок первого и в первой половине сорок второго были немногочисленны, главным образом в критические моменты для партизанских отрядов. Но с августа сорок второго воздушная связь усилилась.

В директиве от 4 августа 1942 года заместитель начальника ГВФ бригадный комиссар И. С. Семенов писал командиру ОСАГ ГВФ Н. А. Гриценко: «В связи с просьбой Ленинградского штаба партизанского движения об оказании помощи партизанским отрядам Ленинградской области по снабжению и боеприпасами, и продовольствием... из числа имеющихся в группе самолетов выделить самолеты специально для обслуживания партизанских отрядов».

Выполняя эту директиву, командование группы выделило 1-ю тяжелую (транспортную) и 3-ю бомбардировочную эскадрильи. 1-й эскадрилей командовал капитан Д. А. Жителей. Эскадрилья имела на вооружении самолеты Ли-2 и Р-5. 3-я эскадрилья под командованием младшего лейтенанта С. Н. Рыбакова располагалась на полевом аэродроме села Александровка и имела на вооружении поликарповские

самолеты У-2. Кроме работы на партизан эскадрильи выполняли боевые полеты по заданию командования фронта.

15 сентября 1942 года авиаторы совершили 13 вылетов на бомбежку немецкого штаба, а в конце месяца 9 раз вылетали на бомбежку Толмачевского моста.

В. П. Самухин в книге «Волховские партизаны» писал: «Летчики работали самоотверженно. Они отправлялись в рейсы во все времена года и почти в любую погоду, нагружали машину до предела, лишь бы только можно было оторваться от земли, садились на небольших лесных полянах, лугах, озерах. А чтобы приземлиться и взлететь с партизанских аэродромов по соседству с немцами, требовались умение, самообладание, подлинное мужество».

Полеты к партизанам осуществлялись в ночное время. Взлет и посадка за линией фронта проходили при свете тусклых фонарей и карманных фонариков, костров, а порой и при свете луны.

Первым подразделением в ОСАГ, перешедшим на полеты в ночное время была эскадрилья П. Савина (комиссар М. Тычинкин, инженер И. Сальников). В самые суровые дни блокады Ленинграда командир эскадрильи совершил 20 полетов в осажденный город с особо важными поручениями.

Вспоминая то тяжелое время, бывший пилот-матричник М. А. Никифоров в одной из наших бесед рассказал о полетах на остров Даго. Гарнизон, защищающий остров, оказался в тяжелых условиях: подходили к концу боеприпасы, продовольствие, а немецкий десант уже занял значительную часть острова. И авиаторы ОСАГ пришли на помощь морякам. На самолетах Ли-2 они доставили защитникам острова все необходимое. «Как воспрял гарнизон! Моряки качали экипажи на руках...».

В одном из военных номеров журнала «Вестник Воздушного флота» рассказывалось о полетах на остров Даго.

«Самолеты летчики сажали на маленьком скалистом пятачке, доставляя морякам боеприпасы и, возвращаясь, увозили раненых». А ведь взлет и посадка на такой пятачок требовали от летчиков высокого мастерства... К тому же враг вел обстрел этого участка. Но экипажи Алексеева, Литвинова, Васильева, Шутова, Никифорова и Хасаева с честью выполняли задание командования.

Какая это радость — самолет с Большой земли! Для партизан, едва вырвавшихся из окружения, у которых давно кончилась пища, осталось по горсточке патронов, есть раненые. Днем, выбрав площадку, партизаны сообщали по радио шифровку, в которой указывались координаты площадки и условное расположение костров.

Представьте, как в ночную тишину проникает нарастающий гул моторов. Подается команда: «Зажигай!». Тотчас вспыхивают несколько костров: условный знак, обозначающий места посадки. Описав круг над горящими кострами, один за другим приземляются У-2. Партизаны быстро выгружают ящики, мешки. Из леса приносят раненых. Через несколько минут прилетевшие крылатые спасатели тают в ночном небе...

Газета «Советский партизан» за 16 сентября 1942 года целиком посвящена боевому содружеству авиаторов и партизан. В передовой статье читаем:

«Ночью идут во вражеский тыл самолеты, летчики ведут их в расположение партизанских отрядов и сбрасывают партизанам все необходимое. Так возникла между партизанами и летчиками дружба. Это великая дружба — боевая дружба.

Товарищи летчики! Сегодня мы публикуем некоторые итоги боевых действий тов. И. Итоги тов. И. являются также вашими итогами. Пущенный под откос воинский эшелон, взорван взрывчаткой, которую вы доставили партизанам... Кроме этого партизанами уничтожено: 2 повозки с боеприпасами, легковая автомашина, 20 грузовых автомашин, из которых 11 — с боеприпасами...»

А вот о чем рассказывается в заметке «Партизаны получили все необходимое»:

«Летчик лейтенант Михаил Б. Получил координаты расположения партизанского отряда тов. А. Изучив маршрут по карте и произведя необходимые расчеты, он поднялся в воздух, неся под плоскостями своего самолета нужный груз. Через определенное, заранее рассчитанное время, он увидел на земле сигналы. Снизившись над этим местом, летчик Б. сбросил драгоценный груз и благополучно возвратился на свою базу.

В эту ночь тов. Б. дважды летал в тыл противника, дважды сбрасывал груз партизанам. Вместе с ним летал летчик Ф. Партизанский отряд, где командовал тов. А., полностью обеспечен необходимыми продовольствием и боеприпасами».

Кто же такие летчики Михаил Б. и Ф.? Мне посчастливилось встретиться с летчиком Михаилом Филипповичем Боевым. Он и рассказал о своем товарище Алексее Николаевиче Фомине. В эту ночь они летали в паре на машинах У-2. Их дружба сохранилась и в послевоенное время.

Около полувека служил в авиации Михаил Филиппович. Война застала молодого пилота-инструктора в Крыму. В годы войны сражался в составе ОСАГ на Ленинградском и Волховском фронтах. На его счету 132 вылета в тыл противника, 20 из них — с посадками. За мужество и отвагу он был награжден орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалями. В послевоенные годы к ним добавились орден Знак Почета и орден Октябрьской Революции.

Об этом скромном ветеране гражданской авиации мы еще расскажем на наших страницах.

2

В упомянутом ранее «Отчете о боевой и политической работе комсомольца 4-го Отдельного авиаполка ГВФ» читаем следующие строки:

«Враг, сжав Ленинград в кольцо блокады, начал обстреливать его артиллерийским огнем. По решению командования полка в Ленинграде, на базе оставленной Ленинградским аэроклубом (Корпусной аэро-

дром) материальной частью, восстановленной техсоставом полка, был сформирован 7-й легкобомбардировочный отряд.

Много труда положили комсомольцы — техники Цыганов, Маслюк, Качан, Джепаров на восстановление самолетов У-2, считавшихся уже негодными, хламом, и вот на этой материальной части летчики-комсомольцы тт. Силин, Боев, Фомин и другие ночью поднимались в воздух со смертельным грузом и бросали его на артбатареи фашистов, ведя прицеливание по вспышкам. Враг понес большие потери».

Командиром 7-го легкобомбардировочного отряда назначили опытного летчика Н. Н. Степанова. Отряд был сформирован в Вологде, и в начале января 1942 года после нескольких транспортных ночных полетов его перебазировали в блокадный город. Вначале он базировался на аэродроме «Смольное», а затем был перебазирован на аэродром «Янино».

А теперь обратимся к свидетельству М. Ф. Боева, который в газете «Крылья Советов» за 25 апреля 1975 года опубликовал свои воспоминания «В грозном небе войны».

«В Вологде, где находился в то время штаб ОСАГ, был укомплектован 7-й ночной бомбардировочный авиаотряд. Командиром был назначен Н. Н. Степанов, ныне заслуженный пилот СССР. Перед нами стояла задача в короткое время освоить ночные полеты. И мы выполнили эту задачу. Научились производить взлет и посадку, ориентируясь на один-два фонаря "Летучая мышь", а иногда и просто при лунном свете, выполняли полеты по треугольным маршрутам на высоте 150–200 метров, освещение в кабине, аэронавигационные огни, конечно, тоже не включались.

В составе отряда были пилоты Н. Волков, А. Долгалева, Н. Булавенцев, В. Кудрявцев, К. Силин, С. Антонов, Б. Воробьев, А. Фомин и я. Позже, весной сорок второго года к нам прибыли И. Черкашин и Д. Евстигнеев.

Перед личным составом авиаотряда стояла главная задача — нанести бомбовые удары по дальнобойным вражеским батареям, которые варварски вели обстрел жилых кварталов города. Отряд имел на вооружении самолеты У-2 (учебный второй), переименованные в 1944 годы в ПО-2 ("Поликарпов-второй" — после смерти Н. Н. Поликарпова)».

Самолет прожил долгую и славную жизнь — в общей сложности около 35 лет. Первый раз самолет взлетел 7 января 1928 года. Он выполнял функции учебного, санитарного, пассажирского, а в годы войны оказал неоценимую услугу действующей армии и партизанам. Особенно эффективно самолет работал как ночной бомбардировщик.

Враги страшились невидимого в ночи «небесного тихохода». За сбитый «русфанер», как гитлеровцы называли легендарный У-2, они платили своим летчикам в два раза больше, чем за сбитый самолет другого типа.

Самолет был легким, маневренным, не нуждался в больших площадках для посадки и взлета. Вооружение самолета состояло из личного оружия пилота — пистолета — и бомбовой загрузки — «гостинцев» для незваных гостей. Полет отряд совершал по ночам, выполняя неслы-

ханные по техническим и военным возможностям боевые операции. Обычно летчики отряда с наступлением темноты поднимали свои машины и ложились на курс в районы Красного села, Пушкина, Стрельны...

В одну из ночей летчики отряда разбомбили «кочующее» на железнодорожной платформе 420-миллиметровое орудие. «Участвуя в обороне Ленинграда, — писал Михаил Федорович, — наши экипажи подавили свыше 30 батарей противника и около десятка "кочующих". За это время летчики 7-го авиаотряда сбросили на головы врага в общей сложности более 20-ти тысяч бомб».

Взлетали, ориентируясь на один фонарь. Над аэродромом набирали высоту до 1000 м и летели к изгибу Невы, стоя у поселка Рыбацкое, увеличивая высоту до 1200–1500 м, и направлялись далее к указанной цели.

Когда самолеты пересекали линию фронта, враг открывал интенсивный зенитный огонь. Маневрируя в огненном смерче, пилоты, проясняя высокое летное мастерство и мужество, точно выходили на нужные объекты и наносили бомбовые удары. Как правило, на цели вылетали с приглушенными моторами, снижаясь до трехсотметровой высоты. Таким образом, внезапно появляясь над целью, пилоты точно ее поражали.

В налетах обычно участвовали два и более экипажей. В сложных боевых ситуациях летчики всегда понимали друг друга (или, как в авиации принято говорить, «чувствовали крыло друга»). Взаимовыручка не раз спасала им жизнь. Рискуя собственной жизнью, пилот отвлекал вражеский огонь на себя, нанося удар по зенитной батарее или наводя слепящий прожектор, а в это время его товарищ бомбил цель.

В сплошном тумане трудно отыскать цель. Тогда приходилось возвращаться на свой аэродром и со смертельным грузом совершать посадку. Первому пришлось проделать такой опасный маневр командиру звена Н. Волкову, который затем подробно поделился опытом со своими товарищами по оружию.

Часто пилоты выполняли разведполеты. Особенно отличились в этом деле летчик Николай Булавенцов и штурман Дмитрий Лобанов. Они всегда возвращались с боевого полета с ценными сведениями. Отлично выполняли корректировку наших артиллерийских батарей летчик Алексей Фомин и уже упомянутый штурман Лобанов.

Ночные полеты на вражеские батареи, а также возрастающий огонь нашей дальнобойной батареи заставили врага в марте 1942 года частично прекратить ночной обстрел города.

В успешной работе военных летчиков немалая заслуга их боевых товарищей — технического состава: инженера отряда Тимофеева, техников и механиков Ушакова, Цигалова, Берло, Бочурина, Лисикова, Долгова, Дубинина, Пиронена.

В мае начались белые ночи, и работа отряда была прекращена. Его перебазировали на Волховский фронт. Другие задачи стояли перед героическим составом седьмого, задачи в интересах Волховского фронта.

В распоряжении командования Волховского фронта с января 1942 года находились отряды санитарной авиации из группы ОСАГ. В это время они снабжали части 2-й Ударной армии, которая прорвала фронт и глубоко вклинилась в расположение немецкой группировки. Летчики доставляли нашим частям боеприпасы и продовольствие, а обратными рейсами вывозили раненых. Полеты в основном совершались ночью, и каждый летчик успевал за это время совершить два-три рейса. В марте—мае полеты в расположение частей 2-й Ударной осложнились, так как она оказалась во вражеском окружении.

С наступлением белых ночей и усилением вражеской противовоздушной обороны полеты самолетов У-2 не прекращались, пока операция по выводу оставшихся частей 2-й Ударной армии не закончилась. При эвакуации раненых особенно отличился заместитель командира по политчасти 1-й эскадрильи А. Д. Круглов.

В «Отчете о боевой и политической работе 4-го Отдельного авиаполка ГВФ (ОАП ГВФ)» есть строки: «Часто приходится летчикам У-2 летать с небольшими пакетами, но это ценнейший "груз", от которого зависит судьба тысяч людей. Особенно поработали комсомольцы-пилоты по связи со 2-й Ударной армией, действующей в окружении. При выполнении одного из таких заданий по доставке радиостанции окруженным частям был подбит У-2 лейтенанта Олега Хотина. Мужественный летчик посмертно был награжден орденом Красного Знамени. Задание по доставке радиостанции выполнил его боевой товарищ».

Бывший фронтовой летчик-штурмовик, автор известной книги «Воздушный казак Вердена» Юрий Гальперин, вспоминал «доходчивое» объяснение преподавателя аэродинамики самолета У-2: «У-2 состоит из дырочек и палочек. Дырочки для облегчения конструкции, а палочки для укрепления».

Обратимся к книге «Самолеты уходят в ночь», написанной героем Советского Союза Мариной Чечневой: «Что такое У-2? Это, образно выражаясь, кусок перкали и фанеры, летающая мишень. Единственная защита при встрече с противником — хорошая маневренность машины да выдержка экипажа. Поэтому летишь и непрерывно следишь за воздухом. Появится на горизонте черная точка. Вот и гадаешь, свой или чужой? И тут же на всякий случай высматриваешь балку или овраг, чтобы при атаке вовремя туда нырнуть. Вплоть до лета сорок четвертого года мы летали без парашютов. Предпочитали вместо парашютов брать с собой лишние два десятка килограммов бомб...».

В беседах с ветеранами ОСАГ выяснялось, что на своих У-2 они воевали в таких же условиях. Так и хочется напомнить слова командующего Красной авиации в годы гражданской войны А. В. Сергеева: «Дайте героям-краснолетам равное оружие!».

Какой структурной организацией обладала ОСАГ ГВФ? Ответ находим в сборнике «Мирные крылья в годы войны» (М., 1995): «На 1 января 1942 года имела три авиаотряда. Приказом начальника ГУ ГВФ от 20 января 1942 года группа стала пополняться личным

составом. Подразделения ее перебазировались ближе к линии фронта, а штаб разместился на станции Хвойная. На 1 марта 1942 года ОСАГ имела уже семь авиаотрядов (четыре санитарных и по одному — транспортному, связи и бомбардировочному), которые базировались на ст. Хвойная, Алеховщина, Дворищи, Златья, Малая Вишера, Гряды, в Ленинграде».

И далее в этом сборнике указывается, что экипажи группы в основном «участвовали» в прорыве 2-й Ударной армии. Они доставляли частям армии боеприпасы, продовольствие, обеспечивали связь штабов с частями, прорвавшимися в тыл противника, эвакуировали тяжелораненых. Причем летчики работали в плотном окружении вражеских истребителей. Потери были тяжелыми: в марте было сбито десять советских незащищенных транспортных самолетов.

В апреле пилоты 5-го авиаотряда совершили 114 ночных вылетов за линию фронта, к сражающимся частям 2-й Ударной армии.

Лейтенант И. А. Тычинкин, возвращаясь на рассвете после выполнения задания, был атакован двумя вражескими истребителями. Тычинкин сумел посадить подбитую машину в районе Истинского болота. Выскочив из кабины, он кинулся открывать санитарные кассеты, чтобы освободить находившихся в них авиатехников П. К. Васильева и И. Ф. Иванова. Вражеские истребители не оставляли свою жертву и на земле, при третьей атаке сразили пилота и ранили авиатехника Васильева.

В августе 1942 года летчики группы установили связь с 12 партизанскими отрядами и доставили им 2208 кг продовольствия и боеприпасов, а также пополнение в количестве 946 человек.

31 августа для летчика К. Силина полет к партизанам едва не закончился трагедией. Сев на площадку, он обнаружил, что она уже занята врагами, пришлось моментально взлетать.

В зимние месяцы сорок второго санитарные отряды группы выполняли срочные задания Волховского фронта. В ночное время они доставляли врачей для оказания помощи на местах боевых действий.

Пилоты А. Я. Гаевой и С. Е. Сентков были закреплены первоначально за штабом Волховского фронта для перевозки командующего генерала армии К. А. Мерецкова. В интересах 2-й Ударной работали пилоты 3, 5 и 6-го авиаотрядов.

С конца марта начал боевую работу 7-й авиаотряд легких бомбардировщиков. За период с 19 марта по 12 июня 1942 года, выполняя приказ командования Ленфронта и ВВС 55-й армии, отряд совершил 506 боевых вылетов, разбомбил 24 артиллерийских батареи, уничтожил три прожектора, две батареи зенитной артиллерии...

При выполнении этих боевых заданий отличились летчики А. А. Долгалева, Н. Н. Степанов, В. М. Боев, А. Н. Фомин.

В моем архиве хранится выписка из приказа Военно-Воздушным силам 55-й армии. Приказ № 31 был подписан 22 мая 1942 года командующим ВВС 55-й армии генерал-майором авиации А. П. Некрасовым. Вот содержание этого приказа:

«В период с 22.03 по 21.05. 1942 г. 7 ЛБ ОСАГ (ЛБ — легкобомбардировочный отряд. — В. К.), сформированный в основном из летчиков и техников ГВФ, никогда не работавший в боевых частях ВВС, исключительно быстро освоил боевое использование своей матчасти в ночных условиях и провел огромную боевую работу по разгрому немецко-фашистских войск. Всего отрядом за этот период произведено 489 ночных боевых вылетов с налетом 555 часов.

За отличное выполнение боевых задач всему личному составу отряда объявляю благодарность».

Не только смертельный груз возили летчики ОСАГ.

В апреле—мае 1942 года в осажденный город они привозили семена и рассаду для огородных хозяйств. Под огороды были отведены обширные участки в окрестностях города, все городские сады, скверы, пустыри. На Исаакиевской площади, на Марсовом поле, в Летнем саду ленинградцы выращивали капусту, морковь, лук...

Через Ладогу днем и ночью совершали рейсы В. Александров, О. Лисикова, Д. Жителев и И. Чернышев. Они перевозили тонны семян и рассады, тем самым спасая тысячи ленинградцев от голодной смерти. Только один В. Александров сделал 15 полетов с этим бесценным грузом. И все полеты проходили без истребительского прикрытия. «Летал он превосходно, — писал о Василии Михайловиче Александрове журналист А. В. Буров, — не обделила его природа и смелостью. Командир Н. А. Гриценко был уверен, что этот человек не подведет... Он высоко ценил летное мастерство Александрова».

Мастерски летал летчик-инвалид Яков Георгиевич Жигалев. Еще в 1933 году во время урагана, спасая легкий самолет, летчик получил увечье, ему ампутировали ногу выше колена. Жигалев продолжал не только летать, но и заниматься парашютным спортом.

2 июля летчик В. С. Литвинов доставил в блокадный город партитуру 7-й симфонии Д. Д. Шостаковича.

Газета «Крылья Советов» в далеком сорок втором восторженно писала о партизанах и их друзьях летчиках: «Эти люди боролись с врагом и победили его. Слава народным мстителям-партизанам и гордым советским соколам-летчикам».

Глава третья

ДНИ И НОЧИ СОРОК ТРЕТЬЕГО

1

1943-й год принес жителям блокадного города освобождение. 18 января — день прорыва блокады. Войска Волховского и Ленинградского фронтов соединились в районе Рабочих поселков № 1 и № 5. Был освобожден Шлиссельбург, очищено от врага все южное побережье Ладожского озера. Пробитый вдоль берега коридор шириной 8–11 км

связал город со страной. В сжатые сроки построили железную и автомобильную дороги. Утром 7 февраля в Ленинград прибыл поезд с Большой земли. Поезд подошел к перрону пролуразрушенного Финляндского вокзала, доставив 800 т продовольствия — подарок ленинградцам из Челябинска.

Свой вклад в победу внесли авиаторы 4-го ОАП ГВФ* аэропортов Комендантского и «Смольное».

Следует рассказать об аэродроме «Хвойное», расположенном возле одноименной железнодорожной станции в Новгородской области. О существовании этого аэродрома я узнал, ознакомившись с «Личной летной книжкой» бывшего военного, а затем и гражданского ленинградского авиатора А. И. Судакова, «прожившего» в воздушном океане почти три года. Каждый полет подробно описан в этой летной книжке: когда произошел, каковы цели, на каком типе самолета, какова продолжительность, в какое время суток.

На одной из страниц книжки записано: «7 июля 1941 года совершен полет на самолете У-2 из Боровичей в поселок Хвойная... В поселке Хвойная местное население подготовило площадку за трое суток».

Впоследствии Анатолий Иванович Судаков мне рассказывал:

«Командир бомбардировочного авиаполка, в котором я служил командиром корабля ТБ-3, получил из штаба ВВС задание подготовить в районе станции Хвойная площадку, с которой можно было бы организовать полеты в Ленинград.

Станцию Хвойная и ее окрестности я знал хорошо. В поселке, расположенном рядом со станцией, жили мои родители, там прошли мои детские годы. И вот, покружившись в районе станции, я облюбовал небольшую полянку, на которой и совершил посадку. Признаться, она была сложной: едва коснувшись земли, пришлось лавировать между небольшими деревьями. Но все обошлось благополучно.

Оставив механика у самолета, я отправился в райком партии доложить о цели своего прилета. Меня принял секретарь Евгений Иванович Зверев и внимательно выслушал. Спустя полчаса вместе с ним и еще с несколькими работниками райкома мы уже осматривали место посадки».

Такова предыстория аэродрома «Хвойное», сыгравшего огромную роль в суровые дни блокадного Ленинграда.

И еще несколько слов о Судакове.

Весь июль, август и начало сентября полк, в котором воевал старший лейтенант Судаков, наносил бомбовые удары по танковым колоннам, рвущимся к Москве. В середине октября полк вновь перенацелили на Северо-Западное направление. Тяжелые корабли начали летать в блокадный Ленинград. Совершать опасные полеты над Ладогой в 1941 году на устаревших, неуклюжих, тихоходных и неманевренных бомбардировщиках ТБ-3 могли только мужественные люди, которых мы вправе считать героями Великой Отечественной войны. Многие, наверное, помнят фильм «Живые и мертвые», поставленный

*4 ноября 1942 года ОСАГ ГВФ была реформирована в 4-й Отдельный Авиаполк ГВФ.

по одноименному роману Константина Симонова. В нем как раз есть кадры, показывающие, как устаревшие, неуклюжие машины разбомбили переправу через Березину, а на обратном курсе подверглись нападению «мессеров».

Четырнадцать полетов совершил на таком самолете в блокадный город Судаков — гвардии майор, кавалер шести боевых орденов, в числе которых орден Александра Невского.

В сборник воспоминаний «Воздушный мост над Ладогой» (Л., 1984) вошел очерк, написанный уполномоченным Военного Совета Ленфронта по воздушным перевозкам М. Таирова, в котором есть строки и об аэродроме «Хвойная».

«... И вот Хвойная. Несмолкающий гул самолетов... Прямо над головой пронеслось в сторону Ленинграда звено ЛИ-2, за ним с небольшим интервалом еще одно, потом еще.

Хвойнинский район стал опорным районом базирования транспортных самолетов. Сюда стекались грузы из Пестовского, Мошенского, Любытинского, Ефимовского и других районов. Здесь же располагались питательные пункты для эвакуированных на самолетах ленинградцев. Хвойнинцы отвечали также за своевременную доставку продовольствия расположенным в районе эвакогоспиталям.

По долгу службы мне приходилось ежедневно часами находиться на аэродроме, и я видел, с какой самоотверженностью летчики, авиатехники, работники аэродрома, бригады грузчиков из местных жителей — все, кто обеспечивал деятельность этой воздушной коммуникации, несли свою бессменную вахту в воздухе и на земле. Ни днем, ни ночью не смолкал гул самолетов над Хвойной».

2

В сборнике «Мирные крылья в годы войны» (М., 1995) есть оценка ратного труда авиаторов ОСАГ: «В обеспечении прорыва блокады Ленинграда и взаимодействия советских войск с партизанами Ленинградской области принимал участие 4-й ОАП ГВФ. Полком проведен большой объем работ по санитарному обслуживанию наступавших войск и партизан. 232 человека из летно-подъемного состава полка и младших авиаспециалистов были награждены медалью "За оборону Ленинграда"».

С начала 1943 года партизанское движение стало массовым. В Ленинградской области успешные действия партизан, особенно в период прорыва блокады города войсками Ленинградского и Волховского фронтов, во многом зависели от авиаторов, в том числе и от авиаторов 4-го ОАП.

В эти дни они доставляли в указанные пункты боеприпасы, медикаменты, вывозили раненых. В ночь на 10 января экипаж самолета Ли-2 М. М. Лобанкова выбросил в районе Тосно—Синявино воздушный десант для разведдиверсионной работы, а 18 января экипаж выполнил другое важное задание командования — доставил оружие и боеприпасы отдельным подразделениям Ленфронта. Члены экипажа: второй пилот

Сиротин, штурман Бондаренко, бортмеханик Цыбасов, бортрадист Федоров и бортстрелки Запащивок и Фролов.

В марте—апреле авиаторы провели крупную операцию по переброске с аэродрома «Хвойная» за линию фронта 11-й Волховской партизанской бригады. Вначале решено было высадить группу партизан из 30 человек на одном из замерзших озер Новгородской области. Первым вылетел на самолете У-2 П. И. Борисов. Полет проходил ночью, но пилот справился с заданием. Этой же ночью совершили полеты К. Силин, А. Кудрявцев и А. Передерий.

Однако такие вылазки были очень опасными. Берега озер в ночное время не просматривались, и в следующий раз было решено выбросить на Черное озеро на парашюте опытного летчика И. Д. Черкашина, который фонарями «летучая мышь» должен был обозначить границы посадочной полосы, тщательно проверив лед, и установить дежурство.

Операция по переброске бригады Бредникова началась в ночь на 26 марта. В воздух поднялись 14 самолетов У-2 и три самолета Р-5 3-й транспортно-бомбардировочной эскадрильи капитана С. Н. Рыбакова. Самолеты сядились на ледяной «аэродром Черкашина» один за другим — надо было спешить, так как наступали весенние дни и днем на полосе появлялись лужи.

И авиаторы спешили, совершая по несколько рейсов за ночь. К 10 апреля операция была завершена. 248 посадок на ледовый аэродром сделали авиаторы за этот период, переправив по воздуху 427 партизан и 23 т грузов. Особенно мастерски выполнили заключительные полеты В. М. Александров, Н. В. Алексеев, В. Л. Семенов, А. И. Передерий, которые сажали самолеты на уже растаявший снег и непрочный лед.

Много мастерства и умения в выполнении этой операции проявили летчики П. И. Борисов, Н. С. Гвоздев, В. П. Дворянкин, И. Ф. Евстигнеев, А. Я. Кудряшов, Н. М. Метряшко, М. Ф. Боев, М. И. Тарунов, А. Д. Савенков, С. Н. Рыбаков. Большую работу провела инженерно-авиационная служба эскадрильи. В эти дни под руководством опытного инженера Г. И. Москвина трудились авиатехники и механики Г. Н. Берло, А. А. Бочурин, П. Н. Дубинкин, М. М. Лисиков, В. Ф. Лысков. Партизаны бригады Бредникова только в мае пустили под откос 12 эшелонов, взорвали несколько мостов.

Самое сложное время для партизан — начало весны. Огромная территория лесных массивов была затоплена водой. Партизанам приходилось размещаться на небольших относительно сухих островках. Требовалось принимать особые меры, чтобы вражеские разведывательные самолеты не смогли обнаружить расположение партизанских отрядов. Тогда на помощь приходили летчики. Не один десяток партизан они спасли от голодной смерти. В сложных метеорологических условиях авиаторы доставляли отрядам продовольствие, боеприпасы и необходимое военное снаряжение. Особенно отличились летчики «шаврушек».

Первый полет на Ш-2 к партизанам совершил старший лейтенант Г. Н. Скляренко. Он удачно «приводнился» около одного из партизанских лагерей, доставив партизанам все необходимое.

Как-то военное руководство получило тревожное сообщение об одном из отрядов народных мстителей. Отряд находился в крайне тяжелых условиях: не хватало обуви, продовольствия, многие нуждались в медикаментах. Ночью была нелетная погода, и командование приняло решение лететь днем. И самолет Р-5 с пилотом В. Александровым и командиром 4-го ОАП Н. Гриценко взял курс на партизанский лагерь. Бедствующая группа партизан была спасена.

В мае, выполняя один из ночных полетов в партизанский край, из-за отказа мотора экипаж Александрова совершил посадку в лес. Пробыв несколько дней среди партизан, авиаторы вновь вернулись к своим обязанностям. Вскоре они вновь начали доставлять боеприпасы в район Тигодских озер, где в это время партизаны вели тяжелые бои. Вместе с экипажем Александрова в районе Тигодских озер летали экипажи Мищенко, Христофорова, Тятигина, Яковлева. На невооруженных самолетах они совершали полеты к партизанам в любое время суток, как того требовала военная обстановка.

Особенно опасными были полеты в дневное время. Часто авиаторам приходилось встречаться с вражескими истребителями. Такая встреча состоялась и у экипажа самолета Ли-2 М. М. Лобанкова. Только хладнокровие, точный расчет и летное мастерство позволили экипажу выйти победителем. 169 боевых вылетов за линию фронта совершил Лобанков за время войны. Орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Красной Звезды отметила страна его подвиги.

Кроме полетов к партизанам авиаторы по заданию командования Ленфронта производили ночные полеты для бомбежки переднего края. Эти полеты совершали летчики 3-й эскадрильи А. Александров, И. Евстигнеев, Д. Евстигнеев, В. Передерий, П. Федотов.

В одном из полетов был поврежден самолет Сысолятина. Осколок Вражеского снаряда пробил бензобак. Задохаясь от паров бензина, летчик одной рукой закрыл отверстие бензобака, а другой пилотировал самолет. В невероятных трудных условиях, с раненой ногой Сысолятин сумел дотянуть до своего аэродрома и благополучно посадить самолет.

В этой связи хочется рассказать о случае, происшедшем с русским военным летчиком подбесаулом Вячеславом Ткачевым в годы первой мировой войны. 12 августа 1914 года, выполняя разведывательный полет на «Ньюпоре-4», он был обстрелян ружейным и пулеметным огнем. Из пробитого маслобака выбивало масло, мотор могло заклинить — нависла угроза плена. Ткачев снял ногу с педали и прикрыл ею пробойну в баке. Обжигаемый горячим маслом, сидя в неудобной позе, на полууправляемом самолете летчик все же сумел пересечь линию фронта и совершить посадку на своей территории. Ценные сведения о скрытом обходе немецким корпусом правого фланга русской армии были своевременно доложены командованию.

Героический поступок совершил в одном из полетов бортмеханик Н. П. Цыбасов. При выполнении десантирования группы советских воинов Цыбасов заметил, что у одного парашютиста не закреплена за трос фала вытяжного парашюта. Рискуя быть выброшенным, Цыбасов на лету подхватил конец фалы и воин был спасен.

Дерзкие полеты в партизанский край выполнял в мае—июне летчик В. М. Александров. В белые ночи он своевременно доставлял партизанам все необходимое, а обратными рейсами вывозил тяжелораненых.

В июне 1943 года волховские партизаны вели упорные бои с крупной карательной экспедицией. Было много раненых. Летчики Я. Г. Жигарев и Н. В. Алексеев под самым носом карателей вывезли более 70 тяжелораненых партизан.

Авиаторы беспрестанно снабжали партизан взрывоприпасами для ведения «рельсовой войны». В этих полетах отличился старший лейтенант П. П. Дикобразов, который совершил 55 боевых вылетов и доставил 9670 кг боеприпасов, продовольствия, вывез многих тяжелораненых партизан.

11 июля 1943 года начальник Ленинградского штаба партизанского движения М. Н. Никитин писал в приказе, что командно-летный состав (4-го ОАП. — В. К.) пользуется заслуженным авторитетом у ленинградских партизан. За активные боевые действия по оказанию помощи ленинградским партизанам 26 летчиков награждены орденами и медалями.

3

Бывший военный журналист Ф. Захаров писал в статье «Ленинградская эпопея», которая была опубликована в первом номере журнала «Гражданская авиация» за 1969 год: «Личный состав 4-го Отдельного авиаполка ГВФ выполнял сложные и ответственные задания Военного Совета Ленфронта, причем особенно важную роль играли авиаторы в поддержании связи с партизанами и в оказании частям и соединениям народных мстителей разнообразной помощи. Никогда еще грузоподъемность самолетов не использовалась так полно, как в тот период под Ленинградом. Трудно приходилось работникам Ленинградского аэропорта, которые остались на временных базах в Ленинграде. Порой обстоятельства заставляли их трудиться дни и ночи без перерыва, в полной темноте и в предельно сжатые сроки разгружать и загружать самолеты, готовить их к вылету, заправлять топливом. Этой работой руководил начальник аэропорта М. Цейтлин. Можно с полным основанием сказать, что ни на одном участке фронта полеты экипажей гражданской авиации не носили столь интенсивного характера, как в битве под Ленинградом».

Каждый боевой вылет за линию фронта транспортного самолета был сопряжен с большим риском и всякого рода трудностями. Полет обычно длился три-четыре часа (а порой и больше) над территорией, занятой противником. Небольшая скорость сулила самолету большие неприятности при встрече с вражеским истребителем, а то и группой истребителей. Поэтому полеты в тыл требовали высочайшего летного мастерства и личного мужества. К тому же партизаны, ведя бои с преследующими их немецкими частями, часто меняли свои базы.

Серьезную опасность для авиаторов представляли и вражеские ловушки — ложные ориентиры. Немцы зажигали костры, аналогичные

партизанским, обозначавшим контуры посадочных площадок. Попасть в такую ловушку — дело опасное.

Летчику-лейтенанту И. Д. Черкашину 18 августа 1943 года было поручено выбросить двух парашютистов в указанное место. Приземлившись, парашютисты не определили точное место высадки и зажгли костры. Ориентируясь на эти костры, вылетевшие на полчаса позже Черкашина экипажи выбросили 27 человек. Во время выброски усилился ветер, который отнес парашютистов в сторону, где размещались вражеские гарнизоны. Из 29 человек осталось лишь 15.

Днем и ночью совершались полеты на линию и за линию фронта. Только с мая по ноябрь во вражеский тыл было доставлено 12 отрядов и 28 групп.

К осени значительно увеличилось число партизанских отрядов. Отряды остро нуждались в вооружении и боеприпасах. И «воздушным транспортом в партизанские районы было доставлено 14 266 винтовок, 7013 автоматов, 1179 пулеметов, 114 тонн взрывчатых веществ, 123 противотанковых ружья, 112 минометов, 10 730 мин, 65 000 гранат». Эти данные взяты из книги П. Шевердалкина «Ленинградские партизаны», изданной в Ленинграде в 1947 году.

О полете, совершенном Андреем Колесниковым, рассказал его боевой друг Владимир Михеев:

«Летчик Андрей Колесников летал в санитарной эскадрилье. Дважды ему предстояло вывезти раненых из прифронтовой зоны. Прибыв в назначенное место, летчик с медперсоналом устроили в санитарной кабине двух раненых. После короткого разбега У-2 оторвался от площадки и начал набирать высоту. Минут через десять полета Колесников заметил устремившихся на его машину три вражеских истребителя.

Маневрируя, маскируясь местностью, летчик уходил от своих преследователей. "Оторвался", — мелькнула спасительная мысль у Андрея. И тут же увидел по курсу два "мессершмитта". Они-то и не упустили добычу, подожгли самолет. Языки пламени обжигали лицо и руки Андрея. Летчик начал борьбу за спасение раненых. Скользил на крыло, отводя пламя от себя, искал подходящую площадку для посадки. Через несколько минут колеса машины коснулись земли. Выскочив из кабины, летчик в тлеющей одежде бросился спасать из пылающего самолета раненых. Одного за другим он вынес их из горящего самолета в безопасное место».

Три недели находился Колесников в госпитале. Выписавшись, он снова начал выполнять санитарные рейсы. Всего за годы войны пилот Колесников по санзаданию совершил 561 вылет. Вывез 437 раненых из передовых госпиталей и доставил 28 200 кг груза на линию фронта. Награжден орденом Красной Звезды.

В школьные годы я был свидетелем перезахоронения останков солдат и партизан в братскую могилу. Среди останков был и экипаж самолета Ли-2. Из разговоров старших запомнилось, что самолет доставлял оружие партизанам. Ночью, перелетев линию фронта, самолет был атакован вражеским истребителем. Загоревшуюся машину эки-

паж дотянул до партизанской зоны, где она упала в болото. Погибших летчиков партизаны захоронили недалеко от места падения самолета. К сожалению, имена героев-летчиков остались неизвестны, на памятной доске указано только их количество.

Светлая память неизвестным солдатам, чьи останки лежат в земле от Волги до Эльбы и от моря Черного до моря Белого!

Вернемся к событиям сорок третьего года.

В газете «Крылья Советов» того времени была опубликована заметка «Смелость». В ней рассказывалось о воздушном бое, который проходил над озером.

«Несколько наших истребителей схватились с превосходящим числом вражеских самолетов. На каждый советский самолет приходилось три немецких». Карусель боя стремительно закрутилась. Задымил и резко пошел к земле вражеский самолет, вскоре за ним последовал другой...

