

Василий Семенович Дегтев

КРЫЛЬЯ БЕЛОРУССИИ



Минск

Издательство «Беларусь»
Государственного комитета Совета Министров Белорусской ССР
по делам издательств, полиграфии и книжной торговли

1973 год

СОДЕРЖАНИЕ

Введение

И стала мечта явью

Крепнут крылья

В пламени войны

Орлиный полет

От По-2 до Ту-124

К новым вершинам

Заключение

Основные даты и события в истории белорусской гражданской авиации

Таблица роста основных производственных показателей Белорусского управления гражданской авиации за 1946—1970 годы

Введение

Мечта человека о полетах, покорении воздушной стихии уходит в глубокую древность. На протяжении столетий пытливые и талантливые люди предпринимали практические попытки создать средства, которые могли бы поднять человека в воздух. Сложным и тернистым был путь от первого полета воздушного шара до современных сверхзвуковых самолетов и космических аппаратов.

Советский народ по праву гордится тем, что наша Родина всегда шла впереди в области авиационной науки. В середине восемнадцатого века великий русский ученый М. В. Ломоносов первым в мире разработал проект летательного аппарата тяжелее воздуха. В 1882 году талантливый изобретатель и конструктор А. Ф. Можайский построил и испытал первый в мире самолет.

Выдающуюся роль в развитии современной отечественной и мировой авиационной науки сыграли труды профессора Н. Е. Жуковского, которого В. И. Ленин назвал «отцом русской авиации». Основателем реактивной аэродинамики и теории реактивного двигателя признан русский изобретатель и ученый К. Э. Циолковский. Большая заслуга в развитии воздухоплавания принадлежит русским летчикам А. А. Васильеву, П. Н. Нестерову, М. Н. Ефимову, С. И. Уточкину и другим.

Наша страна является родиной авиации, воздухоплавания, родиной самолета, вертолета, парашюта, ракетной и реактивной техники.

В 1913 году на Русско-балтийском заводе в Петербурге были сконструированы и построены первые в мире многомоторные самолеты «Русский витязь» и «Илья Муромец», которые не имели себе равных. Однако бывшая Российская империя с ее отсталой промышленностью не располагала необходимыми условиями для развития авиации. Многие талантливые русские изобретатели и конструкторы в условиях царского самодержавия, консерватизма и слепого преклонения перед Западом не находили поддержки для осуществления своих идей и проектов. Лишь накануне первой мировой войны царское правительство обратило внимание на создание нового вида вооружения — авиацию, хотя практически осуществляло снабжение армии иностранными самолетами.

Великая Октябрьская социалистическая революция положила начало коренному перелому в развитии общества, оказала глубочайшее воздействие на все стороны жизни нашего народа, вызвала небывалое развитие экономики, науки и культуры.

Коммунистическая партия и Советское правительство во главе с В. И. Лениным уже в первые дни Советской власти правильно оценили огромное военное и народнохозяйственное значение авиации. Они всячески поощряли развитие авиационной науки, окружили заботой ученых и изобретателей.

Исключительно большое внимание было уделено созданию отечественной авиационной промышленности, подготовке квалифицированных кадров, использованию авиации для защиты молодого Советского государства от иностранных интервентов. В делах Совета Труда и Оборона, относящихся к 1918—1920 годам, хранятся свыше двухсот документов по вопросам развития авиации, подписанных В. И. Лениным.

В годы гражданской войны красные военлеты мужественно сражались с врагами социалистической революции. Они проявляли чудеса героизма, преданность социалистической Родине. В боях за Советскую власть прославили свои имена летчики Ю. А. Братолюбов, Г. С. Сапожников, И. У. Павлов, Н. А. Герасимов, А. К. Петренко, И. Г. Савин, В. И. Мельников, И. И. Петрожицкий и многие другие.

После окончания гражданской войны Коммунистическая партия, советский народ, осуществляя социалистическое строительство, постоянно заботились об укреплении и развитии как военной, так и гражданской авиации. Строительство воздушного флота партия объявила всенародным делом. 9 февраля 1923 года по инициативе В. И. Ленина создается постоянный Совет по гражданской авиации. Эта дата считается днем рождения Гражданского воздушного флота нашей страны.

Первые шаги были весьма скромны. В 1928 году открыта пассажирская линия Москва — Нижний Новгород (Горький). Протяженность этой первой трассы составляла всего лишь 420 километров. За год на ней было перевезено 229 пассажиров и 1900 килограммов почты и груза.

За годы предвоенных пятилеток, в результате осуществления ленинской политики индустриализации, в стране создается прочная материально-техническая база для быстрого развития авиации.

В СССР за сравнительно короткий срок возникла авиационная промышленность. О ее огромных достижениях свидетельствуют героические перелеты советских летчиков М. В. Водопьянова, М. М. Громова, В. П. Чкалова и других, удививших весь мир.

Выдающиеся советские авиаконструкторы А. Н. Туполев, Н. Н. Поликарпов, А. С. Яковлев и другие создают замечательные отечественные пассажирские самолеты. Открываются регулярные авиалинии союзного и местного значения. Они соединяют Москву с крупнейшими городами страны, а республиканские и областные центры — с крупными населенными пунктами. Получают развитие и международные авиалинии. В 1934 году мир рукоплещет героям челюскинской эпопеи — первым Героям Советского Союза летчикам А. В. Ляпидевскому, С. А. Леваневскому, В. С. Молокову, Н. П. Каманину, М. Т. Слепневу, М. В. Водопьянову, И. В. Доронину.

Советская страна стала мощной авиационной державой, создала первоклассную авиацию, подготовила и воспитала замечательные кадры. К началу 1940 года по протяженности внутренних авиалиний и грузообороту воздушного транспорта СССР вышел на первое место в мире. Развиваясь по государственному плану, гражданская авиация обеспечивала возрастающие потребности народного хозяйства и населения.

С началом Великой Отечественной войны многие подразделения Аэрофлота влились в ряды боевой авиации. Из них формировались полки и дивизии для обслуживания фронтов. Один такой полк был создан на базе Белорусской авиагруппы гражданской авиации. Остальной личный состав Аэрофлота продолжал заниматься воздушными перевозками, обслуживая главным образом нужды оборонной промышленности.

За успешное выполнение боевых заданий командования шести фронтовым частям гражданской авиации были присвоены гвардейские звания, в том числе полку, сформированному из Белорусской авиагруппы. Он стал именоваться 120-й отдельный гвардейский авиаполк ГВФ. Девять частей и соединений награждены орденами. 15 летчиков Гражданского воздушного флота удостоены звания Героя Советского Союза. Свыше пятнадцати тысяч летчиков, командиров, политработников, инженеров, техников и мотористов награждены орденами и медалями. Все это свидетельствует о том, что гражданская авиация внесла достойный вклад в дело победы над фашистской Германией.

Послевоенные годы характеризуются быстрым ростом показателей работы воздушного транспорта. В короткий срок восстановлены Украинское,

Белорусское, Северное, Северо-Кавказское управления и отдельные отряды в Прибалтике, Молдавии и Карелии. Страна покрылась густой сетью воздушных линий, улучшилось техническое оснащение трасс. В ходе первых послевоенных пятилеток в Аэрофлоте была создана прочная материально-техническая база для дальнейшего технического прогресса. 15 сентября 1956 года на пассажирские трассы вышел первый в мире реактивный самолет Ту-104, что явилось качественным скачком в развитии Аэрофлота. Образно говоря, гражданская авиация обрела реактивные крылья.

На внутренних и зарубежных авиалиниях днем и ночью летают первоклассные самолеты прославленных конструкторов А. Н. Туполева, В. С. Ильюшина, О. К. Антонова. Они перевозят пассажиров, почту, грузы, обслуживают нужды сельского хозяйства, геологов, рыбаков, врачей, строителей, ученых, энергетиков. За достижения в освоении авиационной техники и обслуживании народного хозяйства в 1963 году Аэрофлот награжден орденом Ленина, а в день своего 50-летия — 9 февраля 1973 года — орденом Октябрьской Революции.

Благодаря постоянной заботе КПСС и Советского правительства о развитии воздушного транспорта, воспитании и обучении кадров Аэрофлот стал самым мощным авиатранспортным предприятием мира. Сеть внутренних авиалиний гражданской авиации СССР составляет более 600 000 километров. А это — 15 витков по экватору вокруг земного шара. В 1971 году каждый третий житель нашей страны был пассажиром Аэрофлота. 700 миллионов гектаров леса охраняют с воздуха от пожаров самолеты. Это немногим меньше площади такой страны, как Австралия. Летчики сельскохозяйственной авиации в 1971 году обработали более 80 миллионов гектаров площадей.

Самолёты Аэрофлота летают более чем в шестьдесят стран мира. Протяженность международных авиалиний составляет свыше 200 тысяч километров.

Дальнейшее развитие получит Аэрофлот в девятой пятилетке. Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев в Отчетном докладе XXIV съезду партии говорил: «Учитывая размеры нашей страны, все большее значение приобретает дальнейшее развитие воздушного транспорта. Будут введены в эксплуатацию высокоэкономичные, комфортабельные самолеты новых типов, улучшена аэродромная служба. Аэрофлот, который уже сегодня стал крупнейшей авиакомпанией мира, перевезет в новой пятилетке почти 500 миллионов пассажиров и 11 миллионов тонн груза. Растет значение и таких видов деятельности нашей гражданской авиации, как помощь сельскому хозяйству и медицине, охрана лесных богатств, участие в геологоразведочных работах» [1].

Работники Аэрофлота, как и все советские люди, стремятся успешно выполнить задания новой пятилетки и превратить воздушный транспорт в массовый вид перевозок пассажиров, охватить ими все районы нашей великой Родины.

Свой трудовой вклад в общенародную борьбу за осуществление решений партии вносит и один из отрядов Аэрофлота — работники гражданской авиации Белоруссии.

Воздушный транспорт в республике сравнительно молодой. В 1934 году в Минском аэропорту приземлилась первая группа из трех самолетов, положившая начало развитию нового для Белоруссии вида транспорта.

Гражданская авиация в БССР сегодня — это современные, скоростные, комфортабельные, реактивные и турбовинтовые самолеты, которые осуществляют регулярную связь республики с крупными городами и промышленными центрами страны. В настоящее время Минск — столица Белоруссии — имеет постоянную воздушную связь со столицами одиннадцати братских республик, с большинством крупнейших городов Советского Союза, курортами юга, со многими районными центрами. Весной 1972 года расписание

Минского аэропорта пополнилось рейсами на Архангельск, Ашхабад, Душанбе, Казань, Ставрополь. Протяженность воздушных линий составляет свыше 26 тысяч километров. Наши авиаторы успешно эксплуатируют самолеты Ту-124, Ан-24, Ил-14, Як-40, а также Ан-2 и Як-12; вертолеты Ка-26 и Ми-2.

Постоянно растет вклад авиаторов в развитие сельского хозяйства. Если в первой послевоенной пятилетке объем авиационно-химических работ составлял несколько десятков тысяч гектаров, то в 1970 году — 1 миллион 750 тысяч гектаров. Наряду с самолетами Ан-2 на авиационно-химических и других народнохозяйственных работах широко применяются вертолеты Ми-2 и Ка-26. Крылатые труженики являются также активными помощниками геологов и химиков, энергетиков и нефтяников, рыбаков и различных научно-исследовательских и поисковых партий.

Высокое признание трудящихся республики заслужила и санитарная авиация. Практически нет таких мест, куда бы по первому зову не вылетели санитарные самолеты и вертолеты, обеспечивая самую скорую медицинскую помощь населению отдаленных районов.

Республика богата лесами. И здесь свое применение нашли самолеты. Патрулируя над лесными массивами, экипажи зорко охраняют зеленого друга от пожаров. Серьезное внимание уделяется защите лесов от вредителей.

Начиная с 1971 года, белорусские авиаторы выполняют регулярные рейсы на международной авиалинии в Берлин.

Ленинское предсказание о том, что гражданская авиация займет ведущее место среди других отраслей народного хозяйства страны социализма, нашло свое убедительное подтверждение.

И стала мечта явью

До Великой Октябрьской социалистической революции Белоруссия была отсталой аграрной окраиной царской России. Промышленной продукции на душу населения здесь производилось в 10 раз меньше, чем в целом по стране.

«Крестьяне, — указывал В. И. Ленин, — голодали хронически и десятками тысяч умирали от голода и эпидемий во время неурожаев, которые возвращались все чаще и чаще» [2].

Это ленинское определение положения крестьянских масс в царской России в полной мере относится и к белорусской деревне.

А. И. Герцен, характеризуя дореволюционную Белоруссию, писал, что, когда человек едет где-либо... по Минской губернии, сердце у него сжимается, слезы готовы брызнуть при виде бедных покосившихся лачуг возле пышных панских палат [3].

Царизм, экономическая отсталость страны тормозили развитие производительных сил, в том числе и развитие отечественного воздушного флота, хотя Россию можно справедливо назвать родиной авиации. Передовые люди страны не желали мириться с положением дел в области развития воздухоплавания и строительства летательных аппаратов тяжелее воздуха. Об этом свидетельствуют многочисленные примеры.

В 1881 году народоволец Н. И. Кибальчич, находясь в заточении по делу о покушении на царя, предложил проект летательного реактивного аппарата.

Первый самолет создал русский конструктор и изобретатель А. Ф. Можайский. Летом 1882 года летчик И. Н. Голубев впервые взлетел в небо на этом самолете. В Америке смогли совершить первый полет более чем двадцать лет спустя — в 1903 году.

Проблемам авиационной науки уделял внимание Д. И. Менделеев. Он поддержал идею создания стратостата. Великий русский ученый в 1887 году летал на воздушном шаре «Русский» для наблюдения за солнечным затмением.

В 1896 году Н. Е. Жуковский по собственной инициативе организовал первый в России кружок планеристов-экспериментаторов, где училась пытливая молодежь, в числе которой были будущие ученые А. Н. Туполев, В. П. Ветчинкин и другие.

Над проблемами развития авиации и космонавтики работали выдающийся математик С. А. Чаплыгин и отец космонавтики К. Э. Циолковский. Константин Эдуардович пророчески утверждал, что человечество не останется вечно на Земле, но в погоне за светом и пространством сначала робко проникнет за пределы атмосферы, а затем завоюет себе все околосолнечное пространство.

Несмотря на наличие отечественных талантов в области авиационной науки и воздухоплавания, царское правительство предпочитало заказывать летательные аппараты за рубежом. Выражая недоверие к авиации вообще и развитию отечественной, в частности, правительственные учреждения и государственные деятели России не оказывали почти никакой поддержки энтузиастам авиационного дела. Шеф военно-инженерного управления русской армии «августейший» великий князь Петр Николаевич публично заявил: «В аэропланы я не верю, будущее им не принадлежит».

Депутат Государственной думы черносотенец Марков-второй указывал, что прежде чем разрешить летать простолюдинам, надо непременно научить летать городских. А градоначальник Санкт-Петербурга своим распоряжением от 18 марта 1911 года предписал установить наблюдение за тем, чтобы пилоты не распространяли в период полета печатные издания.

В объяснительной записке управляющего военного министерства по строительству аэростатов в 1908 году указывалось, что в России нет даже аэродрома, на котором можно было бы испытывать летательные аппараты русских изобретателей.

Прогрессивный ученый, председатель Морского союза академик Б. Б. Галицын, выступая с трибуны Государственной думы, критиковал равнодушие и бездеятельность правительства в вопросе развития отечественной авиации. Некоторая сумма средств была выделена, однако обращена не на поддержку русских изобретателей и самолетостроителей, а на закупку устаревших типов иностранных самолетов.