«Под градом пуль дрогнула одна красноезвездная птица. Свинец ударил по мотору, по кабине пилота. Раненый пилот сумел посадить смертельно подбитую машину на лед.

Этот бой видел пилот санитарного самолета Прянишников. Он возвращался с линии фронта в тыл, имея на борту двух раненых бойцов. Путь его лежал через озеро, над которым шел бой».

Прянишников отвернул в сторону лесного массива и начал барражировать над его верхушками, ожидая исхода боя. «Добьют они его на земле, — мелькнула у Прянишникова мысль, — надо спасти пилота». И он смело повел свою санитарную машину к месту приземления подбитого истребителя. Совершив посадку на лед, летчик подрулил к истребителю. Раненый пилот был третьим пассажиром в двухместной санитарной машине, которых авиатор доставил в тыловую госпиталь.

В декабре командиру эскадрильи П. П. Савину было приказано разбомбить крупный вражеский склад боеприпасов. Склад располагался на опушке леса и в ночное время сливался с темным фоном лесного массива. Во втором часу ночи Савин, подняв свой П-5 в воздух, взял курс на вражеский объект.

Несколько слов хотелось бы сказать о самолете П-5 (почтовый-5, военный вариант Р-5). Прославленный летчик Герой Советского Союза М. В. Водопьянов писал в книге «Небо начинается с земли», что «ни один Р-5 не дожид до естественной старости. Все они кончили жизнь на боевом посту, участвуя в трех войнах. В 1938 году эскадрильи этих машин помогали наземным войскам в сражении у Халхин-Гола с японскими захватчиками. В 1939 году громили с неба укрепления белофиннов на карельском перешейке. Все годы Великой Отечественной войны Р-5 использовались для связи, разведки и как ночные бомбардировщики. Они доставляли в тыл к партизанам оружие, патроны, лекарства, газеты и вывозили на Большую землю раненых бойцов».

Вернемся к полету Савина. Сильный боковой ветер сносил самолет с курса, снижал скорость. Несмотря на трудные условия полета, летчик точно вышел на цель и сбросил бомбы.

Отважно совершала полеты и жена Петра Савина, младший лейтенант Ольга Савина. Однажды ей было поручено перевезти группу летчиков на другой аэродром. На своем У-2 летчица сделала семь полетов и перевезла 14 летчиков. Дважды в этот день ее самолет подвергнулся нападению вражеских истребителей, но каждый раз Савиной удавалось оторваться. Садилась и взлетала она с маленькой площадки, к тому же со всех сторон обстреливаемой.

В архиве Департамента Воздушно транспорта есть сведения, что «только по заданию Ленинградского штаба партизанского движения 4-м ОАП ГВФ было выполнено более 2 тысяч заданий, 438 из них с посадкой в тылу врага».

Завершался суровый военный сорок третий год. Войска Ленфронта готовились к решающим боям. В этой подготовке к будущим боям предстояло принять участие и 4-му Отдельному авиаполку ГВФ. В конце декабря, выполняя приказ Военного Совета Ленфронта, 1-я эскадрилья перебазировалась в Ленинград.

Глава четвертая

ВЗЛЕТАЛИ, ПРИБЛИЖАЯ ДЕНЬ ПОБЕДЫ

1

Наступил 1944-й год — год решающих побед советского народа. Сорок четвертый год явился для Ленинграда годом снятия 900-дневной блокады.

«В ночь на 14 января авиация дальнего действия провела 109 самолето-вылетов, нанося удары по вражеской обороне. Днем перешли в атаку войска 2-ой Ударной армии». Эти строки взяты из 4-го тома «Истории Великой Отечественной войны Советского Союза» (М., 1962). Весь день не смолкал гул артиллерийской канонады Ленфронта и Балтийского флота.

В марте 1980 года Лениздат опубликовал записки летчика АДД (авиация дальнего действия) Н. Г. Богданова «В небе — гвардейский Гатчинский». В прошлом гражданский пилот в феврале сорок первого был призван в ряды ВВС. От командира экипажа до командира прославленного 12-го гвардейского Гатчинского ордена Суворова дальнебомбардировочного авиаполка — таков путь Николая Григорьевича Богданова в годы войны. Авиаторы полка, которым командовал гвардии подполковник Богданов, летали к партизанам Ленинградской области, а также сражались за Ленинград.

«В канун наступления 13 января, — вспоминал Николай Григорьевич, — мы получили приказ: готовиться к участию в авиационной подготовке прорыва войсками Ленинградского фронта укрепленных позиций противника. Весь день с утра до вечера на аэродроме шли последние приготовления к боевому вылету».

И еще несколько строк из записок Николая Григорьевича: «Никогда не наблюдал я у личного состава полка такого проявления энтузиазма,

готовности идти в бой, как в дни нашей работы на Ленинградском фронте. Не говоря уже о летчиках, офицеры и сержанты технической службы и службы вооружения, штабные работники просили, буквально умоляли разрешить им летать на боевое задание, каждый хотел своими руками сбрасывать ящики с малокалиберными бомбами на головы врага. И такие разрешения пришлось давать — только как поощрение за отличную службу».

Те же боевые операции выполняли авиаторы 4-го авиаполка

«В течение этих исторических дней, — вспоминал впоследствии работник аэропорта "Смольное" Н. Тарановский, — мы работали интенсивно, особенно И. Данников, И. Медведь, М. Тарасов. Мы как будто не чувствовали усталости — долгожданное время пришло».

Еще раз обратимся к книге Николая Богданова.

«Ленинградцы, кажется, совсем не спали в эти ночи. Одни поднимались на крыши зданий, другие, выйдя на площади, как зачарованные, наблюдали необыкновенное зрелище, которое развернулось на переднем крае, отражалось, как в огромном зеркале, в черном ночном небе.

С севера на юг с небольшими перерывами над городом тянулся бесконечный поток тяжелых бомбардировщиков. Пройдя город и его окрестности, поток веером растекался над фронтом и обрушивал на врага сотни тонн тяжелых и мелких бомб... Словно небо разверзлось над вражескими позициями».

Большую помощь войскам Ленинградского и Волховского фронтов в разгроме фашистских захватчиков оказали партизаны. Они дезорганизовали тыл врага, нарушали его коммуникации, истребляли гарнизоны, захватывали населенные пункты.

В этих активных действиях партизан немалую роль сыграла авиация 4-го авиаполка ГВФ. Она своевременно доставила им тонны взрывчатки, боеприпасов и выполнила ряд операций по их просьбе. В период наступления (с 14 по 27 января) летчики полка с аэродрома Янино произвели 96 боевых вылетов на бомбометание переднего края. Кроме этого, авиаторы нанесли бомбовые удары по железнодорожным узлам Сиверская и Гатчина, а также выполнили ряд спецполетов в интересах фронта.

Пять эскадрилий полка участвовали в этих боях. Наступление войск фронта проходило в тяжелых условиях бездорожья и лесистой местности Ленинградской и Новгородской областей. Поэтому санитарная эскадрилья, эвакуирующая раненых с передовых позиций в тыловые госпитали, испытывала значительные трудности.

Летчики полка часто выполняли роль связующих между наступающими частями фронта, а также с партизанскими отрядами, обеспечивая их руководящими документами.

Летчик А. Д. Савенков, получив задание доставить командиру партизанского соединения А. Ф. Тараконову приказ командующего Волховским фронтом об организации взаимодействия партизан с частями фронта, вылетел ночью в сплошную облачность. Партизаны не ожидали самолета в такую погоду и не приготовили сигнальных костров. Несмотря на сложившуюся обстановку, летчик выполнил задание.

Приказ командующего перерезать путь отхода немцев по железной дороге на участке Батецкая—Дно командир соединения получил своевременно. Партизаны выполнили приказ командующего и до прихода танкового арьергарда удерживали станцию Передольскую.

Еще до контрнаступления Ленфронта, в ночь с 8 на 9 января по заданию Ленинградского штаба партизанского движения 1-я транспортно-бомбардировочная эскадрилья, которой командовал М. А. Никифоров, вывезла 79 раненых партизан из бригады К. Д. Корецкого. Этой же бригаде было заброшено по воздуху нужное количество боеприпасов.

В январский день сорок четвертого года летчику В. С. Литвинову и командующему Ленфронта генералу Л. А. Говорову с группой военачальников предстоял нелегкий ночной полет через Кронштадт в зону форта Серая Лошадь.

В снегопад поднял Литвинов с Комендантского аэродрома свою транспортную машину Ли-2. Прибыв в расчетный район полевого аэродрома, Литвинов четыре раза «пристреливался», прежде чем совершить посадку на небольшую площадку.

Генерал Говоров поинтересовался, почему летчик медлил с посадкой. Литвинов ответил, что следовал русской пословице: семь раз отмерь, один раз отрежь. А бортмеханик И. П. Здебловский добавил: «Береженого и Бог бережет. Ну, а по-нашему — смелость смелостью, но и осторожность не мешает...». Спустя несколько дней экипаж по представлению генерала Говорова был награжден за успешный и своевременный перелет.

2

Наступил долгожданный день 27 января 1944 года.

Ленинградцы, их защитники — героические войска Ленфронта, весь мир торжествовал — окончательно ликвидирована блокада.

Вскоре эскадрильи полка были перебазированы на городские аэродромы: «Смольное», Комендантский, «Лисий Нос». Штаб полка располагался вначале на Комендантском аэродроме, а затем в здании института приборостроения.

И вновь авиаторы начали полеты за линию фронта, полеты к партизанам, полеты по заданию Ленфронта. Авиаторы 4-го ОАП совершали полеты к латвийским партизанам.

Бывший командир 3-й авиаэскадрильи С. Н. Рыбаков писал спустя два десятилетия после победной весны сорок пятого:

«Наша авиаэскадрилья размещалась в 17 км от фронта. Мы ночью на самолетах По-2 бомбили передний край противника, обеспечивали боевую работу партизанских отрядов.

Я не располагаю итоговыми данными, но в отдельные ночи мы совершали по сто вылетов на бомбежку, сбрасывали на голову врага по 400 бомб общим весом 2,5 тонны, делали по 40–50 вылетов к партизанам.

Наибольшее количество боевых вылетов имели летчики А. Алексеев, В. Передерий, И. Евстигнеев, Д. Евстигнеев, В. Сиротин, Н. Федотов.

Однажды при ночном вылете от партизан после отрыва самолета от земли пилот Федотов почувствовал, что у него не хватает рулей для поддержания нормальной скорости. Самолет зацепился за деревья и упал в лес. Виновицей этого происшествия оказалась 15-летняя девочка, которая, желая вылететь на Большую землю, тайно пробралась в самолет».

После тщательного осмотра самолета было установлено, что повреждены лонжероны фюзеляжа и силовой шпангоут. Летчик с помощью партизан отремонтировал раненую машину и перегнал ее на базу полка для окончательного ремонта.

Штурман, он же и адъютант эскадрильи, Д. Д. Лобанов во время летних ночей по несколько суток работал без сна и отдыха. Так же самоотверженно трудился инженер И. Сальников со своим техническим составом.

Отметим, что Рыбаков тогда командовал эскадрилей, входящей в 40-й Отдельный авиационный полк ГВФ (сформированный на базе 4-го ОАП ГВФ). Сороковым полком по-прежнему командовал Н. А. Гриценко. Эта оговорка сделана неслучайно. Многие авиаторы только некоторое время служили в ОСАГ-полку, а затем их переводили в другие подразделения.

В этой связи вспомним авиатора С. Я. Клебанова. «Это был талантливый летчик и прекрасный чистый человек. Я гордился его дружбой», — сказал автор книги «Два капитана» В. Каверин.

...Самуил Клебанов познакомился с авиацией в 13 лет. Ему попался журнал «Вестник Воздушного флота», в котором его заинтересовали чертеж и описание модели самолета. Мальчик загорелся желанием построить такую модель. В течение полугода трудился он над нею. Труды увенчались успехом. Его модель самолета была выставлена в авиауголке клуба пионерского отряда «Воздухофлот». Тогда он уже мечтал стать летчиком. Шесть лет занимался Самуил в кружке авиамodelистов, а когда в 1927 году в Ленинграде открылась планерная секция, Самуил Клебанов одним из первых вступил в нее.

Студент Политехнического института Олег Антонов (будущий генеральный авиаконструктор знаменитых «анов») с юными планеристами за год построили в Дудергофе планер ОКА-3. В кружке планеристов одним из общественных инструкторов был Валерий Чкалов.

В 1929 году Самуил Клебанов участвовал в Шестых Всесоюзных состязаниях планеристов. В это время он уже имел звание пилота-планериста. В следующем году Клебанов окончил летную школу Осоавиахима, а еще два года спустя — Балашевскую авиашколу ГВФ. Потом он трудился в 31-м транспортном авиаотряде. Летал в Москву, на Север, выполнял особые задания командования Северного Управления. Летал много, но не оставлял планерный спорт. На планере Г-9 Клебанов выполнял весь комплекс высшего пилотажа.

Незадолго до начала войны было решено создать в составе ВВС подразделения дальнебомбардировочной авиации, или АДД (авиации дальнего действия). Главной задачей подразделения АДД было освоение полетов в любую погоду, полетов на больших высотах в глубокий

тыл врага для нанесения мощных бомбардировочных ударов по его военным объектам. В АДД служила большая группа авиаторов Аэрофлота — опытных летчиков, имевших большой налет маршрутных рейсов. В их числе оказались ленинградские авиаторы Самуил Клебанов, Клавдий Решетников и Евгений Борисенко.

Клебанов участвовал в битве под Москвой. С боевыми товарищами он наносил бомбовые удары по живой силе и боевой технике противника. Ночные и дневные полеты выполнялись без прикрытия истребителей.

Экипаж Самуила Яковлевича Клебанова погиб над Витебским аэродромом, с которого немецкие самолеты совершали налеты на Москву. Налет советских самолетов на Витебский аэродром состоялся в ночное время. Экипаж Клебанова вышел на цель одним из последних. Сбросив бомбы, Клебанов снизил свой самолет на малую высоту и стал расстреливать уцелевшие вражеские самолеты из пулеметов. Несколько самолетов от точного попадания вспыхнуло. В это время немцы открыли огонь из всех калибров зенитной артиллерии. Один из зенитных снарядов сразил самолет, и он, объятый пламенем, упал на летное поле аэродрома.

В наградном листе, составленном 5 июня 1944 года, записано:

«Старший лейтенант Аяцкий Василий Кузьмич, 1909 года рождения. За период Отечественной войны совершил 220 боевых вылетов в тыл противника по выброске парашютистов и груза. Летая, т. Аяцкий неоднократно попадал в трудные метеорологические условия, а также в зону прожекторов и зенитного огня. Благодаря высокой технике пилотирования, смелости и находчивости летчика парашютисты и грузы доставлялись в нужные районы. Заброшенные в тыл противника группы своевременно освещали обстановку в интересующих командование фронта районах. Несмотря на светлые ночи, т. Аяцкий проявлял умение и настойчивость, делая по два вылета. 29 мая 1944 года выполнял задание Военного Совета фронта по выброске парашютистов в тыл врага. Самолет был обстрелян сильным ружейно-пулеметным огнем, но задание, несмотря на это, было выполнено.

За отличное выполнение заданий Военного Совета фронта т. Аяцкий В. К. достоин награждения орденом Красного Знамени».

Двести двадцать раз поднимался в воздух и возвращался на свой аэродром Василий Кузьмич Аяцкий. В ночь на 27 июня Аяцкий и его штурман Фролов сбросили в тыл врага четырех десантников и почти 200 кг груза. Но на базу не вернулись...

3

Авиаторы ОСАГ 4-го авиаполка совершили 6 тыс. полетов за линию фронта, из них — около 2 тыс. с посадкой на партизанских аэродромах. Чтобы представить, что значил полет к партизанам, вновь обратимся к книге Николая Богданова, лично совершавшего такие полеты. «По значимости, сложности и риску, — пишет он, — полеты к партизанам

с посадкой на партизанских аэродромах можно сравнить лишь с боевыми вылетами на Кенигсберг, Данциг, Тильзит и даже Берлин в период 1941–1942 годов». И далее автор добавляет, что «летчики любили эти полеты и с большой охотой летали с посадкой к партизанам. В таких полетах проверялось мужество и мастерство каждого участника полета и экипажа в целом».

В книге «Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» вклад гражданских авиаторов 4-го и 5-го полков так оценен: «При подготовке и в ходе операции войск Ленинградского и Карельского фронтов большую помощь оказали 40-й и 52-й (бывшие 4-й и 5-й ОАП ГВФ. — В. К.) транспортные полки ГВФ. Летчики этих частей совершили 5700 полетов, перебросили более 6100 солдат и офицеров, большое количество боеприпасов и других грузов, а также вывезли 2503 раненых». Для сравнения: за этот период авиация 7-й воздушной армии, действуя в интересах двух фронтов — Ленинградского и Карельского, совершила 12 000 вылетов.

Еще при подготовке к операции по снятию блокады ряд ответственных заданий командующего Ленфронтом маршала Л. А. Говорова выполнили авиаторы 1-й транспортно-бомбардировочной эскадрильи 4-го ОАП ГВФ. Они перебросили в тыл противника к эстонским партизанам 16 разведывательно-диверсионных групп. Эта операция совершалась во время белых ночей при сильном противодействии зенитной артиллерии и истребителей противника.

В июне — июле та же эскадрилья совершила 40 боевых вылетов на территорию Финляндии, выбросив 93 десантников-разведчиков и 12 т груза для них. При выполнении этих заданий отличились летчики капитан М. М. Лобанков, старшие лейтенанты Н. Н. Яковлев, И. И. Мищенко, штурманы капитан Ф. М. Бондаренко и младший лейтенант А. Г. Листопад. Кроме транспортников (по свидетельству П. П. Савина) полеты на территорию Финляндии с разведывательными целями совершали и летчики 5-й эскадрильи.

По утверждению авторов сборника «Мирные крылья в годы войны», «участием в Выборгско-Петрозаводской операции 4-й ОАП ГВФ закончил свою боевую работу на фронте. Базируясь на аэродромах Ленинграда, при наличии 34 самолетов, он в последующем выполнял только эпизодические задания по перевозке раненых и занимался наземной подготовкой. 29 апреля 1945 года, в соответствии с приказом Ставки ВГК, полк был передан в распоряжение командующего 13-й Воздушной армии, а его материальная часть — в восстановленное Северное управление ГВФ».

В феврале 1944 года после снятия блокады был создан ленинградский авиаотряд, командиром которого назначили С. И. Собчика. В освобожденные районы стали прокладываться воздушные линии.

Война нанесла огромный ущерб хозяйству авиаторов. Все здания и сооружения аэропорта, находящиеся на самом переднем крае обороны, превратились в руины. Все летное поле было изрыто воронками от бомб, снарядов и исполосовано траншеями и окопами. Кроме того, поле всюду было начинено минами. Сильно пострадал и городок авиаторов.

22 мая 1944 года комиссия, возглавленная начальником Ленаэропорта М. И. Цейтлиным, подписала акт ущерба, который был нанесен немецко-фашистскими войсками во время осады города. «В течение 1941–1943 и начала 1944 года, — отмечалось в акте, — здания и сооружения аэропорта, расположенные на территории авиагородка станции Шоссейная, находились под артиллерийским и минометным обстрелом и неоднократно подвергались бомбежке противника. С октября 1941 по январь 1944 годов аэропорт и авиагородок находились в полосе фронта, то есть в местах боев. Здания и сооружения разрушены, летное поле имеет массу воронок, разрушена вся осушительная система летного поля. Значительно повреждены здания аэровокзала, ангара... Обширный ущерб составляет 12 463 235 рублей».

Летом строительные организации приступили к восстановлению аэропорта. В этой работе участвовал и личный состав аэропорта, отработавший на объектах к концу года 5 тыс. ч. В то время личный состав 19-го и 28-го транспортных авиаотрядов и самолеты базировались на аэродроме «Смольное».

Авиаторы В. Лысагорский, С. Царев, Г. Васильев, В. Мозжухин летали в районы области со срочным грузом, почтой. Осенью сорок четвертого эскадрилья По-2 ночью разбросала на Курляндском полуострове листовки, призывавшие окруженные вражеские войска к прекращению огня и сдаче в плен.

В октябре авиаторы на общем собрании обсудили обращение коллектива Московского центрального аэропорта, который вызвал ленинградцев на соцсоревнование. Вызов московских авиаторов был принят, и ленинградские авиаторы приступили к выполнению повышенных сообразительств.

Авиаторы аэропорта прокладывали воздушные трассы вслед за наступающей Красной Армией, сажали свои машины в города и населенные пункты на следующий день после освобождения, когда на аэродромах и посадочных площадках была разминирована только узенькая взлетная полоса. Почта, дефицитные материалы, детали машин, грузы для действующей армии — все это требовало срочной доставки в освобожденные районы.

Своевременно и качественно готовили к полетам (в условиях полевого аэродрома) самолеты техники и механики Жуков, Царев, Соляник, Рудов, Буланов, Коршаков, Жабин. Отличных показателей в летной работе добились командир отряда Я. Г. Жигалев, командиры экипажей Никифоров, Мазжухин, Волков, Литвинов, Шарапов, Лысогогорский, Кривошеев.

План транспортных перевозок за 1944 год был перевыполнен. Ленаэропорт, как отмечала газета «Крылья Советов» 5 февраля, «отправил несколько сот тонн грузов и перевез только по авиалиниям союзного значения около трех тысяч пассажиров». Это происходило в исключительно трудных условиях полевого аэродрома.

В конце года приказом начальника ГУ ГВФ маршала авиации Ф. А. Астахова правительственными наградами были награждены работники аэропорта и Северного управления. Среди награжденных —

командир охранного подразделения В. И. Петрашев, помощник начальника пожарной команды В. Д. Новиков. Среди летного и командного составов орденом Боевого Красного Знамени были награждены командир транспортного авиаотряда Я. С. Жигалев, начальник СУ ГВФ Н. А. Кочановский, старший инструктор политотдела И. Н. Платошин, начальник штаба Ленаэропорта И. К. Пляскин, орденом Красного Знамени — начальник службы перевозок аэропорта В. С. Загорский, начальник политотдела В. С. Мигунов, заместитель начальника по полтчасти аэропорта В. И. Ширяев, летчик Кривошеев, медалью «За боевые заслуги» — начальник штаба авиаотряда А. С. Макаревич, старший техник авиаотряда С. Т. Царев, начальник аэропорта М. И. Цейтлин.

4

Наступил победный сорок пятый год.

Радость мужественных ленинградцев разделяли и авиаторы 4-го ОАП ГВФ, часть которых в это время трудилась на мирных трассах. Авиаторы на протяжении всей блокады вместе с ленинградцами несли на своих плечах все тяготы военного времени. Особенно тяжелыми были первые блокадные месяцы. «Нас было мало, — вспоминает генерал-полковник авиации А. Бабаев, бывший летчик воздушного моста. — Транспортные самолеты, поднимавшие вместо положенных 1,6 тонн более 3 тонн грузов, становились более тихоходными и уязвимыми. Фашистские истребители постоянно охотились за ними... Летчикам транспортной авиации приходилось летать на предельно малой высоте. Над сушей — буквально едва не задевая верхушки деревьев, над водой — так низко, что от выхлопных газов и воздушных струй винтов возникала рябь. Это гарантировало, что снизу враг не сможет атаковать». Это свидетельство Героя Советского Союза было опубликовано 19 марта 1980 года в газете «На страже Родины».

За годы войны авиаторы ОСАГ 4-го авиаполка ГВФ совершили более 30 тыс. боевых вылетов. За время блокады работники бывшего Ленаэропорта, временно работавшие на аэродроме «Смольное», приняли и обслужили около 10 тыс. транспортных самолетов. Это было сделано в блокадном городе при постоянных артобстрелах и налетах вражеских самолетов!

Инженеры полка С. Я. Филатов и И. Ф. Сальников реконструировали самолет У-2, сделав его многоцелевым (например, санитарный, трехместный), а инженер Тимофеев в декабре сорок первого года с группой техников и механиков собрал из списанных аэроклубовских У-2 целую эскадрилью. Самолеты отправили в Вологду, где они «служили» как ночные бомбардировщики.

О незаметных тружениках войны — техниках и механиках — дважды Герой Советского Союза Б. Сафонов писал в военные годы: «Победа в воздухе куется на земле. Я отношу добрую половину сбитых самолетов врага на боевой счет своего механика и техника...» Днем и ночью восстанавливали они поврежденные машины, возвращая их в строй.

Герой Советского Союза В. Б. Емельяненко (в годы войны летчик-штурмовик) в книге «В военном воздухе суровом» с огромной теплотой и любовью описал героический труд техсостава. Высокой похвалы заслужил и техсостав ОСАГ 4-го авиаполка ГВФ.

Многие авиаторы не дожили до светлого майского дня сорок пятого... Спасая товарищей, пал смертью храбрых Михаил Тычинкин, расстрелян при посадке на партизанском аэродроме Олег Хотин, защищая небо Москвы, сгорел в подбитом самолете Клавдий Решетников, погиб в небе Заполярья Пантелеймон Овчинников, погиб, возвращаясь с боевого задания, Владимир Дроздов, после нанесения бомбового удара на лужском рубеже был подбит самолет летчика Николая Михеева...

Длинен этот скорбный список павших за свободу и независимость нашего Отечества. Пока удалось установить 43 имени летчиков, штурманов, бортмехаников, бортрадистов, авиатехников...

В мирных ежедневных полетах авиаторы высоко несли трудовую выху. Как в годы войны, они достойно выполняли все задания руководства аэропорта. Так, 8 марта 1945 года ленинградский отряд получил срочное задание — доставить продукты питания в один из леспромхозов области, расположенный в 265 км от аэродрома. Работники леспромхоза из-за сильных снежных заносов оказались отрезанными от баз снабжения. Летчики Корытов, Марченко, Стрепетов, Ланцов и Волков совершили на самолетах По-2 двенадцать рейсов. Посадка и взлет производились в сложных условиях, но, несмотря на все трудности, авиаторы выполнили задание.

За мирное время авиаторы проделали большую работу по восстановлению воздушных трасс области, баз и аэродромов. Еще в 1944 году открылось городское агентство Аэрофлота и начались авиаперевозки не только на местных, но и на общесоюзных авиалиниях. А с 27 марта 1945 года самолеты легкомоторной эскадрильи 19-го транспортного авиаотряда начали ежедневно доставлять почту во все районные центры Ленинградской области.

Ударно трудились в это время летчики Волков, Мазжухин, Андреев, Воронцов, Кривошеев, Ланцов, Калашник, Васильев, женщины-пилоты Лисикова, Корытова, Пашкевич, авиатехники Кондратьев, Абатуров, Соляник, Жуков, мотористы Сутягин, Жабин, Малышев, шоферы Миловатский, Баловнев, Михайлов, Маракасов, радиооператоры Кузнецов, Жуникова, Киян.

Стахановскую вахту в победном сорок пятом несли работники службы перевозок аэропорта Хромов, Тарасов, Колодницкий, Михайлов, командиры экипажей самолетов Ли-2 Федотов, Ткачев, Никифоров, Лобанков, Калашников, Шарапов, Корнев, летчики Андреев, Савельев, Лисилов, Волков, авиатехники Чугунов, Виноградов и многие другие.

По итогам работы за 1945 год авиарботники аэропорта заняли второе место среди коллективов гражданской авиации. Они приняли и отправили за 1945 год 1759 самолетов, 3776 пассажиров и 2365 т различных грузов. Следует напомнить, что в то время коллектив аэропорта исчислялся десятками человек. А о технике и говорить не приходится.

Часть пятая

В МИРНОМ НЕБЕ

Глава первая

ВОССТАНОВЛЕНИЕ АЭРОПОРТА

1

Итак, война закончилась и на Западе, и на Востоке. В 1946 году гражданский воздушный флот перестроился на работу в мирном небе. Согласно приказу Министра Вооруженных Сил от 18 сентября все подразделения ГВФ были расформированы. Летно-технический состав, самолетный парк, предприятия возвращались в структурные организации ГВФ.

Ленинградским авиаторам предстояло восстановить разрушенные аэропорт «Шоссейная» и авиагородок, наладить действующие в прошлом авиалинии и открыть новые, увеличить количество авиаперевозок как пассажирских, так и почтово-грузовых.

В марте был принят Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 годы». Законом предусматривалось: «По воздушному транспорту — увеличить парк самолетов гражданского авиационного транспорта за счет современных пассажирских самолетов; увеличить сеть воздушных линий до 175 тысяч км».

Требовалось восстановить и расширить воздушное сообщение с районами Севера и Дальнего Востока, а также наладить местные линии, оснастив их современным техническим оборудованием, обеспечив безопасность и регулярность полетов. В короткий срок следовало поднять работу Аэрофлота на современный уровень, нацелить гражданскую авиацию на нужды народного хозяйства страны.

Кроме этого, требовалось развивать качественно новые направления в конструировании воздушного транспорта. «Нам необходимо, — заявил по этому поводу председатель Госплана Н. А. Вознесенский, — обеспечить работы по развитию реактивной техники, применению нового типа двигателей, создающих новые скорости и мощности».

Проектирование и создание первых отечественных реактивных самолетов началось в 1941 году. Они известны под названием БИ (сокращение из первых букв фамилий конструкторов А. Я. Березняка и А. М. Исаева). Первый экспериментальный истребитель-перехватчик БИ-1 с ЖРД (жидкостно-реактивным двигателем) имел необычно малые размеры: размах крыла 6,48 м, длина — 6,4 м. Тяга двигателя всего 1100 кгс.

Авторы БИ-1 рассчитывали, что их первенец будет летать со скоростью 800 км/ч и даже более. Самолет был построен невероятно быстро —

всего за 35 дней. Первоначально планировалось затратить на все работы три месяца, но поступили сведения о разработках в этом направлении немецких конструкторов, что, по-видимому, подвигнуло советских разработчиков сократить сроки. Все ОКБ В. Ф. Болховитинова, в котором трудились конструкторы реактивного самолета, перешло «на казарменное положение».

Что собой представлял отечественный реактивный первенец?

Конструкция самолета цельнодеревянная. Фюзеляж — фанерный монокок, оклеенный специальным полотном. Крыло многолонжеронное с фанерной обшивкой. Рули и элероны с полотняной обшивкой. Масса пустого самолета 790 кг, а двигателя — 48 кг. Полная нагрузка (в том числе и с летчиком) 860 кг, взлетная — 1650 кг.

Летные испытания БИ-1 в безмоторном варианте проводил участник гражданской войны летчик-испытатель Б. Н. Кудрин. Первый полет с ЖРД совершил 15 мая 1942 года вызванный с фронта летчик-испытатель Г. Я. Бахчиванджи. Полет на БИ-1 труден. Садиться можно было только после выработки топлива.

К созданию реактивного самолета подключились другие конструкторские коллективы. 24 апреля 1946 года такой самолет был готов к летному испытанию. В этот день летчики-испытатели А. Н. Гринчик и М. И. Иванов совершили успешные полеты на первых реактивных самолетах, созданных конструкторскими коллективами ОКБ А. С. Яковлева и А. И. Микояна. В историю эти опытные реактивные самолеты вошли под названиями Як-15 и МиГ-9. Этими полетами была открыта эра реактивной авиации в нашей стране.

Содня полета первого реактивного самолета минуло четыре десятилетия. Современный истребитель СУ-35 имеет два турбореактивных двигателя с тягой по 14 т каждый, что позволяет самолету развивать скорость 2500 км/ч.

Первая попытка создания в России реактивного самолета состоялась в 1867 году. 19 октября 1867 года отставной офицер гвардейской артиллерии Николай Афанасьевич Телешев получил патент на свой самолет с воздушно-реактивным двигателем. Реактивный самолет, по замыслу изобретателя, должен был представлять собой моноплан с треугольным крылом (угол стреловидности по передней кромке составлял 45°). Заметим, что треугольное крыло для летательного аппарата впервые в мире было предложено русским изобретателем Телешевым. Историкам техники этот самолет известен как «реактивная "Дельта" Телешева»; сам автор проекта назвал его «усовершенствованной системой воздухоплавания». Проект получил высокую оценку авиаконструкторов В. Ф. Болховитинова и В. Б. Шаврова.

В числе 16 аэропортов, предусмотренных к восстановлению, был и аэропорт «Шоссейная». Требовалось заново построить воздушную гавань города на Неве. Зимой в авиаперевозках особенно нуждался Крайний Север. Хотя много позже и в летнее время увеличится спрос северян на самолет, поскольку свои отпуска они предпочтут проводить на юге страны.

В аэропорту «Смольное» авиаторы готовились к весенне-летней навигации. В полевых условиях ремонтировались и обслуживались самолеты. Многих агрегатов и запчастей не хватало. Приходилось самим ремонтировать и даже изготавливать новые. Здесь отличились специалисты, имевшие огромный опыт работы в годы войны: Куковякин, Кондратьев, Золотцев, Матвеев, Виноградов, Зайцев, Цыбасов и др.

С 29 апреля началась весенне-летняя навигация. Несмотря на неблагоприятную метеосводку, вылеты были разрешены. Первым стартовал экипаж корабля Ли-2 Андреева (второй пилот Степанов, бортмеханик Иванов и бортрадист Глухов). Им предстояло лететь по авиатрассе Ленинград—Курск—Донецк—Минеральные Воды. 1 мая была открыта авиатрасса Ленинград—Минск—Киев—Одесса. Первым полетел экипаж Александра. 2 мая экипаж Рыкушина доставил пассажиров в Воронеж, Запорожье и Адлер. Начались полеты в Симферополь, Свердловск, Таллин, Киев, Горький, Кишинев, Харьков.

Как видим, в 1946 году география полетов расширилась, а следовательно, увеличилась и протяженность авиалиний. Так, если в 1945 году их протяженность составляла 1,5 тыс. км, то в 1946 году она достигла 16 тыс. км.

Успешно трудились в первом мирном году экипажи Г. В. Окулевича, Г. И. Калашника, В. В. Сиротина, В. М. Лисилова, О. В. Сотникова, В. М. Мамонтова, А. К. Хорунжего, В. Т. Калмыкова, Г. В. Преза, А. И. Волкова, П. Ф. Андреева.

Ленинградские авиаторы составляли передовой отряд в Аэрофлоте. В приказе по Аэрофлоту, подписанном маршалом авиации Ф. А. Астаховым (начальником ГУ ГВФ), было отмечено грамотное решение командира экипажа Ли-2 Г. В. Окулевича при посадке самолета с лопнувшей в воздухе покрывкой колеса.

8 марта 1947 года газета «Крылья Советов» писала, что за 1946 год ленинградскими авиаторами было перевезено 18 тыс. пассажиров.

2

5 мая 1947 года в аэропорту состоялось торжественное открытие летней навигации. Чести быть первыми в этом мероприятии удостоился экипаж командира корабля Ли-2 А. Румянцева, который выполнял рейс Ленинград—Свердловск. Объем работы в летнюю навигацию значительно увеличился. Так, за 19 дней мая авиаторы аэропорта обслужили 196 самолето-вылетов (с января по май их было 430). 16 мая было отправлено 16 самолетов и принято 10, перевезено 155 пассажиров и 11 т грузов. 17 мая аэропорт перевез 171 пассажира и 9,2 т грузов. Отметим, что в июне и июле коллектив аэропорта отправлял за три-четыре дня столько пассажиров и грузов, сколько он отправлял в любой месяц 1940 года.

В это время коллектив Ленаэропорта вызвал на соревнование авиаторов Минска.

Имена лучших производственников были занесены на Доску почета СУ ГВФ. Это командиры кораблей Снегов Николай Сергеевич, Мамон-

тов Василий Михайлович, пилот Петров Геннадий Иванович, инженер Ведешкин Дмитрий Андреевич, старший техник Дроздецкий Геннадий Васильевич, механик автогаража Баловнев Николай Иванович, слесарь Палатников Владимир Гаврилович, радиооператор Жуникова Надежда Александровна, начальник отдела перевозок Пляскин Игорь Константинович, техник по приборам Соловьев Николай Николаевич.

Группа строителей во главе с инженером С. И. Штейнбергом весной приступила к восстановлению жилых домов авиагородка. Журнал «Гражданская авиация» в сентябрьском номере за 1964 год сообщил читателям, что «к осени 1947 года летное поле Ленаэропорта было восстановлено. На его территории было изъято и обезврежено более 16 500 мин и снарядов».

В сентябре маршал авиации Ф. А. Астахов поздравил телеграммой ленинградских авиаторов с досрочным выполнением производственного плана 1947 года.

С каждым месяцем объем авиаработ возрастал. За январь 1947 года аэропорт выпустил в рейс 107 самолетов. Авиаторам пришлось потрудиться на полевом аэродроме аэропорта «Смольное». Приказом начальника СУ ГВФ были награждены: командиры кораблей Картамышев, Снегов, Волков, пилоты Собчик, Подгородинский, бортмеханики Царев, Невский, Главузянц, Михайлов, бортрадист Бурмистров, инженер Кондратьев, авиатехники Золотцев, Матвеев, Лапшин, Полукеев, Куковьякин, старший инженер Цыбасов, электротехник Песоцкий и др.

В первых числах февраля в Ленаэропорту были закончены основные восстановительные работы, и после семилетнего перерыва, 15 февраля 1948 года первая очередь строительства аэропорта вступила в эксплуатацию.

В связи с этим начальник СУ ГВФ подполковник А. И. Подсосов писал в приказе № 3 от 17 января 1948 года: «15 февраля 1948 года Ленаэропорту перейти на постоянную работу с аэродрома "Смольное" на аэродром "Шоссейная"».

Первую посадку на аэродроме «Шоссейная» произвел один из лучших экипажей ленинградских авиаторов, возглавляемый опытным командиром корабля Ли-2 Г. В. Окулевицем. Это было 15 февраля.

А 15 мая в аэропорту состоялся торжественный митинг по случаю открытия весенне-летней навигации.

Коллектив аэропорта готовился получить новую транспортную машину Ил-12. Этот самолет конструкции С. В. Ильюшина был построен в 1945 году, и первый его полет состоялся 9 января 1946 года. После ряда доработок самолет был запущен в серийное производство. В июне самолеты Ил-12 поступили в Ленаэропорт. Первый рейс на самолете Ил-12 по маршруту Ленинград—Одесса совершил экипаж Вихрова в составе второго пилота Буканова, бортмеханика Балашова, бортрадиста Коткина. На борту находилось 25 пассажиров.