15 декабря 1909 года совет министров вынес решение о том, что усовершенствование способов передвижения в воздушном пространстве и практические изобретения в этой области должны составлять преимущественно предмет частной самодеятельности. Предложения Н. Е. Жуковского об открытии авиационных учебных заведений и научных учреждений были признаны преждевременными.

Начавшаяся первая мировая война не внесла существенных изменений в дело подготовки авиационных кадров. В одном из приказов подчеркивалось, что принимать в армию летчиков-добровольцев необходимо лишь при наличии собственных летательных аппаратов, так как самолетов не хватало для уже подготовленных офицеров-летчиков.

Под давлением передовых русских ученых, а также назревающей войны царское правительство все же было вынуждено принять некоторые меры к развитию авиации. 16 января 1908 года состоялось первое собрание учредителей русского аэроклуба, а 25 октября 1908 года создали Всероссийский аэроклуб, который привлек в свой состав крупные инженерные силы, представителей воздухоплавательного мира.

Получает некоторое развитие воздухоплавание в военных целях в районах европейской части России, на территории Украины и Белоруссии. В 1909 году в крепости Брест-Литовск появился управляемый аэростат «Клемен-Бояр», а также аэростаты и дирижабли типа «Астра» и «Кондор» в воздушных ротах русской армии в городах Гродно и Лида.

В 1910 году в России был проведен первый всероссийский праздник воздухоплателей, на котором установлен ряд рекордов. А в 1911 году осуществлен первый дальний перелет Петербург — Москва. Из всех его участников лишь летчику А. А. Васильеву удалось прибыть в Москву, на Ходынское поле.

В дореволюционной Белоруссии также произошло немало интересных событий, связанных с развитием воздухоплавания.

Сообщения печати о первых полетах на воздушных шарах в Минске относятся к 1893 году. При большом стечении публики в городском саду демонстрировались прыжки на парашюте с воздушного шара. Предприниматели извлекали из этого мероприятия огромные барыши. Несколько позже в Белоруссии возникли местные воздухоплавательные общества.

В конце августа 1908 года в небо поднялся аэростат, принадлежавший Брестскому воздухоплавательному обществу. Об этом сообщил «Виленский вестник». Шар достиг высоты 150 метров и стал медленно уходить на северо-восток. Попав в сильное воздушное течение, аэростат сменил курс и полетел на восток.

В этот же день он опустился в 50 километрах от станции Борисов, пролетев в общей сложности более 400 километров. Активный член Брестского воздухоплавательного общества белорус И. Самойла стал впоследствии одним из первых летчиков.

На протяжении ряда лет в городах Белоруссии производили публичные полеты известные русские летчики С. И. Уточкин и А. А. Васильев. Владельцы самолетов, заключая контракты с ними, преследовали прежде всего коммерческие цели. Обычно площадки для полетов подбирали в пригородах, обносили летное поле высоким забором, вход за который был платным. Чтобы безбилетный зритель не мог ничего увидеть, авиатору, как правило, запрещалось подниматься высоко. Вот и приходилось ему чаще всего летать «на манер летучей мыши, не выше крыши», как пели в то время куплетисты.

Приезд Уточкина, сообщала газета «Гомельское слово» в мае 1911 года, воодушевлял не только город, но и деревню. Его полеты взволновали, например, гимназиста-гомельчанина Павла Сухого, который в годы Советской власти безраздельно связал свою судьбу с авиацией, стал ведущим авиаконструктором нашей страны. Кстати, в Орле такими полетами восхищался Николай Поликарпов, в Киеве — Александр Микулин, имена которых получили в наше время мировую известность.

В августе 1910 года предприниматель Ранк и авиатор Мартольс пытались совершить полет на самолете «Блерио» на Комаровском поле, в тогдашнем пригороде Минска. Но самолет разбился. Из числа зрителей один был убит и двое ранены. В мае 1911 года в Минске демонстрировал полеты С. И. Уточкин.

В один из дней он выполнил пять полетов, причем два с пассажирами из числа зрителей. Землемер В. Зуборев в газете «Минский голос» поделился своим впечатлением о полете.

Летом 1912 года гоночный самолет поднял в небо Минска А. А. Васильев — победитель первого в России большого перелета Петербург — Москва. Газета «Минский голос» писала, что публика заняла все горки и возвышенные места, примыкавшие к месту полета самолета. Васильев поднялся высоко, сделал большой круг, продержался в воздухе десять минут, чем вызвал сердечные поздравления присутствующих. А. А. Васильев производил полеты и в других городах Белоруссии — Гродно, Бобруйске, Пинске, всюду собирая многочисленных зрителей и поклонников.

Летом 1913 года состоялся первый в мире групповой полет — перелет самолетов под командованием П. Н. Нестерова по маршруту Киев — Петербург. Для заправки топливом самолеты производили посадки на территории Белоруссии, в районе городов Быхов Могилевской области и Городок Витебской области.

В период первой мировой войны в небе Белоруссии летали внук знаменитого художника Айвазовского военный летчик К. К. Арцеулов, который первым на планете разгадал секреты штопора, и Е. Н. Крутень — друг П. Н. Нестерова, автор боевого порядка «парой», повторивший «мертвую петлю». В августе 1916 года Е. Н. Крутень напал на вражеский самолет «Альбатрос» и сбил его. Этот бой видели жители белорусского города Несвиж.

В публичной библиотеке имени Салтыкова-Щедрина в Ленинграде хранится привилегия (патент), выданный Ф. Ф. Евстафьеву, жителю города Гомеля, на изобретение геликоптера. Привилегия опубликована 28 августа 1912 года за № 22272.

Федор Федорович Евстафьев родился в 1862 году. Работал в Гомельском депо столяром. Был модельщиком, краснодеревщиком, обладал незаурядными способностями и художественным вкусом. Однако бытовое столярное дело перестало его удовлетворять. Его внимание привлекла авиационная литература: статьи о конструкциях летательных аппаратов, воздушных винтов, деталей самолетов.

В 1909 году Евстафьев закончил работу над вертолетом — летательным аппаратом вертикального взлета, воплотив замысел в модели метровой величины. Вот как сам автор описывает летательный аппарат.

«Описание летательного аппарата с автоматически поворачивающимися лопастями гребных колес (к привилегии мещанина Ф. Евстафьева в г. Гомеле Могилевской губернии, заявленной 16 августа 1910 года, охранное свидетельство № 44753).

Аппарат устроен следующим образом: параллельно линии движения аппарата, по его бокам, помещены две оси, на которых насажено по одному гребному колесу. Они вращаются вместе с осями. Лопастями колеса ударяют по воздуху, встречают его сопротивление и тем самым толкают аппарат вверх. Кроме того, при полете благодаря движению лопастей достигается боковая устойчивость аппарата. На одной оси с гребными колесами помещены два пропеллера, которые толкают аппарат в горизонтальном направлении. Пропеллеры соединены с осью гребных колес с помощью муфты, поэтому по желанию могут быть освобождены от работы во время движения гребных колес. В случае остановки последних и пропеллеров устроен третий пропеллер, сидящий на отдельной оси, но вращающийся от того же двигателя и придающий аппарату горизонтальное движение.

При желании третий пропеллер может работать одновременно с гребными колесами и двумя другими пропеллерами. Сверху гребных колес помещены плавники, расположенные по линии движения аппарата. Они достаточной площади и служат для продольного балансирования аппарата...» [4].

Проект предусматривал возможность аппарата «висеть» в воздухе на нужной высоте, передвигаться горизонтально, выполнять повороты, осуществлять вертикальную посадку. Впервые лопасти пропеллеров были сконструированы с меняющимся шагом винта, что позволяло изменять скорость горизонтального полета. Эта идея впоследствии нашла воплощение в некоторых конструкциях самолетов.

Так на заре авиации белорусский изобретатель-самоучка собственноручно строит метровую модель первого вертолета и экспонирует ее на Екатеринославской промышленной выставке. Модель имела большой успех.

Ф. Ф. Евстафьев отправил чертежи и описание летательного аппарата в Петербург. После долгих ожиданий он получил на свое имя патент, которым разрешалось... на средства самого изобретателя изготовить аппарат в натуральную величину. Но у рядового столяра не было для этого материальных возможностей.

Талант и авиационное дарование Евстафьева ярко проявились в годы Советской власти. В 1922 году белорусский изобретатель приступил к разработке проекта вертолета, рассчитанного на перевозку пассажиров. Для поддержания устойчивого положения аппарата в полете конструктор рассчитывал установить на нем гироскопические диски, которые по воле летчика могли превращаться в воздушные винты и обеспечивать различную скорость вертикального подъема. Скорость по горизонту должны были создавать четыре пропеллера, которые, имея общий вал крепления, могли одновременно изменять тягу от горизонтального до вертикального направления. Советские авиаконструкторы,

рассмотрев проект летательного аппарата Евстафьева, нашли его полезным, рекомендовали доработать ряд узлов. Над этим изобретатель трудился вплоть до 1940 года. Но сделать всего не смог — ему шел восьмой десяток.

Учитывая большие заслуги Ф. Ф. Евстафьева в развитии авиационной науки и железнодорожного транспорта, Советское правительство в 1928 году присвоило ему почетное звание «Герой Труда». В 1932 году Евстафьев, делегат первого Всесоюзного съезда изобретателей и рационализаторов, награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Последние годы жизни Федора Федоровича не прошли напрасно. Он объединял поклонников авиации, своих учеников. Так, в конце 30-х годов в Гомеле группой членов планерного кружка был изготовлен планер, на котором любители производили полеты. В 1935 году другая группа членов Авиакима Гомеля под руководством авиационного техника Г. Н. Федотова решила построить авиетку «Белорусский первенец». Гомельский Дом техники привлекал Евстафьева и его младшего сына С. Ф. Евстафьева для оказания помощи этой группе. Машину построили в мастерских поселка Красный Октябрь. И хотя ее испытания не были доведены до конца, строительство авиетки помогло воспитанию из любознательной молодежи будущих авиационных специалистов.

В канун первой мировой войны в России предпринимается строительство отечественных самолетов. 13 мая 1913 года является днем рождения гигантского по тому времени самолета, получившего название «Русский витязь». Вслед за ним создается четырехмоторный самолет «Илья Муромец». Это были первые в мировой истории многомоторные самолеты. «Илья Муромец», например, в 1914 году установил рекорд — продержался в воздухе с 16 пассажирами в течение 5 часов. В период войны эти машины явились грозой для врага и не имели себе равных. На одном из «Муромцев» выполнял боевые задания и прославил русское оружие летчик-белорус А. М. Констенчик.

Авенир Маркович Констенчик родился в городе Гродно в 1889 году. В 1913 году его как лучшего курсанта военного училища направили в Гатчинскую военно-авиационную школу, по окончании которой стал командиром корабля «Илья Муромец». В газете «Русское слово» за 18 апреля 1916 года в статье «Подвиг «Муромца» сообщалось:

«Действующая армия. 13 апреля. Сообщения штаба Верховного Главнокомандующего за последнее время почти ежедневно содержат в себе указания на интенсивную деятельность эскадры воздушных кораблей на различных участках Риги-Двинского фронта. Целью налета наших «Муромцев» не столько воздушные съемки неприятельского расположения, — так как задание это с успехом выполнялось авиаотрядами легкого типа, — сколько бомбардировка важных тыловых пунктов противника воздушными бомбами и торпедами крупного калибра. Понятно, что при таких условиях немцы приняли колоссальные усилия к парализованию или сокращению деятельности воздушных кораблей. На фронте зарегистрирована уже не одна тщетная попытка неприятельских летчиков, не рискнувших вступить в подоблачные бои с нашими гигантами, разыскать и подвергнуть бомбардировке их базу.

При появлении «Муромцев» над позициями или вражеским тылом немцы открывают по ним адский ураганный огонь не только зенитных, но и обычных полевых батарей, стремясь создать непроходимую завесу, лишь только корабль покажется на дальнем горизонте...

Личный героизм наших летчиков стоит далеко выше технических средств неприятеля. Вот один из примеров такого героизма. На днях один из наших кораблей, захватив с собой двадцать пудовых бомб, отправился на бомбежку

одной из стратегически важных железнодорожных станций неприятельского тыла. Командиром корабля был поручик К., а его помощником — подпоручик Я. Два офицера, кроме того, несли обязанности наблюдателей, производя попутную воздушную съемку и регистрируя фотографически разрыв каждой сброшенной с корабля бомбы.

Налеты «Муромцев» на данную станцию производились и в предшествующие дни, и немцы успели сосредоточить здесь огромное количество своих «зениток».

Тем не менее, невзирая на ураганный обстрел, К. смело снизился для более точного прицела и, описав правый круг над станцией, дал кораблю сбросить тринадцать бомб. Попадания их, как показала фотографическая съемка, были превосходны. При замыкании первого круга один из вражеских снарядов разорвался под самым корпусом корабля. Тяжелораненый и контуженный, истекающий кровью поручик К. сохранил, однако, в себе силы, чтобы описать над станцией еще один полный круг и сбросить оставшиеся семь бомб.

Новым снарядом повреждены были три мотора аппарата, успешно выполнившего свою задачу и возвращающегося домой. Силы оставили командира. Он начал терять сознание. Корабль, лишенный нормальной двигательной мощи, стал резко снижаться и скользить на крыло. Сознывая опасность гибели или возможность пленения корабля, подпоручик Я., одной рукой управляя кораблем, другой, при помощи контуженных наблюдателей, пересадил уже потерявшего сознание командира в глубь кабины. С большим трудом новому пилоту удалось выровнять корабль. Движимый только одним мотором, при слабой, угасающей работе трех других, идя с большим снижением, «Муромец» все же дошел до своей базы и опустился на родной аэродром.

В корабле, на крыльях его насчитали 64 повреждения от шрапнельных разрывов, но из строя корабль не вышел.

По возвращении «Муромца» на базу поручик К. немедленно же был доставлен в один из ближайших госпиталей, где состояние здоровья героя было признано тяжелым, но не угрожающим жизни.

Весть о подвиге доблестного командира корабля и его помощника, представленных к высшим наградам, в тот же день стала известна всей армии фронта».

В корреспонденции, в силу военного времени и цензурных соображений, не упоминалась фамилия героя. Ответ на этот вопрос дает журнал «Огонек» № 24 за 1916 год. Под снимком в нем сообщается:

«Командир корабля «Илья Муромец» поручик Авенир Маркович Констенчик. Тяжело ранен шрапнельной пулей неприятеля во время удачного и безумно отважного полета корабля в глубь неприятельского расположения и награжден орденом Святого Георгия. В настоящее время находится на излечении».

Констенчик поправился, но продолжать летную работу уже не смог. Последние годы прожил под Минском, в Столбцах, где скончался в возрасте 46 лет. В 1966 году, в День воздушного флота СССР, группа авиаторов Минского аэропорта посетила кладбище и возложила на могилу венки с надписью: «А. М. Констенчику. Командиру корабля «Илья Муромец». Кавалеру ордена Святого Георгия».

Таким образом, уже в начале XX века население Белоруссии было знакомо с полетами самолетов. Лучшие его представители принимали активное участие в развитии русской авиации. Однако эта деятельность сдерживалась антинародной политикой царизма, отсталым социально-политическим строем России.