В конце июля экипаж командира корабля Герой Советского Союза Л. В. Рассохина совершил скоростной рейс Ташкент—Ленинград. За один день экипаж покрыл расстояние в 3,5 тыс. км. Из Ташкента самолет стартовал в четвертом часу утра и, совершив по трассе две

посадки, прибыл в Ленинград в семь часов вечера. Обычно полет из Ташкента в Ленинград продолжался двое суток.

18 августа авиаторы вместе с ленинградцами отметили День Воздушного флота.

К осени строители сдали в эксплуатацию профилакторий для летного состава, восстановили часть бывшего здания института под общежитие и временный гараж пожарной службы. 11 ноября были сданы часть ВПП-1 размерами 1500×60 м, РД-6 — 500×20 м и стоянка самолетов — 345×110 м.

15 ноября были сделаны последние рейсы в Адлер, Минеральные Воды и Симферополь. На зимний период эти линии закрывались. Полный год работали авиалинии, связывающие Ленинград со Свердловском, Новосибирском, Минском, Киевом, Одессой, Ташкентом, Горьким, Куйбышевым, Петрозаводском, Калининградом. Еще в 1940 году у Ленинграда с некоторыми из этих городов (например, со Свердловском, Новосибирском, Куйбышевым) не было воздушной связи. А в 1948 году Ленинград сообщался с 30 городами.

«Отстраивается и хорошеет наш аэропорт,— писала 7 ноября 1948 года газета "Крылья Советов".— Сняты леса со здания аэровокзала. Бетонная дорога стрелой прорезала поле (дорога от Киевского шоссе к аэровокзалу. — В. К.). Красавцы-самолеты уходят в воздух с отличной взлетной полосы. Вводятся в строй жилые дома. Растет авиагородок.

Но нет в аэропорту зелени. Еще ни одно дерево не радует глаз. Липовые аллеи протянутся вдоль шоссе, зашумят кронами тополя, зацветут клумбы и газоны.

Начало этому положено. В «Неделю сада» на субботник по древонасаждению по инициативе комсомольцев вышло более 60 человек. Они посадили 50 с лишним лип».

Прежде чем посадить деревья, разбить клумбы и газоны, работники аэропорта и саперы обезвредили и очистили летное поле и его окрестности от смертоносного металла.

Бывшая стройармейка Маргарита Васильевна Пушкина в беседе со мной призналась, что «уезжая на работу в аэропорт "Шоссейная", мы прощались с родными, а по возвращению радовались, что живыми вернулись».

Стройармейки. Так называли 16–17-летних девушек, призванных в стройотряды. Еще в 1941 году в холодном и голодном блокадном городе они построили летное поле и аэродромные сооружения аэропорта «Смольное». В ноябре 1944 года много стройармеек было прислано на восстановление летного поля аэропорта «Шоссейная», наштапированного, как известно, минами, снарядами. Вот их имена: Маргарита Васильевна Пушкина, Александра Михайловна Комарова, Анна Деметьевна Савушкина, Нина Петровна Андреева, Ольга Дмитриевна Зимина, Татьяна Тимофеевна Васильева, Мария Георгиевна Банюшева, Ксения Тимофеевна Миронова...

В 1949 году произошли коренные изменения в инженерно-авиационной службе. Система технического обслуживания самолетов по своему характеру приблизилась к производственному процессу, существующему на промышленных ремонтных предприятиях. Все службы, имеющие отношение к техническому обслуживанию самолетов, организационно объединились (с 1 сентября) в линейные эксплуатационно-ремонтные мастерские (ЛЭРМ).

Одним из инициаторов реорганизации инженерно-авиационной службы на Ленинградском авиапредприятии был главный инженер СУ ГВФ П. С. Лабазин.

Петр Сергеевич многое сделал для становления инженерно-авиационной службы как самостоятельной единицы. Он был одним из создателей ВАУ (Высшего авиационного училища), реорганизованного впоследствии в Академию гражданской авиации. Любовь к авиации он передал своим племянникам Н. С. Григорьеву, С. Г. Белову и А. И. Лабазину. Вообще на авиапредприятии работает не один десяток семейных династий.

Первым начальником ленинградских ЛЭРМ был назначен опытный инженер Н. Г. Федоров. В коллективе ленинградских авиаторов Николай Георгиевич начал работать слесарем. На посту начальника ЛЭРМ он много сделал для развития технической службы.

В дальнейшем многие годы Федоров работал преподавателем в ВАУ, а затем в Академии гражданской авиации. Он был одним из помощников начальника ВАУ Главного маршала авиации А. А. Новикова. В Академии Николай Григорьевич стал инициатором создания музея Академии.

Интенсивность полетов, особенно с начала весенне-летней навигации, которая началась с 5 апреля, по сравнению с прошлым годом значительно возросла. Были введены дополнительный вечерний рейс на Москву, а также дополнительные рейсы по маршрутам Великие Луки—Харьков—Днепропетровск, Петрозаводск—Архангельск, Мезень—Нарьян-Мар. Была открыта первая международная авиалиния Ленинград—Хельсинки—Стокгольм.

Во время летней навигации авиаторы Ленавиапорта ежедневно отправляли в Москву четыре самолета, в Таллин, Петрозаводск, Новосибирск, Минеральные Воды, Симферополь рейсы производились через день, а в Архангельск, Вильнюс — раз в три дня, Ташкент и Адлер — 20 рейсов в месяц, в Минск, Ригу, Одессу — ежедневно по рейсу. Для того времени это был огромный объем работ. Теперь один реактивный пассажирский лайнер поднимает столько пассажиров, сколько в 1949 году за сутки перевозили все самолеты аэропорта.

Эксплуатация нового парка самолетов, а также использование передовых методов организации инженерно-технической службы дали свои плоды. Авиаторы Ленавиапорта досрочно выполнили производственный план. За этот год отличились командиры кораблей А. К. Хорунжий, Г. В. През, В. Т. Калмыков, инженеры П. А. Кондратьев,

С. Е. Рогов, авиатехник М. Жуков, слесарь Н. В. Александров, радио-операторы М. Лукина, Н. Буслова, В. Ислаева, А. Тимофеев, строители Н. Е. Цветков, Б. А. Бородин, Н. Н. Кокконен, Н. И. Иоутсен и многие другие.

Много рационализаторских предложений и изобретений было сделано в коллективе ЛЭРМ. Здесь отличились инженер К. Е. Потоцкий, мастер С. Е. Рогов, начальник цеха Н. П. Цыбасов, контрольный мастер А. М. Ванин, токарь В. В. Забелло.

Плановые задания безупречно выполняли передовые экипажи Корнева, Стрепетова, Зари, Сотникова, Калмыкова, Лунева, Преза.

Особенно хорошо трудился экипаж А. Г. Иванова. При подведении итогов соцсоревнования его экипаж занял первое место и получил вымпел Совета Министров СССР. Алексей Георгиевич пришел в ленинградский авиаотряд с АДД, имея отличный опыт самолетовождения в любых условиях дневных и ночных полетов. Два ордена Боевого Красного Знамени получил авиатор за боевые полеты в небе войны.

В 1950 году возобновились матричные рейсы. Матрицы центральных газет «Правда», «Известия» и «Комсомольская правда» регулярно доставлялись ленинградскими авиаторами из Москвы.

Первыми в матричные рейсы полетели экипажи, командиры которых имели звание «Лучший командир СУ ГВФ». Это экипажи М. С. Стрепетова, П. А. Зари, В. П. Спурин и А. И. Твеленева.

Командир экипажа Н. И. Шарапов безаварийно налетал более 2 млн км, а П. Андреев, В. Мамонтов, А. Хорунжий, С. Царев, Б. Ахтионов и А. Беззубенко завершили налет первого миллиона.

Значительно возрос объем авиаперевозок. В 1950 году авиаторы Ленаэропорта отправили 11 563 пассажира, 95,6 т почты и 2813 т груза.

За годы четвертой пятилетки авиаторы Ленаэропорта и строители проделали большую работу. За это время были восстановлены все довоенные и открыты новые авиалинии, возрожден разрушенный аэропорт, сданы в эксплуатацию жилые дома авиагородка, построены взлетно-посадочная полоса из бетона, рулежные дорожки, самолетные стоянки, привокзальная площадка, дороги. Аэропорт был оснащен новой посадочной радиосистемой. И еще один итог: был освоен новый самолет Ил-12.

Глава вторая

ПО СТАРЫМ И НОВЫМ АВИАТРАССАМ

1

В Директивах очередной пятой пятилетки для гражданской авиации планировалось: «Предусмотреть рост грузооборота воздушного транспорта не менее, чем в два раза. Значительно увеличить парк транспортных самолетов ГВФ, оборудованных для круглосуточной работы».

Значительный рост объема авиаперевозок потребовал от авиаторов увеличить налет на один списочный самолет. Следовало как можно меньше держать самолет на земле. А для этого необходимо было перейти на круглосуточную работу. Летные кадры для круглосуточных полетов готовили преподаватели УТО-6 (учебно-тренировочного отряда). Были объявлены соцсоревнования по профессиям. Почетное звание «Лучший бортмеханик СУ ГВФ» завоевали Б. Г. Ахтионов, М. А. Горбачев, С. Т. Царев, Н. И. Спирин, почетное звание «Лучший бортрадист СУ ГВФ» — Н. Я. Коткин, А. Т. Храмцов, Г. Р. Волович, М. П. Жеуров, А. Г. Беззубенко, В. А. Черных.

Приказом от 25 апреля начальник СУ ГВФ отметил примерную работу ветеранов аэропорта, среди которых были авиатехники П. В. Гюлязинян, А. В. Золотцев и И. А. Щелкунов. За многолетнюю работу в гражданской авиации, примерный труд и дисциплину они были удостоены почетного звания «Лучший авиатехник СУ ГВФ» и награждены ценными подарками. Среди летного состава этого почетного звания были удостоены командиры экипажей А. К. Хорунжий и А. Г. Иванов.

15 мая в Ленаэропорту открылась весенне-летняя навигация. Ее открыл экипаж П. А. Зари, взявший курс на корабле Ли-2 на Свердловск. Через 2 ч экипаж В. Павлова повел свой Ли-2 к берегам Черного моря — в Одесский аэропорт.

На авиалиниях Ленинград—Архангельск совершались три рейса в сутки, через день летали самолеты в Свердловск, Челябинск, Одессу, Таллин, раз в три дня — в Ташкент, раз в шесть дней — в Новосибирск, Петрозаводск. Впервые начались ночные (дополнительные) рейсы на авиалиниях Ленинград—Минеральные Воды, Ленинград—Симферополь.

В коллективе ЛЭРМ, который возглавил инженер Б. Пугановский (в апреле 1950 года Н. Федоров отправился в заграничную командировку), в начале года была создана комсомольско-молодежная бригада. Молодые авиаспециалисты ответственно подошли к своей работе по техническому обслуживанию самолетомоторного парка. Комсомольцы А. Васин, Ю. Захаров, А. Гордеев, М. Борц, В. Цехановский, В. Витязев, А. Никулин, В. Трофимов ко Дню Воздушного Флота СССР от командования Северного управления получили Почетные грамоты и денежные премии.

Хороших производственных показателей к празднику авиаторов достигли труженики подразделения, руководимого М. А. Никифоровым. За достигнутые успехи подразделению было вручено переходящее Красное знамя СУ ГВФ и Теркома профсоюза авиарботников. Многие работники были награждены Почетными грамотами, ценными подарками. Среди награжденных был инженер Александр Васильевич Петров — старейший работник аэропорта. Он начинал работу в аэропорту в 1930-х годах в качестве техника по спецоборудованию, а когда было организовано матричное звено, Александра Васильевича выдвинули на летную работу. В годы Великой Отечественной войны Петров в составе экипажа ТБ-3 выполнял ответственные задания командования ГУ ГВФ.

1950-е годы ознаменовались величайшими стройками: Волго-Дон, Главный Туркменский, Южно-Украинский, Северо-Крымский каналы, гиганты-гидроэлектростанции на Днестре и Волге...

Многие заводы и фабрики работали на эти гигантские стройки. По железным дорогам шли эшелоны с оборудованием, лесом, необходимым строителям. Не оставалась в стороне и гражданская авиация, доставлявшая срочные грузы. Один из рейсов ленинградского экипажа с грузами для Волго-Дона описал Н. Артамонов в журнале «Крылья Родины» (1951. № 6):

«Высоко в безоблачном небе летит двухмоторный транспортный самолет. Им управляет один из лучших летчиков Ленаэропорта Герой Советского Союза Н. С. Мусинский. На борту самолета срочный груз для Волго-Дона: станки, инструменты, электрооборудование — продукция ленинградских предприятий.

В коллективе нашего аэропорта широко развернулось социалистическое соревнование за образцовое обслуживание великих строек. Право нести самолеты в адреса великих строек получают лишь лучшие наши экипажи. Так, например, экипаж самолета Константина Лунева успешно совершил уже несколько рейсов на Волгодонстрой».

В декабрьском номере журнала «Крылья Родины» на эту тему есть такие строки: «Из Москвы, Ленинграда... в Ашхабад и Нукус воздушным путем идут грузы для поисковых партий, прибывают специалисты. В лаборатории Москвы и Ленинграда доставляются пробы грунтов и другие данные материалы, которые позволяют ученым быстро решать вопросы проектирования и строительства».

В 1951 году строители сдали в эксплуатацию новое монументальное здание аэровокзала, построенное по проекту А. И. Гогелло. Велось строительство авиагородка, была проложена бетонно-плиточная дорога, связавшая авиагородок с Киевским шоссе и аэропортом. По объему проделанной работы и техническому оснащению, как указывалось в «Энциклопедическом справочнике Ленинграда», изданном в 1957 году, «аэропорт является одним из самых крупных в СССР после Внуковского и Киевского аэропортов».

В 1952 году в коллективе ЛЭРМ началось соревнование за гарантийное качество обслуживания самолетов. Эту идею выдвинули еще в прошлом году авиатехники Н. А. Пряник и А. В. Васин. К ним присоединились бригады Слабикова и Матвеева.

К тому времени в аэропорту обновился парк самолетов. В технических лабораториях появилось более совершенное оборудование, позволяющее качественнее контролировать и обслуживать радио, приборное и электрооборудование самолетов, что, в свою очередь, сказалось на безопасности полетов.

По-прежнему большую работу выполняли работники аэропорта по перевозкам специалистов, срочных грузов для строящихся гигантов. Ежедневно несколько самолетов стартовало из Ленаэропорта и брало курс на Куйбышев, Каховку, Нукус... Грузы с надписью «Стройкам» отправлялись вне очереди. В те дни на огромных контейнерах, погружавшихся в самолеты, можно было прочесть: «Ленинград, Электросила», «Ленинград, Севкабель»...

Хороших показателей достигли за этот период экипажи Шарапова, Иванова, Мамонтова, Лазарева, Преза... Почетное звание «Лучший экипаж СУ ГВФ» было присуждено командирам кораблей М. М. Корневу, А. И. Судакову, Г. А. Смирнову, А. С. Чернышеву.

Пополнился и отряд «миллионеров». Так, 6 ноября 1952 года командир корабля Афанасий Корнеевич Хорунжий закончил безаварийный налет 2 млн км, а 3 декабря и бортмеханик Сергей Федорович Михайлов достиг этой цифры.

При подведении итогов соцсоревнования первое место было присуждено коллективу 19-го транспортного авиаотряда. Коллектив ЛЭРМ занял второе место.

2

В 1953 году произошло коренное преобразование летной службы. В аэропорту помимо 19-го транспортного отряда был организован 67-й. Новый отряд был укомплектован отличными летными кадрами из 19-го. Руководил новым авиаотрядом опытный летчик С. П. Снимщилов. Сергей Петрович к этому времени имел 15-летний стаж полетов в гражданской авиации. География его полетов — линии Средней Азии, Якутии и Ленаэропорта.

С первых дней организации летного отряда хорошо себя зарекомендовала эскадрилья, которой руководил В. Т. Калмыков. Виктор Тимофеевич был эрудированным специалистом. В январском журнале «Авиация и космонавтика» за 1975 год была опубликована его статья «Заход на посадку по радиомаякам». Большая практика полетов позволила летчику многим поделиться с коллегами военной и гражданской авиации.

Вот названия статей, опубликованных Калмыковым: «Полет и стихия», «Летное чувство и иллюзии в полете», «Принятие решения и безопасность», «На маршруте — гроза», «Летный командир — лучший инструктор».

В работе над этой книгой использовались сведения, опубликованные в разное время в журналах «Вестник Воздушного флота», «Гражданская авиация», «Крылья Родины», «Авиация и космонавтика», «Хроника воздушного дела». Как известно, журналы, посвященные летному делу, начали издаваться в России с зарождением воздухоплавания и авиации. Они шаг за шагом описывали развитие летного дела. Листая пожелтевшие страницы старых журналов, как бы заново проходишь нелегкий путь человечества в борьбе за овладение третьим измерением.

Многие сотни лет человек с завистью смотрел на полет птиц. Эту вековую мечту поэт Федор Иванович Тютчев описал в своем лирическом стихотворении:

Природа мать ему дала
Два мощных, два живых крыла.
А я здесь в поте и пыли,
Я, царь земли, прирос к земле...

Но вера в победу над воздухом не покидала человека. Веру в ее торжество отразил в своих стихотворных строках Константин Дмитриевич Бальмонт:

О верю! Мы повсюду бросим сети
Средь мировых неистощимых вод.
Пред будущим теперь мы только дети.
Он наш, он наш, лазурный небосвод!

Покорение человечеством воздушного океана, создание самолета — одна из самых дерзновенных и романтических страниц всемирной истории.

Первый полет человека на воздушном шаре в России состоялся 20 июня 1803 года.

И только через сто лет человек впервые полетел на аппарате тяжелее воздуха — самолете. Но об этом наш рассказ впереди.

«Подъем на шаре — это не фокус,— заявил русский академик Я. Д. Захаров, испытав себя в полете в 1804 году,— а завоевание науки, победа разума над стихией природы».

...Первый отечественный журнал по воздухоплаванию, названный «Воздухоплаватель», вышел в январе 1880 года. «В обширной области изобретений и открытий не было ни одного, которое произвело бы столь потрясающее впечатление на современников, как воздухоплавание», — сообщалось на его первой странице. На второй странице журнала напечатаны такие строки: «Задача нашего издания — служить полезными сведениями, справками, материалом и всякими новостями по воздухоплаванию, дать возможность интересующимся аэронавтическим искусством высказывать свои мнения и взгляды... одним словом, наш орган имеет целью способствовать разработке этого всемирного вопроса».

К сожалению, 1 января 1883 года журнал перестал издаваться. Любопытно, что в последнем, двадцатом номере, журнал обсуждал появление в русском языке нового слова *авиация*. «Слово *aviation*, — разъяснял "Воздухоплаватель", — придумано для выражения идеи подражать полету птицы — *avis* — птица (латин.), *ation* — действие, движение, и, кажется, можно было бы перевести по-русски просто "авиация"».

17 декабря 1903 года братья Орвилл и Вильбур Райт впервые в мире совершили полет на аппарате тяжелее воздуха с мотором. Сохранилась и телеграмма братьев, адресованная отцу в Дайтон. Вот ее текст: «Успешно совершили четыре полета утром Четверг зпт все при ветре 21 милю взлет с ровной поверхности только на моторе...». Первый полет Орвилла длился ровно 12 с. За это время аэроплан пролетел 36 м.

Не стояли в стороне и русские ученые, изобретатели и энтузиасты полета на аэроплане тяжелее воздуха.

Д. И. Писарев, размышляя об открытиях в науке, писал: «Для того чтобы один человек открыл плодотворную истину, надо, чтобы сто человек испепелили свою жизнь в неудачных поисках и печальных ошибках». Заметим, в авиации «испепелила свою жизнь» не одна сотня человек...

Итак, с появлением летающего человека на аппарате тяжелее воздуха, в России родились новые издания, посвященные этой теме.

С 1904 года возродился научно-популярный и иллюстрированный журнал «Воздухоплаватель». Роль его в авиационном мире России трудно переоценить.

Вскоре появились журналы «Аэромобиль», «В царстве воздуха», «Бюллетени Московского общества воздухоплавания», «Автомобиль и воздухоплавание», «Автомобильная жизнь и авиация», «Воздухоплавание и спорт», «Аэро и автомобильная жизнь», «Севастопольский авиационный иллюстрированный журнал», «Тяжелее воздуха», «Техника воздухоплавания», «Летун» и др.

Но продолжим рассказ о ленинградских авиаторах и их трудовых буднях.

Заслуженной славой и авторитетом у коллектива пользовались пилоты: Н. С. Снегов, М. С. Стрепетов, А. И. Судаков, Д. И. Антонов, И. Н. Мишин, Г. А. Федоров, Г. Н. Кириллов, Ю. И. Суриков, бортмеханики: М. А. Романюк, И. В. Груничев, С. Т. Царев, И. М. Рева, М. Ф. Иванов, А. И. Королев, бортрадисты: В. А. Черных, М. И. Горчаков, М. И. Борисов, Л. Т. Храмцов, Г. Р. Волович, Я. И. Лучков, М. В. Дугин, М. М. Федоров, инженерно-технический состав: А. В. Золотцев, М. М. Родькин, П. В. Малышев, И. В. Полукеев, Г. В. Бурачков, А. С. Сутягин, И. Н. Матвеев, П. А. Кондратьев, Н. А. Ильинский, М. Н. Борц...

За систематическое выполнение и перевыполнение производственного плана, за безаварийный налет командиры кораблей М. М. Корнев, Н. И. Шарапов, И. И. Еременко, Г. И. Калашник, пилот-инструктор В. В. Сиротин и авиатехник А. В. Золотцев были награждены орденом «Знак Почета».

Сергей Терентьевич Царев — один из лучших бортмехаников-инструкторов. Двадцать лет он отдал любимому делу — авиации, столько же проработал бортмеханик Иван Павлович Здебловский. Оба ветерана достойно несут трудовую вахту, их имена занесены в Книгу почета СУ ГВФ.

Успешно трудится командир корабля Василий Михайлович Мамонтов. Как в суровом небе войны, так и в мирном уверенно водит он свой воздушный корабль. В те огненные дни Василий Михайлович водил свой боевой самолет в глубокий вражеский тыл, пробиваясь не раз сквозь огонь зенитного заграждения. Летчик-«миллионер» успешно выполнил производственный план года, сэкономил 12 т горючего.

Строители аэропорта восстановили в авиагородке дом № 2. Большую работу провела молодежь по озеленению территории авиагородка. Застрельщиками в этом деле были Селянинова, Ионов, Ярков, Косякин, Авдеева, Хабаров, Шумилова, Трунов.

В Ленинградский объединенный авиаотряд входил и 3-й летный отряд, выполнявший аэрофотосъемочные работы. Отрядом руководил ветеран аэропорта, один из лучших в довоенный период пилот-матричник Михаил Александрович Никифоров. Коллектив отряда перевы-

полнил годовой производственный план, таких же успехов добились коллектив 67-го авиаотряда и инженерно-техническая служба ЛЭРМ.

Аэрофотосъемка. Сделаем небольшой экскурс в историю ее зарождения. Первый снимок с воздушного шара выполнил поручик А. М. Кованько 18 мая 1886 года. С 800-метровой высоты он заснял обширную территорию Адмиралтейства, Зимнего дворца, Васильевского острова, Петербургской стороны с островами и большую часть залива. И вся эта территория вместилась на одном снимке размерами 12×16 см.

6 июля того же года Л. Н. Зверинцев произвел ряд снимков во время свободного полета. Воздушный шар был снаряжен Императорским Русским Техническим обществом специально для этих целей. Пилотировал шар А. М. Кованько. Во время полета были сделаны четыре снимка Кронштадта с высоты 1100 м.

В том же году военный инженер полковник Н. А. Козлов начал производить опыты электроавтоматической фотосъемки с привязного шара. Им же были изобретены светящиеся гранаты для ночных съемок.

Первый аппарат для воздушной съемки сконструировал поручик С. А. Ульянов в 90-е годы XIX столетия. Всего талантливый изобретатель изобрел пять аэрофотоаппаратов, в том числе первый в мире для съемки с аэроплана. Сконструировал и две походные фотолаборатории.

В дело аэрофотосъемки внесли свой вклад инженер Р. Ю. Тилле, подполковник В. Ф. Потте, поручик В. Ф. Гельгар.

Первые снимки на поле боя были сделаны в декабре 1904 года подполковником В. Ф. Найденовым. В 1917 году уже полковник В. Ф. Найденов организовал в Киеве Высшую аэрофотографическую школу. Первые деятели гражданской аэрофотосъемки вышли из этой школы.

3

Цель нашей работы — рассказать о становлении и развитии гражданской авиации в городе на Неве. Автор считает важным в той или иной форме напоминать о главных событиях исторического прошлого летного дела. Сравнение достижений прошлого и настоящего усиливает наше представление о быстротечности развития самолетостроения. Напомним, оно зародилось в 1903 году.

27 апреля 1954 года исполнилось полвека, как был основан в Кучино под Москвой аэродинамический институт. Заметьте, еще не поднялся в небо России самолет, а первое российское научно-исследовательское учреждение для проведения исследований по теоретической и экспериментальной аэродинамике начал свою работу. Многие имена ученых известны всему миру. Это, прежде всего, Д. П. Рябушинский, Н. Е. Жуковский, С. С. Неждановский, В. В. Кузнецов, инженеры Б. М. Бубекин, К. А. Есипов, Э. Ф. Радзиевский, Л. С. Лебензон. Более подробно об этом институте можно узнать из книги Д. П. Рябушинского «Аэродинамический институт в Кучино», которая была издана к 10-летию его основания, в 1914 году.

Возвратимся к деятельности авиаторов в 1954 году.

Пример высокопроизводительных рейсов для всего летного состава показывали экипажи Гороховского, Степанова, Мамонтова, Еременко, Борисова, Злобина, Базунова. Среди работников инженерно-технического состава отличились радиооператор Н. Жуникова, пеленгаторщик М. Орлова, авиатехники В. Цехановский, И. Полукеев, Н. Соловьев, Е. Дегусаров, инженеры Г. Москвин, С. Филатов, И. Щелкунов.

15 мая в Ленаэропорту открылась весенне-летняя навигация. Авиаторы начали обслуживать новую регулярную пассажирскую авиалинию Ленинград—Куйбышев, которую открыли в конце мая. С каждым днем увеличивался поток пассажиров, летающих на самолетах аэропорта. Так, за первые пять дней (со дня открытия летней навигации) из Ленаэропорта улетело 450, а прибыло 350 пассажиров.

В конце мая, возвращаясь рейсом из Москвы в Ленинград, командир корабля И. И. Еременко закончил налет 3 млн км. Иван Иванович вот уже восемнадцать лет за штурвалом самолета. Летал над бескрайними просторами Сибири, Крайнего Севера, героически сражался в небе войны. За многие годы мирного труда подготовил около двух десятков хороших командиров кораблей. За самоотверженный труд И. Еременко был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Двумя месяцами раньше налет 2 млн км завершил заместитель командира эскадрильи 67-го авиаотряда А. Г. Иванов. На протяжении пятнадцати лет летной работы Алексей Георгиевич подготовил много летных кадров.

В жизни каждого коллектива есть волнующие события, о которых потом долго вспоминают. Таким событием в коллективе аэропорта был отъезд группы молодых авиаторов на Алтай. В стране началась целинная эпопея.

25 марта состоялись торжественные проводы добровольцев. Через несколько месяцев в аэропорт пришло письмо с Алтая. «Ваши посланцы-комсомольцы: Анатолий Ляпустин, Александр Матяев, Виктор Афанасьев, Виктор Кирьянов,— сообщалось в письме райкома комсомола,— славно трудятся на целинных землях. Посланцы Ленаэропорта с честью оправдывают доверие партии и правительства честным отношением к труду». В ответ молодежь аэропорта вместе с пожеланиями трудовых успехов отправила несколько посылок с книгами.

В День Воздушного флота СССР коллективу 67-го авиаотряда вручили Красное знамя ВЦСПС и ГУ ГВФ. На митинге были названы передовые экипажи, чья деятельность помогла коллективу одержать большую трудовую победу. Среди упомянутых были А. Волков, Д. Гудкович, С. Снимщиков, А. Иванов, М. Рогали, А. Судаков, И. Еременко, В. Мамонтов, В. Рычков, П. Борисов, М. Стрепетов, А. Румянцев.

Авиаторы Ленаэропорта с июня по октябрь провели эксперимент по эксплуатации самолетов Ли-2 и Ил-12 без бортмехаников. Эту работу выполняли экипаж П. Васильева (второй пилот И. Тарногрудский, бортмеханик Г. Чернятинский, бортрадист Н. Федоров) и экипаж А. Волкова (второй пилот В. Максименко, бортмеханик Н. Андреев,

бортрадист Я. Лучков). В эксперименте участвовали инженеры ГосНИИ ГВФ, СУ ГВФ и ЛЭРМ: П. Лабазин, В. Самборский, Б. Пугановский, С. Рогов, Н. Федоров, В. Матвеев.

Практика показала, что отлично подготовленные члены экипажа вполне справляются с обязанностями бортмеханика. Это подтвердили экипажи П. А. Васильева, А. И. Волкова, Н.Е. Ворошнина, А. И. Судакова.

Осенью коллектив аэропорта оказал эффективную помощь подшефному колхозу «Колхозное пламя» Гатчинского района. Авиаторы помогли труженикам полей своевременно убрать урожай, а строители аэропорта — отремонтировать и возвести ряд построек.

В 1954 году значительно пополнился отряд лучших по профессии. Среди техсостава почетное звание «Лучший авиатехник СУ ГВФ» завоевали И. П. Иванов, А. П. Гордеев, В. М. Цехановский, И. Д. Лебедев, Г. В. Бурачков, А. С. Сутягин, А. Б. Левинтов, Л. Д. Козин, А. М. Антонов, А. Н. Григорьев и Н. В. Бутусов.

Авиаторы Ленаэропорта досрочно выполнили производственное задание 1954 года. Аэропорт отправил пассажиров на 3 тыс. больше, чем в 1953 году. 3-й авиаотряд при плане налета 3992 ч налетал 5186 ч.

4

В январском номере журнала «Гражданская авиация» за 1955 год в передовой статье «Патриотический долг работников Гражданского воздушного флота» отмечалось: «В завершающем году пятилетки работникам ГВФ предстоит повысить производительность труда и качество летной работы, обеспечить безопасность, регулярность и экономичность воздушного транспорта, еще более улучшить обслуживание пассажиров».

По эффективности использования самолетов и их коммерческой загрузке ленинградское авиапредприятие — лидер в Аэрофлоте. В первом квартале коммерческая загрузка самолетов аэропорта составляла от 103 до 114 % к плану. А средняя загрузка по Аэрофлоту была 78–79 %.

В январе на Алтай уехала очередная группа комсомольцев. Среди отъезжающих были передовики аэропорта В. Маслов, И. Рогачев, Н. Шкуротович, И. Кривоходько, Г. Тюлин, Ю. Иванов.

Хороших показателей экономии горючего добился бортмеханик Иван Михайлович Рева. Свой опыт Рева передал товарищам по профессии. Иван Михайлович начал трудиться в коллективе с 1946 года.

В апреле авиаторы, выполняя решение Ленсовета, открыли авиалинию Ленинград—Осьмино—Сланцы.

В мае командир экипажа Михаил Максимович Корнев, выполняя рейс Ленинград—Хабаровск на самолете Ил-12, закончил налет 2 млн км. За тридцать лет службы в небе он достиг высокого профессионального уровня.

16 мая в Ленаэропорту открылась весенне-летняя навигация. Аэропорт приступил к массовым перевозкам. Были открыты прямые авиа-

линии Ленинград—Киев, Ленинград—Новосибирск, на которых ежедневно выполнялось по одному рейсу. Самолеты каждый день летали в Калининград с посадками в Таллине и Риге.

22 августа газета «Крылья Советов» сообщила своим читателям, что за июль 1955 года было перевезено самолетами аэропорта на 500 пассажиров больше, чем за прошлый годный июль.

Современный пассажир знаком с понятием «реактивная скорость». Тогда самолеты летали с «поршневой скоростью». На самолетах с поршневыми моторами рейс Ленинград — Москва выполнялся за 2 ч 40 мин (на реактивном самолете — за 50–55 мин). Из Ленинграда в Киев пассажир долетал за 4 ч 45 мин, в Краснодар — за 10 ч 35 мин, в Сочи — за 12 ч 20 мин (на этих трассах предусматривались посадки для дозаправки топливом). А скорый поезд из Ленинграда в Москву шел 10 ч 50 мин, в Киев — 52 ч, в Сочи — 86 ч.

Быстрота передвижения определила популярность воздушного транспорта. Журнал «Гражданская авиация» в июльском номере писала: «В Ленинградском аэропорту имеется спрос на перевозку грузов в юго-восточные и восточные районы страны, а также в Поволжье. Ленинградские предприятия часто отправляют воздушным транспортом груз в Ижевск, Саратов, Киров, Новосибирск, Свердловск и другие районы страны. Авиаторы аэропорта ввели специальный грузовой рейс Ленинград—Быково (Москва)—Воронеж—Харьков. Этот рейс позволял значительно сокращать путь срочным грузам в восточные районы Украины».

Ленинградские авиаторы явились инициаторами полетов со сменными экипажами, в результате значительно повысилась интенсивность полетов. Журнал «Гражданская авиация» предоставила ленинградскому командиру корабля М. М. Корневу возможность рассказать о новом методе. «Летом прошлого года,— писал Михаил Максимович,— наше подразделение (67-й авиаотряд. — В. К.) перешло на новые методы труда: стало работать без закрепления экипажей за самолетами. Переход на работу без закрепления экипажей за самолетами значительно повысил интенсивность полетов, увеличил налет на каждый эксплуатируемый самолет. Если в июне 1954 года налет на пассажирский самолет составлял 140–150 часов, то в июне 1955 года он достиг в среднем 245–250 часов. Смелое применение нового метода работы сменными экипажами — лучшее доказательство нашей высокой трудовой активности, нашей борьбы за успешное выполнение государственных планов».

По новому методу работали экипажи Н. И. Шарапова, С. А. Городкова, Н. С. Ворошникова, А. И. Судакова и др. В третьем квартале по решению ВЦСПС и ГУ ГВФ экипажу С. А. Городкова была присуждена вторая премия Всесоюзного социалистического соревнования авиаработников. За 1955 год экипаж имел налет 1050 ч.

Почетной грамотой ЦК ВЛКСМ были удостоены авиатехник-бригадир Юрий Захаров, начальник радиобюро Владимир Семенов. Большим уважением пользовался инженер Герман Иванович Москвин. В аэропорту начал работать с 1933 года. Война застала его в должности

Главного инженера СУ ГВФ. В годы войны Герман Иванович был главным инженером ОСАГ ГВФ, а затем 4-го авиаполка ГВФ.

«Сергей Терентьевич Царев свыше двадцати лет трудился в системе Аэрофлота. На днях он закончил безаварийный налет трех миллионов километров. Бортмеханик Царев всегда служит примером отличного выполнения своих обязанностей. Шесть правительственных наград имеет этот скромный труженик за мужество и летное мастерство». Эти сведения о Сергее Терентьевиче сообщила газета «Крылья Советов».

Высоких производственных успехов достиг коллектив 3-го летного отряда, которым руководил Михаил Александрович Никифоров. Ведущей в отряде была эскадрилья, руководимая опытным пилотом Виктором Тимофеевичем Калмыковым.

Успешно трудилась бригада ЛЭРМ Юрия Захарова, в которую входили: Евгений Данилов, Лев Иванов, Владимир Жабин, Михаил Окунев, Александр Хмельницкий, Николай Шаблов.

1955-й год ознаменовался еще одним важным событием в жизни коллектива авиапредприятия. 19 октября в Москве было подписано Советско-Финляндское соглашение о воздушном сообщении. Это было первое прямое соглашение, заключенное после войны. Полеты между Ленинградом и Хельсинки начались в ноябре 1955 года.

Глава третья

НА ПОРОГЕ БОЛЬШИХ СКОРОСТЕЙ

1

1956–1960-е годы шестой пятилетки. Государственным планом за эти годы по воздушному транспорту было намечено увеличить грузооборот в два раза и объем пассажирских перевозок в 3,8 раза. Предусматривалось внедрить в эксплуатацию на магистральных воздушных линиях скоростные многоместные пассажирские самолеты.

Журнал «Гражданская авиация» отмечал, что «1956 год будет для авиаработников годом освоения реактивных пассажирских самолетов. Предстоящее освоение новой техники требовало от всех работников Аэрофлота большого напряженного труда, а ее внедрение на авиалинии — вызывали новые формы и методы труда. Главное управление и Политотдел ГВФ нацеливали личный состав гражданской авиации на эти главные задачи в предстоящем пятилетии».

Аэрофлот начал получать реактивные пассажирские самолеты Ту-104 конструкции ОКБ А. А. Туполева, открывшие реактивную эру воздушного транспорта.

Совершенство аэродинамических форм самолета и герметичность кабины позволили самолету летать на высотах свыше 10 тыс. м с максимальной скоростью до 900 км/ч. Дальность полета со скоростью

800–850 км/ч (крейсерская) составляла 3200–3400 км. Пассажирские салоны реактивного лайнера имели 100 пассажирских мест.

15 сентября 1956 года московские авиаторы начали регулярные полеты с пассажирами на самолете ТУ–104 по маршруту Москва—Иркутск. 12 октября состоялся первый пассажирский рейс на международной линии Москва—Прага.

Ленинградские авиаторы осваивали новый самолет Ил-14. В июне экипаж П. Ф. Андреева в составе второго пилота Г. Курзыкина, бортмеханика В. Постнова, бортрадиста Н. Ходякова первым в отряде начал совершать пассажирские рейсы на новом самолете. Вскоре на новом самолете стали летать экипажи Г. Федорова и Б. Кубышкина. Салон вмещал 24 пассажира. Скорость самолета 350 км/ч.

Командир корабля Петр Фадеевич Андреев летал на авиалиниях страны с 1938 года. Налет часов составил 9586 (из них 1335 — ночных). Он награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды, Отечественной войны, «Знак Почета».

Командир корабля Григорий Петрович Ткачев безаварийно налетал свыше 2 млн км. Возглавлял экипаж с 1946 года.

Василий Михайлович Мамонтов 12 лет был во главе экипажа транспортного самолета. Более 3 млн км его безаварийный налет.