Осуществив победоносную социалистическую революцию, Коммунистическая партия освободила трудящихся, в том числе белорусский народ, от гнета

капитала, вывела на широкую дорогу невиданного еще в истории человечества социального прогресса. В результате неустанной заботы и помощи КПСС и Советского правительства, самоотверженного труда белорусского народа, братской помощи всех народов нашей страны и прежде всего великого русского народа республика в кратчайший срок осуществила глубочайшие преобразования в области экономики, науки и культуры. Вместе с другими отраслями народного хозяйства широкое развитие получила и гражданская авиация.

Крепнут крылья

Зарождение и развитие авиации в нашей стране, в том числе и гражданской, связано с именем В. И. Ленина, с историческими решениями Коммунистической партии. Еще задолго до Великого Октября В. И. Ленин проявлял большой интерес к полетам самолетов на Парижском аэродроме, о чем указывается в письмах к М. И. Ульяновой и в воспоминаниях Н. К. Крупской.

Подчеркивая огромные социальные последствия научно-технических открытий, в том числе и в области авиации, В. И. Ленин делает вывод о том, что «...их роль еще сильнее будет потом, после войны» [5]. В беседе с членом Всероссийской коллегии по управлению воздушным флотом М. П. Строевым В. И. Ленин указывал, что социалистическая Россия должна иметь свой воздушный флот, что надо использовать авиацию и в народном хозяйстве [6].

При непосредственном участии В. И. Ленина был разработан и принят ряд декретов о создании и развитии гражданской авиации. На третий день после победы Великой Октябрьской социалистической революции, 28 октября 1917 года, распоряжением В. И. Ленина создается Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания. Важнейшей его задачей было формирование авиационных частей из стойких, надежных и преданных делу революции специалистов. Под руководством большевиков создаются воздухоплавательные отряды в Москве, Саратове, Калуге, Пензе и других городах. Был такой отряд и в Минске.

20 декабря 1917 года образована Всероссийская коллегия по управлению воздушным флотом Республики, а 24 мая 1918 года — Главное управление воздушного флота (Главвоздухофлот).

Подготовке преданных Родине авиационных кадров Коммунистическая партия и лично В. И. Ленин уделяли самое пристальное внимание. В 1917—1920 годах создается сеть научно-исследовательских учреждений, школ и экспериментальных баз.

В 1919 году молодая советская авиация была организационно оформлена. В ее составе находилось 3 окружных и 6 полевых управлений фронтов, 13 армейских, 47 разведывательных, 12 истребительных, 7 специальных и 25 воздухоплавательных отрядов [7].

Архивы за 1918—1920 годы бережно хранят свыше 200 документов о развитии авиации, подписанных В. И. Лениным, которые определяли деятельность Коммунистической партии и Советского государства в деле развития и укрепления молодого воздушного флота и его участия в защите завоеваний Октября. В 1919 году, например, по инициативе В. И. Ленина создана Комиссия по тяжелой авиации — КомТА. Это — прообраз авиационных научно-исследовательских и конструкторских организаций. В 1922 году Комиссия построила первый самолет Комта-1.

К концу ноября 1917 года на всей не оккупированной немецкими империалистами территории Белоруссии победила власть Советов. Однако с первых же дней трудящиеся республики с оружием в руках вынуждены были защищать ее от внешних и внутренних врагов. Положение осложнилось тем, что в

начале 1918 года немецкие войска захватили большую часть Белоруссии, в том числе города Минск, Полоцк, Оршу.

Молодая Красная Армия наращивала удары по врагу. В освобождении территории Белоруссии от немецких и польских оккупантов активное участие принимали и авиационные отряды. К моменту решающих боев в состав Западного и Юго-Западного фронтов входил 51 авиаотряд, имевший 210 самолетов.

На Западном фронте действовали такие прославленные летчики, как И. У. Павлов, А. Д. Ширинкин, Ф. П. Шишковский, Г. С. Сапожников, И. Т. Спирин, братья Александр и Николай Петровы и другие. Их имена золотыми буквами вписаны в летопись воздушного флота. На устаревших, потрепанных самолетах красные военлеты вели разведку, штурмовали вражеские войска, смело вступали в бой с опытным противником и побеждали благодаря преданности революции, твердой дисциплине и личному мужеству.

В 1919—1920 годах авиационные части на территории БССР базировались под Витебском, Минском и Бобруйском. В своих воспоминаниях известный летчик И. Т. Спирин рассказывает, что в 1919 году их отряд самолетов «Илья Муромец» прибыл под Бобруйск. Здесь ему не раз приходилось видеть воздушные бои летчиков соседних авиаподразделений с самолетами противника. Например, он отмечает боевые успехи прославленного истребителя А. Д. Ширинкина, который в смелых поединках сбил не один самолет врага.

Высокая оценка боевых качеств первых военлетов подтверждается документом Реввоенсовета, в котором, в частности, говорится:

«А. Д. Ширинкин награжден вторым орденом Красного Знамени за то, что 14 мая 1920 года, когда со станции Борисов появились три польских самолета, причем один из них, обстреливая наш аэростат, начал сбрасывать бомбы, тов. Ширинкин, имея в виду угрожающую опасность нашему аэростату, поднялся на самолете и, вступив в воздушный бой с польским самолетом, сбил его; самолет упал в лес около деревни Лошнице» [8].

Постоянно заботясь о совершенствовании способов боевого применения авиации, В. И. Ленин в своей записке на имя заместителя председателя Реввоенсовета Э. М. Склянского от 4 сентября 1919 года предложил для борьбы с вражеской кавалерией использовать самолеты:

«(Конница при низком полете аэроплана
бессильна против него.)

т. Склянский! Не можете ли Вы *ученому* военному X, Y, Z... заказать ответ (быстро): аэропланы против конницы? Примеры. Полет совсем низко. Примеры. Чтобы дать инструкции на основании? «науки» (я читал однажды об этом, а один «практик», *И. Н. Смирнов, смеется — де-чепуха*).

Ленин» [9].

Предложение вождя об использовании авиации в качестве штурмовой силы умело применялось на практике первыми военлетами на ряде фронтов, в том числе и в период освобождения Белоруссии. Так, в начале октября 1920 года авиаразведка установила, что дивизия Красной Армии, прикрывавшая подступы к Минску, отошла к югу от железной дороги Барановичи — Минск. В образовавшуюся брешь

ринулась конница врага, она достигла города Столбцы и беспрепятственно двинулась в направлении Минска. Находившаяся в резерве авиаэскадрилья вылетела для атаки наступающего противника. В районе станций Койданово, снизившись до высоты 100 метров, летчики атаковали вражескую кавалерию и рассеяли ее, обеспечив тем самым возможность подхода резервов Западного фронта к месту прорыва для уничтожения остатков частей противника.

Отмечая главные причины победы Советской власти над интервентами и белогвардейцами, В. И. Ленин особо выделял героизм, самопожертвование красноармейцев и командиров, рабочих и крестьян в борьбе с врагами. Эта оценка в полной мере относится и к авиаторам. Воспитанные Коммунистической партией, красные летчики были грозной силой. Они беспощадно громили врага, не щадя своей жизни. Родина высоко оценила их подвиг. 235 летчиков и летнабов за храбрость и беззаветную преданность делу революции были награждены высшим революционным знаком отличия — орденом Красного Знамени, 16 из них получили эту награду дважды, а И. У. Павлов, С. А. Монастырев и П. Х. Межерауп — трижды.

Еще шла гражданская война, а Коммунистическая партия и лично В. И. Ленин уже разрабатывали планы мирного социалистического строительства, добивались их претворения в жизнь. Партия учила, что Советское государство не сможет поднять свою экономику и культуру без развития транспортной системы страны, в том числе и авиации, — материальной базы для связи города с деревней, промышленности с земледелием, различных отраслей друг с другом. Поэтому уже тогда, наряду с укреплением и совершенствованием военной авиации, исключительно большое внимание уделялось созданию гражданской авиации. В трудных условиях хозяйственной разрухи и голода В. И. Ленин делает все возможное, чтобы использовать авиацию в интересах строительства социализма. 17 января 1921 года Владимир Ильич подписал декрет Совета Народных Комиссаров «О воздушных передвижениях».

8 июля 1922 года в нашей стране были проведены первые опыты по борьбе с вредителями сельского хозяйства с помощью самолетов, что положило начало применению авиации в народном хозяйстве.

О внимании, которое уделял Владимир Ильич Ленин развитию воздухоплавания, говорит и такой факт.

В конце 1920 года, в тяжелое для молодой социалистической республики время, в Москве состоялась губернская конференция изобретателей. Несмотря на огромную занятость, В. И. Ленин принял участие в ее работе. Ему понравился доклад молодого ученого Ф. А. Цандера о проекте межпланетного корабля. После конференции В. И. Ленин пригласил Ф. А. Цандера, долго беседовал, пожелал ему успехов, обещал помощь.

Многочисленные документы свидетельствуют и о том, что вождь мирового пролетариата, руководитель первого в мире социалистического государства проявлял постоянную отеческую заботу о воспитании кадров авиаторов, лично знал многих авиационных специалистов. Например, в 1918 году к В. И. Ленину обратились с просьбой помочь М. П. Дауге и Н. П. Шебанову поступить в летную школу. По рекомендации Владимира Ильича их приняли. Дауге и Шебанов с честью оправдывали доверие вождя. Н. П. Шебанов работал инструктором

Московской школы пилотов, готовя кадры, а в 1922 году водил пассажирские самолеты на первой международной авиалинии Москва — Кенигсберг — Москва. В 1936 году Николай Петрович Шебанов первым среди гражданских авиаторов нашей страны завершил безаварийный налет одного миллиона километров, в связи с чем был награжден орденом Ленина. Макс Павлович Дауге также успешно окончил школу летчиков и затем длительное время служил в авиации Балтийского флота.

Большое участие принял В. И. Ленин в судьбе красного военлета Ф. А. Арманда — сына известной революционерки Инессы Федоровны Арманд. Федор Александрович Арманд — поручик старой армии, авиатор — перешел на сторону революции, активно помогал строительству советской авиации.

В 1918 году он служил в качестве летчика-наблюдателя в 38-м авиационном отряде, который базировался на территории Белоруссии, вначале в Витебске, а потом в Гомельской области.

Ф. А. Арманд обследовал ряд аэродромов Белоруссии, выявил оставленное там русскими авиачастями имущество и отправил его в органы снабжения молодой Красной Армии.

Однако один из руководителей авиационного отряда проявлял подозрительность к старым спецам, в том числе и к Арманду. Об этом он сообщил 1 мая 1919 года в телеграмме на имя В. И. Ленина. 3 мая 1919 года Владимир Ильич направил следующую ответную телеграмму:

«Минск

Губвоенком

Копия губком большевиков

Летчик наблюдатель 38 авиаотряда Федор Александрович Арманд лично мне известен, заслуживает доверия, хотя он бывший офицер и некоммунист. Прошу товарищей красноармейцев и комиссаров не подозревать его. Телеграфируйте о передаче этой моей телеграммы в соответствующую воинскую часть.

Предсовоборона *Ленин*» [10].

Доверие вождя Ф. А. Арманд оправдывал добросовестной работой, активным участием в общественных делах авиаотряда. Не раз он вылетал на боевые задания. 9 сентября 1919 года, например, Ф. А. Арманд выполнял полет на разведку и фотографирование расположения войск неприятеля. На высоте 2000 метров внезапно заглох мотор. Летчик А. Лавров произвел посадку неподалеку от реки Березина, в нескольких километрах от линии фронта. Летчик вместе с наблюдателем нашли неисправность, произвели ремонт. К тому моменту боевая обстановка изменилась: противник форсировал Березину и оказался вблизи места посадки самолета. Поэтому Лавров и Арманд решили взлететь. Но их снова постигла неудача. Над окопами неприятеля на небольшой высоте двигатель вновь перестал работать, самолет потерял скорость, вошел в штопор и врезался в землю. Пилот погиб, а летчика-наблюдателя Арманда нашли красноармейцы и отправили в госпиталь.

После выздоровления Федор Александрович получил звание «Красный летчик-наблюдатель», работал в 6-м авиаотряде Западного фронта, в авиационном звене

особого назначения. За боевые успехи награжден именными серебряными часами.

После гражданской войны Ф. А. Арманд служил в частях советской авиации, а уйдя по болезни в запас, работал в спортивных обществах Москвы.

Нет ни малейшего преувеличения в том, что в нашей стране авиацию называют детищем народа. Великолепным выражением патриотического желания советских людей создать достойный социалистической Отчизны воздушный флот был плакат двадцатых годов с изображением мускулистой руки рабочего, выпускающей в полет стремительную стальную птицу. Трудно перечислить все формы участия трудящихся в осуществлении популярного тогда лозунга: «Трудовой народ, строй воздушный флот!»

Несмотря на чрезвычайно тяжелое экономическое положение страны, Коммунистическая партия и Советское правительство находили возможным и необходимым выделять крупные государственные средства на развитие авиации. Так, в августе 1922 года пленум ЦК РКП (б) предложил на эти цели отпустить военному ведомству 35 миллионов рублей золотом.

В шефстве над авиацией приняли активное участие сотни предприятий и учреждений страны. Советские люди с чувством большого понимания отнеслись к авиационным планам своей Родины. Так, известный азербайджанский писатель-сатирик Д. И. Мамедкули-заде выступил с предложением построить самолет «Молла Насреддин», деньги на который охотно внесли многие писатели и журналисты Азербайджана.

По всему Советскому Союзу проводились месячники по оказанию помощи гражданской авиации. В Москве, Киеве, Минске и во многих других республиканских и областных центрах были созданы общественные комитеты содействия развитию гражданской авиации.

8 марта 1923 года создается Всероссийское добровольное общество друзей воздушного флота (ОДВФ), которое за первые десять месяцев своей деятельности собрало около трех миллионов рублей золотом. За пять лет на средства общества было приобретено 317 самолетов, построено несколько аэродромов.

Забота партии и внимание народа позволили в короткий срок расширить базу отечественного авиастроения. Если в 1922 году 90 процентов самолетов покупалось за границей, то в 1923 году импорт самолетов составил 50 процентов, а в 1925 году самолеты за границей уже почти не покупались.

В 1924 году был разработан трехлетний план развития Красного воздушного флота на 1924—1926 годы. III съезд Советов СССР обязал правительство в кратчайший срок рассмотреть разработанный военным ведомством план развития военных воздушных сил и одновременно принять меры к поднятию отечественной авиапромышленности, в том числе и моторостроения, до размеров, обеспечивающих необходимое развитие как гражданского, так и военного воздушного флота.

Призыв Коммунистической партии об участии в строительстве авиации нашел горячий отклик и среди населения Белоруссии, где в 1923 году было создано

Белорусское добровольное общество друзей воздушного флота (БОДВФ). Уже в 1923— 1924 годах оно объединяло в своих рядах более 30 тысяч человек, а в 1925 году — более 150 тысяч. В 1923 году только в Минском окружном обществе было создано 86 ячеек, 4 авиауголка, специальная библиотека, прочитано 50 лекций на авиационные темы.

БОДВФ широко вовлекало население в сооружение посадочных площадок, в сбор средств на строительство самолетов для Красной Армии и Российского добровольного общества воздушного флота (Добролет), с которым поддерживало постоянную связь.

В ноябре 1924 года в столицу Белоруссии прилетел шестиместный самолет Добролета, который производил полеты на Минском аэродроме. Активных членов ОДВФ катали бесплатно, остальных — по сниженной цене. В том же году БОДВФ заключило соглашение с уполномоченным Добролета о реализации его акций на 75 тысяч рублей. Со своей стороны, Добролет обязался наименовать два самолета по желанию БОДВФ и открыть воздушную линию Москва—Минск.