О технике по приборам Всеволоде Владимировиче Бутусове газета «Крылья Советов» 14 марта 1957 года писала: «Это человек творческого труда, новых исканий и изобретений. Всю свою жизнь посвятил авиации. 29 лет отдал любимому делу. В годы войны за трудовой вклад в дело победы удостоен ордена Красной Звезды, в мирные дни — Трудового Красного Знамени».

Мастер по спецоборудованию Николай Николаевич Соловьев трудился в коллективе с 1947 года. Он отлично обслуживал новый самолет Ил-14. Награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

В печати в эти годы часто упоминались имена тружениц голубых трасс — бортпроводниц Екатерины Зайцевой, Людмилы Барановой, Ирины Лебедевой, Ольги Южаниной, Людмилы Смирновой, Веры Александровой.

Строители, водители автомашин, рабочие разных специальностей — без них не может функционировать ни одна организация. Шофер-механик Семен Иванович Штыков, 19 лет трудившийся в коллективе, за отличную работу награжден знаком «Отличник Аэрофлота».

Среди строителей отличились Струков, Белоглазов, Стебунов, Табарников, Гаркунов, Котов, Антонов.

По всем видам перевозок, кроме пассажирских, план был выполнен досрочно к октябрю 1956 года.

2

К 1957 году авиапредприятие дополнительно получило десять новых самолетов Ил-14.

27 апреля командир экипажа Н. И. Шарапов рейсом Мурманск—Ленинград завершил безаварийный налет 4 млн км. Среди «миллионе-

ров» Ленаэропорта он лидировал. К этому времени в небе он уже был без малого четверть века. В годы войны летал в составе ОСАГ ГВФ. В первые военные три месяца Шарапов налетал 500 ч, вывез с переднего края не одну сотню тяжелораненых солдат, возил медикаменты и консервированную кровь, совершил более ста боевых вылетов в глубокий тыл врага.

За безаварийный налет и высокие производственные достижения командир корабля Б. А. Кубышкин был награжден орденом Трудового Красного Знамени. Такой высокой правительственной награды был удостоен и старейший строитель аэропорта мастер С. И. Царев.

В коллектив ленинградских авиаторов Николай Павлович Тараповский пришел в 1932 году. Вначале работал авиамехаником. В 1937 году был назначен начальником воздушной линии Ленинград—Москва. В годы войны Тараповский трудился на аэродроме блокадного Ленинграда. Под бомбежками и обстрелом он принимал и отправлял транспортные самолеты. За самоотверженный труд в условиях военного времени Тараповский был награжден орденом Трудового Красного Знамени и медалями «За оборону Ленинграда» и «За боевые заслуги».

Авиатехник Николай Михайлович Евтушенко, работавший в аэропорту с 1947 года, пользовался среди коллег большим уважением как первокласный специалист.

За досрочное выполнение производственных заданий экипажи Б. Кубышкина и А. Солодягина удостоились вымпела Совета Министров и ВЦСПС.

Порадовали авиаторов и строители, сдав досрочно 48-квартирный дом. Началось восстановление здания бывшего института, в котором в настоящее время располагается штаб авиапредприятия «Пулково». Строители Гаркунов, Струков, Смирнов и Костялко были награждены знаком «Отличник Аэрофлота».

6 декабря коллектив ЛЭРМ рапортовал о досрочном выполнении производственного плана.

В юбилейном году ленинградские авиаторы установили прямое воздушное сообщение с Владивостоком, Новосибирском, Горьким, Казанью, Львовом, Свердловском, Ростовом-на-Дону, Тбилиси, Ригой, Омском.

За год аэропорт отправил 76 тыс. пассажиров и 7632 т почты и груза.

В 1957 году исполнилось сто лет со дня рождения Константина Эдуардовича Циолковского — русского ученого и изобретателя в области воздухоплавания, авиации и ракетной техники, основоположника современной космонавтики.

Основные базисные положения теории межпланетных сообщений Циолковский сформулировал в дореволюционное время. После 1884 года он успешно работал над созданием ракеты для межпланетных путешествий, а начиная с 1886 года уже предложил несколько схем ракет. В 1903 году опубликовал работу «Исследование мировых пространств реактивными приборами». В 1897 году построил первую в России аэродинамическую трубу.

Интересующихся деятельностью великого ученого отсылаем к книге А. Л. Чижевского «На берегу Вселенной. Годы дружбы с Циолковским. Воспоминания», изданной в Москве в 1995 году.

3

Отряд «миллионеров» пополнялся. Так, командир А. И. Волков рейсом из Москвы закончил безаварийный налет 3 млн км. 2 млн км безаварийно налетали заместитель командира эскадрильи Николай Ефимович Ворошнин и командиры кораблей Борис Николаевич Гороховский и Иван Федорович Евстигнеев.

Николай Ефимович Ворошнин пробыл около 10 тыс. ч в воздухе. В военном сорок третьем он начал летать на У-2, потом летал на самолете Ли-2 и, наконец, на Ил-14. Под крылом его самолета простирались степи, тайга, уральские и кавказские горы. Командир транспортного отряда Михайлов, учтя богатый опыт и отличное знание техники пилотирования, назначил Н. Е. Ворошнина в 1956 году пилотом-инструктором эскадрильи.

Много ответственных обязанностей у пилота-инструктора. Это, прежде всего, обучение молодых командиров кораблей, обучение экипажей летать в сложных метеоусловиях и при различных нестандартных ситуациях. Ворошнин ввел в строй командиров экипажей Ил-14 Левицкого, Аникина, Трофименко, Иванова, Кузнецова, Малхазова, Азаренкова, Медведева и Галахова.

На авиапредприятии было немало авиаторов, которые познакомились с небом и крылатыми машинами в городском аэроклубе и на его аэродроме. В 1958 году 16 января городскому аэроклубу исполнилось 50 лет.

В 1912 году журнал «Вестник воздухоплавания» опубликовал фотографии руководителей Императорского Всероссийского аэроклуба (ИВАК): председателя И. В. Стенбок-Фермора, секретаря В. В. Корна, начальника школы авиаторов штабс-капитана Н. А. Яцука, заведующего обучением и старшего инструктора школы авиатора В. А. Лебедева, инструктора школы поручика С. А. Мезенцева.

Для подготовки кадров при аэроклубе была организована авиационная школа. Ей требовались обученные летчики-инструкторы. Аэроклуб для обучения полетам направил во Францию своего сотрудника В. А. Лебедева, а спустя полгода А. Е. Раевского.

Владимир Александрович Лебедев стал первым петербуржцем, получившим диплом пилота-авиатора. Он вошел в первую сотню авиаторов мира, дипломированных аэроклубом Франции — одним из самых престижных аэроклубов, основанным 20 октября 1898 года.

А вот Александр Евгеньевич Раевский вошел уже в шестую сотню обладателей дипломов этого аэроклуба. Его диплом пилота-авиатора № 539 был выдан в 1910 году 10 июня.

Напомним имена первых дипломированных авиаторов, обучавшихся в школе ИВАК. Обладателем диплома № 1 стал Генрих Сегно;

он получил его 31 июля 1910 года. Диплом ИВАК был и у Сергея Уточкина.

1 января 1911 года диплом пилота-авиатора № 31 был вручен первой женщине-авиатрице (как тогда именовали женщин-авиаторов) Лидии Зверевой.

Начиная с осени 1910 года по инициативе ИВАК в столице ежегодно проводились Недели авиации. Авиаторы и воздухоплаватели демонстрировали свое летное мастерство, достижения самолетостроения. К началу первой мировой войны в аэроклубовской школе было подготовлено 70 пилотов-авиаторов. Начальник школы Н. А. Яцук сформировал из добровольцев инструкторов и выпускников школы Добровольческий авиационный отряд, который храбро сражался в небе войны.

В 1924 году в городе на Неве аэроклуб был воссоздан. В 1920–1930-х годах при аэроклубе действовали курсы пилотов-планеристов Осоавиахима (в 1929–1930-х годах начальником летной части работал В. П. Чкалов). Среди выпускников аэроклуба двадцать девять Героев Советского Союза, а В. М. Голубев и А. Ф. Клубов дважды удостоились этого высокого звания.

В настоящее время аэроклуб располагается на Караванной ул., 4. Летная часть аэроклуба находится на аэродроме «Горская» (вблизи одноименной железнодорожной станции). Но вернемся к работе авиационного предприятия.

Протяженность авиалиний Ленаэропорта в 1958 году составила около 100 тыс. км. В выступлении начальника управления, заслуженного пилота СССР В. А. Колосова на пресс-конференции в аэропорту «Пулково» 29 мая 1980 года прозвучала цифра 180 тыс. В 1958 году Ленаэропорт был связан более чем с 20 городами Советского Союза, а также с Финляндией, Швецией, Норвегией, Данией, Голландией, Англией, ГДР.

8 марта 1958 года в ленинградском небе впервые появился новый пассажирский лайнер Ил-18. Экипаж самолета Героя Советского Союза Б. А. Лахтина (Московский аэропорт) совершил технический рейс Москва—Ленинград. Самолет преодолел это расстояние на высоте 7 тыс. м за 1ч 10 мин. А в декабре ленинградский экипаж командира Петра Фадеевича Андреева (второй пилот — Курзыкин, бортмеханик Васин, бортрадист Лучков) полностью закончил тренировочные полеты на Ил-18. Техническая бригада в составе инженера Ю. И. Макарова, авиатехников Н. Н. Голованова, А. И. Старостенко, А. Е. Невского, Ф. А. Суворова, Н. И. Баранова, Л. Н. Соколова, Н. Л. Графова и Н. С. Погребняка на высоком уровне готовили самолет к полетам.

За 1958 год коллектив аэропорта отправил 100 тыс. пассажиров, 1079 т почты и груза.

Часть шестая

РЕАКТИВНАЯ ЭРА АВИАПРЕДПРИЯТИЯ

Глава первая

ПИОНЕРЫ ОСВОЕНИЯ РЕАКТИВНОЙ ТЕХНИКИ

1

Для ленинградских авиаторов начало новой семилетки было озаглавлено эксплуатацией новых пассажирских самолетов Ил-18 и Ту-104. 1 января началась подготовка самолета Ил-18 к тренировочному полету, в котором приняли участие несколько будущих экипажей Ил-18.

2 января 1959 года газета «Вечерний Ленинград» в репортаже корреспондента И. Азелицкого подробно рассказала о первом полете Ил-18. «На аэродроме, размахнув могучие крылья, стоял самолет Ил-18. У самолета проворно, слаженно работали авиатехники и авиамеханики. Они дружно и четко выполняли каждое распоряжение сменного инженера Юрия Ивановича Макарова. Когда все было готово к вылету, в самолет вошли члены экипажа корабля П. Ф. Андреева и инструкторы. Прошло несколько минут, и чудесный корабль взмыл в воздух. Тренировочные полеты начались в 15 часов. Самолет то и дело взлетал и садился. Менялись экипажи. В этот день и вечер на самолете Ил-18 было сделано 20 посадок, налетано 8 часов. Материальная часть работала безукоризненно».

Бывший сменный инженер, ныне главный инженер АТБ авиапредприятия «Пулково» Юрий Иванович Макаров рассказывал об этом событии так:

«Как уже известно, ленинградские авиаторы озаглавливали 1-е января 1959 года тренировочными полетами самолета Ил-18. Спустя восемь дней техсостав проводил экипаж П.Ф. Андреева в первый производственный рейс Ленинград—Омск. Ленинградские авиаторы начали реактивную эру аэропорта с двух самолетов Ил-18 (бортовые номера 75660 и 75663), которые прибыли в аэропорт в конце декабря 1958 года. Они были с интересом встречены летным и техническим составом. С непривычным гулом, зарулив на отведенные места, величественно встали они рядом с самолетами Ли-2, Ил-12 и Ил-14».

Когда метеоусловия не позволяли летать на самолетах Ту-104, на помощь приходили Ил-18 («рабочая лошадка», как называли их зарубежные газеты). На самолетах Ил-18 достигнут рекорд средне-списочного налета по Аэрофлоту — более 3 тыс. ч за 1974–1976 годы. За этим стоит большой труд техсостава: Н. Н. Соловьев, Н. А. Ильинский, Н. Н. Голованов, А. И. Старостенко, Н. И. Баранов, А. К. Баринов, Н. И. Дубин, А. К. Квасов, Ф. А. Суворов, Л. Н. Соколов и др.

Первым эксплуатацию нового самолета начал экипаж Андреева. Командир корабля уже имел 20-летний стаж летной работы, второй пилот Г. Я. Курзыкин налетал с 1952 года 1 млн км, бортмеханик А. В. Васин — более 2 млн км. Большими профессионалами были штурман И. Кулаков и бортрадист Я. Лучков.

7 апреля 1959 года экипаж командира корабля А. И. Злобина (второй пилот Шевченко, штурман Данилин, бортмеханик Антонов, бортрадист Волович) впервые поднял в воздух самолет Ту-104. Самолет к первому тренировочному полету готовила техническая смена инженера П. А. Степанова. В эксплуатацию самолета большой вклад внесли инженеры и техники: Б. Г. Демченко, А. Ф. Агафонов, О. В. Алексахин, В. И. Архипов, П. М. Бариновский, А. М. Башков, А. И. Болотов, П. А. Васюкович, А. Д. Филимонов, И. А. Дозорцев, Ю. М. Клименко, А. П. Лебедев, П. В. Малышев, В. П. Матюхин, В. М. Рамоновский, В. П. Тимофеев, А. М. Сморгчов, И. П. Сивцов, Ю. С. Левчук, С. Е. Рогов, А. И. Ефименко, Я. М. Ховралев, Г. Я. Ульянов, П. Степанов, А. Сергеев, Н. А. Ильинский, С. А. Климов, В. А. Брусницын.

Бывший заместитель командира 205-го летного отряда В. П. Фролов, первым летавший на Ту-104, рассказывал мне об освоении легендарного самолета. На одной из страниц рабочей тетради Фролова есть запись: «15 марта 1959 года на летное поле произвел посадку первый реактивный самолет Ту-104 с бортовым номером 42419. 18 марта прибыл второй Ту-104 (бортовой номер 42425). Первые самолеты будущего летного отряда». Следующая запись: «11 июля 1959 года создан 205 ЛО (летный отряд). Командир отряда В. В. Сиротин, старший инженер отряда Н. П. Цыбасов».

Владимр Васильевич Сиротин и Николай Павлович Цыбасов в прошлом — боевые товарищи. Некоторое время летали в небе войны в одном экипаже.

15 апреля состоялся первый пассажирский рейс на самолете Ту-104 Ленинград—Москва. «В 8 часов 30 минут,— сообщала газета "Вечерний Ленинград",— на бетонированном поле аэропорта уже стоит подготовленный к рейсу в Москву воздушный лайнер. Дается команда "На старт". Взревели мощные турбины, и ровно в 9 часов утра Ту-104 отрывается от взлетной дорожки. Прошло всего 55 минут, и самолет плавно коснулся посадочной полосы Московского аэродрома». С этого дня самолет Ту-104 стал два раза в день летать из Ленинграда в Москву.

По поводу первого рейса самолета журнал «Вестник воздушного флота» опубликовал статью «Пространство и время», в которой были следующие строки: «Сейчас еще живы некоторые старцы, которые сами в детстве езжали на лошадях из Петербурга в Москву. Это путешествие длилось 14 суток. Теперь на это требуется 14 часов: заснул в Петербурге и проснулся в Москве. Как известно, 15 апреля 1959 года открыты регулярные рейсы пассажирского реактивного самолета Ту-104 по маршруту Ленинград—Москва. Теперь на это путешествие требуется всего 55 минут».

Первый рейс на самолете Ту-104 Ленинград—Москва выполнил экипаж корабля А. И. Злобина (второй пилот Д. И. Антонов, штурман Ю. И. Осечкин, бортмеханик В. И. Кодонский, бортрадист Г. Р. Волович). На борту самолета находился корреспондент газеты «Вечерний Ленинград». Вечером газета передала его впечатления: «Высота 8 тысяч метров, земля скрыта от нас облаками. Идем со скоростью 850 километров в час (об этом нам сообщила бортпроводница Г. П. Синева). Ни скорости, ни высоты, на которой летит машина, пассажиры не ощущают. Совершенно нет качки».

С 15 апреля по 15 мая самолетам на линии Ленинград—Москва были перевезены 17 883 пассажира и 289,7 т грузов и почты. За прошлый год за это время — в пять раз меньше. На этой линии работали лучшие экипажи отряда П. Ф. Андреева, А. И. Злобина, Н. Е. Ворошнина, С. А. Городкова, Г. А. Федорова, Ф. А. Шевченко. Самолет Ту-104 осваивали также мастера летного искусства В. В. Сиротин и П. П. Савин — впоследствии заслуженные пилоты СССР, летчики А. Иванов, Н. Балыков, С. Снимщиков, А. Степанов, Д. Антонов, О. Богданов, Б. Гороховский, А. Храмцов, В. Радомиров, Д. Евстигнеев, А. Богомолов, В. Коловетов, В. Мозжухин.

В летном отряде работали опытные командиры, политработники, инженеры. Среди них Н. Г. Порфилов, В. В. Сиротин, М. М. Корнев, В. А. Самборский, В. А. Драницын, Н. П. Цыбасов, В. Т. Калмыков, В. Матвеев, В. А. Горин, В. П. Фролов, И. Платошин, С. Е. Рогов, Б. Г. Демченко, В. Х. Михеев.

С 21 мая начались перевозки на самой длинной трассе Аэрофлота. Самолет Ту-104 три раза в неделю отправлялся во Владивосток. Это расстояние он покрывал за 13 ч 25 мин вместе с кратковременными посадками в Свердловске, Новосибирске, Иркутске. В воздухе самолет находился только 9 ч 20 мин.

С 23 мая на авиалинии Ленинград — Адлер начал летать Ил-18. В воздухе он находился 3 ч 30 мин. Раньше самолету Ил-14 на этот перелет требовалось 12 ч 45 мин. 7 июля экипаж С. А. Городкова открыл авиалинию Ленинград—Киев. Самолет Ту-104 с 96 пассажирами и 2 т груза преодолел это расстояние за 1 ч 40 мин.

В июне открылась авиалиния Ленинград—Ташкент. Ее хозяином стал экипаж корабля Ту-104, возглавляемый пилотом-инструктором А. И. Злобиным. Руководитель полетов аэропорта Владимир Васильевич Подгородинский корреспонденту газеты «Ленинградская правда» рассказал о подготовке рейса: «Этот рейс готовился самым тщательным образом. Сотни работников специальных служб по трассе полета обеспечивают экипаж точной информацией о погоде. О безопасном полете заботится наземная служба самых разных назначений....».

В. В. Подгородинский сам долгие годы пилотировал самолет. В годы войны совершил сотни боевых вылетов. Об одном из них рассказал газете «Северный комсомолец» стрелок-бомбардир 2-й эскадрильи 5-го авиаполка ГВФ В. Белоножко. Его статья называлась «Один вылет». Вот несколько абзацев из этой статьи:

«Экипаж нашего У-2 состоял из двух человек: командира — старшего лейтенанта В. В. Подгородинского и меня, стрелка-бомбардира. В сентябре 1943 года мы получили боевое задание — нанести бомбовый удар по аэродрому противника.

Командир предложил атаковать аэродром с севера, бомбы сбросить с планирования, на минимально допустимой высоте, чтобы нанести точный удар по вражеским самолетам. Это было задумано дерзко: аэродром врага был очень защищен.

Едва наступили сумерки, наш самолет загрузил четыре пятидесятикилограммовых фугасы и две светящиеся восьмикилограммовые бомбы, поднялся в воздух. Подлетая к аэродрому противника, командир убрал газ, и самолет бесшумной птицей понесся к вражескому аэродрому. При лунном свете ясно виднелись самолеты, цистерны с горючим, склады с боеприпасами.

Самолет летел точно на цель. Я припал к бортовому прицелу, с напряжением ожидал момента, когда нужно залпом сбросить весь груз.

Когда бомбы полетели точно в цель, три прожектора мертвой хваткой уцепили наш маленький самолет. Тяжелые орудия, скорострельные зенитки, пулеметы сосредоточили огонь на нашей машине. Командир бросал самолет в разные стороны, пытался вырваться из зловещих лучей прожекторов. Каким-то немыслимым глубоким скольжением на левое крыло ему это удалось сделать.

Командир сообщил мне, что тяжело ранен и что из пробитого пулей бака в кабину хлещет бензин. Он попросил меня попробовать взять управление самолетом, сам же перчаткой заткнул дыру в баке. Самолет наш имел довольно жалкий вид. Три тяжелых снаряда навывлет пронзили две нижние плоскости и стабилизатор. Везде зияли сквозные дыры. Но, несмотря на это, самолет был жив и тянул нас на свою территорию...».

С введением реактивных самолетов на авиалиниях аэропорта резко возрос объем пассажирских авиаперевозок. Ежедневно аэропорт отправлял свыше 1300 пассажиров. За август 1958 года из Ленинграда в Москву было перевезено на поршневых самолетах 2113 пассажиров, а за август 1959 года на этой же линии на реактивных — 24 599.

Такой ритм работы позволил коллективу авиапредприятия к 16 октября завершить программу первого года семилетки по перевозке пассажиров. За 1959 год Ленаэропорт отправил 261 270 пассажиров, 1207,6 т почты и 15 434 т грузов.

2

15 апреля 1960 года исполнился год, как начались регулярные полеты на Ту-104 на авиалинии Ленинград — Москва. В этот день, как и год назад, первый рейс выполнил с экипажем корабля Ф. А. Шевченко Андрей Иванович Злобин — заместитель командира 205-го авиаотряда. Федор Андреевич пришел в Аэрофлот в 1949 году. К этому времени

налетал более 2 млн км, а на самолетах Ту-104 — 774 ч. Его экипаж был награжден переходящим вымпелом Совета Министров СССР.

22 мая открылась прямая авиалиния Ленинград—Баку; рейсы выполнялись на Ил-18. Самолеты Ту-104 12 раз в сутки отправлялись в Москву. В июне на Невском проспекте открылся первый в стране городской аэровокзал.

В 1960 году авиаторы Ленаэропорта отправляли и принимали ежедневно около 2 тыс. пассажиров. Всего за год было отправлено 362 тыс. человек.

В 1960 году русской авиации исполнилось полвека. Годом ее рождения считается 1910 год. «Севастопольский авиационный иллюстрированный журнал» опубликовал стихотворение Н. Дьякова «Наш Аэрофлот», посвященное первым русским авиаторам:

У тебя, страна родная,
Есть не мало уж пилотов...
Вот Ефимов, Дорожинский,
Вот Ульянов, Габер-Влынский,
Уточкин, Горшков,
Мациевич, Пиотровский,
Кампо-Сципио, Петровский,
Лебедев, Попов...

Вот Булгаков и Среднинский,
Вот Сегно, Руднев, Кузминский,
Гейне, Комаров,
Вот Васильев и Зелинский,
Вот Эрдели и Студентский,
Волков, Кузнецов...

Вот Заикин, вот Хиони,
Райгородецкий, Маковецкий,
Костин и фон-Крум...
Вот он весь, как на ладони,
Весь отряд наш молодецкий,
Полный светлых дум.

Верит он в святое дело,
Посвятив себя всецело
Для родной страны,
Как волшебницей прекрасной,
Авиацией опасной
Все увлечены...

И орлов отважных стая
Дружно воздух рассекая,
Двигается вперед.
По заслуженному праву
Пожинает нынче славу
Наш Аэрофлот...

Пусть цветет пилотов школа
Для народа, для Престола,
Для родной страны...
Положив конец тревогам,
Будет юный флот залогом
Мира, тишины...

Первый русский аэроплан построил в мае 1910 года профессор Киевского политехнического института князь Александр Сергеевич Кудашев. 23 мая конструктор поднял свой аппарат в воздух и совершил в этот день два полета по прямой. Об этих полетах профессора сообщила газета «Киевлянин» в репортаже «Полет первого русского аэроплана»: «23 мая на Сырецком аэродроме в Киеве состоялся первый полет русского аэроплана, построенного в Киеве инженером А. С. Кудашевым... Его аэроплан весит 330 кг, общая несущая поверхность 32 кв. м. Мотор "Анзани" имеет 35 л. с., двухлопастный винт сделан в Киеве Былинкиным и Сикорским. Наиболее длинный полет — 60 сажен на высоте 2-х сажен».

К сожалению, этот первый полет в небе России официально зарегистрирован не был, поскольку о его существовании ИВАК не информировали.

3 июня 1910 года в киевское небо взлетел еще один аэроплан русской постройки БиС-2, управляемый его конструктором Игорем Ивановичем Сикорским. Это был первый старт в большую авиацию будущего всемирно известного авиаконструктора. Спортивные комиссары Киевского общества воздухоплавания в этот день зафиксировали: «Дальность полета — 200 м, длительность — 12 с, высота — 1–1,5 м».

6 июня 1910 года состоялся полет аэроплана «Гаккель-3» петербургского конструктора Якова Модестовича Гаккеля. Мотор «Анзани» в 35 лошадиных сил находился впереди летчика, а не сзади, как на многих иностранных аэропланах. Первое испытание аэроплана «Гаккель-3» проводил авиатор В. Ф. Булгаков на Гатчинском аэродроме. Аэроплан был построен братьями Яковым и Борисом Гаккелями. Помогал братьям и Владимир Булгаков. Аэроплан строился в аэропланной мастерской, которая располагалась на окраине Комендантского поля.

11 июля 1910 года газета «Утро Москвы» рассказала своим читателям о полете на отечественном аэроплане техника петербургского Обуховского завода. «В ночь на 9 июня в районе Невской заставы, — писала газета, — совершил пробный полет Грюнберг. Аэроплан собственной конструкции. Взлетает без разбега. Полет проходил в течение 30 минут на высоте 4–8 сажен». В этой публикации много неясного. Во-первых, взлет без разбега, как известно, совершает только вертолет, во-вторых, время полета первых аэропланов исчислялось секундами, несколькими минутами, а в заметке говорится о полчаса...

2 августа 1910 года состоялся первый полет аэроплана «Россия-А», построенного на Петербургском заводе «Первого Российского товарищества воздухоплавания». Управлял аппаратом В. А. Лебедев. Военный оркестр маршем сопровождал полет аэроплана русской постройки. 12 августа Лебедев 15-минутным полетом на аэроплане «Россия-А» поставил новый рекорд продолжительности полета на этом аппарате.

За короткий срок русские аэропланы по техническим данным конструкций сравнивались с европейскими аппаратами, а некоторые конструкции были более совершенными. Это аэропланы И. И. Сикорского, аэропланы завода В. А. Лебедева, летающие лодки Д. П. Григоровича, учебные аэропланы А. А. Пороховщикова.

1961-й год вошел в историю, как год полета первого космонавта Земли в космическое пространство Вселенной. 12 апреля в 9 часов 7 минут по московскому времени космический корабль-спутник «Восток» с человеком на борту поднялся в космос и, совершив полет вокруг земного шара, благополучно вернулся на Землю. Пилотом-космонавтом был майор Юрий Алексеевич Гагарин.

В этом году авиаторы авиапредприятия осваивали новые линии на комфортабельном лайнере Ил-18. 3 февраля начались регулярные полеты этого самолета в Красноярск, а 23 мая открылась новая авиалиния Ленинград—Магадан. С 1 января по 25 августа самолетами Ту-104 было перевезено в Москву около 200 тыс. пассажиров. На этой популярной среди пассажиров авиатрассе самолеты Ту-104 совершали по 10—15 рейсов в сутки. Только за 1960 год и восемь месяцев 1961 года самолетами Ту-104 выполнено более 9 тыс. рейсов и перевезено более 600 тыс. пассажиров.

Кроме пилотов авиалинии обслуживали хозяйки салонов: Мила Куманичкина, Ирина Спиридонова, Валентина Конторович, Тамара Сотская, Людмила Александрова, Надежда Степанова, Галина Журкова, Галина Яковлева, Елена Комарова, Нина Иванова.

В 1961 году по сравнению с прошедшим число отправленных пассажиров увеличилось на 104 тыс. человек.

...А полвека назад в авиационной жизни России происходили следующие события.

10 июля 1911 года состоялся первый в России групповой перелет из Петербурга в Москву. В этом состязании одержал победу Александр Васильев. За 9 ч 30 мин он преодолел расстояние в 725 км. «Кто знает, — отозвался на полет Васильева журнал "Природа и люди", — быть может, недалеко уже то время, когда пассажирское сообщение между нашими обеими столицами станет столь же обычным явлением, как и движение поездов железной дороги».

В сентябре 1922 года вновь повторился групповой перелет из Петрограда в Москву. Летчики Первой истребительной эскадрильи, возглавляемой героем первой мировой и гражданской войн А. Т. Кожевниковым, долетели до Москвы за 3 ч.

Летом 1935 года состоялся очередной групповой перелет из Ленинграда в Москву. На этот раз самолеты АИР-6 управлялись женщинами-летчицами. Вот имена героинь перелета: Агнесса Кодацкая (командир группы), Валентина Стояновская, Евгения Прохорова, Марина Раскова, Нина Корытова и Евгения Рачко. На перелет ушло два дня — была совершена посадка в пути из-за плохой погоды.

3

В 1962 году лучшими экипажами были признаны экипажи Азаренкова, Володькина, Кузнецова, Ташлинцева, Басова и Стрепетова.

В этом году журнал «Гражданская авиация» отметил профессионализм бортрадиста Владимира Воронина.

Безаварийный налет 5 млн км — трудовой результат командира экипажа Ил-18 Н. И. Шарапова. Такого же результата достиг другой ленинградский пилот, командир подразделения А. И. Злобин. Четырежды «миллионерами» стали командир экипажа Ту-104 заслуженный пилот СССР Г. А. Докудовский, командир эскадрильи П. Ф. Андреев, бортрадист Н. Ф. Серебренников, командир корабля И. И. Анисимов.

Профессионально работала бригада авиатехников по спецоборудованию самолетов, возглавляемая молодым инженером А. Ефименко. Бригаду составляли В. Семушин, Р. Шишлов, В. Славнов, А. Филин, А. Крылов и Ю. Возженников.

7 декабря 1962 года самолет Ил-18 долетел до Мурманска за 1 ч 50 мин. Самолет Ил-14 это расстояние покрывал за 3 ч 30 мин.

За 1962 год авиапредприятие отправило 629 тыс. пассажиров, 3177,4 т почты и 22 087 т грузов.

Прошло уже 50 лет, как лейтенант Виктор Дыбовский и штабс-капитан Георгий Андреади совершили перелет «через всю Россию» — перелет от Черного моря к берегам Балтийского в целях испытания новых военных самолетов. Техническая подготовка к перелету была тщательной. 25 мая 1912 года на рассвете «нюпор» поднялся в небо Севастополя. Полет продолжался недолго. Усилившийся туман скрыл земные ориентиры, пришлось приземлиться на Качинском аэродроме.

27 мая перелет возобновился. Посадка в Александровске для отдыха и проверки машины.

6 июня вечером самолет взял курс на Харьков. Полет продолжался без посадок. 320 верст за 3 ч 23 мин — всероссийский рекорд продолжительности полета! Кратковременный отдых — и снова старт. 17 июня самолет появился над Москвой.

После двухнедельного ожидания летной погоды Дыбовский на рассвете 2 июля оставил Ходынский аэродром и направился вдоль железной дороги к Петербургу. На четвертые сутки своего воздушного путешествия он увидел на горизонте золотой купол Исаакия. 2300 верст пройдены за 25 летных часов.

12 июля в восьмом часу вечера на Комендантском аэродроме приземлил свой «нюпор» второй участник перелета штабс-капитан Андреади. Репортерам он заявил: «Я вылетел из Севастополя 2 июня, пролетел 2900 верст (его маршрут проходил, в отличие от Дыбовского, через Одессу. — В. К.), проведя в воздухе 30 часов. В Москве был на 15-й день перелета, а в Петербург прибыл на 37-й».

Виктор Владимирович Дыбовский — в прошлом участник Цусимского морского боя. Вместе со своим братом Вячеславом построил «весьма оригинальный аэроплан (моноплан), опередивший в некоторых отношениях свое время, по крайней мере, на 10–15 лет». Так высоко отзывался о конструкторской деятельности лейтенанта Дыбовского В. Б. Шавров в книге «История конструкции самолетов». Одним из первых использовал Дыбовский самолет для разведки и фотосъемки подводных лодок, находящихся на глубине.

Дмитрий Георгиевич Андреади тоже участник русско-японской войны 1905 года. Командовал пехотным подразделением, получил три

боевых ордена. В апреле 1911 года поступил в школу авиации и в июне сдал экзамен на военного летчика. Летное искусство Андреади высоко ценил П. Н. Нестеров. К сожалению, жизнь Андреади в авиации была недолгой. Совершая показательный полет в марте 1914 года, он погиб.

Моноплан «Ньюпор-4» французского авиаконструктора Эдуарда Ньюпора был закуплен военным ведомством России, массовое производство было организовано на отечественных авиазаводах. На аэроплане был установлен мотор «Гном» в 50 лошадиных сил, что позволяло аппарату развивать скорость 90–100 км/ч. На этом аппарате П. Н. Нестеров впервые в мире выполнил «мертвую петлю».

Глава вторая

СОКРАЩАЯ ВРЕМЯ И РАССТОЯНИЕ

1

1 января 1963 года все подразделения ленинградских авиаторов были объединены в Ленинградский объединенный авиаотряд (ЛОАО).

В день юбилея — 9 февраля — газета «Ленинградская правда» поздравила заслуженных авиаторов: дважды героев Советского Союза П. Покрышева, Е. Федорова, Героев Советского Союза Г. Данилова, В. Горина, А. Яковлева, М. Живолупа, Н. Мусинского, В. Харитонову, командиров кораблей В. Медведева, А. Федорова, Г. Ткачева, пилота Д. Катушева, штурмана А. Петрова, бортмеханика М. Хорошева, бортрадиста В. Парфенова, экипажи Докудовского, Васильева, Решетникова, Волкова, Смирнова.

В газете были названы имена только восьми обладателей медали «Золотая Звезда». В разное время в авиапредприятии «Пулково» работали 18 обладателей высшей награды страны. В июне 1973 года еще двое авиаторов были награждены медалью «Золотая Звезда» (к сожалению, один из них — бортмеханик Грязнов Викентий Григорьевич — был удостоен «Золотой Звезды» посмертно).

В 1962 году начал трудиться в должности сменного начальника аэропорта дважды Герой Советского Союза Петр Афанасьевич Покрышев. В суровые дни блокады Ленинграда, по выражению Главного маршала авиации А. А. Новикова, немцы также заметили искусного летчика. Стоило ему появиться над немецкими позициями, как немецкое радио начинало бить тревогу: «Внимание! Внимание! Будьте осторожны! В воздухе Покрышев!». За годы войны летчик произвел 305 боевых вылетов, одержал 38 воздушных побед.

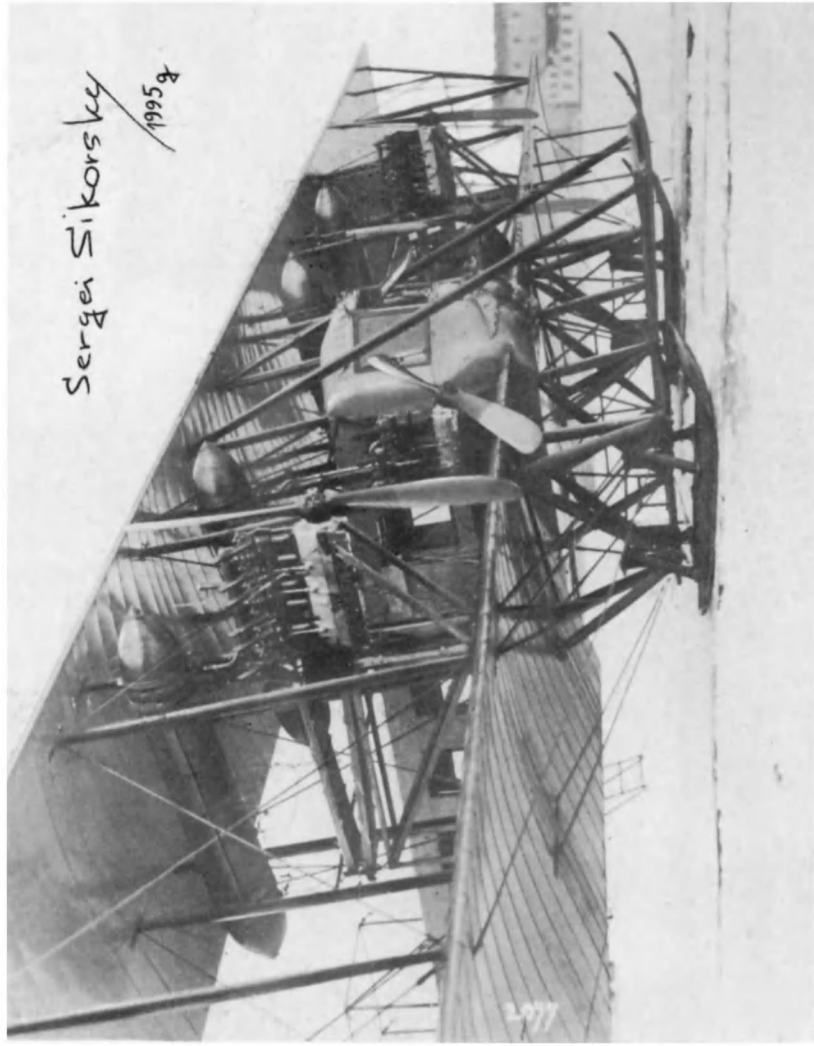
Дважды Героем Советского Союза был ленинградский летчик Евгений Петрович Федоров. В годы войны он 178 раз вылетал на бомбежку крупных вражеских объектов. Участвовал в прорыве и снятии блокады. На авиапредприятии он много лет трудился диспетчером службы движения.



Первый петербургский авиатор В. А. Лебедев с женой



Первый полет аэроплана в небе Санкт-Петербурга (20 сентября 1910 года)



Аэроплан «Илья Муромец» (в правом верхнем углу автограф сына авиаконструктора Сергея Игоревича Сикорского)



Авиаконструктор И. И. Сикорский



Основатель Учебного комбината ГВФ
В. И. Мацкевич



Аэровокзал аэропорта «Шоссейная» (1933 год)



Летчик Г. А. Страубе (художник М. Авилов, 1929 год)



Летчик П. М. Захаров (художник неустановлен)



Летчик К. А. Решетников



Летчик А. М. Муреев



Подготовка к запуску самолета ПИ-5



Знаменитая «шаврушка» — амфибия Ил-28



Летчики 1-го транспортного авиаотряда: Л. Г. Крузе (в первом ряду слева), В. А. Дроздов (во втором ряду слева)

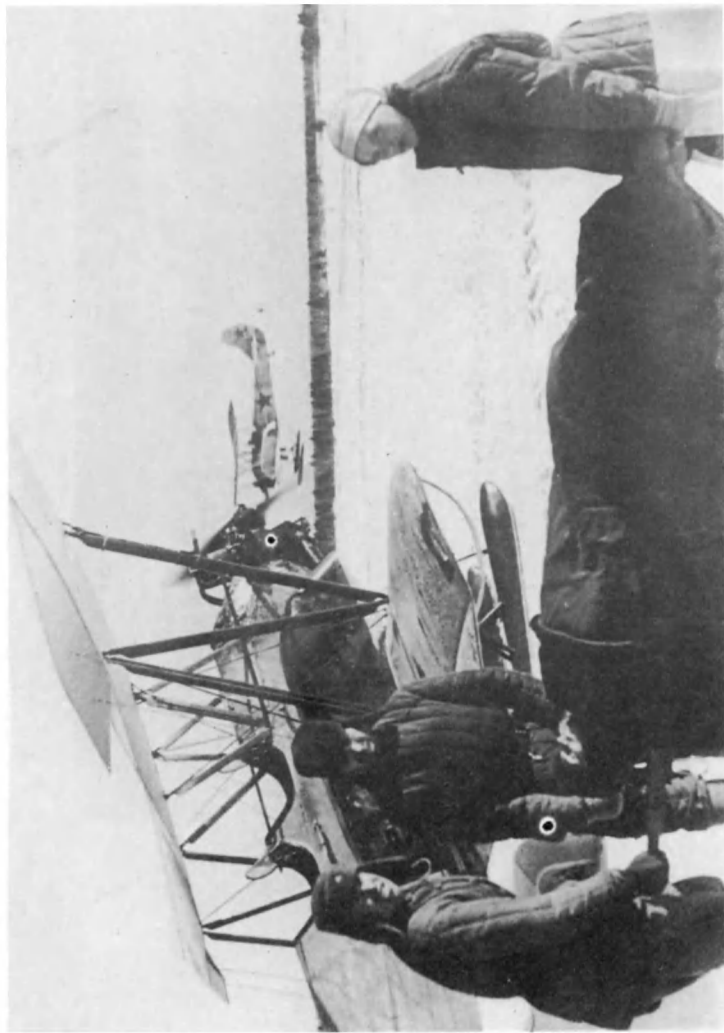


Летчики (слева направо и сверху вниз) С. Г. Качанов,
В. А. Дроздов, И. Ф. Миловидов, Н. И. Волков

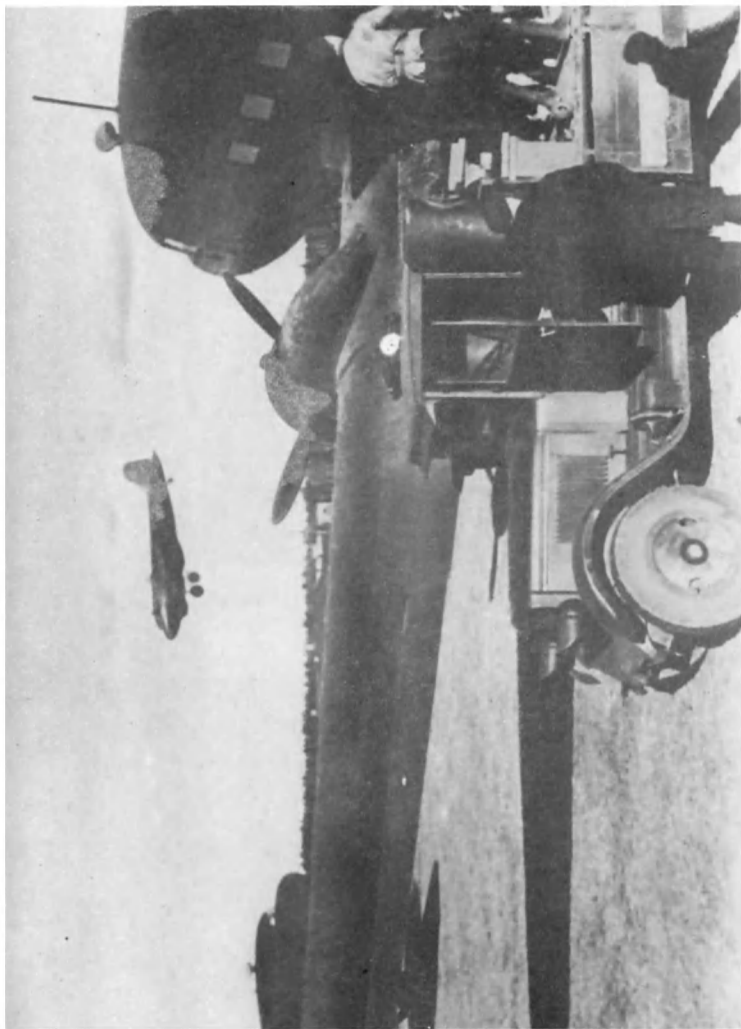
Техник С. Т. Царев (слева), начальник ленинград-
ского аэропорта М. И. Соловьев



Взлетно-посадочная полоса (1930-е годы)



Эвакуация раненых (январь, 1940 года)



Аэродром «Смольное» (1942 год)



Летчики О. Г. Хотин (слева) и М. Ф. Боев



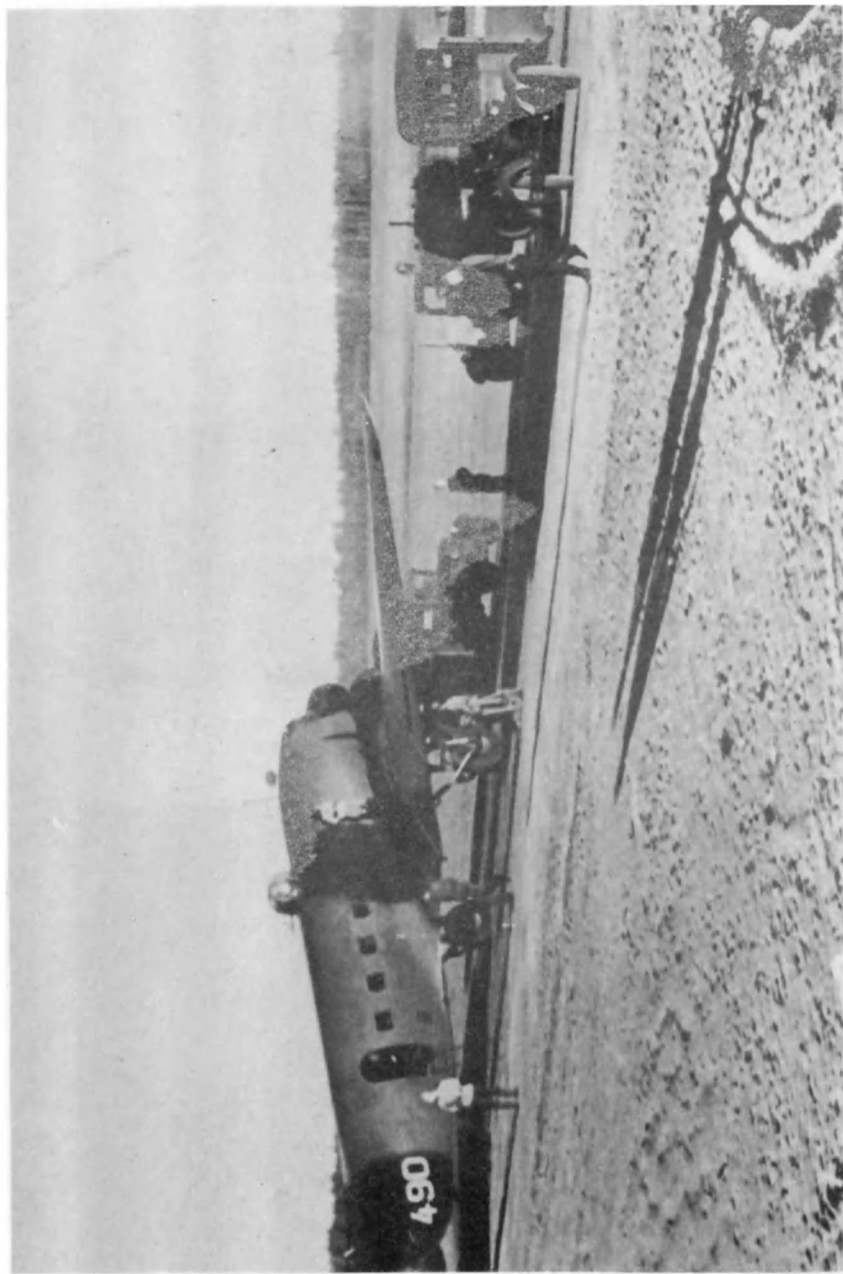
Летчики Петр и Ольга Савины (1944 год)



Командир корабля Ли-2 О. М. Лиси́кова (1945 год)



Летчики И. В. Черкашин (слева) и М. Ф. Боев (1942 год)



Аэродром «Хвойная» (1943 год)



Груз для партизан (1943 год)



Летчик П. И. Борисов



Летчик А. П. Соколов



Д. В. Евстигнеев после боевого полета



Весенне-летнюю навигацию открывает Герой Советского Союза И. П. Понаморенко (1948 год)



Аэропорт «Смольное» (1946 год)



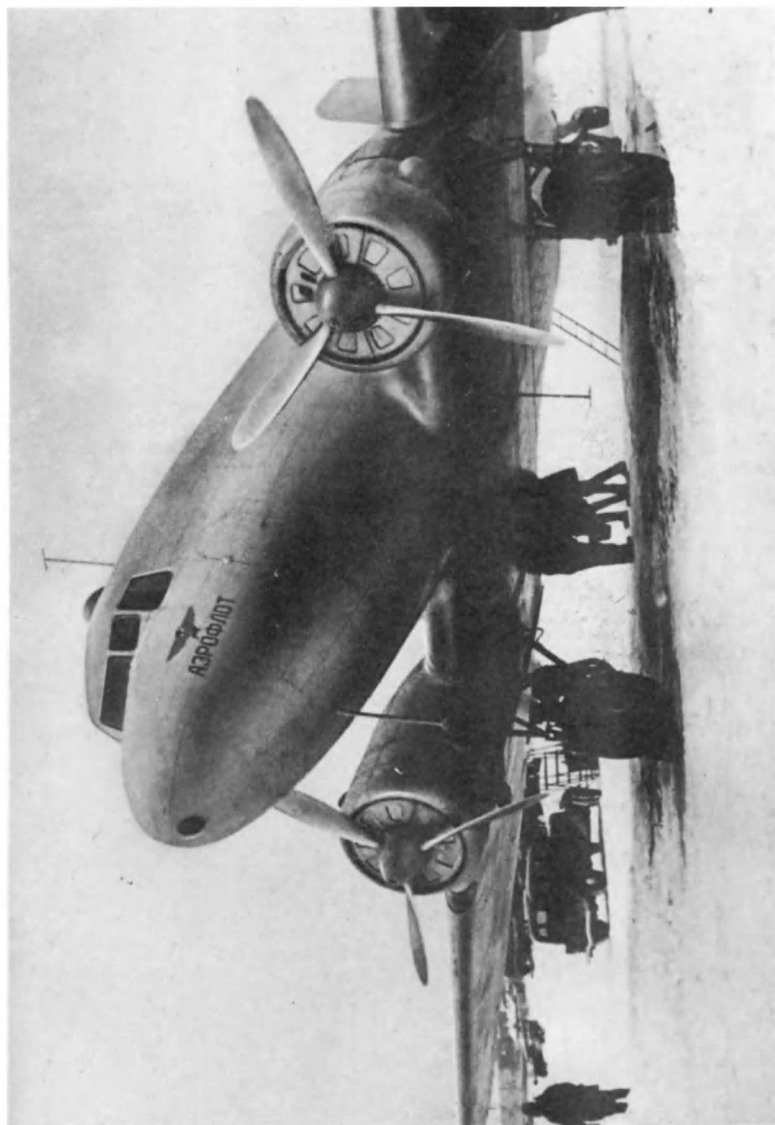
Новый аэровокзал аэропорта «Шоссейная»



Летчик Г. В. Окулевич



Летчик В. Т. Калмыков



Пассажирский самолет Ли-2



**Преподаватель ВАУ М. Л. Гофман (слева)
и главный инженер Г. И. Москвин**



Начальник ВАУ Главный маршал авиации А. А. Новиков, заместитель начальника ВАУ П. С. Лабазин и заместитель начальника Северного управления В. В. Сиротин (слева направо)



Летчик В. П. Драчев (слева) и начальник смены ЛЭРМ И. Н. Матвеев (1959 год)



Летчик В. Е. Масликов (в центре) на полевом аэродроме Тихвина (1955 год)



Первый начальник ЛЭРМ Н. Г. Федоров



Экипажи командиров воздушных судов В. А. Иванова (второй слева) и А. С. Се-
нюка (пятый слева)



**Авиаторы Б. Л. Каганер, А. Н. Кузнецов, А. И. Судаков, С. Е. Ботиков,
В. Я. Федоров (на переднем плане слева направо) (1972 год)**



Сменный начальник аэропорта А. А. Покрышев



Руководитель полетов службы движения Е. П. Федоров



Летчик С. А. Городков



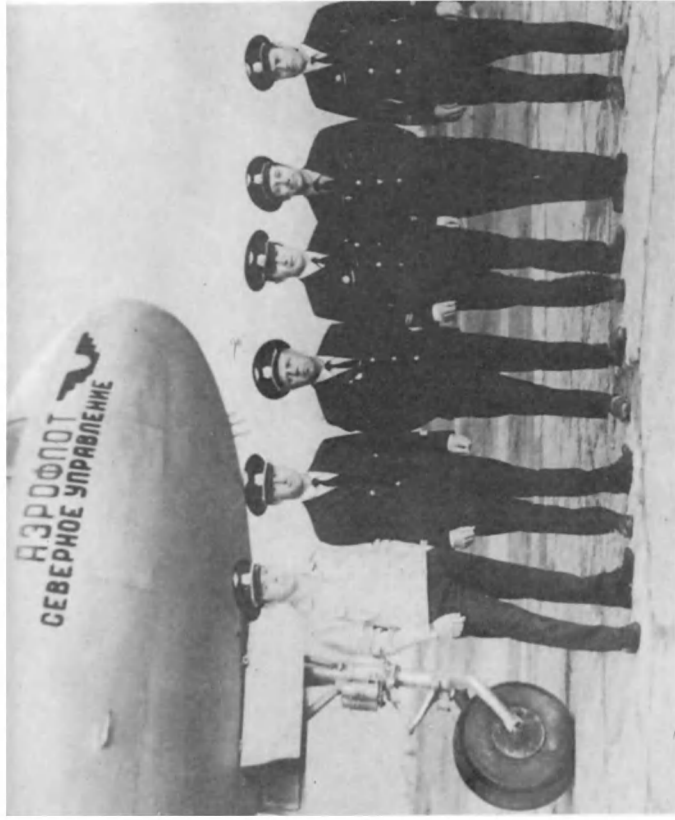
Летчик Ф. В. Антохин



Летчик А. И. Злобин



Летчик Н. И. Шарапов



Л. Л. Стригачий (командир экипажа), В. П. Бутенко, К. Н. Степанов, В. И. Щукин, В. В. Анучин, В. В. Головков (слева направо)



Авиаторы М. А. Никифоров, В. И. Постнов, Д. Ф. Гудкович,
Г. А. Докудовский, Н. Е. Ворошнин



Авиаторы: Р. Б. Бекузаров, С. А. Собчик, И. П. Здебловский,
Г. П. Ткачв, Г. И. Калашник



Авиаторы В. В. Сиротин, П. В. Картамышев, Мигаев, Г. П. Ткачев, В. М. Мозжухин, П. Ф. Андреев (на переднем плане слева направо) (1964 год)



Подведение итогов. Начальник аэропорта А. П. Золотов (слева), главный инженер ЛЭРМ Б. И. Юр (в центре)



Экипаж КВС А. А. Федорова (третий слева)



Н. Г. Порфилов, министр ГА Е. Ф. Логинов, В. В. Сиротин, В. Т. Киселев, Ф. В. Антохин, В. Т. Калмыков, Г. С. Воронцов (слева направо)



Летчик В. В. Подгородинский



Летчик С. М. Репич



Ю. А. Гагарин в Ленинградском аэропорту (1962 год)



**Редактор газеты «Крылья Советов» Е. М. Ширшов (в центре в первом ряду)
с товарищами по работе**



**В. Н. Шрубенков, В. Г. Леонтьев (командир экипажа), О. Г. Дубровин,
О. В. Павлов (1968 год)**



В. Ф. Елисеева, командир экипажа В. М. Янченко, В. М. Кривулин, Н. Ф. Широков, Герой Советского Союза В. Г. Грязнов (слева направо)



Ветераны авиапредприятия (слева направо): В. А. Боровиков, В. А. Горин, Н. С. Коношенок (в первом ряду), В. А. Драницын, В. А. Медноногов, Е. В. Курлыкин (во втором ряду)



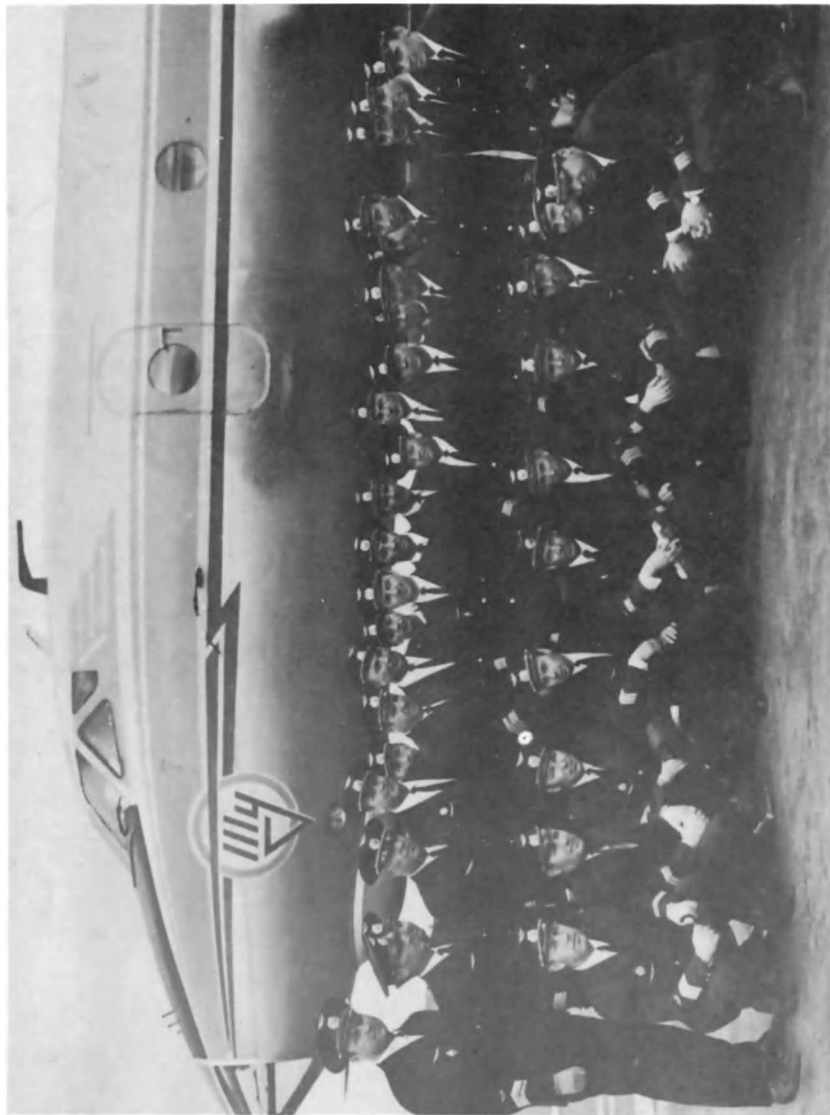
На перроне ТУ-104 (1970 год)



Начальник Ленинградского УГА (первый слева) Ю. А. Балакин, председатель профкома авиапредприятия (выступающий) Л. И. Сланевский на встрече с болгарской делегацией



Аэрофотосъемочная партия 3-го ЛО



Авиаторы 344-го (1969 год)



Аэровокзал аэропорта «Пулково-1» (1973 год)



Летчик О. В. Сотников



Летчик И. А. Алябьев



Летчик А. Г. Иванов



Летчик А. Н. Федотов



Аэропорт «Пулково-1»



Стоянка самолетов



В. П. Шепелев, Ю. И. Макаров, В. А. Брусницын (слева направо) — работники авиапредприятия при подведении итогов соцсоревнования с коллективами авиазаводов (МАП и МГА)



На приеме у Генерального директора авиапредприятия Б. Г. Демченко



Ветераны авиапредприятия



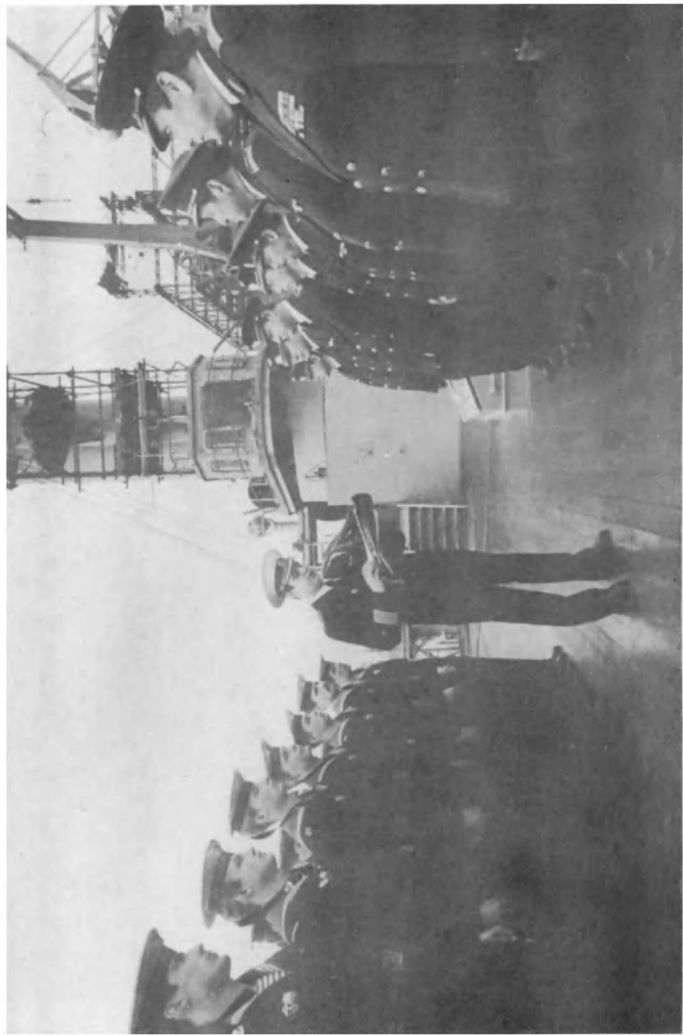
**Б. Дудинский, А. Евдокимов, В. Климов (командир экипажа),
К. Голубев (слева направо)**



Летчик А. А. Калмыков



Летчик В. М. Басов



Вручение Почетных грамот и дипломов авиаторам (слева направо): Ю. А. Бузуев, В. А. Головин, В. Ф. Пиляк, В. А. Драницын, Е. В. Курлыкин, В. П. Семенов, Ю. В. Пономаренко (главный редактор газеты «Воздушный транспорт»)



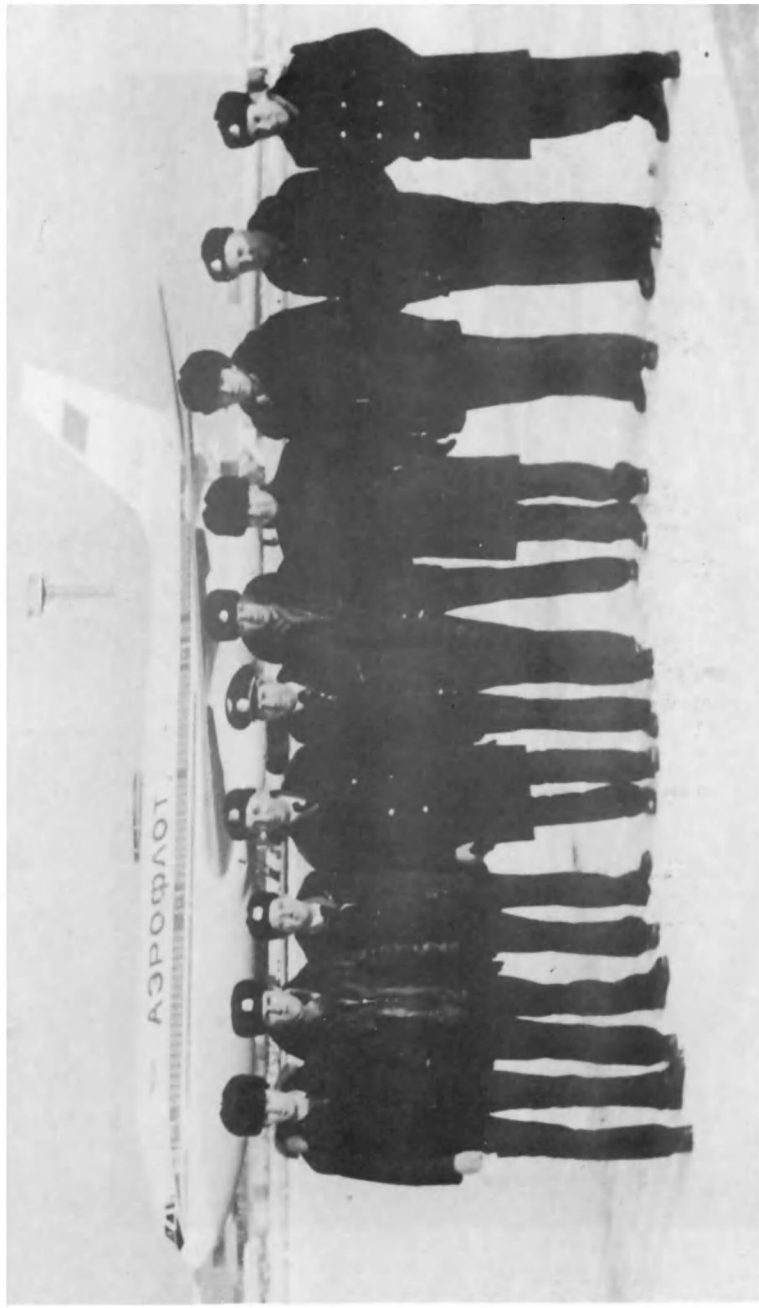
Главный инженер Ленинградского УГА В. В. Ярославцев. На конкурсе профессионального мастерства авиатехников



Герой Советского Союза и Герой Болгарии Захари Захариев (четвертый слева), Маргита Савова-Черкезова с авиаторами «Пулково»



Авиаторы 67-го ЛО



Инженерно-технический состав АТБ (слева направо): О. В. Крамской, А. И. Иванов, А. Н. Цамутали, Е. Б. Быстров, В. П. Мохов, Д. П. Долгов, В. Т. Шевченко, А. В. Михайлов, В. П. Тимофеев, Ю. М. Клименко (1983 год)



Авиаторы 205-го ЛО



Руководящий состав АТБ (слева направо): В. М. Максимов, Н. Н. Малашкевич, Е. К. Ерофеев, А. И. Игнатьев, Е. П. Тимофеев, Н. Н. Срочко, О. Н. Порфинов, Г. А. Болдырев, В. С. Лезжов, В. М. Харченко, Н. А. Салин, Н. И. Шербак, В. А. Тимченко (1996 год)



Авиаторы 205-го ЛЮ



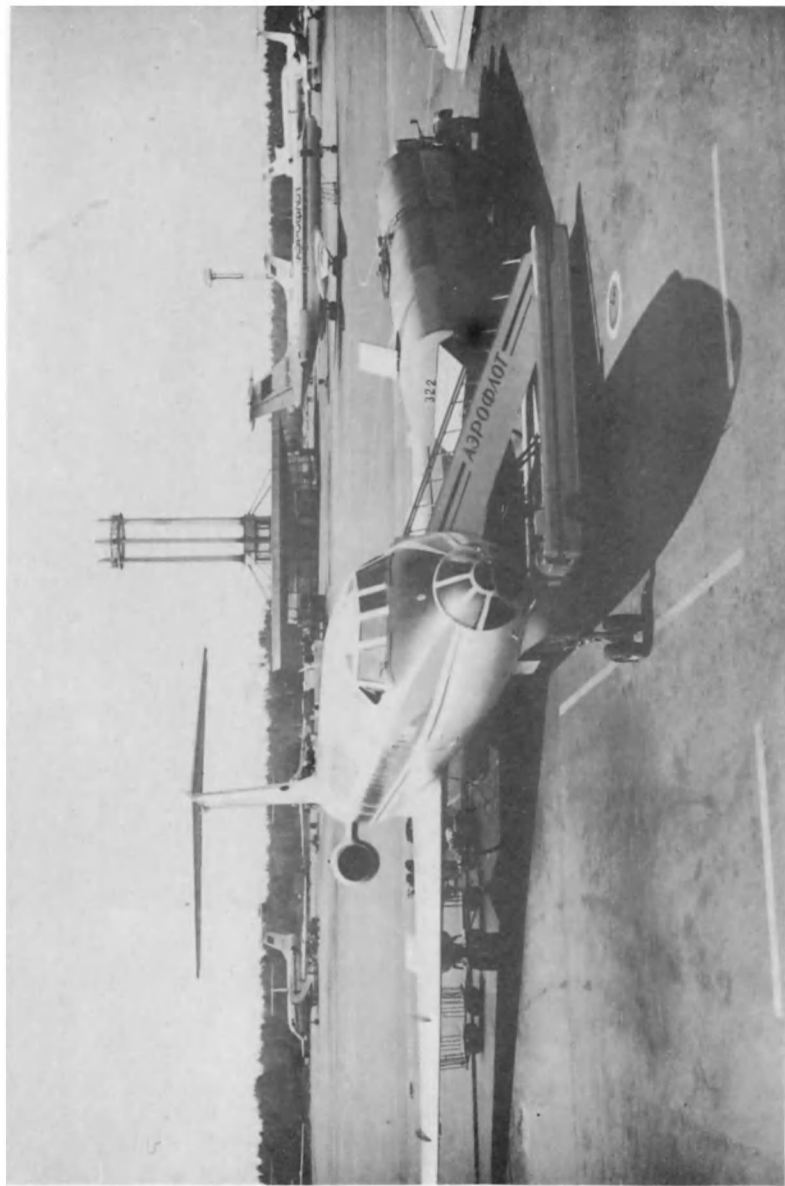
К. В. Абрамов, командир экипажа А. Г. Казаков, В. М. Войчинен, Е. В. Степанов



Подведение итогов работы авиапредприятия. Среди участников конференции Е. В. Курлыкин, В. А. Горин, А. Н. Мигалкин, Г. В. През, Е. П. Федоров, Б. Я. Баранов



Авиатехник В. П. Чумак



Подготовка к рейсу



Впереді тисячі кілометрів...
Фотографії із архівів Е. В. Курликіна, Ю. В. Едукова, Ю. А. Рє-
вина, Г. Р. Петрова, А. В. Іванова, В. В. Короля



Начальник узла радионавигации М. С. Корешков, начальник БЭРТОС В. П. Окунцов (слева направо)



Технический разбор: В. П. Мохов, Г. А. Болдырев, Б. Е. Иванов (слева направо)

Николай Степанович Мусинский прошел путь от Москвы до Берлина. На его счету 230 боевых вылетов. Свой бомбардировщик он водил в небе родного Подмосковья, Воронежа, Орла, Харькова, Восточной Пруссии и Берлина. Последний боевой вылет Мусинского — на бомбежку резиденции фюрера — имперскую канцелярию.

Леонид Васильевич Рассохин сражался на подступах к Ленинграду и на берегах Волги, в предгорьях Кавказа. Боевой путь закончил в небе Берлина. Его число боевых вылетов — 341. На авиапредприятии Рассохин летал на Ли-2, трудился в службе движения.

В ленинградском небе сражался летчик-истребитель Василий Николаевич Харитонов. На его счету 28 сбитых вражеских самолетов. Ему присвоено звание «Почетный гражданин Санкт-Петербурга».

Подступы к Ленинграду защищал летчик-истребитель Василий Алексеевич Горин. На авиапредприятии работал начальником аэропорта, заместителем командира 205-го ЛО, инспектором по безопасности полетов.

Участниками войны были летчики Герои Советского Союза Григорий Семенович Данилов, Сергей Сергеевич Кудрявцев, Иван Сергеевич Банифатов, Николай Сергеевич Зайцев, Вячеслав Александрович Медноногов, Николай Степанович Петров, Тимофей Александрович Саевич, Сергей Александрович Скорняков, Валерий Михайлович Турыгин...

В сборе материалов о героях войны, работавших на авиапредприятии, мне помогал Е. В. Курлыкин. Он же и посоветовал назвать имя Героя Советского Союза (первого иностранного гражданина, удостоенного этого высокого звания за воздушные бои в небе Испании), Героя Болгарии, бывшего начальника Тамбовской авиашколы ГВФ Захари Захариева. У него учились многие ленинградские летчики, в числе которых были Вячеслав Александрович Медноногов, Владимир Васильевич Сиротин.

Мне посчастливилось не только встречаться с генерал-полковником авиации болгарской армии Захари Захариевым, но и неоднократно беседовать. В майские дни 1985 года Захари Захариев встречался с курсантами и преподавателями Академии ГА, работниками авиапредприятия «Пулково».

В день 50-летия Великой Победы Генеральный директор авиапредприятия «Пулково» Б. Г. Демченко поздравил трех Героев Советского Союза, проживающих в Магнитогорске и Москве: Леонида Васильевича Дему, Леонида Васильевича Желудева и Марка Лазаревича Галлая.

Герой Советского Союза Алексей Николаевич Грацианский, друг С. П. Королева и О. К. Антонова, много раз летал на Ли-2 в блокадный Ленинград. В беседе со мной Алексей Николаевич рассказывал:

«Хмурым зимним утром в первый блокадный год мы доставили на аэродром "Смольное" очередную партию медикаментов, а получили взамен детей. Многозначительно переглянулись: вот это груз! В кабину, рассчитанную на 24 пассажира, мы усаживали по сорок-пятьдесят малышей...

Самому не верится, что с этим драгоценным грузом мы совершили столько благополучных рейсов, что один лишь наш экипаж вывез на восток более тысячи ребят...».

О летной жизни Грацианского можно узнать из его книг «Уроки Севера» и «Полет среди молний».

В 1963 году началась эксплуатация крупнейшей по протяженности авиатрассы Москва—Гавана. Воздушный гигант Ту-114 преодолевает 11 000 км за 14 ч беспосадочного полета.

В дни юбилея Аэрофлота орденом Ленина были награждены Николай Ефимович Ворошин, Виктор Тимофеевич Калмыков, Петр Васильевич Малышев, Владимир Михайлович Мозжухин, орденом Трудового Красного Знамени — Андрей Иванович Злобин, орденом «Знак Почета» — Леонид Иванович Ноженко, Николай Николаевич Соловьев, Григорий Петрович Ткачев, знаком «Отличник Аэрофлота» — флагштурман Р. Б. Бекузаров, диспетчер И. В. Журженко, командир корабля Ил-14 У. Ю. Минкин, командир корабля Ил-18 Д. Ф. Гудкович, начальник смены ЛЭРМ Г. В. Дроздецкий.

С 15 апреля 1959 года по 15 апреля 1963 года самолетами Ту-104 на авиалинии Ленинград—Москва было выполнено 13 тыс. рейсов и перевезено свыше 1,5 млн пассажиров. Только за август 1963 года из Ленинграда в столицу было перевезено 15 210 человек (а железнодорожным транспортом — 83 192 человека), в Адлер самолетами — 10 441 (а железнодорожным транспортом — 12 387), во Владивосток воздушным транспортом — 960 (а железнодорожным — 736), в Минск — воздушным — 2842 (железнодорожным — 2431).

В это время ленинградские авиаторы совершали регулярные авиарейсы на самолетах Ил-18 в Мурманск, Архангельск, Калининград.

Командиры кораблей Г. Докудовский, К. Лунев, И. Мусинский, Г. Федоров заканчивали налет 5 млн км, 15 пилотов — 4 млн, 22 пилота — 3 млн. Командир корабля Н. И. Шарапов закончил налет 6 млн км. Для этого он провел в воздухе 22 тыс. ч. По этому случаю газета «Крылья Советов» поместила портрет летчика, статью о его 30-летней службе небу и стихи:

Никто не знал таких этапов.
Пилоту говорят: «Силен!»
Отважный сокол наш Шарапов
Шестой закончил миллион.

18 августа 1966 года газета «Крылья Советов» опубликовала новую статью о Николае Ивановиче Шарапове, написанную его товарищем В. В. Подгородинским и озаглавленную «На счету у ветерана — 7 000 000 километров». В статье отмечалось, что за 35 лет летной работы руки Шарапова лежали на штурвалах самолетов 20 различных конструкций. Когда-то, еще совсем молодым, летая на У-2, он покрывал 100 км воздушного пути в час; став пилотом первоклассного лайнера Ил-18, он в час преодолевает 650–700 км. Более 23 тыс. ч пробыл он в воздухе. Это около трех лет жизни!

За 1963 год ленинградскими авиаторами отправлено 780 тыс. пассажиров, 27,6 тыс. т почты и 3329,4 тыс. т грузов.

В этом же году исполнилось 50 лет «мертвой петле» Нестерова. Его летная жизнь описана в книге К. Е. Вейгелина «Путь летчика Нестерова», изданной в 1939 и 1941 годах.