Коммунисты и комсомольцы, все трудящиеся республики своим активным участием в деятельности БОДВФ создали основу крылатого будущего нашей Родины.

Первого мая 1923 года над райцентром Пуховичи Минской области появился самолет, который разбрасывал листовки с призывом вступать в ОДВФ. Один из пилотов — политрук Я. В. Смушкевич (в последующем известный военачальник) — провел с жителями митинг, на котором было принято решение организовать субботник и отчислить однодневный заработок на постройку самолета «Пуховичский рабочий».

В марте 1923 года республиканская газета «Савецкая Беларусь» сообщала о сборе средств на строительство самолета «Советская Беларусь» для Красной Армии. А 20 февраля 1924 года на страницах этой же газеты говорилось, что 23 февраля — в День Красной Армии — самолет «Советская Беларусь» совершит свой первый полет и что на месте приземления летчик прочтет трудящимся близлежащих сел лекцию о воздушном флоте и познакомит с устройством самолета.

Первого мая 1925 года газета «Звезда» поместила корреспонденцию «Первомайский подарок», в которой рассказывалось, что БОДВФ передало Красному воздушному флоту три очередных самолета, построенных на средства трудящихся республики. В августе 1929 года газета сообщала о том, что проведен сбор средств на строительство самолета «Рабкор» и танка имени Марии Ильиничны Ульяновой.

На смену ОДВФ пришел Авиахим. Он возник в результате объединения авиационного общества с Доброхимом. В 1927 году Авиахим слился с Обществом содействия обороне — ОСО, образовав Осоавиахим. Много разных и полезных дел выполняли осоавиахимовцы. Тысячи кружков по изучению авиационного дела и химии были созданы в городах и селах. К 1930 году это общество насчитывало в своих рядах свыше 5 миллионов членов. Авиамоделизм, планеризм, полеты на самолетах осваивали десятки тысяч юношей и девушек. С каждым годом росла численность осоавиахимовцев и в 1940 году уже составляла

около 14 миллионов человек. За многостороннюю патриотическую работу по укреплению обороны страны в 1947 году Президиум Верховного Совета СССР наградил Осоавиахим орденом Красного Знамени.

Большую работу по сбору средств на развитие авиации в Белоруссии провело добровольное общество Авиахим. На заседании президиума этого общества в 1926 году было принято решение приобрести для республики шестиместный самолет, который намечалось использовать для различных нужд народного хозяйства, в том числе для перевозки пассажиров и почты. Тогда же Авиахим построил на свои средства самолет «Беларуская гаспаларка», передав его союзному Авиахиму для использования в борьбе с вредителями растений.

Не ограничиваясь сбором средств на строительство самолетов, республиканский Авиахим много сделал по пропаганде авиационных и военных знаний, готовя население к защите Родины. В Белоруссии членами этого добровольного общества были около ста тысяч человек. К их услугам имелись 31 авиамодельный и 4 планерных кружка.

Авиахим являлся школой первоначальной подготовки авиационных кадров. Только в 1926 году молодежи Белоруссии было предоставлено свыше пятидесяти мест в авиационные школы и аэроклубы страны. Многие воспитанники Авиахима республики стали гордостью всей страны. Так, за проявленное в годы Великой Отечественной войны мужество и героизм звания Героя Советского Союза удостоены И. В. Можейко, К. Ф. Михаленко, С. А. Карнач, Е. С. Белявин, М. М. Зеленкин, А. М. Кулагин — воспитанники белорусских аэроклубов. Всей стране известен подвиг воспитанника Витебского аэроклуба Героя Советского Союза А. К. Горовца, который на Курской дуге в одном бою сбил 9 вражеских самолетов.

Подробнее хочется остановиться на боевых делах прославленного аса белоруса С. И. Грицевца. Дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации Павел Яковлевич Головачев на страницах журнала «Авиация и космонавтика» так рассказывал о своем земляке дважды Герое Советского Союза Сергее Ивановиче Грицевце:

«Он поражал меня и моих сверстников беспредельным мужеством, расчетливой дерзостью, горячим сердцем, светлым разумом и непревзойденным мастерством. А еще удивительной общительностью, простотой, веселым нравом, большой чуткостью к товарищам и подчиненным» [11].

И далее автор поведал о боевых подвигах С. И. Грицевца. Крещение огнем он получил в небе Испании, защищая республику от фашистских мятежников Франко. Однажды, когда летчики, возглавляемые Сергеем Ивановичем Грицевцом, отдыхали в землянках после шестого боевого вылета, на аэродром налетела армада фашистских самолетов. В тот чрезвычайно опасный момент С. И. Грицевец (бойцы республиканской армии звали его «Серж») и его боевые товарищи подняли в воздух все истребители. В ожесточенной схватке было сбито восемнадцать вражеских машин.

В дни военных событий на Халхин-Голе С. И. Грицевец первым возглавил подразделение новых самолетов И-153 («Чайка»), получил возможность испытать их качества в бою. В схватке с японскими летчиками он сбил 40-й самолет. В следующий день С. И. Грицевец вылетел на боевое задание в составе всего

авиаполка. Произошла встреча с большой группой японских самолетов. Сергей Иванович сбил две машины противника. Но тут случилась беда: самураи подбили самолет командира полка Забалуева, летчик спускался на парашюте на территорию, занятую врагом. Грицевец принял смелое и рискованное решение: зашел на посадку, приземлился рядом с Забалуевым, принял его на борт своего истребителя и на глазах противника взлетел.

Так понимал Грицевец воинский долг, войсковое товарищество. Он стал первым в стране дважды Героем Советского Союза.

В годы Великой Отечественной войны подвиг С. И. Грицевца стал примером для советских авиаторов и был многократно повторен.

Советский народ, благодарные потомки помнят своих героев.

Имя дважды Героя Советского Союза Сергея Ивановича Грицевца носят улицы в Москве и Минске, пионерская дружина Минской школы № 22. Бронзовый бюст С. И. Грицевца установлен в столице Белоруссии и на родине героя — в Барановичах.

Доблестью и отвагой прославился воспитанник белорусского Авиахима Герой Советского Союза Б. И. Ковзан. В период Великой Отечественной войны совершено более 200 воздушных таранов. Из них 17 — дважды и 3 — трижды. Борис Иванович Ковзан — единственный в мире летчик, совершивший четыре воздушных тарана. О его подвиге писателем С. Шингаревым написана книга «Иду на таран», создана одноименная пьеса. Сейчас Борис Иванович на пенсии. Два его сына продолжают дело отца. Они летчики гражданской авиации.

Активное участие в развитии отечественной авиации принимали белорусские крестьяне. В 1923 году на пленуме крестьянских комитетов общественной взаимопомощи БССР было принято решение о строительстве самолета на свои средства. Крестьяне деревни Холопеничи Крупского района Минской области 21 сентября 1927 года на своем собрании постановили на собранные деньги построить самолет. В том же году кооперативный актив Минска начал сбор средств, чтобы к 10-й годовщине Октября построить самолет «Белорусский кооператив» [12].

Серьезную роль в развитии советской авиации сыграли комсомольские организации. 25 января 1931 года IX съезд ВЛКСМ принял решение о шефстве комсомола над Воздушным флотом. Выдвигается лозунг: «Комсомолец — на самолет!»

В январе 1931 года на X съезде ЛКСМБ Минская комсомольская организация выступила с призывом к молодежи начать сбор средств на строительство самолета имени X съезда комсомола Белоруссии. 27 февраля 1931 года в Минске состоялось торжественное заседание ЦК КП (б) Белоруссии и городского комитета партии, посвященное принятию комсомолом республики шефства над Воздушным флотом Красной Армии.

Учитывая сложность международной обстановки и пограничное положение республики, компартия, правительство и комсомол Белоруссии проводили среди трудящихся значительную оборонную работу, заботились об улучшении

руководящего состава Осоавиахима и укреплении его материальной базы. Это позволило только в 1936 году по линии Осоавиахима без отрыва от производства подготовить 326 пилотов, 37 летчиков-инструкторов, 2100 планеристов, 468 парашютистов, более 25 тысяч отличных стрелков [13].

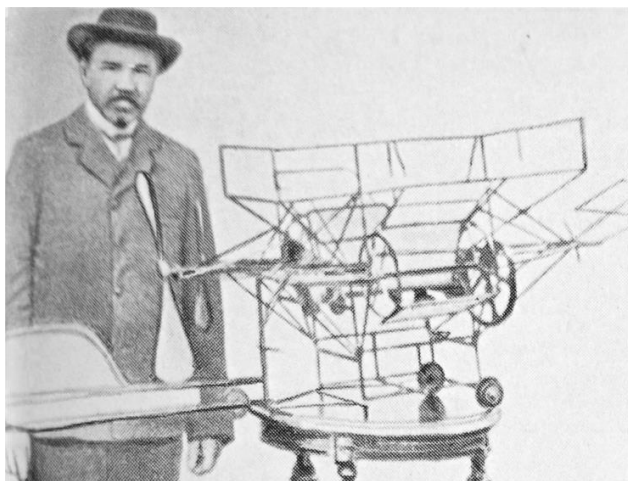
В первые годы мирного строительства БССР не имела гражданской авиации. Объясняется это тем, что самолетный парк страны был невелик, а уровень развития промышленности еще не позволял перейти к массовому производству самолетов. Учитывалось и то, что в Белоруссии другие виды транспорта были развиты лучше, чем в районах Севера, Дальнего Востока, Сибири и Средней Азии. Имевшиеся самолеты использовались в основном для обслуживания отдаленных и труднодоступных районов.

Вместе с тем нельзя не отметить, что забота местных партийных и советских органов, активное участие населения в подготовке кадров и строительстве аэродромов ускорили осуществление воздушно-транспортной связи столицы Белоруссии с другими городами страны. В январе 1931 года приказом начальника Всероссийского объединения Гражданского воздушного флота (ВОГВФ) объявлялись вновь открываемые воздушные линии, в числе которых были Москва — Смоленск — Минск — Москва, Киев— Минск—Киев, Ленинград—Минск—Ленинград. Обслуживание их поручалось Московскому, Украинскому и Северному управлениям ВОГВФ. Однако полеты на этих авиалиниях в первое время были эпизодическими. Сказывалась слабая техническая оснащенность воздушных трасс, да и самолетов не хватало.

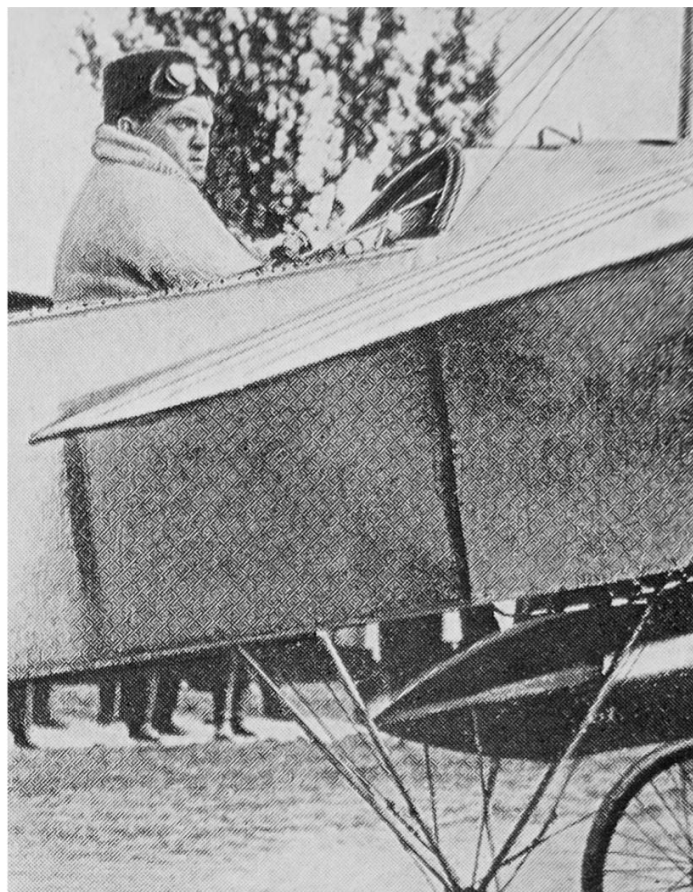
С ростом индустриальной мощи Советского государства оснащенность авиалиний улучшалась. Благодаря неустанной заботе партии и правительства в нашей стране возникла первоклассная авиапромышленность. Используя предоставленные широчайшие творческие возможности, советские ученые, авиаконструкторы, инженеры и рабочие уже в первые годы мирного строительства создают замечательные самолеты. 22 сентября 1972 года отмечалось 50-летие со дня основания конструкторского бюро, которое возглавлял трижды Герой Социалистического Труда А. Н. Туполев. Коллективом ОКБ в 1924 году выпущен в первый полет цельнометаллический самолет АНТ-2. В 1926 году М. М. Громов на самолете АНТ-3 совершил дальний перелет по семи европейским столицам, покрыв 7150 километров за 34 летных часа, а через год летчик С. А. Шестаков совершил 153-часовой рейс Москва—Токио—Москва протяженностью в 22 000 километров.

В 1928 году в серийное производство был запущен самолет У-2, переименованный после смерти авиаконструктора в «Поликарпов-2», или сокращенно По-2. Благодаря своим качествам — безопасности эксплуатации, простоте пилотирования, сравнительно большой грузоподъемности и общей низкой стоимости полета — он служил подготовке молодых пилотов, нашел широкое применение в народном хозяйстве для осуществления пассажирских, почтовых, грузовых перевозок, был незаменимым в санитарном и сельскохозяйственном вариантах. Эта машина служила людям четверть века, не имея себе равных по долголетию. Поколения авиаторов 30, 40 и 50-х годов получили на По-2 путевку к летной работе.

В период Великой Отечественной войны самолет По-2 стал грозной силой для врага. На нем производились ближняя разведка, корректировка артиллерийского

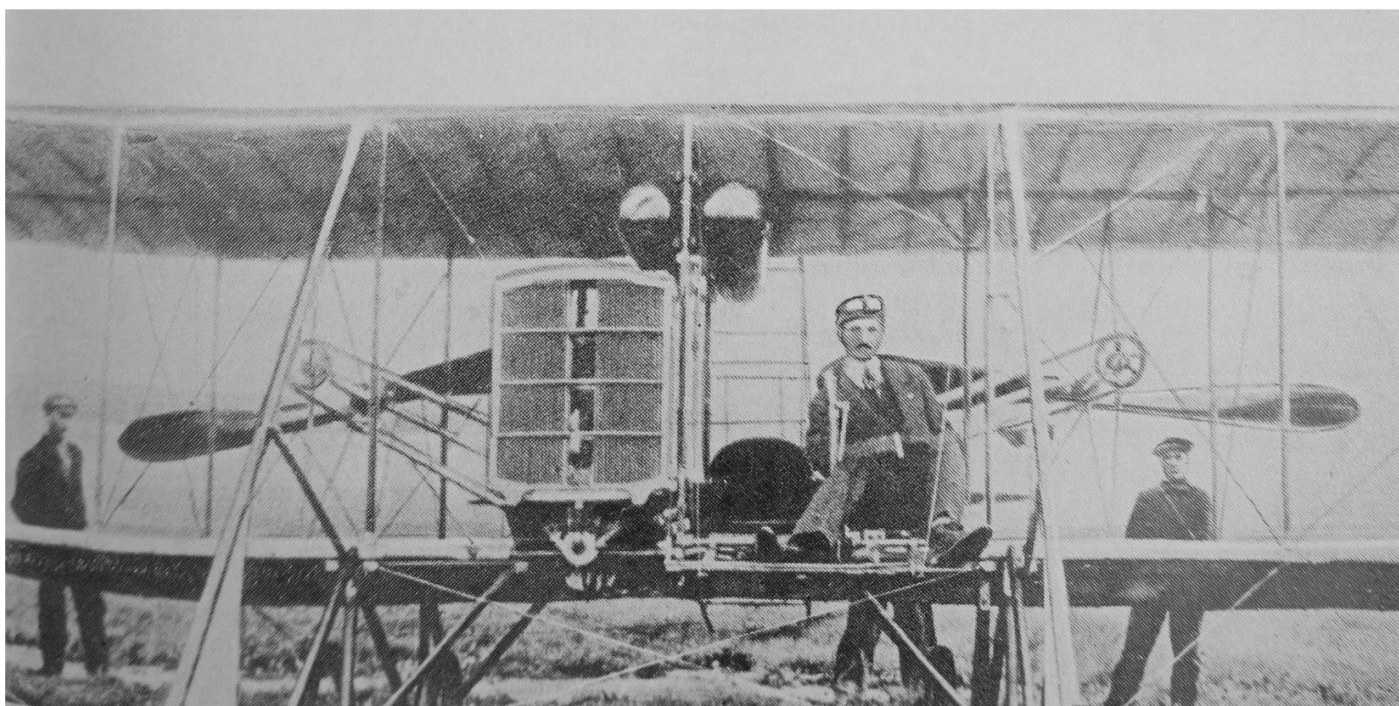


Белорусский изобретатель вертолета Ф. Ф. Евстафьев у макета созданной им машины.