Петр Нестеров родился 15 февраля 1887 года в Нижнем Новгороде, в семье военного. Пошел по пути отца, поступил в кадетский корпус, а после его окончания — в Петербургское Михайловское артиллерийское училище.

Учился Нестеров охотно и хорошо, любил математику, рисование. Любимым писателем был Жюль Верн. После окончания училища 22-летний офицер уехал служить во Владивосток. Там он и познал небо, поднимаясь на привязном воздушном шаре, имевшемся в крепостной воздухоплавательной роте. Это было время, когда человек делал первые шаги на аппарате тяжелее воздуха. Газеты сообщали о полетах братьев Райт, Луи Блерию, Альберта Сантос-Дюмона, Анри Фармана... Тогда-то поручик Петр Нестеров и сделал свой выбор.

И вот, в июле 1911 года он в Петербурге. Прямо с вокзала направился в Главное инженерное управление (в ведении которого находилась военная авиация) с просьбой о зачислении его на учебу в авиационную школу. Набор в Севастопольскую школу авиации уже закончился, а учебный год в авиационном отделе Офицерской воздухоплавательной школы начинался только с 1 апреля. Правда, с октября начинался прием в офицерский класс воздухоплавательной школы. Но до октября далеко, кончался отпуск, надо было возвращаться на службу. И Нестеров вопреки всякой субординации явился на квартиру к генералу А. А. Поливанову. Генерал отнесся к просьбе поручика сочувственно и распорядился зачислить его в ОВШ.

18 августа 1912 года Нестеров блестяще выполнил зачетный полет на воздушном шаре. Вместе с И. Л. Когутым, И. С. Башко и Селивановым в этот день Нестеров поднялся с учебного плаца ОВШ на воздушном шаре и через 13 ч полета спустился у станции Обозерская Архангельской губернии. Всего было пройдено более 750 верст.

7 марта 1913 года за блестящее окончание авиационного отдела ОВШ Нестеров был удостоен ордена Св. Анны III степени. Наконец он стал военным летчиком.

Петр Николаевич был не только искусным летчиком, но и незаурядным изобретателем и авиаконструктором. Очень многое успел совершить в авиации Петр Нестеров за отпущенные ему судьбой 27 лет. Золотыми буквами вписано его имя во всемирную историю авиации.

«27 августа 1913 года в 6 часов 10 минут вечера поручик Нестеров, поднявшись на Ньюпоре на высоту 1000 метров, остановив мотор, начал планировать почти вертикально вниз. На высоте 600–800 метров от поверхности земли летчик включил мотор, выровнял рулем глубины аэроплан, поставил носом кверху, повернул на спину и, опять переведя в вертикальное положение носом вниз и, замкнув таким образом кривую в вертикальной плоскости, выключил мотор и нормальным планирующим спуском атеррировал (атеррировал — от французского слова *attendre* — посадка) на стартовой площадке того же Сырецкого военного аэродрома (в Киеве. — В. К.). Весь поворот в вертикальной плоскости проведен без перелетов плавной кривой в течение 6–8 секунд». Это выписка из протокола о выполнении «мертвой петли», составленного и подписанного командиром 3-й авиационной роты подполковником

К. М. Боресковым, спортивным комиссаром ИВАК при Киевском обществе воздухоплавания военным летчиком штабс-капитаном Орловым и военным летчиком поручиком Есиповым.

В бою 26 августа 1914 года, заметив в воздухе над г. Жолкиевом неприятельский аэроплан, производивший разведку, начальник XI Корпусного авиационного отряда штабс-капитан Нестеров, поднявшись на аппарате, протаранил неприятельский аэроплан, который упал около деревни Воля-Высоцка, и при этом сам погиб. Это был первый в истории воздушного боя таран.

В списке жертв русской авиации он числится под номером 39.

П. Н. Нестерова похоронили на берегу Днепра на Аскольдовой могиле (впоследствии его прах был перенесен на Лукьяновское кладбище).

Посмертно Нестерову был присвоен чин капитана, он награжден высшим орденом Св. Георгия IV ст. и Георгиевским оружием.

3

В 1964 году самолетомоторный парк ЛОАО пополнился еще одним новым пассажирским лайнером Ту-124. К эксплуатации нового самолета личный состав авиапредприятия уже был подготовлен.

С 15 января начались регулярные полеты на самолете Ту-124 в Вильнюс. Полет продолжался 1 ч 15 мин (вместо 2 ч 30 мин на Ил-14). Через три месяца начались регулярные полеты на самолете Ту-124 на авиалинии Ленинград—Мурманск. К этому времени экипаж А. И. Злобина (штурман В. С. Соколов, бортмеханик В. А. Жуков, бортрадист В. И. Парфенов) ввел несколько экипажей в строй. Забегая вперед, отметим, что экипажи кораблей Ту-124 за год перевыполнили производственный план по налету часов на 142%, по производительности — на 103,2%, всего перевезли 75 181 пассажира.

Во второй половине февраля экипажем Бориса Андреевича Кубышкина на самолете Ил-18 был выполнен первый пассажирский рейс Ленинград—Москва—Архангельск—Мурманск—Ленинград. Самолет доставил в Архангельск 40 пассажиров и 7 т почты. В Архангельском аэропорту Ил-18, приняв на борт новых пассажиров и груз, взял курс на Мурманск.

22 мая 1964 года начались регулярные полеты на самолетах Ил-18 в Южно-Сахалинск. За 16 ч 25 мин покрывалась эта самая длинная авиалиния в стране (8010 км) с промежуточными посадками в Свердловске, Новосибирске и Иркутске.

Авиаторы ЛОАО в марте регулярно обслуживали 60 авиалиний. Совершались полеты в столицы европейских государств: Хельсинки, Копенгаген, Стокгольм, Лондон, Берлин, Варшаву, Софию, Бухарест, Будапешт.

Первый технический рейс на Ил-18 из Ленинграда в Архангельск, выполненный в конце декабря 1962 года экипажем Давида Филипповича Гудковича, не был обычным: требовалось посадить самолет на заснеженный аэродром, расположенный на Кегострове. Посадка про-

шла успешно. Многие жители Кегострова впервые увидели воздушный лайнер.

Давид Филиппович Гудкович к этому времени имел 20-летний авиаторский стаж. В годы войны он был летчиком-истребителем, участвовал в воздушных боях на Сталинградском, Юго-Западном, Центральном и Первом Белорусском фронтах. После демобилизации трудился в отрядах фотосъемки и спецприменения, затем в 19, 67 и 205-м ЛО. Летал на Ли-2, Ил-12, Ил-14, Ил-18. Налетал 3 млн км, провел в воздухе 15 тыс. ч. Уже пенсионером 20 лет работал в службе движения, диспетчером и руководителем полетов.

В текущем году большое внимание уделялось школам, в которых проводилась политическая, экономическая и техническая учеба авиаработников. Школами руководили опытные и хорошо знающие дело инженеры Г. А. Соколов, В. В. Ярославцев, В. Т. Аверкиев, Б. Г. Демченко, Б. С. Слесарев, Б. Е. Иванов, А. И. Ефименко, А. В. Пономарев, Е. Н. Анкундинов, С. В. Коротеев.

В октябре лучшие работники авиапредприятия были отмечены Почетной грамотой Аэрофлота и СУ ГВФ, знаком «Отличник Аэрофлота», денежной премией. Среди награжденных были П. А. Андреев, В. В. Ярославцев, В. П. Драчев, Н. Е. Ворошнин, А. И. Злобин, И. Н. Мишин, К. С. Пантюхов, В. П. Фролов и др. Летчик В. Т. Калмыков и авиатехник П. В. Малышев были награждены орденом Ленина.

В 1964 году авиапредприятие отправило 906 тыс. пассажиров, 26,8 тыс. т грузов и 3115,5 т почты.

26 декабря строители сдали в эксплуатацию Дом культуры, который восстановили из руин. Среди награжденных знаком «Отличник Аэрофлота» и Почетной грамотой Аэрофлота были: бригадиры И. Е. Северин, А. А. Шаров, П. В. Васильев, столяр В. А. Лифатьев, каменщик К. Т. Константинов, плотник В. А. Гаркунов. Авиаторы в свои выходные дни добровольно помогали строителям.

В 1964 году СУ ГВФ отметило свое 30-летие. В связи с организацией Министерства гражданской авиации все структурные звенья Аэрофлота стали подразделениями гражданской авиации. Бывшее СУ ГВФ было переименовано в Северное управление гражданской авиации (СУГА).

1965-й год — год, завершающий седьмую пятилетку. С первых дней года были введены дополнительные рейсы. Так, на 2 января пришлось 9, а на 3 января — 12 дополнительных рейсов. За 1 и 2 января из аэропорта было отправлено 2678 пассажиров, а за 9 и 10 января — 6681. Почти 7 тыс. пассажиров за два дня...

А поток авиаперевозок все нарастал. В феврале была открыта новая авиалиния Ленинград—Котлас. Самолет Ил-14 за 3 ч 10 мин доставлял воздушных путешественников из города на Неве в город на Северной Двине.

Большую работу проделали и авиаторы, посланные в район Заполярья. За январь и февраль они вывезли на транспортных самолетах из районов Заполярья 1800 т рыбы.

Лучших работников авиаторы выдвигали кандидатами в депутаты районных и городского Советов. Одним из них был Петр Афанасьевич

Покрышев, в прошлом военный летчик-ас, дважды Герой Советского Союза. После демобилизации из рядов ВВС, в 1962 году, он пришел на авиапредприятие.

В апреле начались полеты на новых грузовых самолетах Ан-12 на авиалинии Ленинград—Новосибирск. Эти самолеты способны перевозить до 12 т груза.

С первых дней летней навигации возрос объем воздушных перевозок. Ежедневно на Мурманск самолеты Ту-124 отправлялись шесть раз, на Москву самолеты Ту-104 — десять раз, в Одессу Ту-104 — два раза, в Сочи на Ил-18 — три раза.

Через каждые 10–15 мин с взлетной полосы стартовал воздушный корабль. 31 мая было отправлено в рейсы 63 самолета и принято 69. В этот день вылетели из Ленинграда 3637 пассажира.

В день Воздушного Флота СССР были отмечены две молодежные бригады авиатехников, которыми руководили инженеры Юрий Клименко и Иван Жуков.

Лидером в соцсоревновании оказался 3-й летный авиаотряд. Годовой план аэрофотосъемочных работ был выполнен за 8 месяцев и 10 дней. В успехе коллектива немалая заслуга штурманов и операторов А. А. Кузнецова, Н. П. Селиверстова, М. П. Шевчука, Г. В. Старченко, В. И. Розова, А. С. Демина, В. П. Стрелина.

За 1965 год аэропорт отправил 1 005 992, а вместе с транзитом 1 131 680 пассажиров, 3757,8 т почты, 30 272,3 т грузов. По итогам выполнения плана года и пятилетки 64 работника ЛОАО были награждены орденами и медалями.

4

В очередном пятилетнем плане 1966–1970 годов по воздушному транспорту было намечено «увеличить перевозки пассажиров воздушным транспортом примерно в 1,8 раза. Оборудовать аэропорты на магистралах союзного значения системами автоматического и полуавтоматического управления заходом на посадку и современными средствами радиотехнического оборудования для управления движением».

При подведении очередных итогов соцсоревнования были отмечены высокая подготовка, опыт и мастерство летных коллективов 67-го ЛО (командир В. М. Басов, заместитель командира Л. И. Ножненко), 3-го ЛО (командир В. П. Васильев, заместитель командира П. А. Аблязов), ЛЭРМ (начальник В. В. Ярославцев). В числе передовых были названы экипажи командиров кораблей Васина, Радомирова, Иванова, Калашника, Медноногова, Корнева, Городкова, Злобина. Отмечена работа инженеров и авиатехников Б. Е. Иванова, А. С. Степанова, С. И. Касаткина, Н. И. Щербака, Л. И. Сланевского, В. Е. Демидовского, Н. Н. Метелкина, В. М. Бородина, Л. М. Собянина, Ю. Н. Селезнева. Командиру корабля Дмитрию Владимировичу Евстигнееву за отличные показатели в работе и безаварийный налет свыше 5 млн км был преподнесен ценный подарок. За прошедшие 30 лет работы пилотом Евстигнеев летал на самолетах Ли-2, Ил-12, Ил-14 и освоил полеты на Ту-124.

За особые заслуги в освоении реактивных самолетов и многолетнюю работу в системе ГВФ командиру корабля Ил-18 Григорию Ивановичу Калашнику было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Орденом Ленина был награжден пилот Юрий Петрович Егоров, орденом Трудового Красного Знамени — командиры кораблей Сергей Александрович Городков, Александр Михайлович Быстров, инженер ЛЭРМ Геннадий Васильевич Дроздецкий, а командирам кораблей Михаилу Максимовичу Корневу и Федору Васильевичу Антохину было присвоено звание «Заслуженный пилот СССР».

В начале октября 1966 года из аэропорта был отправлен миллионный пассажир. Всего за год отправлено 1 275 260 пассажиров, 3954,9 т почты и 33 237,9 т грузов.

В результате ленинградские авиаторы по объему перевозок заняли второе место среди коллективов Аэрофлота. Правительство приняло решение о строительстве в Ленинграде нового аэровокзального комплекса.

3 апреля 1968 года открылись регулярные полеты на новой международной трассе Ленинград—Стокгольм—Амстердам. В июне авиаторы получили от промышленности новый самолет КБ Туполева Ту-134 и 19 июня совершили на нем первый производственный рейс на авиалинии Ленинград—Мурманск.

Пассажирский салон нового самолета позволял брать на борт до 80 пассажиров и перевозить их со скоростью 750–800 км/ч.

...55 лет назад был установлен мировой рекорд скорости полета самолета. Произошло это событие в Германии в 1912 году. Самолет сконструировал талантливый русский инженер и выдающийся конструктор в области моторостроения Борис Григорьевич Луцкой.

Журнал «Вестник воздухоплавания» описал конструкцию самолета Луцкого и опубликовал его снимок. Самолет имел два двигателя по 100 лошадиных сил с соосными винтами. Такое решение конструктора было воплощено на практике впервые в мире. Самолет был построен в 1910 году. В процессе испытаний Луцкой усовершенствовал его.

24 февраля 1912 года в присутствии русских военных представителей на аэродроме под Берлином летчик Гирт в одном из полетов развил рекордную скорость 160 км/ч.

В следующем году о себе заявил другой русский авиаконструктор Игорь Иванович Сикорский. Его многомоторные самолеты «Гранд», «Русский витез» и, наконец, «Илья Муромец» своими размерами и возможностями изумили мир.

Выдающихся успехов добился и конструктор Дмитрий Павлович Григорович. Его летающие лодки были лучшими в мире.

Большие надежды возлагались и на аэроплан «Святогор», который сконструировал инженер Василий Андрианович Слесарев. Это был огромных размеров двухмоторный самолет, который по замыслу конструктора мог совершить перелет без посадки из Варшавы в Париж.

Были и другие конструкции летательных машин, многие из которых являлись передовыми в технологическом исполнении для того времени. Все это позволило отечественным крыльям вывести Россию в первый ряд мирового самолетостроения.

...В летнюю навигацию, которая началась с 15 апреля 1968 года, увеличилось число авиарейсов северного, южного и дальневосточного направлений. Увеличилось количество рейсов и в столицу. Свыше 15 рейсов выполняли самолеты Ту-104.

За 1968 год отправлено 1 737 538 пассажиров, 4847,5 т почты и 31 421,2 т груза.

...28 марта 1908 года французский летчик Леон Делагранж, третий дипломированный летчик мира, совершил первый полет на аэроплане с пассажиром.

В небе Петербурга как пассажир летала артистка столичного театра «Аквариум» Н. И. Тимаре. Произошло это во время Первой международной авиационной недели. 27 апреля 1910 года она дважды совершила полет с авиатором Христиансом.

И еще одно событие из прошлого.

Журнал «Аэро» в 23 номере за 1913 год сообщил: «24 октября. На заседании ИВАК обсуждался вопрос о применении самолета к практическим целям, в частности об использовании его для разведки состояния льдов в полярных морях».

Годом раньше в Петербурге была издана книга «Культурно-историческое значение воздухоплавания». В ней есть следующие строки: «И в полярных странах найдется немало пунктов, пребывание в которых во время короткого периода полярного лета может показаться привлекательным любителям зимних развлечений. Вероятно, пунктом, где постоянно будет собираться особенно много туристов, станет Северный полюс. Туда из Петербурга можно прилететь в 30 часов, или в двое суток».

Первый шаг в небо Арктики был сделан в августе 1914 года русским морским летчиком лейтенантом Я. И. Нагурским и механиком Е. В. Кузнецовым.

За 1969 год отправлено 2 047 707 пассажиров, 5328,4 т почты и 30 704,5 т грузов. Значительно возрос объем перевозок и на международных авиалиниях аэропорта. За год было отправлено 107 277 воздушных путешественников.

В связи с ростом объема авиаперевозок на международных авиалиниях в АТБ был образован участок для обслуживания самолетов, выполняющих международные авиарейсы. Возглавил этот технический участок опытный инженер К. П. Козырнов. Ленинградские авиаторы совершили 174 рейса на международных авиалиниях по перевозке пушнины, фруктов и овощей.

В летнюю навигацию 1970 года были открыты семь новых туристских авиалиний. Самолеты из Ленинграда доставляли пассажиров в Ашхабад, Ташкент, Минск, Одессу. Авиаторы начали летать на новых международных авиалиниях в Софию, Будапешт, Женеvu, Гамбург.

Для повышения безопасности полетов в АТБ была проделана большая работа по оборудованию лаборатории контрольно-измерительной аппаратуры для проверки системы БСУ-ЗП, которой были оснащены самолеты Ил-18 и Ту-134. Эту сложную работу выполнили инженер

О. Н. Порфи́ров и авиатехники А. А. Николаев, Н. С. Карпухин и Г. Ф. Бурачков.

Специалисты лабораторий спецоборудования самолетов АТБ Л. Славенский, В. Пшеницын, В. Демидовский, К. Кареткин, Н. Щербак, Б. Сушкевич, А. Головинский, Н. Смирнов, Г. Чинчирик обеспечивали надежную работу авиационной аппаратуры.

Напряженно трудились и другие службы ЛОАО, качественно обслуживая до 150 самолето-вылетов в сутки.

На этих страницах неоднократно упоминалось имя летчика Андрея Ивановича Злобина. Хотелось бы более подробно рассказать об этом опытном специалисте. Уже почти тридцать лет водит Андрей Иванович воздушные корабли по внутренним и международным трассам. Сейчас летчик первого класса — командир летного подразделения.

А. И. Злобин начинает свой трудовой день в штурманской, где идет предполетная подготовка экипажей к рейсу, тщательно анализирует метеорологическую обстановку, а иногда приходит и на летное поле, где в ранние утренние часы техническая бригада выполняет предполетный осмотр самолета.

За многие годы инструкторской и командно-летной работы А. И. Злобин подготовил не одну сотню пилотов первоначального обучения и командиров кораблей.

За время летной работы Андрей Иванович в совершенстве освоил около 20 различных самолетов, в том числе Ту-104, Ту-124 и Ту-134. В небе провел от 25 тыс. ч. В годы войны сделал 470 боевых вылетов. Он, пожалуй, единственный летчик в гражданской авиации, имеющий три нагрудных знака «Отличник Аэрофлота».

В начале 1967 года свыше 2800 пассажиров и 80 т грузов ежедневно отправлялось в разные города страны.

25 марта коллектив 205-го ЛО (командир П. П. Савин, заместитель В. А. Драницын) одержал трудовую победу — досрочно завершил выполнение производственного плана первого квартала по всем основным показателям, сэкономив свыше 500 т авиатоплива.

По итогам социалистического соревнования среди коллективов СУ ГВФ первое место и переходящее Красное знамя управления было присуждено ЛОАО (командир А. П. Золотов, заместитель Ю. М. Соломонов). Начальник управления В. Н. Горб тепло поздравил коллектив с трудовыми достижениями и пожелал дальнейших успехов.

26 мая газета «Крылья Советов» рассказала о профессиональном мастерстве экипажа Ту-104 (командир корабля Г. А. Докудовский, второй пилот Ю. В. Улыбин, штурман В. Ф. Мошонкин, бортмеханик Б. А. Волков, бортрадист А. Д. Захаров). При посадке на пробеге крылатой машины внезапно отказала тормозная система. В этих опасно сложившихся условиях экипаж слаженными действиями не позволил самолету выкатиться за пределы взлетно-посадочной полосы.

Здесь хотелось бы рассказать о ветеране авиации Иване Николаевиче Платошине. В 1920 году ушел в Красную Армию, где прослужил до 1929 года. С 1933 года начал трудиться в коллективе ленинградских авиаторов.

Во время «зимней войны» И. Н. Платошин работал замполитом и начальником штаба летного подразделения, принимал непосредственное участие в боевых действиях подразделения. Он летал на различные задания: доставлял боеприпасы, военные грузы, перевозил раненых, выбрасывал десант. И везде Иван Николаевич проявлял незаурядные организаторские способности.

В годы Отечественной войны служил в должности заместителя командира по политчасти транспортно-бомбардировочной эскадрильи 5-го отдельного полка ГВФ. Участвовал в боевых вылетах.

После войны Платошин трудился в политотделе СУ ГВФ, в УТО-6 и в ЛОАО.

Евгений Михайлович Ширшов в одном из боевых вылетов получил тяжелое ранение — потерял руку. Но с авиацией не расстался. Многие годы трудился с авиаторами, некоторое время работал редактором газеты «Крылья Советов». Выйдя на пенсию, занимался созданием музея в техническом авиационном училище, расположенном на Литейном проспекте в доме № 48.

Многие авиаработники к 50-летию Советской власти за трудовой вклад в выполнение плана были отмечены Почетной грамотой Аэрофлота, знаком «Отличник Аэрофлота». Среди награжденных были бортпроводница Галина Дмитриевна Журкова, инженеры Петр Данилович Кириндас, Владимир Иванович Голиков, командир эскадрильи Андрей Иванович Злобин, летчик Владимир Петрович Васильев, бортмеханик Иван Михайлович Рева. А летчики Петр Петрович Савин и Владимир Васильевич Сиротин были удостоены звания «Заслуженный пилот СССР».

Возвращаясь к производственным показателям 1967 года, отметим, что план года был выполнен досрочно к 20 декабря. По данным планового отдела ЛОАО, было отправлено 1 509 205 пассажиров, 4436,5 т почты и 33 946,7 т грузов. К этому времени Ленинградский аэропорт был связан более чем с 200 городами, общая протяженность его авиалиний составила около 100 тыс. км.

И еще важное событие года: ЛЭРМ был реорганизован в Авиационно-техническую базу (АТБ).

5

5 января 1968 года из аэропорта были отправлены 3391 пассажир, 6 января — 3125, 7 января — 4070 и 8 января — 3695.

С марта 1968 года Ленинградский аэропорт одним из первых начал торговлю сувенирами на борту самолета. В каждом рейсе продавалось сувениров на сумму 400–500 руб.

12 мая открылась пассажирская авиалиния Ленинград—Варшава. Первый рейс на самолете Ту-124 выполнил экипаж А. И. Злобина. Авиаторы успешно совершали заграничные рейсы во многие столицы европейских государств. Это дало право начальнику Северного управления В. Н. Горб заявить, что «Ленинград становится вторым после Москвы международным аэропортом нашей страны». Журнал «Гражданская авиация» привел на своих страницах показатели роста объема

перевозок пассажиров на заграничных авиалиниях: «1965 год. Из Ленинградского аэропорта отправлено 50 100 пассажиров. 1966 год — 61 089, 1967 — 73 386, 1968 — 84 960».

...1970 год — последний год пятилетки. Производственный план выполнен досрочно.

Отмечая труд коллектива Аэрофлота, журнал «Гражданская авиация» писал: «Никогда прежде Аэрофлот не выполнял такого объема работ, как за минувшие пять лет. За этот период перевезено 302,2 миллиона пассажиров, 470 тысяч тонн груза, 1 миллион 630 тысяч тонн почты...».

За 1970 год аэропорт отправил 2 215 222 пассажира, 4675,8 т почты и 37 040,6 т груза.

ВОЗДУШНАЯ ГАВАНЬ ПЕТЕРБУРГА

Глава первая

ЗА ВЗЛЕТОМ ВЗЛЕТ

1

1971-й год открыл девятую пятилетку. К ее завершению планировалось по Аэрофлоту увеличить пассажирооборот в 1,7 раза.

В новой пятилетке Аэрофлоту предстояло, по решению правительства, перевезти почти 500 млн пассажиров и 11 млн т грузов.

Авиаторам ЛОАО предстояло за пятилетие отправить пассажиров в 1,62 раза, почты в 1,2 раза и грузов в 1,51 раза больше, чем в предыдущую пятилетку.

Для реализации этих планов требовалась новая авиатехника. Авиапромышленность поставила Аэрофлоту скоростные большой грузоподъемности самолеты Ту-154 — новое поколение пассажирских комфортабельных авиалайнеров.

Для того чтобы обеспечить высокую надежность и точность самолетовождения, новые самолеты оборудовали комплексными автоматическими навигационными системами, основу которых составляло навигационное вычислительное устройство, выдающее экипажу все необходимые сведения для полета.

Самолет имел три двигателя, что повышало степень безопасности полета. Развивал скорость до 850 км/ч. В салоне размещалось 160–180 пассажирских кресел.

8 февраля 1971 года авиаторы узнали хорошую весть: Ленинградский аэропорт был награжден орденом Октябрьской Революции. Такую высокую награду коллектив аэропорта получил за досрочное выполнение заданий восьмой пятилетки и за славные дела, вершенные в течение 40 лет.

В этот же день орденом Ленина был награжден командир корабля Федор Андреевич Шевченко, орденом Октябрьской Революции — командир корабля Михаил Филиппович Боев, начальник цеха АТБ Петр Александрович Кондратьев, орденом Красного Знамени — начальник аэропорта Василий Анисимович Григорьев, бортмеханик Иван Максимович Кравченко, руководитель полетов Георгий Михайлович Нарбут, бортмеханик Владимир Иванович Постнов, строитель Иван Ефимович Северин, шофер Федор Терентьевич Тихонов, орденом «Знак Почета» — командир летного подразделения Владимир Петрович Васильев, командир корабля Виталий Филиппович Медведев, бортпроводница Тамара Алексеевна Народицкая, радиооператор Мария Терентьевна Орлова, инженер АТБ Павел Андреевич Степанов, начальник АТБ Владимир Васильевич Ярославцев.

В эти дни журнал «Гражданская авиация» писал о ленинградских авиаторах: «Высоким авторитетом пользуются среди коллектива луч-

шие авиаторы ЛОАО: Герой Социалистического Труда пилот Г. И. Калашник, заслуженный пилот СССР М. М. Корнев, победители социалистического соревнования за звание "Лучший по профессии" командиры экипажей В. А. Лебедев, В. А. Крячков, Ю. С. Павлов, А. Н. Кузнецов».

Большой вклад в выполнение производственного плана внесли работники отдела перевозок. Среди них З. Д. Иванова, В. И. Праведникова, Н. И. Суворова, А. А. Виноградова, З. Н. Кириллова, Н. Ф. Петрова, О. В. Лазарева.

Важные функции выполняло УТО-6. Здесь проходили курс обучения пилоты, штурманы, радисты, бортмеханики, авиатехники и другие специалисты ЛОАО. В учебных классах отработывалась методика полетов в экстремальных условиях. Жители Санкт-Петербурга помнят случай, когда самолет Ту-124 «приводнился» на Неве. Летчики благополучно вышли из критического положения, так как этот маневр отработывался ими на тренажере. Самолет Ту-104 сел на болотистой местности. Пилоты умело подняли его в небо и благополучно посадили в аэропорту. Экипаж Ту-104, возглавляемый В. Галаховым, мастерски сумел посадить тяжелый корабль без передней ноги шасси.

Все передовое и новое в авиатехнике изучается слушателями курсов. УТО-6 располагает совершенной аппаратурой. В нем работают опытные преподаватели — бывшие инженеры-эксплуатационники, летчики и штурманы. Среди преподавателей заслуженным авторитетом пользуются С. Т. Царев, Н. П. Цыбасов, А. А. Васильев, В. Я. Прудников, Ю. С. Морозов, А. К. Кувшинов и др.

Династии авиаторов — не редкость на авиапредприятии. У Петра Петровича Савина, заслуженного пилота СССР, два сына пошли по его стопам. Петр — пилот на самолете Ту-154, а Никита — штурман. У Григория Петровича Ткачева, бывшего командира корабля, сыновья Владимир и Геннадий тоже командиры воздушных кораблей. Сыновья А. С. Рудакова, Н. П. Горина, В. М. Басова, В. П. Богатова, А. П. Соболева, С. А. Городкова — летчики, как и их отцы. Шесть членов семьи бывшего начальника цеха АТБ инженера Владимира Андреевича Петрова работают в различных службах «Пулково».

Напомним, что и на заре отечественной авиации имена братьев Гаккель, Лебедевых, Касьяненко, Ефимовых, Дыбовских, Колчиных, Кованько стали хорошо известными не только в России, но и за ее пределами. Сын выдающегося русского авиаконструктора Игоря Ивановича Сикорского Сергей Игоревич продолжает дело своего знаменитого отца и сегодня.

Раз мы коснулись «старины глубокой», упомянем о малоизвестном перелете из Москвы в Петроград и обратно, который проходил полвека назад, а именно 14 июня 1921 года.

В этот день металлический самолет «юнкерс» под управлением летчика Готэ и механика Байера поднялся с московского аэродрома для полета в Петроград. В перелете участвовали заместитель начальника Воздушного Флота Республики А. П. Онуфриев, летчик-конструктор А. А. Пороховщиков, инженер М. В. Анохин и председатель фирмы

«Юнкерс» инженер Вальтер. Перелет из Москвы в Петроград длился 3 ч 54 мин, обратный перелет при сильном встречном ветре — 4 ч 23 мин. Надо полагать, фирма изучала возможность установить регулярное воздушное сообщение между Москвой и Петроградом.

В 1971 году коллектив АТБ работал над способами повышения производительности труда. Были внедрены сетевые графики по обслуживанию самолетов Ту-104 и Ту-134, поэтапный метод обслуживания самолета Ту-134 по большим формам, усовершенствована работа цеха подготовки самолета.

В этой работе участвовали инженеры В. В. Ярославцев, Г. А. Соколов, Б. А. Тененбойм, Н. А. Ваулин, В. К. Кушнарев, Е. Б. Быстров, Н. В. Иванов, авиатехники А. Ф. Агафонов, Г. Е. Иванов, П. Г. Баженов, Ф. И. Бабочкин, С. А. Климов, М. П. Ющечкин, В. П. Матюхин, С. С. Терехин, Ю. А. Игнатьев.

В результате всех усилий работников авиапредприятия план первого года пятилетки был выполнен к 5 декабря.

Строители к этому времени сдали под ключ жилой дом.

Трудовые показатели уходящего года: на международных авиалиниях перевезено 187 643 пассажира, на внутренних линиях — 2 237 392.

Наступил 1972-й год. Протяженность внутренних и внешних авиалиний Аэрофлота к этому году составила более 700 тыс. км.

Благодаря отлаженной работе коллективов 67-го и 205-го ЛО в течение года не было задержек вылетов, все рейсы выполнялись по расписанию. План эти коллективы выполнили к 25 декабря.

Строители сдали в эксплуатацию здание поликлиники. В это время авиапредприятие обслуживал большой коллектив медперсонала. Многие медики работали в авиагородке не один десяток лет. Вот их имена: В. Я. Карчев, В. И. Коношонок, Л. Я. Смирнова, Н. Я. Новская, В. Г. Климова, В. М. Герасимова, Л. Ф. Иванова, О. В. Васильева, О. П. Семенова, Л. П. Бибикова, Г. Б. Крайсберг, А. Г. Мельцер, Ю. Я. Ромова, З. Д. Тарасова, П. Я. Луговин.

К ноябрю строители завершили строительство первой очереди нового аэровокзального комплекса. Аэровокзал строился на месте бывших блиндажей, окопов — передовой полосы обороны города на Неве.

2

В 1973 году воздушные корабли под Государственным флагом СССР летали уже в более 60 стран.

9 февраля 1973 года в Кремлевском Дворце съездов состоялось торжественное собрание, посвященное 50-летию Аэрофлота. Среди участников был Вячеслав Александрович Медноногов. Он за многие годы летной работы прошел славный боевой и трудовой путь. Начав свою службу добровольцем в рядах РККА, он в неполные 18 лет стал летчиком штурмовой авиации. Более 100 боевых вылетов выполнил Медноногов на штурмовике Ил-2. Как воевали летчики-штурмовики, рассказано в книге бывшего боевого летчика-штурмовика Василия Емельяненко «В военном воздухе суровом». После войны Вячеслав Алексан-

дрович, окончив военную академию, стал летчиком-испытателем. 12 лет проработал он на авиапредприятии «Пулково». Прошел путь от рядового летчика до командира летного подразделения.

С 15 февраля по 7 марта проходила научная экспедиция «Беринг». Советские и американские ученые отработывали методику использования данных спутников для оперативных наблюдений за состоянием погоды и природных процессов в масштабах всей планеты.

Авиапредприятие для этой цели выделило самолет Ил-18, оборудованный специальной исследовательской аппаратурой. Экипаж, возглавляемый Л. В. Загорским, и техсостав во главе со старшим инженером А. Н. Цамутали, несмотря на суровые условия Арктики, успешно выполнили свою задачу. Их «летающая лаборатория» «проделала» более 60 тыс. км, налетала над океаном 100 ч.

...Полвека назад ассистент императорского Петербургского университета В. Шапчинский писал в статье «Значение воздухоплавания в научных изысканиях», что «в недалеком будущем также установится сообщение по воздуху через океан». Прошло семь лет, и американский летчик Рид, взлетев 16 мая 1919 года с американского континента на летающей лодке «Кертис», 17 мая приземлился в Лиссабонском аэропорту. В пути авиатор сделал единственную остановку на Азорских островах.

Чарлзу Линдбергу понадобилось 33 ч, чтобы перекинуть воздушный мост между Нью-Йорком и Парижем. Заметим, что Рид совершал полет с экипажем на четырехмоторной летающей лодке, а Линдберг пересек океан в одиночку на одномоторном самолете «Дух Святого Луи».

Но вернемся к экспедиции. Старший инженер А. Н. Цамутали в течение полетов вел дневник, в который заносил все самое интересное, происходившее в это время.

«26 февраля, 19 часов 11 минут. Машина тяжело бежит по бетонке, скорость нарастает медленно... Впереди долгий путь по маршруту Ленинград—Норильск—Хатанга—мыс Шмидта. Нас, авиаторов, на борту 8 человек. Мы впервые участвуем в научной экспедиции, да еще в Арктике. Работа предстоит серьезная.

7 февраля. Минус 33. Север постепенно приучает к себе. «Кутаем» двигатели чехлами. Немного отдыхаем и берем курс на мыс Шмидта. Впереди по курсу северное сияние. Этот зеленоватый занавес движется, уменьшается, увеличивается, исчезает и снова вспыхивает. Наш бортрадист Александр Дмитриевич Сергеев застыл на своем месте, ему не до красоты. Сияние влияет на прохождение радиоволн, и связь иногда теряется. Ученым холодно. Бортмеханик Лев Николаевич Нянин открывает отводные заслонки, тепло наполняет пассажирский салон. Штурман Вячеслав Михайлович Козлов каждую минуту дает поправки по курсу.

13 февраля. Мыс Шмидта. Летим в Берингово море».

Прервем здесь запись и отметим любопытный факт. Оказывается, что Витус Беринг, открывший между Чукотским полуостровом и Аляской пролив, названный в его честь, состоял в родстве с военным авиатором С. Я. Ульяниным.

Продолжим выписку из дневника инженера.

«15 февраля. Утром едва отворили дверь, нас замело. Над штабом экспедиции 3—4-метровые горы снега. Пурга не улеглась и днем. Ветер валит с ног — 22 метра в секунду. "Урал" с трудом пробивается к стоянке нашего "Ила" с бортовым номером 75431. Снегом его занесло по винты. Целый день работала техническая группа: бортмеханик Л. Н. Нянин, авиатехники В. П. Жабин и И. С. Маренин. К вечеру самолет стоял под чехлами в полной готовности. Завтра первый совместный полет с американским "Конвэйром-990".

16 февраля. 10 часов 00 минут. Метет пурга. Под плоскостями самолета ветер валит с ног. "Летим за вчерашним днем", — шутит наш командир Леонид Валерьянович.

Ситуация действительно забавная. Мы взлетели 16 февраля по местному времени. А в Западном полушарии смена суток еще не наступила. С американцами будем работать по Гринвичу — 15 февраля.

"Аэрофлот 75431, — вызывает на "Конвэйр-990", — я НАСА-711. Сообщите ваши координаты и время выхода в точки "Зулу" и "Лима".

Работа по выполнению основной программы началась. Американский ледокол "Стейтен Айленд", наш корабль погоды «Прибой», воздушные лаборатории и искусственный спутник Земли, который появился в это время над морем, образовали гигантскую островерхую пирамиду. Работаем по варианту "С" — самому сложному. Ученым нужно получить инфракрасные и микроволновые излучения одновременно с двух участков.

Летаем галсами в квадрате 100 над 100 километров. Под нами кромка льда. На экране локатора четко рисуется остров Святого Павла.

8 марта. Последний день совместных полетов. Грустно. Арктика сдружила нас всех. Американцы прислали теплую телеграмму: "Благодарим за отличную работу. Вы вели радиообмен по-английски. Этим вы усложнили работу себе и облегчили нам. До новых встреч".

Итак, советско-американская экспедиция "Беринг" успешно завершилась. Работа, научное руководство которой с советской стороны осуществляет член-корреспондент АН СССР К. Кондратьев, с американской — профессор У. Нордберг, имеет глобальное значение...».

В феврале ленинградские авиаторы открыли новую международную авиалинию Ленинград—Рим.

В ночь с 24 на 25 апреля 1973 года новый аэровокзал принял первых пассажиров. Аэропорт получил название «Пулково». Новый аэровокзал — это сооружение, в котором воплотились удачные архитектурно-строительные и аэродромно-технические решения. Его пропускная способность составляет 3 тыс. пассажиров в час, и он самый большой в стране. К услугам пассажиров светлый просторный операционный зал с 24 регистрационными стойками, конвейерные линии для приема и выдачи багажа, ресторан, кафе, киоски, почта. К воздушным лайнерам пассажиры доставляются эскалаторами, размещенными в специальных тоннелях.

В конце апреля основной состав авиапредприятия «Пулково» переселился в новый Аэропорт «Пулково-1».

В это время была введена в строй вторая взлетно-посадочная полоса. Аэропорт имел воздушную связь с более 200 аэропортами страны. Ежедневно с взлетных полос поднимались в небо более 120 самолетов. Особенно напряженно работало авиапредприятие в летние месяцы, когда каждые две-три минуты взлетал и приземлялся самолет.

Управлять таким интенсивным воздушным движением диспетчерам помогает автоматизированная электронная система «Старт», впервые опробованная на ленинградском авиапредприятии. На экране локатора системы «Старт» выдается необходимая информация: бортовой номер самолета, высота полета, количество топлива, аэропорт следования. Кроме того, диспетчер может получить дополнительные сведения, нажав соответствующую кнопку на пульте. В результате труд диспетчера стал значительно легче, повысилась безопасность полетов, увеличилась пропускная способность аэропорта.

Система «Старт» размещена в специально построенном здании. За пультами автоматизированной радиоэлектронной системы работает целая бригада высококвалифицированных специалистов. В особо напряженные часы «пик» работа диспетчеров дублируется. Возглавляет бригаду опытный руководитель полетов, в прошлом бывший командир корабля.

В публикациях за 1973 год отмечена работа молодежной технической бригады, обслуживающей самолеты Ил-18, в которую входили Николай Челышев, Сергей Галкин, Аркадий Горелов, Николай Виноградов, Дмитрий Воронин, Юрий Отрубин, Вячеслав Лупонос, бригаду возглавлял выпускник авиационного института Александр Дереча.

Заслуженным авторитетом пользовались командиры кораблей В. Ф. Стукалов, М. С. Стрепетов, Н. С. Даниелян, А. П. Скориков, А. А. Сладков, штурман Е. Д. Глебко, руководитель полетов Г. Т. Апарин.

За 1973 год было отправлено 2 113 371 пассажир, более 50 тыс. т грузов.

3

Особенно высоких производственных успехов добился коллектив 3-го ЛО, который досрочно к 26 сентября 1973 года завершил выполнение производственного плана по аэрофотосъемке.

Лучших показателей добился коллектив аэрофотосъемочной партии, руководимый Я. И. Дубковым. Высокое качество сданной продукции в немалой степени зависело от штурманов-съемщиков В. Зирко, В. Щукина и В. Хлопкова.

Здесь уже упоминалось об аэрофотосъемном отряде, образованном в 1933 году и входившем в состав Северо-западного аэрогеодезического предприятия. С 10 марта 1953 года отряд стал называться АВС-3. Аэрофотосъемочные работы производились с самолетов У-2, Ш-2, Р-5, в послевоенный период — с «боингов» (Б-25) и «бостонов» (А-20). Командирами АВС-3 были Ковалевский, Тутов, Шиманов, Волочнев, Никифоров, Уткин, Васильев, Горин. Здесь работали И. Поселянин, В. М. Лисиков, А. А. Сладков, Ф. А. Шевченко, Ю. Карпий, Е. Федоров,

Г. П. Ткачев, В. Ф. Медведев, М. Н. Кириллов, Г. В. През, Г. Ф. Шелковников, А. И. Махов, М. И. Текучев, Н. П. Селиверстов, К. С. Иванова, Е. П. Павлов, А. А. Кузнецов, М. О. Лазарев, В. Д. Карышенская, А. С. Демин, Л. Т. Чернигов, Н. И. Синецкий, Б. С. Иванов, К. Н. Степанов, А. А. Волков, О. Н. Торопов, В. П. Васильев, В. П. Стрелин, В. И. Розов, А. Ф. Арзамасцев.

В дальнейшем в АВС-3 использовались самолеты Ли-2, Ан-2, Ил-14 и Ан-30.

До 1955 года отряд базировался на Комендантском аэродроме, а затем был перебазирован на летное поле аэродрома «Шоссейная». В 1963 году на базе АВС-3 был образован 3-й ЛО. Отряд с этого времени начал перевозить пассажиров и грузы и, кроме того, стал «кузницей кадров», готовящей летный состав для реактивной техники.

С освоением самолетов Ан-24, Ан-12 в 1960-е годы расширилась география полетов 3-го ЛО. Этому послужили В. П. Васильев, А. Н. Федотов, И. А. Рогозов, А. П. Ремизов, Ф. Т. Панкратов, Н. Н. Халепа, В. М. Бушков, О. И. Решетников, В. В. Анисимов, Г. Н. Силкин, А. А. Бачаров, Н. А. Смирнов, В. П. Орлов, А. П. Куриков, В. П. Драчев.

В 1970 году коллективом 3-го ЛО на самолетах Ил-14 была освоена синхронная съемка водной поверхности. Экипажи участвовали в строительстве БАМа, Саяно-Шушенской ГЭС, работали в заграничных командировках в Лаосе, Йемене, Анголе.

В России аэрофотосъемкой водной поверхности первым начал заниматься военный летчик лейтенант В. В. Дыбовский. Один из его снимков опубликован в иллюстрированном приложении к газете «Новое время» за 26 марта 1911 года. Текст под снимком гласил: «К перелету на моноплане "Блерио" с аэродрома школы авиации (Севастопольской. — В. К.) на Северную сторону и обратно инструктора школы штабс-капитана Б. В. Матвеевича-Матеевича и ученика школы лейтенанта В. В. Дыбовского. Снимок линейного корабля "Иоанн Златоуст" произведен лейтенантом Дыбовским в тот момент, когда моноплан находился на высоте 400 метров над стоящим на бочке в Северной бухте броненосцем. Впереди броненосца видна круглая бочка, на которой он стоит, на поверхности воды, покрытой рябью от ветра».

В 1980-е годы авиаторы «Пулково» обслуживали тюменские нефтепромысловые объекты. На самолетах Ан-12 они налетали 7500 ч и перевозили около 30 тыс. т тяжеловесных грузов. Посадку и взлет тяжелых транспортных машин экипажи производили с грунтовых, ледовых и заснеженных аэродромов.

В это время ведущим в подразделении Ан-12 был экипаж командира корабля А. Г. Казакова. Анатолий Григорьевич стал инициатором соревнования за эффективность и качество летной работы. Новаторские предложения Казакова были одобрены ЦК профсоюза авиаработников и предложены личному составу Аэрофлота. При подведении итогов экипаж Казакова стал победителем соревнования в отрасли, а сам командир — участником ВДНХ. С аналогичным предложением выступил командир экипажа Ту-154 В. В. Одиноккий. Его почин был поддержан коллективом подразделения Ту-154.

Командир авиаэскадрильи Ан-12 А. Н. Федотов и пилоты-инструкторы Ю. И. Суриков и В. И. Кулагин за досрочное выполнение плановых заданий были удостоены ордена Трудового Красного Знамени. Правительственными наградами были награждены командиры кораблей Е. А. Алексеев, В. И. Сорокин, Г. Ф. Шелковников, А. С. Малько, штурманы А. Н. Волчков, В. И. Щукин, бортмеханики В. Б. Каминский и А. П. Каличинский.

Ни один аэропорт мира не будет функционировать без налаженной службы перевозок. За сутки в 1970-е годы проходило регистрацию свыше 15 тыс. пассажиров. В 1980-е годы это число значительно возросло, а в 1990-е — заметно снизилось.

Работники пассажирской службы трудятся в четыре смены, впрочем, как и другие службы авиапредприятия «Пулково». «Конвейер» авиасервиса не останавливается ни на минуту.

Работникам пассажирской службы большую помощь оказывает система информации и регистрации пассажиров (СИРП), хранящая всю информацию о рейсах, пассажирах, контролирующая работу смены. Оборудование СИРП обслуживается квалифицированными техниками и инженерами, работающими в специальном помещении.

В нижнем этаже аэровокзала работники отдела перевозок сортируют и укладывают на специальные тележки груз, который затем доставляется в багажники пассажирских самолетов. Груз, принятый от пассажиров у регистрационных стоек, укладывают на транспортировочные ленты, которые и доставляют его на первый этаж.

Ответственными работниками отдела перевозок зарекомендовали себя Д. С. Семенов, Г. П. Пронин, Н. А. Александров, И. М. Родичев, братья Иван и Федор Медведевы.

4

17 июня 1974 года авиаторы «Пулково» провожали своих товарищей, улетающих на Ил-18 № 75431 в экспедицию «Тропэкс-74». Проводился эксперимент, цель которого выяснить механизм энергомассообмена между атмосферными движениями в тропиках и умеренных широтах.

В эксперименте участвовали около 4 тыс. ученых и технических специалистов из 72 стран мира. В распоряжении ученых были две системы спутников на полярной орбите (СССР и США), большое количество наземных станций, 35 судов, 10 самолетов.

От Ленинградского авиапредприятия в экспедиции участвовали командир корабля Л. Загорский, второй пилот Д. Агафонов, штурман В. Голицын, бортмеханик В. Ишуков, бортрадист В. Афанасьев, старший инженер А. Цамутали, авиатехники Г. Ульянов, И. Маренин.

Самолет экспедиции Ил-18, оборудованный специальной аппаратурой, базировался в столичном аэропорту Дакара — столицы Сенегала.

109 дней авиаторы провели в экспедиции «Тропэкс-74». Полеты над океаном продолжались до 7–8 ч с удалением от берега более чем на 1500 км. Полеты проходили на различных высотах: в облаках, над

облаками и у самой поверхности воды. Запасные аэродромы находились далеко от места проведения эксперимента. От экипажа требовались высокое мастерство, слаженность действий.

22 сентября состоялся заключительный полет. Всего самолет в воздухе провел около 240 ч и ни разу не подвел тех, кому служил. 3 октября Ил-18 № 75431 благополучно коснулся бетонки взлетно-посадочной полосы родного аэродрома.

25 марта 1981 года в Гатчинском Доме культуры состоялась научно-практическая конференция по теме «Гатчина — колыбель русской военной авиации». Она была организована городским отделением ВООПИК и Гатчинским краеведческим музеем совместно с секцией истории авиации и космонавтики при Ленинградском отделении Института естествознания и истории техники АН СССР.

Основной доклад был сделан историком авиации, журналистом Владимиром Ивановичем Николаевым. В 1980-е годы он трудился на авиапредприятии «Пулково». Его стараниями был создан музей авиапредприятия, расположившийся в Доме культуры авиаработников. В дальнейшем экспозицию музея передали в музей Академии гражданской авиации.

На конференции были сделаны доклады, посвященные 125-летию со дня рождения видного организатора русского военного воздухоплавания и авиации А. А. Кованько, 100-летию со дня рождения первого русского летчика М. Н. Ефимова и 100-летию со дня рождения пионера военной авиации Г. Г. Горшкова.

Своими воспоминаниями поделились дочери Кованько Варвара Александровна Кованько и Александра Александровна Яроцкая, племянница Ефимова Евгения Владимировна Королева, сын Горшкова Олег Георгиевич, генерал-полковник авиации П. В. Родимов (в 1920-е годы он служил на Гатчинском аэродроме). В зале присутствовали близкие родственники русских воздухоплателей и авиаторов: М. Е. Карамышева, Р. Д. Григорович, В. В. Левченко, О. В. Стоякина, К. Н. Данилевский, Н. Г. Скрыгина.

В 1993 году в Киевском издательстве «Украина» вышла в свет книга «Окрыленные мечтой». Ее автор — племянница Ефимова, участница конференции Евгения Владимировна Королева. В своей книге она уделила внимание «необычной конференции в Гатчине».

Отец и два дяди Королевой посвятили свою жизнь авиации. Первым «шагнул» в небо старший брат Михаил Никифорович Ефимов. Летному делу он обучался во Франции, в школе Анри Фармана. Диплом пилота-авиатора № 31 получил во французском аэроклубе 15 февраля 1910 года. Он был первым авиатором России.

Примечательно, что на родине Ефимова диплом космонавта получил Жан-Лу Кретьен — первый французский космонавт, совершивший 24 июня — 2 июля 1982 года полет на космическом корабле в составе советского экипажа.

22 июля 1981 года авиаторы «Пулково», слушатели и преподаватели Академии гражданской авиации, историки авиации отметили 70-летие со дня первого группового перелета из Петербурга в Москву. От имени

ленинградских авиаторов выступил Герой Советского Союза В. А. Медноногов.

24 июля такое же мероприятие состоялось в Москве в Доме авиации и космонавтики. От ленинградских авиаторов присутствовали Герои Советского Союза В. А. Медноногов и В. М. Янченко.

5

17 января 1975 года в «Пулково» прибыл самолет Ту-104 из Москвы. Им управлял заслуженный пилот СССР Григорий Андреевич Докудовский. Это был его последний полет. Григорий Александрович — авиатор с 42-летним стажем. Более 21 тыс. ч провел он в небе. И ни разу не попадал в аварийную ситуацию.

В годы войны Докудовский служил в специальной эскадрилье, выполнявшей сложные и ответственные задания командования. В тридцать лет ему присвоили звание подполковника. Награжден боевыми орденами и медалями.

В мирное время Григорий Андреевич был награжден почетным знаком «Отличник Аэрофлота», ему присвоили звание «Заслуженный пилот СССР».

На смену Ту-104 пришел Ту-154. Первыми самолет Ту-154 освоили летчики В. П. Богатов, В. К. Комаров, В. А. Боровиков, бортинженеры А. А. Баранов, Л. И. Варфоломеев, штурманы А. А. Калмыков, В. Ф. Машонкин.

В 1975 году была организована эскадрилья Ту-154, вошедшая в 205-й ЛО.

В апреле того же года в АТБ был создан цех для обслуживания самолетов Ту-154. Новый десятый цех возглавили инженеры К. П. Козырьнов, Ю. С. Морозов и А. П. Пырников. В цехе работали опытные авиатехники В. П. Крылов, А. П. Агафонов, Н. А. Маев, П. А. Григорьев, П. Г. Баженов, В. Н. Вестеринен, А. К. Моченов. Авиатехник П. А. Григорьев за отличную работу был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Курсанты Егорьевского авиационно-технического училища проходили в цехе преддипломную практику.

27 февраля 1975 года газета «Ленинградская правда» опубликовала репортаж о первом пассажирском рейсе Ту-154. Автор репортажа Александр Большаков, журналист газеты «Крылья Советов», совершил воздушное путешествие на борту самолета Ту-154 № 85088, который пилотировал экипаж командира корабля В. А. Боровикова (штурман В. Ф. Машонкин, бортинженер В. П. Ильиных, бортрадист А. Б. Николоаев). Функции второго пилота выполнял пилот-инспектор В. П. Богатов.

Командир экипажа В. А. Боровиков к этому времени проработал на авиапредприятии 23 года, летал на различных типах самолетов. Кроме летного училища закончил Академию гражданской авиации, получил диплом инженера-пилота. В его экипаже все специалисты первого класса. Ведь Ту-154 — самый энерговооруженный самолет. Благодаря

оснащению новейшим электронным оборудованием самолет может летать в любую погоду.

За два часа до вылета экипаж проходит медконтроль, изучает погоду по трассе, знакомится со специальными летными документами. На грузовом складе в это время формируют груз для самолета, готовящегося в рейс. Авиатехники осматривают самолет и производят необходимые работы. Работники бытового цеха наводят последний «марафет» в пассажирском салоне. Топливозаправщик заправляет самолет горючим. Появившийся экипаж осматривает самолет, проверяет оборудование, бортпроводницы принимают питание от представителя бортищека.

1 июня 1975 года началась летняя навигация. Количество рейсов значительно увеличилось: в Москву ежедневно выполнялось 20 рейсов, в Мурманск — более 15. Возросло значение «Пулково» как международного аэропорта. 35 рейсов российских самолетов и 26 рейсов самолетов иностранных авиакомпаний связывали Ленинград с 16 государствами Европы.

В летней навигации принял заметное участие самолет Ту-154. Сначала он летал в Симферополь, затем, когда число этих самолетов увеличилось, были организованы рейсы в Сочи и Сухуми. Естественно, объем пассажироперевозок возрос. Если в 1974 году было перевезено 2203 тыс. человек, то в 1975 году 2947 тыс.

6

Напомним, что в год рождения авиапредприятия объем почтовых перевозок составлял 2028 кг. В 1975 году он достиг 5585 т, в 1985 году — около 20 тыс. т. В начале 1990-х годов объем почтовых авиаперевозок заметно сократился, впрочем, как и других видов авиаперевозок. Исключение составили международные перевозки.

Об истории авиапочты...

29 ноября 1910 года русский авиатор Александр Васильев совершил перелет из Елизаветполя в Тифлис. Репортерам «Тифлисского листа», встречавшим самолет на тифлисском ипподроме, Васильев вручил письмо от елизаветпольского корреспондента. На следующий день газета, рассказывая о перелете русского авиатора, сообщила, что ему было получено «первое в России письмо, отправленное по воздуху».

Александр Васильев получил во Франции диплом пилота-авиатора № 225 19 сентября 1910 года. Одним из первых освоил «мертвые петли» Нестерова. Победил в первом в России групповом перелете Санкт-Петербург—Москва, состоявшемся в июле 1911 года. Из девяти участников перелета, среди которых были известные в то время летчики Николай Костин, Сергей Уточкин, Георгий Янковский, Макс Лерхе, долетел до Москвы только Александр Васильев. В 1913 году он выполнил еще один перелет Санкт-Петербург—Москва, летал над Средней Азией, над предгорьями Северного Кавказа, первым перелетел Волгу. На первую мировую войну ушел добровольцем. В одном из разведывательных полетов самолет Васильева был поврежден, а летчик взят в плен. Из плена не вернулся.

Авиапочта в других странах появилась позже, чем в России. 9 сентября 1911 года в Лондонском аэропорту авиатор Хемелем поднял в воздух свой «блерио» и взял курс на Виндзор, где находилась резиденция короля Георга V. На борту его машины была почта.

В октябре 1911 года американский министр почты Франк Гичкок поднялся на аэроплане, взяв с собой мешок с письмами. Так зародилась авиапочта на американском континенте. Среди первых американских авиапочтальонов был русский авиатор Павел Студенский, работавший инструктором в американской авиационной школе. В его летной практике был случай, когда он, по словам одной из газет, совершил над морской бухтой опасный почтовый перелет протяженностью около 40 верст.

Павел Максимович Студенский окончил школу авиации во Франции и 8 ноября 1910 года получил диплом пилота-авиатора № 292. Впоследствии Студенский возвратился на Родину и служил в военной авиации. Участвовал в первой мировой войне.

В феврале 1912 года Особый комитет Императорского Всероссийского аэроклуба под председательством камер-юнкера Х. Н. Сергеева разработал план организации почтовых авиаперевозок. Почтовой службе столицы предписывалось выпустить специальные «аэрописьма» и марки. Почта должна была пересылаться из столицы в Царское Село, Гатчину, Петергоф и Кронштадт. Авиапочтальонами готовились стать Владимир Лебедев, Александр Васильев, Георгий Янковский, Макс Лерхе и Александр Агафонов.

К сожалению, этот план не осуществился, так как Макс Лерхе и Александр Агафонов ушли добровольцами на Балканскую войну, а остальные авиаторы были привлечены к работе на авиазаводах. Навигалась мировая война...

7

20 мая 1980 года открылась новая международная авиалиния Ленинград—Варна. Обслуживал линию самолет Ту-154. Менее 3 ч потребовалось воздушному лайнеру, чтобы доставить пассажиров на черноморский курорт Болгарии. Это уже третий город страны, куда стали летать самолеты авиапредприятия.

Ежегодно трассами «Пулково-2»—София и «Пулково-2»—Бургас пользовались около 20 тыс. человек. С открытием новой авиалинии это число возросло.

Сейчас из «Пулково-2» воздушные лайнеры летают в 24 города 18 стран.

В июле в здании бывшего Ленинградского аэропорта открылся аэровокзальный комплекс «Пулково — международные авиалинии». В полностью реконструированном здании старого аэровокзала разместились службы сервиса: ресторан, бар, почта, телеграф, пункт международной и междугородной связи, филиал магазина «Березка». Здесь же можно было производить валютные операции. Ввод нового комплекса в строй позволил значительно увеличить пропускную способность аэропорта.

Сегодня не только воздушные лайнеры петербургского авиапредприятия совершают полеты в солнечную Болгарию, но и лайнеры болгарской авиакомпании «Балкан» доставляют пассажиров в город на Неве.

Теперь заглянем в историю. В 1913 году в Москве вышел красочно оформленный журнал «Воздушный флот — сила России». На одной из его страниц была помещена статья, озаглавленная «Первый авиатор на Балканском полуострове». Речь шла о русском авиаторе Борисе Масленникове, который, получив звание пилота во Франции 8 ноября 1910 года, возвращаясь на Родину, заехал в Болгарию.

12 ноября он сделал первый полет в небе Софии. «Полет, — писалось в статье, — проходил при огромном стечении народа, до того времени не видавшего аэропланов». Тут же Масленников был приглашен военным министерством обучить воздухоплаванию офицеров, и по его предложению был в Болгарии основан первый аэроклуб. Первыми учениками его были майор Златарев и капитан Иванов. Пробыв в Софии два с половиной месяца, Масленников совершил полеты с пассажирами (между прочим — с царем Фердинандом и царевичами Кириллом и Борисом).

Затем Масленников переехал в Сербию. Летал в Баннице, обучал полетам сербских офицеров Милетича и Джорджевича. Основал при Олимпийском клубе отдел авиации.

Уже в России Борис Масленников основал и руководил Московской частной авиационной школой, в которой обучались и гражданские, и военные летчики.

Полеты Масленникова в Софии наблюдал Сотир Черкезов. Потрясенный увиденным, он решил стать авиатором.

Приехав в Петербург, Черкезов поступил на работу в мастерскую Ивана Ивановича Стеглау. Хозяин мастерской не только строил аэропланы по заказу, но и сам конструировал крылатые машины.

31 августа 1912 года газета «Новое время» в статье под заголовком «Петербург—София по воздуху» рассказала о болгарине Сотире Черкезове, который тогда учился в авиационной школе Всероссийского аэроклуба. Черкезов после сдачи экзамена на пилота-авиатора намеревался совершить полет из России в Болгарию на аппарате русского производства.

Планам Черкезова не суждено было осуществиться. А вот диплом пилота-авиатора первый гражданин Болгарии получил от Императорского Всероссийского аэроклуба 20 сентября 1912 года.

Дочь болгарского авиатора Маргита Савова-Черкезова неоднократно посещала наш город для поисков материалов о своем отце. Не раз выступала с воспоминаниями в Академии гражданской авиации. В музее «ИКАР» целая экспозиция посвящена Сотире Петровичу Черкезову.

В 1983 году в Киевском издательстве политической литературы Украины вышла книга «Небесные побратимы», которую написали племянница Михаила Ефимова Евгения Владимировна Королева и Маргита Савова-Черкезова.

БЕЗОПАСНОСТЬ, РЕГУЛЯРНОСТЬ, КОМФОРТ

1

Безопасность полета — проблема, над решением которой бьется не одно поколение авиаконструкторов, ученых, авиаторов. Она волновала и волнует любого человека, имеющего дело с авиацией. Петербургский журналист Алексей Полторацкий, описывая свои впечатления о Международной выставке воздухоплавания в журнале «Разведчик» в 1911 году, уже тогда обратился к теме надежности аэроплана: «Теперь главными заботами изобретателей должны быть: полная продольная и поперечная устойчивость аэропланов и автоматическое планирование, при остановившемся моторе и брошенных рулях. Когда этого удастся добиться, тогда на смену эпохи пара и электричества придет, наконец, эпоха летающих людей, людей-птиц, исполнится мечта человечества, столь же древняя, как оно само, и откроются такие горизонты, какие не снились самому пылкому воображению романистов».

Известный историк авиации и воздухоплавания К. Е. Вейгелин о безопасном аэроплане писал так: «Безопасный аэроплан будущего будет иметь огромное значение для всей жизни человечества и проникнет во все сферы жизни и должен будет изменить старые устои, расшатать, низвергнуть их и сотворить совершенно новую жизнь. Когда теперь человечество расправило свои крылья и поднялось в синеву небес, когда оно овладело третьим измерением, ему можно и должно предсказать великие изменения и преобразования во всей его жизни, во всей психике его».

Константин Евгеньевич Вейгелин уже в почтенном возрасте закончил летную школу, был активным деятелем Императорского Всероссийского аэроклуба, а в послеоктябрьский период работал научным сотрудником в ЦАГИ и в Московском авиационном институте.

Перу К. Е. Вейгелина принадлежит более полусотни книг, но, по словам его сына — Евгения Константиновича Вейгелина, историк особенно выделял книгу «Путь летчика Нестерова».

На всех этапах развития авиации инженеры и конструкторы работали над созданием надежного и безопасного аэроплана. Этот вопрос поднимался на XII съезде русских естествоиспытателей и врачей в декабре 1909 года. В следующем году на Южном съезде деятелей воздухоплавания, который проходил в Одессе, инженер А. Гусев выступил с докладом «О необходимости автоматического уравнивания аэропланов». Главная идея — сконструировать и построить аэроплан, у которого были бы невозможными ни продольные уклоны, ни боковые крены. Автор доклада предлагал сконструировать, образно выражаясь, автомат для немедленного восстановления нарушающегося равновесия аэроплана. Сегодня этот автомат называют автопилотом.

Свои решения этой проблемы предлагали инженер А. Евневич, профессор Г. Ботезат и Н. Жуковский, авиаконструкторы Д. Григорович

и И. Сикорский, летчики Н. Яцук и В. Лебедев. И сегодня ученые и конструкторы ведут поиск более совершенных устройств, работают над обеспечением автоматической устойчивости летательных аппаратов и рациональными формами самолетов.

Обеспечение безопасности полетов современных самолетов требует проведения целого комплекса мероприятий, невозможных без их автоматизации. Здесь и сигнализация летчику и автоматическое ограничение перемещений органов управления при выходе самолета на предельно допустимые в полете режимы (углам атаки, крена и скольжения) с помощью так называемых автоматов опасных режимов полета. Для повышения безопасности полетов вводится автоматическое управление самолетом на некоторых ответственных режимах полета. Это, прежде всего, системы автоматической посадки, управления полетом на малых высотах, автоматического вывода самолета на аэродром посадки.

Автоматика обеспечивает также безопасность полета при управлении двигательной установкой современного самолета. Точное соблюдение заданной траектории полета требует точного поддержания скорости полета, что, в свою очередь, обеспечивается изменением тяги двигателей.

В систему управления самолетом устанавливают специальные автоматы, предотвращающие возникновение излишних упругих деформаций, а также парирующие нежелательные колебания конструкции самолета. Специальная система автоматического управления обеспечивает (без участия летчика, но под его контролем) пилотирование самолета по заданному маршруту, высоте и с заданной скоростью, устойчивость и управляемость самолета, управление двигателями.

Отметим, что специальная система самолета постоянно развивается и совершенствуется, диапазон выполняемых ею функций непрерывно растет.

Все это, в конечном итоге, сказывается не только на улучшении летно-технических характеристик самолета, но и на улучшении комфорта экипажа и пассажиров.

2

Для обеспечения необходимого уровня профессиональной и методической подготовки летного состава, для безопасного и эффективного выполнения полетов в октябре 1995 года был создан на авиапредприятии летно-методический отдел (ЛМО).

В октябре—декабре 1995 года персонал ЛМО совместно с командным и инструкторским составом летной службы провели летно-методическую работу по совершенствованию исполнения технологических процедур, подготовке и обучению персонала, внедрению единых форм ведения летной документации.

Одной из основных задач ЛМО является организация летно-методической работы в целях повышения и совершенствования методических навыков командно-летного и инструкторского персонала подраз-

делений летно-технического комплекса (ЛТК) от пилота-инструктора до командира ЛО.

При проведении сезонных подготовок эксплуатации авиационной техники особое внимание ЛМО уделяется действиям экипажа в особых ситуациях полета, в полетах в странах с жарким климатом, над горными массивами, в грозу, при потере радиосвязи.

Многое требуется от летного состава, а прежде всего, работать надежно, уметь предвидеть все заранее, как говорят, «лететь впереди самолета». Поэтому очень важно тщательно изучать летную документацию, анализировать опыт мастеров летного дела.

Инженерно-технический состав АТБ, как и летный, постоянно работает над совершенствованием систем организации производства, повышением безопасности и обеспечением регулярности полетов. С этой целью был создан инженерно-технический комплекс (ИТК). Его функциями являются: слежение за эксплуатацией планера, двигателей, авиационного и радиоэлектронного оборудования; организация учета и работы по рационализации и изобретательству; ведение различной технической документации, направленной на повышение безопасности полетов. Отделы ИТК занимаются расшифровкой и анализом полетной информации, следят за износом двигателей.

Группа неразрушающего контроля выявляет неисправности авиационной техники на ранних сроках эксплуатации, используя магнитный, вихретоковый, фотометрический, оптиковизуальный методы, а также ультразвуковую толщимомерию и метод линейных измерений.

Ведется строжайший учет часов, проведенных в воздухе каждым самолетом. После соответствующего налета самолет проходит специальную техническую профилактику. Комплексные бригады первого цеха тщательно обследуют машину, выявляют дефекты, проводят все операции по восстановлению «здоровья организма» самолета. Специалисты буквально ощупывают каждую деталь самолета. Система управления проходит тройной контроль. Все приборы жизнеобеспечения самолета, навигационную аппаратуру тщательно проверяют в лабораториях.

Пройдя, как по конвейеру, всех специалистов АТБ, самолет вновь возвращается на летное поле.

База эксплуатации радиотехнического оборудования и связи (БЭРТОС) сформирована сразу после восстановления аэропорта «Шоссейная», а в 1950 году стала самостоятельным подразделением. Организатором этой службы был специалист по связи инженер С. Т. Шмагин.

В этот период была введена в эксплуатацию сложная по тем временам радиотехническая система управления воздушным движением и посадкой самолетов — система «Материк», в состав которой входили обзорный и диспетчерский радиолокаторы, автоматический радиопеленгатор, курсовые, глиссадные и маркерные радиомаяки, ближние и дальние приводные радиостанции системы посадки. Эксплуатацией этого оборудования занимались молодые специалисты В. А. Голубков, В. П. Окунцов, М. С. Корешков, Е. А. Калинин, Ю. В. Кломас, А. М. Соколов, С. Г. Недошивин, В. М. Серов. Были организованы радиобюро

и магистральный телеграфный центр, позволившие связать аэропорт и экипажи самолетов со всеми городами страны. Работу этого участка службы возглавил участник Великой Отечественной войны Николай Силантьевич Веревкин. Долгие годы на этом участке трудились Л. А. Петухова, Н. А. Жуникова. В это же время развивается сеть приводной связи аэропорта, позволившая организовать более оперативное управление воздушным движением и производственными процессами.

В 1957 году была введена в эксплуатацию радиолокационная система посадки самолетов (РСП-4), наблюдающая за посадкой самолета в сложных погодных условиях. С внедрением такой системы повысилась интенсивность полетов.

В 1960–1980-е годы были внедрены радиомаячные системы посадки СП-50М, ILS и радиолокационные системы УВД «Нарва-СД», автоматизированная система УВД «Старт», радиолокационный комплекс «Утес-М», новые средства досмотра и регистрации пассажиров, а также был открыт один из первых отечественных центров коммутации телеграфных сообщений. Увеличение объема радиотехнического оборудования потребовало создать производство по его техническому обслуживанию.

Эксплуатацией радиотехнического оборудования в этот период занимались Ю. А. Тараканников, М. И. Липшиц, В. И. Макаров, В. В. Глаголев, Б. В. Грашков, Ю. И. Зак, В. П. Никитин, В. Л. Беседин, О. Б. Михайлов, В. В. Гайдамака, Я. Д. Эцин, В. Ф. Ехвалов, В. П. Якушенко, Е. Н. Калинин, А. Н. Черников.

Еще в 1950-е годы в службе сформировался коллектив опытных специалистов по связи, радионавигации, радиолокации, способных решать задачи любой сложности.

С 1980 года коллективом БЭРТЭС руководит М. С. Корешков. За этот период база получила новые комплексы радиотехнического оборудования АС УВД «Спектр», радиолокационные комплексы «Скала-МПА» и «Иртыш-СКУ», аппаратуру телевизионного преобразования радиолокационной информации «Строка-2», позволившие в значительной степени улучшить условия работы диспетчерского состава УВД. Кроме того, были внедрены: радиотехнические системы навигации РСБН-4Н и VOR/DME, посадки СП-80М и СП-90, позволяющие производить полеты при метеоминимуме I и II категории; новый центр коммутации сообщений и передачи данных фирмы «Olivetti», позволившие выйти на новый уровень организации телеграфной и телекоммуникационной связи как Северо-Западного региона, так и России в целом. Благодаря внедрению оборудования DCS авиапредприятие стало членом международной сети СИТА; кроме того, оборудование DCS значительно облегчило регистрацию пассажиров. Расширилась сеть проводной связи. Общая протяженность кабельных линий авиапредприятий «Пулково» на сегодняшний день составляет более 500 км.

Таким образом, обеспечение безопасности полетов — это комплексная задача, выполнение которой зависит не только от членов экипажа, но и от работников всех служб обеспечения полетов.

2 июля 1981 года был совершен первый рейс из аэропорта «Пулково» в Киев на новом авиалайнере Як-42. Самолет подготовила к полету техническая бригада, возглавляемая инженерами А. И. Игнатьевым, Л. И. Максименко и Ю. Б. Павловым.

Экипаж возглавил заслуженный пилот СССР Виктор Николаевич Пивкин, бывший в авиации уже 25 лет; он летал еще на По-2. В первом рейсе авиалайнера Як-42 участвовали ведущий летчик-испытатель Научно-исследовательского института гражданской авиации Олег Семенович Полудо, штурман Виктор Викторович Шишканов и бортиженер Михаил Иванович Машкин.

Новый пассажирский лайнер взял на борт 120 пассажиров. Самолет имеет свои трапы. Груз, погруженный в специальные контейнеры в грузовом зале аэровокзала, в считанные минуты размещается в багажнике самолета. Крейсерская скорость машины свыше 800 км/ч, она самая экономичная по расходу топлива. И еще одна особенность «сорок второго» — короткий разбег.

5 июля 1981 года Як-42 отправился в первый международный рейс. Из аэропорта «Пулково» до Хельсинки самолет добрался за 50 мин. К рейсу машину подготовили технические бригады, возглавляемые инженерами Е. Я. Шлемовым и В. В. Старицыным.

В 1982 году коллектив авиапредприятия отмечал свой полувековой юбилей. 27 апреля в Доме культуры авиаработников состоялась научно-практическая конференция «50 лет Ленинградскому авиапредприятию». Она была организована Институтом истории естествознания и техники, а также ЛОАО. О славном полувековом пути авиапредприятия рассказал в своем докладе заместитель командира ЛОАО по политико-воспитательной работе Н. Н. Яковлев. В выступлении заслуженного пилота СССР, бывшего командира корабля эскадрильи 4-го ОАП П. П. Савина была отдана дань уважения боевым товарищам, которые в суровые годы, не щадя жизни, сражались на земле и в воздухе. Бывший командир Ту-104 А. И. Злобин свое выступление назвал «С поршневых самолетов на реактивные лайнеры». Заместитель командира ЛОАО Ю. Н. Селезнев призвал работать над улучшением культуры обслуживания пассажиров и не допускать нарушения регулярности полетов.

В 1982 году аэропорт «Пулково» был связан более чем с 200 городами и населенными пунктами нашей страны, а также с 24 городами 19 зарубежных государств. Ежедневно выполнялись более 100 рейсов, в отдельные дни — до 150. В этот год аэропорт отправил свыше 3 млн пассажиров и более 60 тыс. т грузов и почты.

Газета «Воздушный транспорт» сообщила, что в одиннадцатой пятилетке авиапредприятие получит воздушный лайнер Ил-86, начнет эксплуатировать новую автоматизированную систему управления воздушным движением «Старт-2». Газета назвала имена первых ленинградских авиаторов, летавших и обслуживавших самолеты Ту-104 и Ил-18. Это А. И. Злобин, П. Ф. Андреев, Н. Е. Ворошнин, Ф. А. Шевченко, С. П. Снимщиков, В. А. Медноногов, В. В. Ярославцев, М. М. Корнев,

Б. Г. Демченко, В. И. Постнов, Ю. И. Макаров, Е. К. Ерофеев, Н. Г. Романов, С. К. Макаров, А. И. Ефименко, В. Т. Аверкиев, Г. В. Бурачков, И. П. Жуков, И. И. Митковский, В. С. Ворсуляк, В. Ф. Бутузов, Н. С. Погребняк, Г. М. Ланцов, Н. А. Салин.

В 1983 году авиапредприятие начало эксплуатацию 350-местного широкофюзеляжного аэробуса-гиганта Ил-86. 30 ноября был выполнен первый пассажирский рейс из аэропорта «Пулково» в Минеральные Воды экипажем заслуженного пилота СССР В. А. Боровикова. За год Ил-86, регулярно летая из Ленинграда в Симферополь и Минеральные Воды, перевез свыше 250 тыс. человек.

Сейчас парк этих аэробусов значительно увеличился, расширилась география их полетов.

Вывод любого лайнера на регулярные воздушные линии чрезвычайно сложен. Кроме специальной подготовки летных и технических кадров требуется освоить новую технологию обслуживания пассажиров на земле и в воздухе применительно именно к этому лайнеру, оборудовать дополнительные производственные площади в АТБ, аэровокзале, взлетно-посадочную полосу.

Комфортабельный лайнер совершал полеты и в Новый Свет, маршрут которых проходил через Европу и Атлантический океан.

Аэропланы-гиганты появлялись еще на заре авиации. В 1913 году в 27-м номере журнала «Вокруг света» журналист Яков Гольберг, обозреватель летного дела, в статье «Современное воздухоплавание», сообщая о первых полетах «гранда» Сикорского, писал:

«Прогресс воздухоплавания заключается в создании безопасного, удобного и доступного широким слоям населения воздушного передвижения. Вот почему создание каждого нового аэроплана-омнибуса и должно послужить новым этапом по пути завоевания воздушной стихии.