В городах Белоруссии не раз проводил публичные полеты выдающийся русский летчик С. И. Уточкин.

Такими были первые самолеты.





Пилот А. И. Мамкин на партизанском аэродроме (1944 год).

На фронтовом аэродроме. Перед вылетом к партизанам (1943 год).





Пилот Н. Ф. Дединец. В годы Великой Отечественной войны эскадрилья связи, которой он командовал, успешно выполняла все поставленные задачи.



Пилот Н. П. Локтев — ветеран бывшего 62-го гвардейского авиаполка ГВФ.

Авиатехник С. Н. Пронин (умер в 1966 году).



Заслуженный ветеран БУГА Л. Ф. Кравцов.





Заслуженный пилот СССР
Ф. В. Антохин.



Пилот П. А. Собирайский (умер
в 1969 году).

Пилот А. М. Матвеев — ветеран
белорусской гражданской
авиации.



Пилот К. Е. Сазонов — ветеран
белорусской гражданской
авиации.



огня, доставка раненых, консервированной крови и медикаментов, бомбардировка позиций врага и, наконец, полеты в тыл противника, к партизанам.

9 февраля 1933 года, в день 10-летия Гражданского воздушного флота, В. В. Куйбышев отмечал, что «...успехи гражданской авиации являются звеном в общей цепи народного хозяйства, звеном в успехах, которых мы добились в течение выполнения 5-летнего плана. Мы создали за первую пятилетку очень много новых отраслей производства, мы создали производства, которых не знала дореволюционная Россия, и авиация является блестящим образцом новой отрасли» [14].

7 ноября 1933 года, в день 16-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, состоялось торжественное открытие Минского аэровокзала. Весной 1934 года, по свидетельству ветеранов Л. Ф. Кравцова, С. С. Климовича, А. А. Шевлюкевича и других, здесь приземлились три самолета По-2. Они принадлежали Смоленскому авиаподразделению спецприменения Московского управления Гражданского воздушного флота. Вскоре эти самолеты вместе с личным составом получили в БССР постоянную прописку, положив начало развитию гражданской авиации в Белоруссии.

В задачу Минского авиазвена на первых порах входило обслуживание столицы и других городов и районов республики почтово-пассажирскими и санитарными рейсами. Командиром звена был Михаил Белов, старшим авиатехником Леонид Кравцов. Вместе с ними авиаторы Я. Н. Тесленко, Г. А. Федоров, Б. Л. Лемберг, П. Г. Скрычев, С. С. Климович и А. А. Шевлюкевич составили небольшой коллектив пионеров гражданской авиации в Белоруссии.

«С весны 1934 года на плечи нашего коллектива, — вспоминает ветеран белорусской гражданской авиации С. С. Климович, — легло немало забот. Приводили в порядок летное поле, строили подсобные помещения, дополнительные стоянки самолетов, различные наземные приспособления. Кроме хозяйственных дел много времени и труда отнимала подготовка самолетов в полет. В сравнении с современной она была еще далеко несовершенной. К примеру, сейчас запуск двигателей осуществляется с помощью электричества. А раньше воздушный винт при запуске раскручивался амортизатором, который... тянула лошадь. Прозвали мы ее «авиалошадь».

Трудностей было много. Но дружный коллектив авиаторов работал уверенно. Сплочению коллектива помогали беседы, которые проводил первый наш парторг — Леонид Филиппович Кравцов. Призыв партгруппы «Каждый рейс — отличный!» стал нашим девизом. И еще одна немаловажная деталь: почти все мы были активными участниками самодеятельности. Хорошим организатором молодежи показал себя Федор Васильевич Антохин. Нам удалось установить деловую связь с молодежью соседних сел. А после хорошего отдыха и усталость не брала...»

Однако наличие всего трех самолетов По-2 грузоподъемностью в 200—250 килограммов не могло удовлетворить потребности ни в почтовых, ни в других видах перевозок. В мае 1934 года авиаподразделение в Минске расширяется. Оно, как и прежде, осталось в подчинении Московского управления ГВФ. Это

решение соответствовало тем задачам, которые были определены Аэрофлоту XVII конференцией ВКП(б) на вторую пятилетку:

«Воздушное сообщение развить по всем основным направлениям, как одно из важнейших средств связи с отдаленными районами и крупными промышленными центрами» [15].

Минское авиаподразделение пополнилось личным составом и получило дополнительное количество самолетов для медицинского обслуживания населения. Было создано санитарное звено с непосредственным подчинением обществу Красного Креста. Появилась возможность выделить больше самолетов для почтовых и пассажирских перевозок.

Пенсионер Ф. И. Виницкий вспоминает, что 27 июля 1934 года в райцентр Брагин Гомельской области прилетел первый почтовый самолет под управлением пилота Н. П. Амелькина. Ему, тогда почтовому работнику, выпала ответственная задача принять и отправить авиапочту в Гомель и Минск.

В соответствии с решениями XVII съезда ВКП(б) правительством БССР на вторую пятилетку утверждаются следующие четыре местные воздушные линии: Минск — Старые Дороги — Глуск—Паричи—Озаричи — Мозырь — Наровля — Хойники — Брагин—Комарин—Лоев—Речица—Гомель общей протяженностью 560 километров; вторая (юго-восток): Гомель — Чечерск—Корма—Журавичи—Климовичи — Хотимск — Костюковичи—Краснополье—Гомель общей протяженностью 550 километров; третья: Минск—Холопеничи—Сенно—Бешенковичи—Витебск—Полоцк—Ушачи—Лепель—Минск общей протяженностью 575 километров; четвертая: Минск—Горки—Чаусы—Минск общей протяженностью 600 километров. Кроме того, на вторую пятилетку были запланированы союзные авиалинии: Ленинград—Киев через Витебск, Могилев, Гомель; Минск—Москва через Могилев и Рославль.

Таким образом, планом развития народного хозяйства БССР на вторую пятилетку предусматривалось к 1938 году покрыть территорию республики густой сетью местных воздушных линий протяженностью 2285 километров и установить регулярную связь ряда городов БССР с Москвой, Ленинградом, Киевом.

В связи с ростом авиаперевозок Минское авиаподразделение в течение 1935—1938 годов пополнилось молодым летным составом. Среди прибывших были пилоты И. И. Ерастов, С. И. Королев, Ф. В. Антохин, С. Т. Романов, Н. И. Егоров, М. А. Поберий, П. А. Никишов, А. И. Грызлов, А. С. Вавилов, Н. С. Гришаев, Л. П. Виноградов, А. М. Матвеев, С. М. Платонов, В. А. Ярошевич, авиатехники С. С. Туркин, С. П. Пронин, К. Е. Сазонов, Л. А. Лельчук. Следует отметить, что среди молодых авиаторов было немало белорусов — К. И. Лобач, В. А. Ярошевич и другие, — что явилось благотворным результатом ленинской национальной политики.

Претворяя в жизнь решения партии и правительства о развитии воздушного транспорта, авиаторы республики уже в 1936 году ежедневно обслуживали регулярной почтово-пассажирской связью 17 наиболее отдаленных районных центров. Значительное увеличение расходов на здравоохранение в годы второй пятилетки позволило шире применять санитарную авиацию.

Республиканская газета «Звезда» 12 декабря 1935 года сообщала, что только за девять месяцев санитарная авиация обслужила 52 района. В райцентры доставлено большое количество врачей, которые провели более 1500 консультаций, оказали помощь 35 тяжелобольным. Профессор М. Н. Шапиро, один из первых «небесных» врачей Красного Креста и Наркомздрава БССР, рассказал, что в те годы в республике специально для санитарной авиации было подготовлено 14 бортврачей и 20 бортсестер.

К началу летнего сезона 1936 года произвели капитальный ремонт летного поля Минского аэропорта, аэровокзала и других наземных сооружений. А 7 июля 1936 года в 13 часов на Минском аэродроме приземлился самолет К-5 под управлением пилота С. И. Рябушенко. Этим было положено начало регулярным почтово-пассажирским рейсам между Минском и столицей нашей Родины — Москвой.

5 мая 1936 года приказом начальника ГУГВФ в целях более рентабельного использования самолетов было расформировано Смоленское авиаподразделение. Большую часть летного состава и самолето-моторного парка передали Минскому авиаподразделению спецприменения, за которым закреплялось обслуживание почтовых рейсов Смоленской области [16].

В течение 1937—1938 годов коллектив Минского авиаподразделения интенсивно совершал почтовые и санитарные полеты на трассах республики. Большое число рейсов выполнено также и на линии союзного значения Москва—Минск—Москва. Так, в 1938 году на ней сделано 226 рейсов, хотя уровень ее технического оснащения позволял производить регулярные полеты только в течение пяти месяцев, с 10 мая по 15 октября.

Дальнейшее развитие в годы второй пятилетки получает и санитарная авиация. В отчете Наркомздрава БССР за 1938 год указывается, что доставка врачей в отдаленные районы республики имела особое значение, так как из 1250 выполненных полетов 610 были срочными. Благодаря этому своевременно проведено 250 операций, 40 случаев переливания крови, 67 больных доставлены в клиники Минска. Осуществлена и другая неотложная помощь, которая спасла не один десяток человеческих жизней.

Для более полного удовлетворения населения срочной медицинской помощью и осуществления почтово-пассажирских перевозок к началу 1937 года в Гомеле создается авиационное подразделение постоянного базирования, район обслуживания которого ограничивался востоком и юго-востоком БССР. В том же году в республике впервые начато применение авиации для борьбы с личинками малярийного комара в плавнях Гомельского и Мозырского районов. Первые такие полеты выполнили пилоты В. А. Ярошевич, Ф. В. Антохин, Н. И. Егоров. Работы производились в больших объемах. Так, за восемь месяцев 1940 года площади опыленных водоемов с личинками малярийного комара составили 20 000 гектаров. Тогда же было выполнено значительное количество полетов по доставке мальков зеркального карпа в колхозные и совхозные водоемы.

Отчеты Минского авиаподразделения в предвоенный период свидетельствуют о том, что в коллективе авиаторов было широко развито социалистическое соревнование. Оно помогало успешно решать такие важные вопросы производства, как экономичность, регулярность и безопасность полетов.

Например, в 1939 году план перевозок авиаподразделением выполнен на 109,5 процента, а по санитарным рейсам — на 120,3 процента [17].

В числе первых авиаторов, награжденных знаком «Отличник Аэрофлота», значится командир Минского авиаподразделения П. М. Махин. Имена пилотов-стахановцев Л. П. Виноградова, А. М. Матвеева, Н. С. Гришаева, Ф. В. Антохина, А. С. Вавилова и других были широко известны в республике.

Во второй пятилетке продолжалось оснащение советской авиации новой техникой. Задачи, поставленные партией, летать дальше всех, быстрее всех и выше всех подкреплялись поставкой замечательных самолетов. Триумф советской авиации продолжался.

В год XVII съезда партии М. М. Громов пролетел на самолете АНТ-25 без посадки 12 411 километров, установив мировой рекорд по замкнутому кругу. В том же году группа советских летчиков блестяще выполнила задание правительства по беспрецедентному в истории авиации спасению экипажа ледокола «Челюскин». В 1936 году М. Ю. Алексеев установил международный рекорд высоты, а в мае 1937 года советские летчики первыми в мире осуществили посадку на Северном полюсе. 18 июня 1937 года В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков первыми совершили полет через Северный полюс на другой континент.

Трудно переоценить значение вклада, который внесли ученые, конструкторы, летчики, инженеры и рабочие авиационной промышленности в укрепление могущества и славы нашей Родины.

В течение второй пятилетки крепили и крылья республики. На новых самолетах С-2, П-5 и Р-6 авиаторы прокладывали местные трассы, связывая города и села со столицей и областными центрами.

Осенью 1939 года белорусские авиаторы выполнили значительное число почтово-пассажирских рейсов в освобожденные районы Западной Белоруссии. В последующем, по ходатайству местных партийных и советских органов, были открыты не предусмотренные планом воздушные линии Минск—Вилейка, Минск—Гродно, Минск—Белосток.

После принятия Западной Белоруссии в состав Белорусской Советской Социалистической Республики приказом начальника ГУГВФ от 2 февраля 1940 года в Белостоке создается авиаподразделение с аэропортами в Пинске, Вилейке, Барановичах. Его целью явилось обслуживание нужд населения воссоединенной территории Белоруссии. Первыми воздушными линиями здесь были: Минск—Вилейка—Белосток, Минск—Барановичи—Пинск—Брест [18].

20 октября 1940 года республиканская газета «Советская Белоруссия» сообщила о том, что в лесах Тереховского района Гомельской области были обнаружены опасные враги леса—сосновый шелкопряд и хвойный пильщик. Борьба с ними наземным способом на протяжении нескольких лет полного эффекта не дала — часть вредителей сохранилась, нанося на больших площадях огромный вред деревьям. В 1940 году впервые применили самолеты для борьбы с вредителями. В корреспонденции «Над лесом» рассказывается о пилоте Г. А. Федорове, который опылил с воздуха свыше 300 гектаров. Лесной вредитель был уничтожен.

Эти полеты по защите леса положили начало новому виду применения авиации в народном хозяйстве.

Изучив работу подразделений гражданской авиации в БССР, начальник ГУГВФ издал 26 апреля 1940 года приказ «О руководстве авиацией спецприменения и местных воздушных линий в Белорусской ССР». В соответствии с ним создавалась Белорусская авиагруппа спецприменения и местных воздушных линий, которая оставалась в подчинении Московского управления ГВФ. В группу вошли авиаподразделения в Минске, Белостоке, Пинске, Барановичах, Гомеле и Вилейке [19].

Таким образом, все подразделения были объединены структурно единым управлением. Руководство авиагруппы: П. М. Махин—командир, К. К. Питеркин—заместитель командира по политчасти, В. И. Кирильчик — заместитель командира по летной службе, С. Ф. Николаев — главный инженер, И. М. Май и А. Г. Борисов — инженеры по эксплуатации, К. К. Боголюбов — инженер по спецприменениям. Командирами авиазвеньев были назначены Г. А. Федоров, Я. И. Бибииков, Н. И. Егоров, А. И. Шильдяев. Пилотами авиагруппы были пилоты 2-го класса В. Н. Зубов, Н. И. Гусев, А. И. Грызлов, В. А. Ярошевич, Ф. В. Антохин, П. А. Никишов, Н. Н. Маслюков, пилоты 3-го класса А. С. Вавилов, Н. С. Гришаев, Н. Ф. Дединец, С. П. Степанов, И. И. Карпачев, М. А. Поберий, А. М. Матвеев, Л. Д. Горбачев, Т. И. Голованов, Т. Е. Пинчук, А. И. Бируля, И. И. Ушаков, Н. П. Амелькин. Старшими техниками работали С. С. Туркин, Л. Ф. Кравцов, С. Н. Пронин, К. Е. Сазонов; авиатехниками — специалисты 1-го класса А. В. Дробышевский, И. М. Боровский, А. М. Литвинов, В. Я. Завьялов, В. П. Гринберг, авиатехник 3-го класса А. А. Шевлюкевич. Мотористами являлись С. С. Климович и И. Ф. Ерошов.

Наличие классных специалистов летного и инженерно-технического состава, структурное укрепление подразделений гражданской авиации в республике, а также дальнейшее улучшение материально-технической базы (увеличение количества самолетов, строительство новых аэровокзалов в Минске, Мозыре и т. д.) создало благоприятную основу для новых трудовых успехов. Об этом свидетельствуют следующие данные: в 1940 году по сравнению с 1939 годом налет часов транспортной авиации увеличился в два раза, а санитарной — более чем в три раза. Авиаторами перевезено 2200 пассажиров, 1534 врача, 117 больных, 337,9 тонны почты.

В 1940 году регулярные почтово-пассажирские полеты выполнялись на авиалиниях Минск—Журавичи—Гомель, Минск— Могилев—Хотимск, Минск— Мозырь—Гомель, Минск— Витебск, Минск—Брест, Минск—Пинск, Минск— Барановичи, Минск— Белосток, Гомель—Речица—Лоев и других.

Белорусская авиагруппа обслуживала также два почтовых кольца (северное и южное) в Белостокской области и четыре воздушные почтово-пассажирские линии в Смоленской области. Общая протяженность воздушных линий в БССР в предвоенный период составляла 6368 километров и была в два раза больше, чем в конце второй пятилетки.

Согласно приказу начальника ГУГВФ от 5 мая 1940 года Минское авиаподразделение перешло во вновь построенный аэропорт. В столицу республики прибыла комиссия во главе с начальником управления

Международных воздушных линий СССР Героем Советского Союза В. С. Гризодубовой. Здание нового аэровокзала было оборудовано для обслуживания пассажиров международных авиалиний. Значительно улучшились условия для почтово-пассажирских перевозок на внутренних линиях.

В 1940 году коллегия ГУГВФ рассмотрела вопрос о работе Московского управления ГВФ. Отметив большие успехи по внедрению авиации в народном хозяйстве и досрочное выполнение плана по транспортной работе, она ходатайствовала перед СНК СССР о выделении Белорусской авиагруппы из состава Московского управления, подчинив ее непосредственно ГУГВФ.

17 июля 1940 года начальник ГУГВФ объявил о создании самостоятельной Белорусской авиагруппы ГВФ [20].

В связи с решением Советского правительства о широкой первоначальной подготовке летных кадров в 1940 году в Гомеле создается учебное авиаподразделение ГВФ. Из него вышли замечательные авиационные кадры, среди которых Б. П. Бугаев— ныне член ЦК КПСС, депутат Верховного Совета СССР, Министр гражданской авиации СССР; Г. А. Никифоров—Герой Социалистического Труда, ведущий летчик-испытатель ГосНИИ гражданской авиации и другие.

Компартия и правительство Белоруссии проявляли постоянную заботу о более широком применении авиации в народном хозяйстве. С весны 1941 года начали использовать самолеты на новом виде работ — подкормке минеральными удобрениями сельскохозяйственных культур. Так, в Могилевской области на подкормке льна трудились пилоты С. И. Королев, С. М. Платонов, Л. П. Виноградов, Ф. В. Антохин, авиатехники В. М. Забавский, П. И. Борисов, А. М. Литвинов, Л. А. Лельчук и другие.

Почтово-пассажирские полеты, авиационно-химические работы в сельском и лесном хозяйстве, санитарные рейсы — таков вклад авиаторов в развитие социалистической экономики Белоруссии в предвоенные годы.

За семь предвоенных лет в Белоруссии выросли замечательные авиационные кадры, мастера летного дела, среди которых были представители различных национальностей. И это является наиболее важным итогом деятельности партийных организаций в области развития гражданской авиации в республике.

В пламени войны

Пройдут годы, но никогда не померкнет бессмертный подвиг советского народа в Великой Отечественной войне. Вместе с военной авиацией мужественно сражались с немецко-фашистскими захватчиками многие подразделения ГВФ. Пилоты гражданской авиации, выполняя свой долг перед Родиной, в годы войны совершили более полутора миллионов полетов, из них почти 85 тысяч ночью. На самолетах фронтовых частей Гражданского воздушного флота за период войны перевезено свыше трех миллионов человек, значительное количество боеприпасов, оружия, почты и других грузов. В боевой деятельности фронтовых частей Аэрофлота большое место занимали полеты к партизанам, успешно действовавшим на временно оккупированной врагом территории СССР. Серьезную помощь оказали наши авиаторы партизанам Чехословакии, Польши, Югославии и других стран.

В начале Великой Отечественной войны из подразделений гражданской авиации Белоруссии и других подразделений Московского управления ГВФ формируется Белорусская особая авиагруппа ГВФ, которая придается штабу ВВС Красной Армии. Возглавил ее П. Е. Тимашев. Позже, осенью 1941 года, командиром был назначен И. В. Сулимов, комиссаром — И. А. Чибисов, а начальником политотдела — М. Ф. Синицын.

В августе 1941 года Белорусскую особую авиагруппу ГВФ переименовали в Особую Западную авиагруппу ГВФ. Вскоре в ее состав вошли и другие авиаподразделения. Перед авиагруппой были поставлены следующие задачи:

- осуществлять связь между штабами частей и соединений Красной Армии;
- перевозить военнослужащих, доставлять передовым частям продовольствие и другие грузы;
- эвакуировать раненых из прифронтовых госпиталей в тыл;
- осуществлять связь с частями, оказавшимися в окружении.

Гражданские авиаторы республики с самого начала стали непосредственными участниками военных событий, организованно приступили к выполнению боевых заданий. 22 июня 1941 года пилот Минского авиаподразделения С. П. Степанов выполнил первые боевые полеты по доставке в район границы медикаментов. С поля боя он вывез раненых воинов. По поручению маршала К. Е. Ворошилова С. П. Степанов не раз поднимал свой самолет в небо, чтобы вести поиск танковых групп советских войск, оказавшихся в тылу врага в районах Баранович и Гродно.

На второй день войны группа санитарных самолетов С-2, возглавляемая командирами авиазвеньев Н. И. Егоровым и В. А. Ярошевичем, доставила медикаменты в район города Лида. Бой за город был в полном разгаре, и авиаторы на виду у противника произвели несколько посадок, передали груз по назначению и вывезли группу раненых советских бойцов. С этого задания не вернулись пилоты С. Панюшкин и С. Головнев.

Первые пробоины в самолетах, обстрелы с земли и атаки немецких истребителей в воздухе резко меняли уклад жизни. Для мирного настроения не оставалось места. Каждое боевое задание вносило изменения в технику и тактику выполнения полета, учило смекалке, рождало героизм, мужество и отвагу, умножало ненависть к врагу. 24 июня 1941 года пилот П. Иванов на самолете По-2 осуществлял поиск одной из частей Красной Армии. В районе реки Неман П. Иванов был тяжело ранен в грудь. Истекая кровью, он все же нашел в себе силы для продолжения полета и выполнения порученного задания.

Пилот П. А. Никишов, прикомандированный к одной из воинских частей, бесстрашно выполнял полеты на тихоходном, невооруженном самолете. Он первым среди гражданских летчиков Белоруссии был отмечен боевой наградой орденом Красной Звезды. П. А. Никишов героически погиб в 1941 году.

В исключительно сложных условиях гражданские летчики вели разведывательные и другие полеты на подступах к Минску, Барановичам и Могилеву.

В день, когда был назначен перелет самолетов к месту формирования Белорусской особой авиагруппы, авиаторы стали свидетелями бесстрашия и смекалки старшего авиатехника Минского авиаподразделения К. Е. Сазонова. Обнаружив советские самолеты, фашисты подвергли аэродром ожесточенной бомбардировке. Проявив самообладание и выдержку, коммунист К. Е. Сазонов организовал рассредоточение машин и дополнительную их маскировку. В минуты затишья наши самолеты один за другим вылетали на восток. Когда пилот В. А. Ярошевич был готов к вылету, к его машине неожиданно подвезли раненого. К. Е. Сазонов уступил ему свое место. Проводив самолет в небо, авиатехник обнаружил в дальнем секторе аэродрома одинокий, хорошо замаскированный По-2. Осмотрел его, запустил мотор и взлетел, взяв курс на Борисов. Велико было удивление товарищей, когда Сазонов мастерски посадил машину неподалеку от других.

- Сазоныч, ты ли это? — спрашивали обступившие его боевые друзья.
- Конечно... Не вам же одним летать...

Так авиатехник коммунист Сазонов, понимая, что нельзя оставлять самолет гитлеровцам, впервые в жизни выполнил самостоятельный полет в боевых условиях.

Коварному врагу авиаторы противопоставили мастерство и бесстрашие, смекалку и волю к победе.

13 июля 1941 года Б. И. Бондаренко выполнял боевое задание на трассе Смоленск—Чаусы. В воздухе его самолет был обнаружен и атакован четырьмя истребителями противника. Пилот нашего тихоходного самолета не растерялся. Сохраняя хладнокровие, он выполнил маневр с отворотом от курса на 90 градусов, и фашистские стервятники проскочили мимо. Через некоторое время экипаж Бондаренко уже был вне опасности: самолет приземлился на лесной поляне.

Пилот В. В. Цыганов, возвращаясь с задания, решил дозаправить самолет топливом на запасном аэродроме, не подозревая, что тот уже занят противником. Как только краснозвездная машина произвела посадку, немцы бросились к ней. Но советский пилот проявил решительность: на глазах у врага развернул свой самолет на 180 градусов и под свинцовым дождем пуль взлетел над растерявшимися фашистами. Вскоре В. В. Цыганов благополучно возвратился на свою базу.

Авиаторы Особой Западной группы в ходе разведывательных полетов добывали для командования Западного фронта ценные сведения. Только за период обороны Москвы ими было выполнено 935 разведывательных полетов. Мастерами воздушной разведки зарекомендовали себя пилоты Н. В. Бородулин и Ф. А. Черкасов. Однажды Ф. А. Черкасова вызвал командующий войсками Западного фронта генерал армии Г. К. Жуков, чтобы ознакомиться с материалами разведки и личными наблюдениями пилота, подробнее узнать о движении танков и живой силы противника на подступах к фронту.

В дни героической обороны Москвы экипажи Особой Западной авиагруппы ГВФ оказывали наземным частям помощь в разгроме гитлеровских войск. Особенно эффективными были полеты по «выкуриванию» фашистов из населенных пунктов. Смысл этой боевой работы заключался в том, что непрерывными налетами в течение всей ночи изнуряли, изматывали и деморализовывали противника. На самолеты брали мелкие фугасные бомбы, термит и горючую смесь, получившие название «огненные мешки». Насколько успешными были такие полеты, можно судить по многочисленным отзывам командования частей Красной Армии, которые поступали в адрес авиагруппы.

Вот лишь один пример. 10 ноября 1941 года командир 1-й Московской стрелковой дивизии Герой Советского Союза полковник А. И. Лизюков просил своих земляков — белорусских авиаторов — подвергнуть бомбардировке расположение живой силы фашистов в Подмоскovie. На выполнение задания вылетели семь самолетов. После удара с воздуха по врагу части дивизии овладели укрепленным районом [21].

Забегая вперед, надо сказать, что Александр Ильич Лизюков и его братья Петр и Евгений проявили высокий патриотизм и мужество в борьбе с врагом и погибли смертью храбрых. Именем трех братьев названа теперь одна из улиц в Гомеле.

Накануне 24-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции двенадцать экипажей выполняли задание по бомбардировке железнодорожной станции Дорохово, что северо-восточнее Можайска. Налет оказался удачным: горели вражеские вагоны, наземные сооружения. Но зенитным огнем был разбит дополнительный бензобак на самолете Г. И. Шепилова. Воспламенилась задняя часть фюзеляжа, горела одежда на бомбардире Л. А. Крысове. Пожар не сломил воли экипажа. Пилот сбивал пламя эволюциями самолета, а Крысов, выйдя из кабины на плоскость, снял с себя горящую одежду, сбросил ее на землю и стал помогать пилоту тушить очаги пожара в кабине. Мужество победило. Пожар был ликвидирован. Экипаж довел самолет до своего аэродрома и благополучно приземлился. Находясь в госпитале, Крысов узнал, что он награжден орденом Красной Звезды, а Г. И. Шепилов — орденом Красного Знамени.

В середине октября 1941 года, когда шли бои в 100—120 километрах от Москвы, крупные танковые соединения Красной Армии действовали в тылу врага. В некоторых боевых машинах вышли из строя аккумуляторы. Доставить их наземным путем не удалось. На помощь танкистам пришли летчики Особой Западной авиагруппы ГВФ.

В Московской битве Особая Западная авиагруппа ГВФ обрушила на головы немцев свыше 56 тонн фугасных, осколочных и зажигательных бомб, было изготовлено и сброшено на вражеские укрепления 2100 «огненных мешков». Особенно отличились летчики Т. А. Ковалев, Н. С. Зидрашко, М. М. Жеронкин, М. И. Скрыльников, А. И. Гребенкин, Н. А. Свеженцев, А. И. Тюленев, И. И. Щербаков, летчица Е. А. Устимович, командир отряда В. Н. Клыков.

После поражения немецко-фашистских войск под Москвой Особая Западная авиагруппа ГВФ продолжала осуществлять постоянную связь с частями Красной Армии, действовавшими в тылу врага, в частности, с кавалерийскими частями генерала П. А. Белова. Белорусские пилоты доставляли им боеприпасы, продовольствие, медикаменты, вывозили больных и раненых.

Нужно сказать, что советские войска в тылу врага активно маневрировали, часто меняли дислокацию. Чтобы их отыскать, приходилось производить по несколько посадок как днем, так и ночью. Для выполнения таких заданий нужны были не только смелость и отвага, но и высокая техника пилотирования, летная смекалка.

В те дни белорусские авиаторы не раз проявляли высокое чувство войскового товарищества, взаимовыручку в бою. Так, 15 декабря 1941 года В. С. Щукину приказали доставить связного командира в район Клина. Пилот высадил его в назначенный район. Но тут случилось непредвиденное. Взлетев, Щукин увидел, что со стороны леса бегут немцы, пытаясь захватить советского командира. Пилот не оставил воина в беде. Он зашел на посадку и приземлился так, что почти не останавливая самолета, принял на борт связного и на глазах врагов взлетел.