Особенно радостным это событие должно оказаться для России, которая впервые смогла одержать победу на мировой воздухоплавательной арене. Русскому строителю, бывшему скромному студенту Киевского политехнического института И. И. Сикорскому, после долгих неустанных трудов удалось, наконец, создать аэроплан-омнибус, являющийся первой на всем земном шаре попыткой осуществить в истинном смысле слова пассажирский аэроплан.

Главной особенностью аэроплана-омнибуса Сикорского является необычайная надежность и прочность всей конструкции при столь огромных размерах аппарата. Ведь в размахе аппарат имеет 27 метров, а в длину — 21. На этом аэроплане четыре двигателя по сто лошадиных сил, установленные на нижней поверхности по два, один за другим по обеим сторонам центральной части аэроплана. Весь аэроплан (без запаса горючего топлива, масла, без пассажиров) весит около 110 пудов. Поднимать же он может 240 пудов. Аэроплан может пролететь безостановочно со скоростью 90 км в час не менее 1000 верст с 12 пассажирами. Каюта аэроплана состоит из передней капитанской комнаты, кают-компания, спальной комнаты и, наконец, кухни, кладовой и уборной. Каюта имеет в высоту около 2 метров и почти столько же

в ширину, в длину же она тянется на 7 метров. Крыша каюты сделана из алюминия, а стенки — застеклены. В кают-компаниях имеются диваны, кресла. Наконец, в кухне устроена плита, подогреваемая отходящими по особым трубам из двигателей горячими газами. Все помещение освещается электрическими лампочками, получающими огонь от динамо-машины».

Чем не современный воздушный лайнер, оборудованный под бизнес-класс?!

Приведем основные данные Ил-86: длина самолета 59,54 м, высота 15,5 м, размах крыла 48,06 м, масса снаряженного самолета 113,9 т, дальность полета около 3500 км, скорость 900 км/ч.

Кстати, понятие «аэробус» не из новой лексики. Еще в 1911 году в майском номере журнала «Природа и люди» была опубликована статья К. Е. Вейгелина «Беседы по воздухоплаванию», в которой автор, описывая французский биплан «Бреге», отметил, что «аэроплан, прозванный французами аэробусом за большую грузоподъемность, имея 100-сильный двигатель, возил 12 пассажиров».

Первыми командирами экипажей, освоивших Ил-86, были В. А. Боровиков, А. С. Самошин, В. Н. Граховский и А. М. Мигалкин. Членами экипажей состояли В. И. Копылов, И. В. Лазарев, Л. А. Семенов, Э. П. Власов, А. Е. Быстров, А. А. Ивлев, А. В. Иванов, Ю. В. Ефремов, В. М. Зубов, А. Б. Николаев, В. В. Деменков, С. А. Майоров, Г. А. Нагорный. Эксплуатацией Ил-86 занимались В. И. Толкачев, В. П. Мохов, А. С. Вольняшин, Д. П. Долгов, Ю. М. Клименко, В. Т. Шевченко, В. П. Тимофеев, А. И. Иванов, А. Л. Ножненко, Ю. А. Саморай, Р. А. Ежаков, П. В. Белевич, М. Н. Горбачевский, Е. И. Иванов, А. А. Алексеев, О. В. Кромской.

4

Регулярность полетов — один из факторов, определяющих культуру обслуживания. На регулярность рейсов часто влияет погода. Чтобы уменьшить свои расписания рейсов из-за тумана, снегопада и других явлений природы аэропорт «Пулково» был оборудован системами посадки по второй категории ИКАО — Международной организации гражданской авиации. Самолет мог совершать посадку при высоте нижней кромки облаков 30 м и горизонтальной видимости 400 м.

За последнее время на авиапредприятии были механизированы и автоматизированы в основном все перевозочные процессы, что, естественно, положительно отразилось на качестве и культуре обслуживания пассажиров. В «Пулково-2» аэровокзал имеет три стационарных телескопических трапа, по которым пассажиры следуют из помещения аэровокзала в самолет.

Рекламную работу авиапредприятия уже многие годы возглавляет Т. А. Проворкина.

В перспективном плане развития авиапредприятия «Пулково» его Генеральный директор Б. Г. Демченко в числе приоритетных направлений определил создание новой системы бортового питания. Сегодня

новый цех бортового питания уже работает. Его продукцией пользуются пассажиры авиакомпаний Англии, Франции, Голландии, Финляндии, Польши, Чехии, Словакии. Заметим, что повара в цехе французские, а продукты в основном импортные.

Директор авиакомплекса «Пулково» Н. Г. Колесов заявил газете «Санкт-Петербургские ведомости»: «Мы вышли на уровень мировых стандартов. Значит, на берегах Невы больше будет иностранных авиапутешественников».

В течение 1995 года авиапредприятие «Пулково» открыло 11 новых регулярных линий, в том числе на Венецию, Мальту, Шенон, освоены магистральные рейсы на Дальний Восток. Петербургская воздушная гавань связана сегодня воздушным сообщением с 21 страной мира, 40 городами России и 10 — СНГ.

За последние четыре года Департаментом воздушного транспорта авиапредприятию были выданы 45 лицензий на право эксплуатации регулярных международных авиалиний. В ближайшее время ожидается открытие рейсов в Мадрид, Барселону, Анталию и Салоники.

«Принципы, на которых мы строим свою работу,— сказал корреспонденту газеты "Воздушный транспорт" директор летно-технического комплекса С. Г. Белов,— это цивилизованная конкуренция при максимальном удовлетворении запросов пассажиров и грузовой клиентуры, безопасность полетов».

Для решения этих задач авиапредприятие дополнительно приобрело самолеты Ту-154М и Ту-134, расширило парк самолетов Ил-86, реконструировало взлетно-посадочную полосу, построило международный комплекс «Пулково-2».

Новые идеи и разработки — плод труда рационализаторов и изобретателей. Они работают для всех сфер авиации. Чтобы эксплуатировать реактивную технику, потребовалось соорудить особые взлетно-посадочную полосу, рулежные дорожки, перрон, усовершенствовать все оборудование. С этой целью на авиапредприятии был создан экспериментальный участок.

Участок возглавил ветеран авиапредприятия инженер П. Д. Кириндас, имевший десятки изобретений и рацпредложений. Позднее участок был реформирован в цех. Здесь разрабатывались малые средства механизации, нестандартное оборудование, тепловые обдувочные машины для очистки взлетно-посадочных полос и обдува самолетов в зимнее время для удаления осадков. В цехе работают опытные специалисты А. А. Карпенко, Е. Н. Куницын, Ю. Н. Моргунов, А. А. Волков, И. К. Гигола.

1 мая 1971 года газета «Крылья Советов» рассказала о радиотехнике АТБ Леониде Сланевском. В частности, она писала, что «радиотехник АТБ Леонид Сланевский является одним из тех, кто прекрасно знает свое дело, несмотря на свою молодость. Он хороший рационализатор, и при подведении итогов Всесоюзного смотра технического творчества молодежи он награжден медалью ВДНХ. Леонид постоянно повышает свой технический уровень, в настоящее время он студент 5-го курса Механического института». Сейчас Леонид Игнатьевич работает сменным начальником аэропорта.

Лучшими рационализаторами и изобретателями на авиапредприятии считаются П. В. Капленков, Н. И. Смирнов, Н. И. Щербак, В. А. Петров, Б. Д. Удалов, А. А. Костьо, А. А. Шведов, Э. В. Рыбаков, В. М. Иванов, А. И. Чумак, А. Н. Федоров, В. Н. Крылов, Ю. Ф. Башнов, В. И. Аракчеев, В. К. Тихомиров, С. Ф. Всеволодов.

5

Из года в год рос объем авиаперевозок. Особенно он резко увеличился с прибытием на авиапредприятие нового поколения воздушных лайнеров Ту-154 и Ил-86. Это, в свою очередь, позволило открыть новые авиалинии. Так, если в 1980 году из аэропорта было отправлено 3 млн 218,9 тыс. пассажиров и 61,3 тыс. т почты и грузов, то через пять лет число пассажиров достигло 3 млн 954,6 тыс., а масса груза — 60,5 тыс. т. Пик пассажирских перевозок пришелся на 1990 год. В этом году самолетами летали 4 млн 837,5 тыс. человек. В последующие годы произошел заметный спад объема авиаперевозок. В 1995 году авиапредприятие отправило 1 млн 485 тыс. пассажиров и 10 тыс. т грузов.

Сокращение объема авиаперевозок объясняется многими факторами рыночной перестройки народного хозяйства страны. Старееет парк самолетов, значительно выросли цены на горючее, запасные части и ремонтные услуги.

Тем не менее воздушные лайнеры авиапредприятия «Пулково» отправляются в полет строго по расписанию.

В 1990-е годы произошла реорганизация летных коллективов. Из ранее действующих 205, 67, 344 и 3-го летных отрядов были созданы 1, 2 и 3-й. Летные отряды возглавили А. С. Самошин, Б. Г. Белошапкин и А. В. Кудрявцев, бывший чемпионом страны по высшему пилотажу.

Директором летно-технического комплекса стал бывший начальник АТБ С. Г. Белов. Летную службу авиапредприятия возглавил профессиональный летчик А. В. Иванов.

Произошла коренная перестройка и в инженерно-технической службе АТБ. Начальником АТБ стал Г. А. Болдырев, ранее работавший инженером и начальником смены. На авиапредприятии он проработал уже около двух десятилетий. Такой же путь прошли на авиапредприятии руководители АТБ А. С. Вольняшин, В. П. Мохов, О. Н. Порфирюв.

21 ноября 1995 года в Доме культуры авиаработников состоялся «круглый стол». Перед коллективом авиаторов, ветеранами выступили Генеральный директор авиапредприятия «Пулково» Б. Г. Демченко, руководители служб С. Г. Белов, Б. Д. Гудкович, Г. С. Наприенко, А. В. Иванов и Н. Г. Колесов. В своих выступлениях они рассказали о проделанной работе и состоянии авиапредприятия на текущее время.

В 1994 году в неделю выполнялись 53 международных рейса, в 1995 году — 61. Авиаторы летают в 21 страну мира.

За последние 7–10 лет строительная организация «Аэропортстрой» сдала в эксплуатацию в авиагородке 20 тыс. м² жилой площади. В эти годы вступили в строй торгово-бытовой комплекс, школа, лаборатория авиационной медицины, цех бортового питания, взлетно-посадочная полоса.

В 1950–1990-е годы здания авиагородка располагались в основном вдоль проезжей трассы, сегодня он имеет несколько улиц, носящих «авиационные» названия. На его территории раскинулись учебные и жилые корпуса Академии гражданской авиации, которая в октябре 1995 года отметила свой 40-летний юбилей.

...Вот и пришел конец нашего повествования о многочисленном коллективе авиаторов авиапредприятия «Пулково» — воздушной гавани Петербурга. Прежде чем ставить точку, пожелаем всему коллективу выстоять в нынешние нелегкие времена и занять то положение, какое и должен иметь аэропорт такого масштаба.

Санкт-Петербург можно с полным правом назвать колыбелью отечественного гражданского воздушного флота. Здесь, на берегах Невы, в 1913 году был построен и поднят в небо первый в мире четырехмоторный самолет. Его строитель — 24-летний Игорь Сикорский — мечтал запустить свой самолет-гигант большой грузоподъемности на протяженные пассажирские трассы России. Но подобным самолетам пришлось начать свою жизнь в небе войны.

В Петербурге зародилась и авиационная наука. Здесь впервые была открыта Высшая школа авиации.

Один из энтузиастов создания Высшей школы авиации при столичном Политехническом институте профессор Н. А. Ринин в 1930-е годы работал в Учебном комбинате ГВФ, расположенном в авиагородке. Известен и его вклад в гражданскую авиацию ленинградского воздушного узла, ставшего затем огромным авиапредприятием «Пулково» с коллективом из 7 тыс. человек.

В книге в хронологической последовательности отражены основные этапы развития гражданской авиации города на Неве, с первых месяцев ее зарождения до превращения в мощную структуру с суперсложными системами. Повествование о тех или иных событиях сопровождается ссылками на документы.

Рассказывая о современных достижениях в области авиации, я часто обращался к событиям пятидесятилетней давности, чтобы читатель мог осознать, насколько быстро развиваются и реализуются сложнейшие технические идеи.

За 64 года существования авиапредприятия много славных дел было совершено его коллективом. Огромные испытания пришлось перенести в трагические военные годы, в годы борьбы с разрухой.

Авиаторы авиапредприятия много сделали для аэрофикации Северо-Западного региона страны.

Героями гражданской авиации заслуженно считаются ленинградские летчики-матричники М. А. Никифоров и К. А. Решетников. Работу ленинградских авиаторов изучал весь личный состав Аэрофлота.

Много ленинградских летчиков, защищавших Отечество от немецких захватчиков, так и не вернулось домой. К большому сожалению, мы не знаем имена всех погибших. Наш долг — узнать о каждом герое и прославить его подвиг.

Организован Совет ветеранов войны и труда, председателем которого является Е. В. Курлыкин. Организацию ветеранов-авиарботников составляют около 2 тыс. человек. Среди них заслуженные авиаторы В. А. Медноногов, В. В. Подгородинский, А. И. Судаков, Е. Ф. Лобанкова, М. В. Пушкина, И. В. Гарбер, В. Ф. Стукалов, С. Д. Курдюмова, О. Г. Дубровин, А. М. Базаров, А. Т. Григорьев и А. Н. Федотов.

В послевоенные годы авиаработники «по кирпичику» восстанавливали свое предприятие. Приходилось обслуживать авиационную технику в сложных погодных условиях, да еще при дефиците запасных агрегатов. Но коллектив авиапредприятия не раз завоевывал призовые места, отмечался премиями, правительственными наградами, переходящими Красными Знаменами, был участником ВДНХ.

Важный этап в развитии авиапредприятия — переход к эксплуатации реактивных и турбореактивных пассажирских лайнеров. Из года в год рос объем авиаперевозок. Если в 1930-е годы самолетами летали сотни, тысячи пассажиров, то в годы расцвета авиапредприятия — миллионы.

На протяжении многих лет в авиапредприятие входил 3-й (аэрофотосъемочный) ЛО. В 1980-е годы коллектив отряда провел аэрофотосъемку на площади около 2 млн км².

В связи с 40-летием Аэрофлота руководство авиапредприятия отметило пилотов-миллионеров. В ту пору их было 60 человек.

Большой путь прошел на авиапредприятии и инженерно-технический состав АТБ. В коллективе работало много специалистов, освоивших реактивные самолеты. Это А. И. Сергеев, Ю. И. Макаров, Б. А. Тененбойм, П. И. Захаров, Ю. П. Андреев, П. А. Степанов, С. Е. Рогов, Ю. С. Левчук, А. Б. Левинтов, А. И. Гром, И. П. Сивцов, Б. Г. Демченко, Б. А. Бубнов, Н. А. Ильинский, В. Ф. Прохоренко, Б. Е. Иванов, Е. Н. Анкудинов, Н. Н. Метелкин, А. В. Лясковский, В. А. Бреус, А. Ф. Дектюрев, С. Ф. Виноградов, В. Л. Домиенко, А. И. Шуклин, Н. Ф. Карпов.

Служба движения начала работать со дня открытия аэропорта «Шоссейная». В 1950-е годы здесь трудились восемь Героев Советского Союза: Е. П. Федоров (дважды Герой Советского Союза), В. Н. Харитонов, Н. С. Зайцев, В. М. Турыгин, С. А. Скорняков, Т. А. Саевич, Л. В. Рассохин, Н. С. Петров.

Звания Героя Советского Союза удостоивались летчики, на счету которых было не менее 15 сбитых вражеских самолетов. Летчик И. Н. Кожедуб в воздушных боях сбил 62 самолета противника, а летчик А. И. Покрышкин — 59.

В годы первой мировой войны летчиками-асами в русской авиации считались летчики, имевшие на своем счету пять воздушных побед. По этому показателю впереди всех был пилот А. А. Казаков — он одержал 32 победы. Затем следовали Е. Н. Крутень — 23, П. Б. Маринович — 22, П. В. Аргеев и В. Г. Федоров — по 15, А. Н. Прокофьев-Северский — 13, Б. В. Сергиевский — 11*.

*Приведенные данные получены автором от московского историка авиации Всеволода Ивановича Лавренца.

Сегодня в службе движения 80% работников имеют высшее образование, их средний возраст — 35 лет. Образование и возраст — факторы, значимые для обеспечения безопасности полетов. В коллективе трудятся и ветераны службы с большим стажем работы. Среди них Ю. И. Муркин, Ю. А. Макеев, Н. П. Дроздов, О. В. Золотухин, Г. П. Апарин, В. Г. Фивский.

Авиаторы как на заре авиации, так и сегодня почитаемы в нашей стране за мужество, выдержку, находчивость. Покорители неба, первопроходцы голубых трасс продолжают делать свое дело, несмотря на риск и огромное напряжение.

И хотя над «Пулково» небо не всегда бывает светлым, и его порой «затягивают» проблемы, обусловленные сложностью экономического положения в стране, тем не менее воздушные суда авиапредприятия отправляются в полет строго по расписанию, а география голубых трасс расширяется.

**РАБОТНИКИ АВИАПРЕДПРИЯТИЯ «ПУЛКОВО»,
ОТМЕЧЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ НАГРАДАМИ
И ПОЧЕТНЫМИ ЗВАНИЯМИ**

**ДВАЖДЫ ГЕРОИ
СОВЕТСКОГО СОЮЗА**

**Покрышев Петр Афанасьевич
Федоров Евгений Петрович**

ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

**Банифатов Иван Сергеевич
Горин Василий Алексеевич
Грязнов Викентий Григорьевич
Данилов Григорий Семенович
Зайцев Николай Сергеевич
Живолуп Михаил Андреевич
Кудрявцев Сергей Сергеевич
Медноногов Вячеслав Александрович
Мусинский Николай Степанович
Петров Николай Степанович
Рассохин Леонид Васильевич
Саевич Тимофей Александрович
Скорняков Сергей Александрович
Турыгин Валерьян Михайлович
Харитонов Василий Николаевич
Шишкин Николай Васильевич
Яковлев Александр Никифорович
Янченко Вячеслав Михайлович**

**ГЕРОИ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА**

**Городков Сергей Александрович
Калашник Григорий Иванович
Мигалкин Анатолий Николаевич**

**КАВАЛЕР ТРЕХ СТЕПЕНЕЙ
ОРДЕНА ТРУДОВОЙ СЛАВЫ**

Клещевников Михаил Павлович

КАВАЛЕРЫ ОРДЕНА ЛЕНИНА

**Белов Петр Иванович
Горин Николай Павлович
Даниелян Нораир Сумбатович
Кузнецов Ардальон Никитович
Калмыков Виктор Тимофеевич
Любимов Алексей Васильевич
Малышев Петр Васильевич
Радомиров Владимир Георгиевич**

Чехонин Арсений Михайлович
Уткин Василий Петрович
Шевченко Федор Андреевич
Ярославцев Владимир Васильевич

**КАВАЛЕРЫ ОРДЕНА
ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ**

Балакин Юрий Алексеевич
Боев Михаил Филиппович
Золотов Алексей Павлович
Кондратьев Петр Александрович
Судаков Анатолий Иванович

**КАВАЛЕРЫ
ОРДЕНА АЛЕКСАНДРА НЕВСКОГО**

Золотов Алексей Павлович
Магерин Николай Иванович
Соколов Алексей Петрович
Судаков Анатолий Иванович
Соломонов Юрий Макариевич
Харитонов Василий Николаевич

ЗАСЛУЖЕННЫЕ ПИЛОТЫ СССР

Антохин Федор Васильевич
Балакин Юрий Алексеевич
Басов Василий Михайлович
Богатов Валерий Павлович
Ворошнин Николай Ефимович
Докудовский Григорий Андреевич
Корнев Михаил Максимович
Кубышкин Борис Андреевич
Лунев Константин Алексеевич
Коношонок Николай Сергеевич
Никитин Владимир Николаевич
Савин Петр Петрович
Сиротин Владимир Васильевич
Сысоев Николай Петрович
Одинокый Виталий Владимирович
Федотов Александр Григорьевич
Ташлинцев Василий Егорович
Пивкин Виктор Николаевич
Колосов Валентин Андреевич
Боровиков Владимир Андреевич
Иванов Юрий Петрович
Богданов Миракс Михайлович
Каспиев Георгий Николаевич
Оркин Анатолий Иванович

ЗАСЛУЖЕННЫЕ ШТУРМАНЫ СССР	Бердинских Анатолий Иванович Калмыков Анатолий Александрович Павлов Евгений Павлович Тятин Вячеслав Алексеевич Дунаев Геннадий Николаевич Рублев Юрий Иванович
ЗАСЛУЖЕННЫЕ РАБОТНИКИ ТРАНСПОРТА	Демченко Борис Григорьевич Вовк Иван Дементьевич Малышев Петр Васильевич Макаров Юрий Иванович Ярославцев Владимир Васильевич Кудрявцев Александр Владимирович
ЗАСЛУЖЕННЫЙ СВЯЗИСТ СССР	Окунцов Виктор Петрович
ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВРАЧ РСФСР	Коношонок Валентина Ивановна
ЗАСЛУЖЕННЫЕ НАСТАВНИКИ РСФСР	Топорков Александр Иванович Фролов Михаил Андреевич
ЛАУРЕАТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРЕМИИ СССР, ЛАУРЕАТ ПРЕМИИ СОВЕТСКИХ ПРОФСОЮЗОВ	Одинокий Виталий Владимирович

За 64 года деятельности авиапредприятия государственными орденами и медалями награждены около 200 человек, ведомственными наградами — около 1000.

С В Е Т Л А Я П А М Я Т Ь

ОНИ
НЕ ВЕРНУЛИСЬ
С ВОЙНЫ

Андреев Павел Николаевич, летчик
Арензон Борис Давыдович, летчик
Аяцкий Василий Кузьмич, летчик
Бабарыкин Иван Артемьевич, летчик
Бамболь Владимир С., бортмеханик
Богданов Виктор Александрович, бортмеханик
Богомоллов Владимир С., летчик
Булавенцов Николай Дмитриевич, летчик
Горохов Николай С., летчик
Дроздов Владимир Алексеевич, летчик
Егоров Василий Иванович, авиатехник
Жантеев Ибрагим Увжикович, летчик
Иванов Александр, бортмеханик
Иванов Анатолий Иванович, летчик
Качанов Сергей Григорьевич, летчик
Клебанов Самуил Яковлевич, летчик
Кныш Николай Александрович,
инструктор-парашютист
Колесников Никифор Сидорович, летчик
Кудряшов Александр Яковлевич,
политработник
Масалев Иван, летчик
Микулин Евгений, бортмеханик
Миненков Сергей, летчик
Михайлов Николай Павлович, летчик
Михеев Николай Арсеньевич, летчик
Моксименков Константин, летчик
Мотуз Федор Иванович, летчик
Никишин Евгений Николаевич, бортмеханик
Овчинников Пантелей Карлович, летчик
Решетников Клавдий Андреевич, летчик
Решетников Николай Андреевич,
инструктор-парашютист
Сеньков Степан Евсеевич, летчик
Старавойтов Валентин Федорович, штурман
Страубе Георгий Александрович, летчик
Суриков Игнат Петрович, летчик
Тыклин Н. П., летчик
Тычинкин Михаил, летчик

Тятин В., летчик
Фролов Михаил Александрович, штурман
Хлебников Михаил Самуилович, летчик
Хотин Олег Григорьевич, летчик
Чайкин Петр Александрович, бортмеханик
Черкашин Иван Денисович, летчик
Шульга Петр Наумович, бортмеханик

**ОНИ
НЕ ВЕРНУЛИСЬ
С ПОЛЕТА**

Экипаж самолета Ил-12, погибший 5 октября 1952 года
Павлов Виктор Федорович, командир
Курицын Сергей Васильевич, второй пилот
Поливанов Константин Дмитриевич, бортмеханик
Соколов Александр Павлович, бортрадист
Селева Тамара Дмитриевна, бортпроводница

Экипаж самолета Ту-124, погибший 29 января 1970 года
Антонов Даниил Ильич, командир
Аржавитны Леонид Андреевич, штурман
Кравченко Валерий Михайлович, бортмеханик

Экипаж самолета Ил-18, погибший 27 апреля 1974 года
Данилов Николай Валерьянович, командир
Егоров Евгений Степанович, второй пилот
Локшин Виктор Иосифович, штурман
Макаров Александр Николаевич, бортмеханик
Павлов Юрий Евгеньевич, бортрадист
Мартьянова Галина Николаевна, бортпроводница
Масловский Евгений Петрович, бортпроводник

Экипаж самолета Ил-14, погибший 9 августа 1975 года
Умняшкин Александр Иванович, командир
Зиновьев Владимир Михайлович, второй пилот
Чукин Михаил Иванович, штурман
Кандрашов Виталий Иванович, бортмеханик
Юхневич Геннадий Алексеевич, бортрадист

Экипаж самолета Ту-104, погибший 28 ноября 1976 года
Гороховский Борис Николаевич, командир
Николаев Игорь Николаевич, второй пилот
Гусев Владимир Викторович, штурман
Васильев Владимир Григорьевич, бортмеханик
Стефанская Людмила Ефимовна, бортпроводница
Лашов Владимир Иванович, бортпроводник

Экипаж самолета Як-42, погибший 28 июня 1982 года
Мусинский Вячеслав Николаевич, командир
Стигарев Александр Сергеевич, второй пилот
Кедров Виктор Иванович, штурман
Виноградов Николай Семенович, бортмеханик
Рябов Юрий Борисович, бортпроводник
Васищева Тамара Михайловна, бортпроводница
Павлова Ольга Павловна, бортпроводница
Шейкина Анна Николаевна, бортпроводница

Экипаж самолета Ту-134, погибший 19 октября 1983 года
Новодран Юрий Викторович, командир
Картамышев Игорь Петрович, второй пилот
Кудряшов Олег Николаевич, штурман
Шулинов Анатолий Александрович, бортрадист

Экипаж самолета Ан-2*, погибший 29 мая 1985 года
Шкода Георгий Николаевич, летчик-инструктор
Суворин Анатолий Николаевич, командир
Плисов Олег Александрович, второй пилот
Яшин Валерий Дмитриевич, инженер

Экипаж самолета Ан-12**, погибший 23 июля 1992 года
Кокорев Владимир Алексеевич, командир
Жагаров Владимир Анатольевич, второй пилот
Новиков Виктор Александрович, штурман

Экипаж самолета Ан-12, погибший 24 февраля 1994 года
Яницкий Николай Петрович, командир
Просолов Виктор Анатольевич, второй пилот
Власов Михаил Николаевич, штурман
Анисимов Сергей Маратович, бортмеханик
Левчук Александр Юрьевич, бортрадист
Евстафьев Юрий Анатольевич, бортоператор

Приведенные списки авиаторов авиапредприятия «Пул-ково» составлены председателем Совета ветеранов войны и труда *Е. В. Курлыкиным*.

*Экипаж Г. Н. Шкоды из 2-го ОАО (аэропорт «Ржевка»).

**Экипаж В. А. Кокорева из АК «Волго-Днепр» (аэропорт Ульяновска).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Авиастроение. — М.: ВИНТИ, 1986. — Т. 9. — 265 с.
- Авиация: Энциклопедия. — М.: Большая Российская Энциклопедия, 1994. — 736 с.
- Авиация в народном хозяйстве. — М.: ВОИ, 1931. — 51 с.
- Авиация в России. — М.: Машиностроение, 1983. — 298 с.
- Авиация и космонавтика СССР. — М.: Советская энциклопедия, 1968. — 600 с.
- Арлазоров М. Конструкторы. — М.: Советская Россия, 1975. — 279 с.
- Беркутов А. Некоторые вопросы истории отечественной авиации. — Троицк, 1958. — 85 с.
- Библиографический указатель авиационной литературы. — М.: Воздушный транспорт, 1941. — 37 с.
- Бобров Н. Наши летчики и наши самолеты. — М.: ВОИ, 1931. — 39 с.
- Болховитинов В. Ф. Очерки развития летательных аппаратов. — М.: Воениздат, 1968. — 131 с.
- Бонч-Бруевич М. Д. Аэросъемка и ее практическое значение. — М.: Жизнь и знание, 1927. — 36 с.
- Буров А. Огненное небо. — Л.: Лениздат, 1974. — 334 с.
- Вейгелин К. Е. Воздушные сообщения. — Л.; М.: ВВФ, 1925. — 73 с.
- Велижев А. А. 40 лет советской авиации. — М.: Знание, 1958. — 60 с.
- Вергинский В. С., Хотсенков В. Ф. Очерки истории науки и техники. — М.: Просвещение, 1988. — 303 с.
- Воздушный мост над Ладогой. — Л.: Лениздат, 1984. — 255 с.
- Воздушный справочник. — М.: Авиаиздательство, 1925. — Т. 1. — 428 с.
- Галлай М. Л. Избранное. — М.: Воениздат, 1990. — Т. 1. — 526 с.
- Галлай М. Л. Избранное. — М.: Воениздат, 1990. — Т. 2. — 543 с.
- Гвайта Е. И. Современные почтово-пассажирские самолеты и воздушные сообщения в России. — М.: ВВФ, 1923. — 17 с.
- ГВФ СССР: Статистический справочник 1923–1934. — М.: Авиаиздательство, 1936. — 54 с.
- Гражданская авиация Союза ССР. — М.: Авиаиздательство, 1931. — 39 с.
- Гражданская авиация СССР. — М.: Транспорт, 1967. — 318 с.
- Грацианский А. Полет среди молний. — Киев: Молодь, 1985. — 320 с.
- Григорьев А. Б. Меж двух стихий. — М.: Машиностроение, 1992. — 256 с.
- Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации в России. — М.: Наука, 1995. — 495 с.
- Емельяненко В. В военном воздухе суровом. — М.: Советская Россия, 1985. — 554 с.
- За безопасность полетов. — М.: Воздушный транспорт, 1968. — 51 с.
- За высокую дисциплину и безопасность полетов. — М.: Воздушный транспорт, 1971. — 73 с.
- Зарзар В. А. Гражданская авиация СССР и ее 5-летний план. — М.: ВОИ, 1929. — 17 с.
- Зарзар В. А. 10 лет Гражданскому воздушному флоту СССР. — М.: РИО «Аэрофлот», 1933. — 23 с.
- Захаров Ф. А. Гражданская авиация на службе народного хозяйства СССР. — М.: Аэрофлот, 1948. — 57 с.
- Иванов В. П. Авиаконструктор Н. Н. Поликарпов. — СПб.: Политехника, 1995. — 223 с.
- Исследования по истории и теории развития авиационной и ракетно-космической науки и техники. — М.: Наука, 1981. — 263 с.
- История гражданской авиации СССР. — М.: Воздушный транспорт, 1983. — 375 с.
- Каминский М. Н. В небе Чукотки. — М.: Молодая гвардия, 1973. — 366 с.
- Катышев Г. И., Михеев В. Р. Крылья Сикорского. — М.: Воениздат, 1992. — 414 с.
- Ключарев В. П. ГВФ СССР. — М.: РИО «Аэрофлот», 1936. — 48 с.
- Ключарев В. П. Статистический сборник по ГВФ за 1923–1936 гг. — М.: РИО «Аэрофлот», 1939. — 157 с.
- Король В. В. Аэропорт // Московская застава. — 1995. — № 39, 43, 44, 45; 1996. — № 2, 9, 10, 11, 12.
- Король В. В. Биография начиналась в 1930-м... // Нева. — 1982. — № 6. — С. 182–185.
- Король В. В. В небе России. — СПб.: Политехника, 1995. — 167 с.

- Король В. В. Крылатый первопроходец // Нева. — 1983. — № 2. — С. 177–179.
- Король В. В. Первые // Санкт-Петербургские ведомости. — 16 сентября 1995.
- Король В. В. Петроград—Москва, без посадки // Крылья Родины. — 1978. — № 8. — С. 42.
- Король В. В. Юбилей ученого // Гражданская авиация. — 1977. — № 12. — С. 32.
- Курган О. Разные годы. — М.: Советский писатель, 1981. — 461 с.
- Куцков Г. И., Куракин В. В. Перевозки пассажиров на внутренних воздушных линиях. — М.: Аэрофлот, 1969. — 79 с.
- Лавренко В. Летчики России. — М.: Машиностроение, 1992. — 173 с.
- Манаенков В. И., Бородин В. М. Материальное стимулирование повышения уровня НОТ в АТБ. — Л.: Лениздат, 1970. — 47 с.
- Мандрыкин А. М. Аэромеханические лаборатории Петербурга. — Л.: Наука, 1980. — 110 с.
- Материалы 2-й Всесоюзной конференции ГВФ. — М.: РИО «Аэрофлот», 1932. — 47 с.
- Межанинов О. Вопросы применения и организации авиации. — М.: ВВФ, 1924. — 47 с.
- Мирные крылья в годы войны. — М.: Воздушный транспорт, 1995. — 441 с.
- Михельсон В. И., Ярыгин М. И. Воздушный мост. — М.: Полит. литература, 1988. — 334 с.
- Молюков В. С. Родное небо. — М.: Воениздат, 1977. — 141 с.
- Назаров В. А. Применение авиации в народном хозяйстве. — М.: Аэрофлот, 1965. — 127 с.
- Некрасов В. Летчики гражданского воздушного флота. — М.: Оборонгиз, 1943. — 73 с.
- Николаев В. И., Король В. В. Ленинградскому авиапредприятию 50 лет. — Л.: Лениздат, 1982. — 14 с.
- Новиков А. А. В небе Ленинграда. — М.: Наука, 1970. — 307 с.
- Новое в обслуживании пассажиров. — М.: Воздушный транспорт, 1969. — 23 с.
- Очерки развития ГВФ за 40 лет. — М.: Аэрофлот, 1962. — 164 с.
- Полькен К. Континенты с птичьего полета. — М.: Мысль, 1966. — 279 с.
- Пышнов В. С. Из истории летательных аппаратов. — М.: Машиностроение, 1968. — 140 с.
- Пятнадцать лет ГВФ СССР. — М.: Аэрофлот, 1939. — 149 с.
- Рабкин И. Г. Время, люди, самолеты. — М.: Московский рабочий, 1985. — 256 с.
- Развитие авиационной науки и техники в СССР. — М.: Наука, 1980. — 496 с.
- Рынин Н. А. Воздушные сообщения. — Пг.: Госиздат, 1922. — Ч. 1. — 37 с.
- Савин В. С. Планета «Константин». — Харьков: Основа, 1994. — 37 с.
- Сафронов Е. В., Чудаков И. Б. В воздухе — самолеты Аэрофлота. — М.: Аэрофлот, 1967. — 39 с.
- Сборник приказов ГУ ГВФ. — М.: Аэрофлот, 1935. — 147 с.
- Сенин В. Т. И снова в полет. — Л.: Лениздат, 1984. — 165 с.
- Старков А. Л. И далее везде. — М.: Советский писатель, 1985. — 463 с.
- Трунов К. И. Петр Нестеров. — М.: Советская Россия, 1975. — 205 с.
- Туполев А. Н. Грани дерзновенного творчества. — М.: Наука, 1988. — 245 с.
- Учебный комбинат ГВФ. — Л.: Госиздат, 1933. — 93 с.
- Ученый и конструктор С. В. Ильюшин. — М.: Наука, 1978. — 207 с.
- Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. — М.: Машиностроение, 1986. — 725 с.
- Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР, 1938–1950 гг. — М.: Машиностроение, 1988. — 568 с.
- Шапошников В. Н. Авиация в народном хозяйстве СССР. — М.: Аэрофлот, 1955. — 107 с.
- Шахурин А. И. Крылья Победы. — М.: Политиздат, 1983. — 240 с.
- Яковлев А. С. Цель жизни. — М.: Политиздат, 1987. — 512 с.
- Яцук Н. А. Авиация и ее культурное значение. — М.: ВВФ, 1923. — 47 с.

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора	3
Часть первая. Крылья Советской России	4
Глава первая. Первое пятилетие красных крыльев	—
Глава вторая. Становление воздушного транспорта	12
Часть вторая. Строительство ленинградского аэроузла	21
Глава первая. За Московской заставой начиналось летное дело России	—
Глава вторая. У Пулковских высот	25
Глава третья. Рождение аэропорта	32
Глава четвертая. Они были первыми	36
Глава пятая. На борту пассажиры и почта	40
Часть третья. На службе народному хозяйству	48
Глава первая. Узловой пункт воздушных линий	—
Глава вторая. Первые в Аэрофлоте	52
Глава третья. По заданию Наркомата Обороны	58
Часть четвертая. В годы суровых испытаний	64
Глава первая. Сорок первый	—
Глава вторая. Курс — партизанские костры	74
Глава третья. Дни и ночи сорок третьего	82
Глава четвертая. Взлетали, приближая День Победы	90
Часть пятая. В мирном небе	99
Глава первая. Восстановление аэропорта	—
Глава вторая. По старым и новым авиатрассам	105
Глава третья. На пороге больших скоростей	115
Часть шестая. Реактивная эра авиапредприятия	120
Глава первая. Пионеры освоения реактивной техники	—
Глава вторая. Сокращая время и расстояние	128
Часть седьмая. Воздушная гавань Петербурга	140
Глава первая. За взлетом взлет	—
Глава вторая. Безопасность, регулярность, комфорт	153
Послесловие	163
Список литературы	172

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНОЕ ИЗДАНИЕ

Король Владимир Васильевич

ВОЗДУШНАЯ ГАВАНЬ ПЕТЕРБУРГА
Страницы истории авиапредприятия «Пулково»

Редактор *М. И. Козицкая*

Переплет художника *С. В. Корниенко*

Художественный редактор *Л. А. Томчук*

Технический редактор *Т. М. Жилич*

Корректор *Т. Н. Гринчук*

Операторы *О. Е. Степурко, А. Г. Хуторовская, О. Н. Алексеева*

ИБ № 358

ЛР № 010292 от 04.03.93

Сдано в набор 16.07.96. Подписано в печать 23.08.96. Формат издания 60 × 88¹/₁₆.
Гарнитура Dutch. Печать офсетная. Бумага офсетная. Усл. печ. л. 12,74 (в т. ч. вклейка).
Усл. кр.-отт. 12,74. Уч.-изд. л. 15,66.

Заказ 3225

Государственное предприятие *Издательство "Политехника"*.
191011, Санкт-Петербург, Инженерная ул., 6.

Отпечатано в С.-Петербургской типографии № 1 РАН
199034, С.-Петербург, 9 линия, 12