Через несколько дней подвиг Щукина повторил пилот В. И. Игнатюк, вырвавший из лап фашистов двух советских разведчиков, высаженных им в тыл врага.

Большую и важную боевую работу выполняли авиаторы транспортных, бомбардировочных и санитарных отрядов авиагруппы. За период с 22 июня 1941 года по 22 июня 1942 года Особой Западной авиагруппой ГВФ перевезено пассажиров, в том числе бойцов и командиров, 60 149 человек, раненых и больных — 37 680 человек, почты — 328,8 тонны, грузов—738,7 тонны, боеприпасов—583,1 тонны, консервированной крови—82,3 тонны, медикаментов и медимущества — 59,5 тонны. Распространено на территории, временно оккупированной гитлеровцами, 11,8 миллиона листовок. Сброшено на врага 3106 бомб [22].

Во время полетов на связь с соединением генерала П. А. Белова, действовавшим в тылу немецко-фашистских войск, пилоты авиагруппы накопили определенный опыт, который в последующем пригодился при оказании широкой помощи партизанам Смоленской, Брянской областей и Белоруссии. В сложных боевых и метеорологических условиях экипажи авиагруппы держали связь с 38 партизанскими отрядами и соединениями.

Оценивая боевую деятельность Особой Западной авиагруппы, командование ВВС Западного фронта в январе 1942 г. писало в адрес командира этой группы И. В. Сулимова: «Не случайно в ходе Отечественной войны ваша авиация из авиации связи и транспорта превратилась в боевую авиацию. Это отражает великий патриотический порыв людей вашей группы, стремление принять непосредственное участие в уничтожении немецко-фашистских варваров. Сотни и тысячи фашистских людоедов нашли свою смерть от огня ваших самолетов. Подвиги лучших людей авиагруппы, подлинных героев Отечественной войны, служат примером для всей авиации» [23].

Исторический формуляр 1-го отдельного авиаполка ГВФ (это наименование Особая Западная авиагруппа получила 3 ноября 1942 года) содержит многочисленные факты и примеры того, как авиаторы помогали создавать для врага невыносимые условия на оккупированной территории.

В начале 1943 года командование 1-го отдельного авиаполка получило задание установить постоянную связь с белорусскими партизанскими отрядами и соединениями, главным образом в Могилевской и Витебской областях. С особым подъемом действовали летчики, штурманы, инженеры и другие специалисты, понимая, что тем самым приближают час освобождения родной Белоруссии. Авиаторы бесстрашно проникали в тыл врага. Доставка боеприпасов и медикаментов, продовольствия и газет, вывоз больных и раненых, женщин и детей — вот далеко не полный перечень боевой работы, которая выполнялась по заданию Центрального штаба партизанского движения.

В ночь на 22 июня 1943 года группа из девяти самолетов, возглавляемая командиром эскадрильи Н. И. Зотовым, должна была доставить грузы в партизанский отряд на территории Белоруссии. Прилетев к месту назначения, Зотов не увидел на посадочной площадке установленных световых сигналов. Садиться опасно. Но велико желание авиатора довести задание до конца. Убежденный в точности местонахождения, командир эскадрильи рискнул, произвел посадку, затем сообщил о правильности своего решения другим экипажам. Группа выполнила важное боевое задание.

Ночью 6 апреля 1944 года экипаж пилота П. Г. Гавриша на самолете Р-5 выполнял полет в Витебскую область, в партизанскую бригаду М. А. Нарчука. В районе железной дороги Орша— Лепель он был атакован фашистским истребителем. Наш самолет был поврежден, пилот Гавриш получил тяжелое ранение. Тогда штурман Амелькин, тоже раненный, взял управление на себя и благополучно произвел посадку на своем аэродроме.

Большое мужество проявил экипаж самолета Р-5 под управлением командира подразделения П. П. Сидорова. 10 апреля 1944 года во время выполнения боевого задания по доставке боеприпасов партизанам, дислоцированным в районе Бельнич Могилевской области, машина была подбита зенитным огнем. В ночных условиях, на ощупь Сидоров все же сумел посадить поврежденный самолет, но экипаж оказался на территории, занятой врагом. Преследуемые фашистами, летчики приняли решение идти в сторону расположения партизанского отряда, на запад. Но для этого нужно было переправиться через реку, по которой еще шел лед. Нашли подручные средства и на них поплыли. Когда командира подразделения Сидорова захлестнула ледяная вода, на выручку, рискуя собой, пришел бомбардир Ефременко. Взаимная выручка! Как



Командир самолета
Н. П. Коровин — кавалер
ордена Ленина.



Командир корабля инструктор
Л. М. Дедович — пионер
освоения самолетов Ан-24.

Заслуженный пилот СССР
А. Т. Юлов.



Заслуженный пилот СССР
И. И. Осипов.





Командир санитарного авиаподразделения И. М. Попов проводит послеполетный разбор.

В 1972 году на авиалинии Белоруссии вышли новые реактивные самолеты Як-40.





Старший бортмеханик Ту-124
отличник Аэрофлота
Е. Ф. Бобков.



Авиатехник С. С. Климович —
ветеран белорусской
гражданской авиации.

Командир Ил-14 В. П. Филатов.



Заместитель командира
подразделения М. В. Сапронов.





Минский аэропорт. Привокзальная площадь.

Ан-24 на стоянке в Минском аэропорту.



велики ее сила и благородство. Она никогда не подводила в самую трудную минуту, вот и теперь спасла две жизни, довела до цели. Экипаж добрался до партизанского отряда, находившегося в Бобруйском районе, откуда был вывезен на самолете.

Особо следует отметить отвагу и мастерство пилота Т. А. Ковалева. В период Великой Отечественной войны автору этих строк довелось встречаться с воинами 1-го отдельного авиаполка ГВФ и участвовать вместе с ними в боевых полетах к партизанам с посадочной площадки Серипейск в Калужской области.

В сложных метеоусловиях первым, как правило, в разведку вылетал майор Т. А. Ковалев — признанный мастер ночных полетов. Только в период битвы за Москву он совершил более 250 вылетов. Он доставил партизанам тонны боеприпасов, вывез более двухсот раненых, сбросил на головы фашистов свыше десяти тонн бомб.

Родина высоко оценила ратные подвиги летчика. Он награжден Золотой Звездой Героя Советского Союза, двумя орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденами Александра Невского, Отечественной войны I степени и многими медалями.

Вот некоторые эпизоды из боевой деятельности Ковалева.

В марте 1942 года он получил задание в паре с летчиком Афанасьевым уничтожить в районе поселка Знаменка, что южнее Вязьмы, штаб вражеской дивизии.

Летели в кромешной тьме. Внизу были видны вспышки орудийных выстрелов, а когда подошли к Знаменке, в небо взметнулись четыре прожекторных луча. В ночной мгле стали рваться снаряды, светлячки трассирующих пуль нырнули в зенит и растаяли.

Ковалев почувствовал резкий удар в левую плоскость. Самолет швырнуло в сторону и накренило. Он с трудом выровнял По-2. Осмотрелся. Взрывом снаряда была повреждена консоль нижнего крыла. Справа вспыхнул самолет Афанасьева и, беспорядочно падая, оставлял за собой огненный шлейф.

Стиснув зубы, Ковалев вывел поврежденный самолет на боевой курс и с высоты сто метров сбросил «огненные мешки». Они угодили в штаб фашистской дивизии. Вспыхнул пожар.

Теперь можно взять курс на свой аэродром. На бреющем полете Ковалев пересек линию фронта, но тут почувствовал ноющую боль в правой руке. Из разорванной меховой перчатки сочилась кровь. «Лишь бы добраться до базы...» — успокаивал себя летчик. И добрался, благополучно посадил машину. Техники насчитали в ней до трехсот пробоин. А если более точно сказать, то самолет к дальнейшим полетам был уже негоден.

О полетах Ковалева, которые порой включали в себя три-четыре ночных посадки в тылу врага, рассказывали на разборах. На его опыте учились белорусские авиаторы.

В авиаполк пришло донесение, что партизанская бригада, которой командовал М. А. Нарчук, израсходовала запасы продуктов, снаряжения и боеприпасов. И вот в ночь на 28 марта 1943 года тринадцать самолетов По-2 поднялись в воздух. Они должны были сбросить груз в расположении бригады.

Снег валил крупными хлопьями. Через час двенадцать летчиков вернулись из-за плохой погоды. И только один не вернулся: майор Ковалев. Он все же прилетел в партизанский лагерь, доставил необходимый груз. По проложенной Ковалевым «дорожке» к народным мстителям потянулись эшелоны самолетов. Они садились на партизанские аэродромы, разгружались, брали на борт раненых и опять поднимались в ночное небо [24].

Были среди пилотов По-2 и белорусы. Так, много раз летали к партизанам молодой пилот Сизов и штурман Лобиков. Однажды при возвращении с задания их самолет был атакован в воздухе. Экипаж ранило. Пришлось развернуться назад, в партизанский отряд, где авиаторы получили медицинскую помощь. К сожалению, продолжать полеты Сизов и Лобиков не могли: их отправили в госпиталь.

В течение 1943—1944 годов авиаполк интенсивно выполнял полеты по обеспечению частей Красной Армии и партизанских отрядов Белоруссии. Так, за 1943 год экипажи полка перевезли 20 700 военнослужащих и раненых, доставили 6551,1 тонны боеприпасов, грузов и консервированной крови. А всего за период войны только к партизанам совершено 3303 боевых вылета, в том числе 1779 с посадкой в тылу врага. Перевезено 467,9 тонны грузов, доставлено в тыл 364 и вывезено 1433 человека [25].

О славных боевых делах 1-го отдельного авиаполка сохранилось немало отзывов. Так, 31 января 1943 года от имени бойцов, командиров и политработников ордена Ленина Краснознаменной кавалерийской дивизии полковник Пронин в телеграмме, адресованной авиаполку, сообщал:

«Появление ваших крылатых машин над нашим расположением в тылу врага являлось символом единства и несокрушимой боевой дружбы летчиков и кавалеристов. Сброшенные вашими соколами боеприпасы и продовольствие укрепляли нашу ударную мощь, вселяли в нас еще большую уверенность в победе над фашизмом...»

30 мая 1944 года в письме Могилевского областного комитета КП (б) Белоруссии на имя командира 1-го отдельного авиаполка ГВФ говорилось, что партизаны области получают большую материальную и моральную помощь. Летчики доставляют оружие, боеприпасы, медикаменты, газеты, а при возвращении вывозят раненых из Климовичского, Бельничского и Кировского районов. Обком партии просил закрепить самолеты авиаполка за партизанами области [26].

14 марта 1944 года за проявленную в боях отвагу, мужество и героизм приказом Народного комиссара обороны 1-й отдельный авиаполк ГВФ преобразован в 120-й отдельный гвардейский авиаполк ГВФ.

В период решительного наступления советских войск на территории Белоруссии 120-й гвардейский авиаполк получил ответственное задание. На самолетах Си-47, Ли-2, Р-5, По-2 экипажи авиаполка перебрасывали на новые аэродромы

личный состав авиачастей, перевозили раненых, осуществляли связь между наступающими войсками. За период Белорусской операции, то есть с 23 июня по 20 июля 1944 года, гвардейцы-авиаторы совершили 2512 боевых вылетов, перевезли 3633 военнослужащих, эвакуировали в тыл 1032 раненых, доставили 213 тонн грузов [27].

Когда речь идет о развитии гражданской авиации в Белоруссии, о ее вкладе в победу над гитлеровской Германией, необходимо остановиться и на боевой деятельности еще двух частей ГВФ — 62-го и 105-го гвардейских авиаполков. В 62-м полку было много воспитанников довоенной Белорусской авиагруппы, а 105-й авиаполк с начала своего формирования был нацелен на оказание помощи партизанским соединениям Белоруссии. После победоносного завершения Неликой Отечественной войны личный состав 105-го полка был передан Белорусскому управлению гражданской авиации.

24 сентября 1941 года из некоторых подразделений гражданской авиации Белоруссии и Пензенского учебного подразделения была сформирована 13-я Особая авиагруппа ГВФ, преобразованная затем в 6-й отдельный авиаполк ГВФ. В феврале 1943 года приказом Народного комиссара обороны части присвоено гвардейское звание. Она стала именоваться 62-й отдельный гвардейский авиаполк ГВФ. Это — первая часть гражданской авиации, которая удостоилась гвардейского звания. Командиром полка был В. М. Трутаев, начальником политотдела — А. Д. Лаухин.

Большой и славный путь прошел 62-й отдельный авиаполк ГВФ. Воевал под Сталинградом, Ельцом, Орлом и Брянском, принимал участие в освобождении Гомеля, Мозыря, Бобруйска, Пинска, Бреста и других городов Белоруссии.

62-му гвардейскому авиаполку присвоено почетное наименование «Лодзинский». Весь личный состав части награжден медалями «За освобождение Варшавы» и «За взятие Берлина».

На фронтах Великой Отечественной войны экипажи авиаполка выполняли разнообразную боевую работу: связь между частями Красной Армии, эвакуация раненых, доставка медицинских грузов и консервированной крови в прифронтовые госпитали. Начиная с 1943 года, регулярно вылетали к партизанам Брянщины и Белоруссии.

О боевых делах 62-го полка рассказывают следующие цифры. За период с 22 июня 1941 по 22 июня 1942 года авиаполком перевезено 18 350 пассажиров, 10 350 больных и раненых, 45 тонн почты, 273 тонны груза, 135 тонн боеприпасов. Фронтным медицинским учреждениям доставлено 41 тонна консервированной крови, 21 тонна медикаментов и другого медицинского груза. На территории противника разбросано 16 миллионов листовок [28].

С 24 октября 1943 года по 1 апреля 1944 года, обслуживая партизанские отряды в Белоруссии, 62-м гвардейским авиаполком вывезено 96 раненых, 123 семьи партизан, доставлено 29,5 тонны грузов. А с 1 апреля по 16 июля 1944 года белорусским партизанам доставлено 21,1 тонны грузов и перевезено 208 человек [29].

Первыми в 62-м авиаполку проложили путь к партизанским кострам бывшие пилоты Белорусской авиагруппы В. А. Ярошевич и С. М. Платонов.

Вслед за ними в район расположения народных мстителей было послано для постоянного базирования звено самолетов. Командовал им А. С. Вавилов, пилотами были Б. А. Лахтин и В. А. Габриельчик.

«Нам,— вспоминает Герой Советского Союза Борис Александрович Лахтин,— не раз приходилось участвовать в совместных с партизанами боевых операциях против фашистских гарнизонов в их глубоком тылу.

...На пути к фронту в Навле остановилась на отдых итальянская королевская дивизия. А ночью наши партизанские «воздушные силы» подвергли бомбардировке районы расположения дивизии. Отступая в панике, враг попадал под меткий огонь партизанских засад, нес большие потери.

Наземным способом не всегда удавалось вывести из строя железнодорожное полотно. И тогда на помощь партизанам приходили авиаторы. На дальних подступах к фронту то там, то здесь надолго выводились из строя мосты и дороги, нарушалась доставка живой силы и боевой техники врага.

Боевые операции партизанской авиации в тылу врага являлись большим моральным фактором. На оккупированной территории фашистские газеты предсказывали скорую победу над Красной Армией, Советским Союзом. А наши самолеты каждую ночь методично подвергали бомбежке крупные гарнизоны немцев, опровергая лживую вражескую пропаганду».

24 июня 1943 года ЦК КП (б) Белоруссии принял специальное постановление «О разрушении железнодорожных коммуникаций методом «рельсовой войны». Для успешного осуществления этой операции белорусским партизанам с советского тыла в период с 16 июля по 5 августа 1943 года было заброшено с помощью авиации 144 тонны боевых грузов.

Воины 62-го гвардейского авиаполка ГВФ доставляли взрывчатку в партизанские соединения И. Д. Ветрова, Н. Н. Розова и В. З. Коржа. В этих полетах в тыл врага отличились Герой Советского Союза Б. А. Лахтин, В. А. Ярошевич, В. Г. Горохов, А. И. Колесов, П. П. Тращенко, Н. П. Локтев. Сотни боевых вылетов совершили коммунисты А. И. Грызлов, А. Е. Неклюдов, С. В. Юрков, А. Н. Сушков, С. К. Ионов, В. С. Лобов, А. К. Емельянов. Вот что рассказывает Н. П. Локтев:

«6 ноября 1943 года 10 самолетов По-2 были подготовлены для доставки боеприпасов партизанам Белоруссии. Первому приказали взлететь мне, а потом стартовали В. Горохов, С. Степанов, К. Сазонов, Л. Волков, Н. Быстров, Г. Погребняк, А. Кургузов, Б. Лахтин. Погода стала портиться, поэтому пришлось снизиться, пробивать облачность и на высоте 100—150 метров лететь в ночных условиях до партизанского аэродрома. Самолеты встретил командир бригады генерал-майор Корж. Он ознакомил авиаторов с боевой деятельностью партизан и просил передать командованию, что его подразделения в продуктах и медикаментах не нуждаются. Нужны патроны, мины, взрывчатка, гранаты, автоматы и противотанковые ружья. Так было положено начало массовым полетам наших летчиков к партизанам В. З. Коржа.

...Однажды надо было вывезти из лагеря двух тяжелораненых партизан. Миновав линию фронта, повел самолет над самым лесом, посадил его на малюсенькой площадке. Во вторую кабину машины поместили раненых. В это время командир отряда подвел подростка.

— Может, и его как-нибудь увезешь?

Посмотрел я на худенькое лицо маленького партизана. Луч фонарика высветил лохмотья, в которые кутался парнишка, рваные опорки на ногах.

— На крыле полетишь? спросил я.

Мальчик кивнул головой.

— Тогда давай второго для равновесия.

Быстро подобрали еще одного пассажира — такого же худенького десятилетнего паренька. Для верности партизаны привязали ребят к стойкам.

Лечу, а у самого тревожное настроение: за ребят боюсь. Вдруг их шальная пуля зацепит. Через час юные народные мстители уже сидели среди пилотов и с аппетитом уплетали борщ...»

Командиры белорусских партизан высоко оценивали помощь авиации. По признанию начальника Белорусского штаба партизанского движения П. З. Калинина, успехи боевых действий партизан в значительной степени зависели от того, насколько своевременно авиация обеспечивала их боеприпасами.

А вот мнение командира партизанского соединения, бывшего секретаря Полесского обкома КП (б) Белоруссии И. Д. Ветрова:

«Немало уже сказано в литературе и печати о советских патриотах, которые в годы Великой Отечественной войны помогали нашим партизанам, героической армии народных мстителей. Но еще мало написано о бесстрашных летчиках гражданской авиации, этих неутомимых тружениках военного неба, снабжавших партизанские части всем, что только было им необходимо, чтобы успешно громить немецких оккупантов,— оружием, взрывчаткой, продовольствием, одеждой, медикаментами, газетами, типографскими шрифтами и даже типографиями. А сколько они забросили в тыл противника партийных работников, организаторов партизанского движения; сколько спасли раненых и больных, своевременно доставив их на Большую землю! Память подсказывает некоторые эпизоды. В 1944 году, когда началось освобождение Белоруссии, партизаны Полесья вели с отступающими оккупантами бои. И чем активнее, тем больше, естественно, требовалось нам боеприпасов и медикаментов. Испытывая в этом нужду, мы обратились в Москву и в ту же ночь встречали самолеты 62-го гвардейского авиаполка ГВФ с необходимым грузом. Немцы, стянув крупные силы, решили одним ударом покончить с нами, но теперь у нас было чем их встретить.

Партизаны разгромили карателей, уничтожив более сотни фашистских солдат и офицеров. Партизаны говорили после боя, что летчики незримо сражались в их рядах и по достоинству делят с ними лавры победы над врагом. Такими

надежными помощниками, верными боевыми соратниками партизан были авиаторы» [30].

Не менее важные задачи решали летчики-связисты 62-го гвардейского авиаполка ГВФ. Сохранился отзыв о боевой работе авиаэскадрильи связи, которой командовал воспитанник довоенного подразделения белорусской гражданской авиации гвардии капитан Н. Ф. Дединец. В его личном деле имеется следующий документ:

«В соответствии с поставленными задачами перед Красной Армией Верховным Главнокомандующим Маршалом Советского Союза тов. Сталиным личный состав 2-й авиаэскадрильи связи оказал неоценимую услугу Красной Армии в изгнании немецких захватчиков с нашей территории. За 1944 год эскадрильей проделана большая работа по осуществлению связи между частями и соединениями воздушной армии.

Кроме этого, выполнялись самые разнообразные специальные задания, как-то: разведка переправ, подбор аэродромов для действий нашей авиации в период наступления, разведка погоды в непосредственной близости к линии фронта, осуществление связи с наземными войсками, действующими в тылу врага, проверка маскировки наших войск.

Несмотря на сложность метеоусловий, свойственных лесисто-болотистой местности Белоруссии и восточных районов Польши, а также трудности полетов в прифронтовой полосе, все задания 16-й воздушной армии выполнены отлично.

Только в результате мастерства летного состава и образцовой подготовки материальной части к полетам техническим составом эскадрилья не имела боевых потерь, а также срывов и задержек вылетов.

За истекший 1944 год эскадрилья в целом выполнила 3121 оперативное задание, совершив 10 168 вылетов, налетав при этом 8912 часов. Перевезено 5721 человек офицеров и бойцов, 95,9 тонны воинского груза. Подобрано 16 аэродромов для боевой авиации.

Личный состав эскадрильи показал образцы дисциплины, организованности и спаянности в работе. Наиболее отличились при выполнении задания командования командиры авиазвеньев Поздняк, Мирошников, летчики Моткин, Дубатов, Вахляев; техники Саляхов, Ларькин, Поздняков, Глушко, Песенко и другие.

Мужество и отвагу при выполнении задания проявили молодые летчики Руденко, Шлыков, Шестков, Шелковников; техники Павлов, Безуглый.

Отмечаю умелое, оперативное руководство в эскадрилье, а также правильное нацеливание личного состава на выполнение поставленных задач командования.

Авангардная роль в выполнении поставленных задач принадлежит партийной и комсомольской организациям эскадрильи.

Вывод: эскадрилья для выполнения боевых заданий по связи подготовлена хорошо. Личный состав сколочен, имеет хорошую дисциплину, организованность и боевую выучку.

Начальник штаба 16-й воздушной армии генерал-лейтенант авиации Брайко.

31.12.1944 года».

С историей освобождения Белоруссии от немецко-фашистских захватчиков неразрывно связана и боевая деятельность 105-го отдельного гвардейского авиаполка ГВФ. Созданный по приказу ГУ ГВФ от 11 ноября 1942 года, он сперва именовался 2-й отдельный авиаполк ГВФ. Командиром был назначен Е. Т. Клуссон, комиссаром — А. Г. Абрамов. Полк имел высококвалифицированный летный и инженерно-технический состав, способный выполнить наиболее сложные боевые задания. Поэтому приданный командованию Калининского фронта авиаполк был сразу же нацелен на обеспечение нужд частей Красной Армии и партизанских соединений в северо-восточной части Белоруссии.

Уже в ноябре 1942 года 2-й отдельный авиаполк ГВФ по заданию Центрального штаба партизанского движения начал боевые полеты в районы Витебской области, где действовала 1-я Белорусская партизанская бригада под командованием «батьки Миная» — Миная Филипповича Шмырева. С помощью частей Красной Армии соединение удерживало знаменитые «Суражские ворота» на линии Велиж — У святы протяженностью до 40 километров. «Ворота» были очень важны для непосредственной связи партизанских зон Белоруссии с Большой землей.

Первые четыре самолета под управлением пилотов В. С. Белойвана, В. С. Ползунова, З. И. Нохова и командира группы Н. И. Жукова вылетели к партизанам Витебской области в последних числах ноября 1942 года. В последующем все больше и больше самолетов отправлялись в партизанские отряды. В их задачи входила доставка боеприпасов, оружия, медикаментов, а также осуществление поиска и обеспечение связи между отрядами.

Задачи были не из легких. Проводя тяжелые оборонительные операции, партизанские отряды часто меняли дислокацию, что затрудняло их поиск. Однако опытные летчики Н. Н. Воронцов, Г. И. Лысенко, В. С. Белойван, В. С. Ползунов, Н. И. Жуков и другие успешно справлялись с поставленными боевыми задачами. Только в декабре 1942 года и январе 1943 года в бригаду «батьки Миная» было доставлено 39 740 килограммов боеприпасов, вывезено оттуда 378 раненых и 146 военнослужащих.

Часть подразделений 2-го отдельного авиаполка ГВФ выполняла полеты по заданию командования Красной Армии. Так, за период с ноября 1942 по 8 февраля 1943 года экипажами авиаполка было перевезено для парашютно-десантных войск 422 914 килограммов грузов и боеприпасов, вывезены с поля боя раненые бойцы и командиры.

В последующий период авиаполк большую часть полетов совершает в Полоцко-Лепельский партизанский край.

История полка хранит немало примеров героизма авиаторов. Однажды при эвакуации раненых самолет Г. И. Лысенко был атакован в воздухе и подожжен истребителями противника. Посадив горящую машину, пилот не бросил раненых в беде. Под обстрелом атакующего фашистского стервятника, рискуя жизнью, Г. И. Лысенко вынес их из огня. Из уцелевших лыж летчик соорудил сани и более 15 километров вез на них трех спасенных бойцов до ближайшего госпиталя. За выдержку и мужество Лысенко награжден орденом Красного Знамени.

При посадке на партизанской площадке возле Селявщины в самолете Д. П. Кузнецова была повреждена консоль лопасти воздушного винта. Началась такая тряска двигателя, что о продолжении полета не могло быть и речи. Что же делать? Не прерывать же выполнение задания!

«А что, если рискнуть»,— подумал Кузнецов и приступил к «хирургической операции». Сначала отпилил поврежденную часть лопасти воздушного винта, а потом настолько же укоротил и вторую. Самолет ожил. Теперь можно доложить и о готовности к полету.

В течение 1943—1944 годов было несколько случаев повреждений и поломок самолетов на партизанских площадках. Туда для ремонта прилетали «самолетные доктора» с Большой земли. Особенно в этом отличился авиационный техник коммунист К. С. Сизиков, на счету которого несколько восстановленных машин в тылу врага.

В январе 1943 года по инициативе командования авиаполка в одну из партизанских бригад был заброшен радист И. А. Лившиц. Опытный специалист, он провел большую работу по организации двусторонней радиосвязи между партизанскими соединениями Витебской области и штабом авиаполка. Благодаря радистам В. Алейнику, Н. Иванычеву и В. Шарапову связь с партизанскими отрядами действовала бесперебойно. Отныне командованию полка перед каждым вылетом было известно все необходимое: что нужно прежде всего доставить партизанам, их дислокация, состояние посадочной площадки, условные световые сигналы на площадке, воздушная обстановка и т. д.

О том, как смело и эффективно летчики авиаполка помогали народным мстителям, рассказывает бывший начальник разведки одного из белорусских партизанских соединений С. В. Маркевич.

— В «Комсомольской правде» № 34 от 11 февраля 1965 года опубликована статья «Огненный рейс», которая глубоко взволновала меня,— сообщает С. В. Маркевич.— Она напомнила о событиях Отечественной войны, которые дороги не только мне... Белорусские летчики А. Мамкин, И. Тарасов, А. Жога, В. Ползунов, В. Денисов, Н. Голованов и другие, входившие в состав 105-го гвардейского полка Гражданского воздушного флота, совершали настоящие подвиги. Они систематически летали в тыл врага, к народным мстителям, доставляли боеприпасы, оружие, письма с Большой земли, а от нас увозили, как правило, тяжелораненых и детей.

С. В. Маркевич вспоминает один боевой эпизод, который раскрывает значимость работы авиаполка, мужество его пилотов-гвардейцев.

— Весной 1944 года южнее Лепеля Витебской области дислоцировались три партизанских отряда. Врагу удалось их обнаружить. Фашисты стали готовиться к уничтожению отрядов. Все попытки установить контакт с окруженными партизанами оказались бесплодными. Срочно радировали командование авиаполка и попросили прислать летчика.

Как сейчас помню, прилетел к нам в тыл на По-2 Иван Лукьянович Тарасов. Радости не было конца. Самолет замаскировали, а сами в землянке долго обсуждали предстоящий полет. Решили лететь днем: ночью в окруженном районе сесть невозможно, места там были действительно партизанские — лесные да болотистые тропы.

Летать днем в тылу врага, за сотни километров от линии фронта — такого еще не было... Взлетели мы неподалеку от деревни Гута Ушачского района и пошли «между кустов» на малой высоте. И. Л. Тарасов был опытным и вдумчивым летчиком. В нем сочетались трезвый расчет и безмерная храбрость.

В районе шоссе Лепель—Бегомль, которое немцы использовали для блокировки партизанской базы, Тарасов направляет самолет прямо на группу фашистских солдат. Это был смелый маневр. Враги от неожиданности разбежались, а когда опомнились, самолет был уже далеко. Пилот сделал, казалось бы, невозможное, посадил самолет среди болот на небольшой пятачок земли.

Когда были обговорены все детали плана выхода из окружения, мы с летчиком вернулись на базу. А ночью блокада была прорвана.

Так мужество и мастерство пилота помогли спасти от гибели свыше трехсот партизан, сберечь склады продовольствия в этом районе [31].

В историческом формуляре этого авиаполка хранится немало и других ярких отзывов о боевой работе, мужестве и ратных делах его личного состава.

Командование партизанской бригады имени Лизы Чайкиной в своем письме выражает глубокую благодарность группе летчиков во главе с В. С. Белойваном за то, что они оказали помощь боеприпасами в тот момент, когда партизаны в них особенно нуждались. «Помощь была так своевременна, — говорится в письме, — что теперь бойцы бригады преследуют немцев и приложат все силы, чтобы ускорить освобождение страны от поганых фашистов». По поручению партизан письмо подписал командир бригады Максимов.

Партизан К. Ф. Степанов сообщает: «Я с товарищами выполнял боевое задание против карателей. При возвращении на базу был тяжело ранен взорвавшейся миной. Ранение оказалось настолько серьезным, что спасти могла лишь срочная и квалифицированная медицинская помощь. И она пришла. Санитарный самолет доставил меня и других раненых партизан на Большую землю. Нас спас пилот Жуков».

Летчики авиаполка А. В. Федотов, А. В. Жога, Н. И. Жуков, А. П. Мамкин, Г. Д. Дзюба и многие другие своими ратными делами заслужили уважение и любовь народных мстителей Белоруссии. Враг все больше ощущал на себе силу ударов партизанских летчиков. Поэтому фашисты всякими способами охотились за ними.

Так, в одном из своих объявлений гитлеровцы обещали за голову летчика Н. И. Жукова 50 000 марок и поместье с наделом земли.

Они выслеживали ночные и дневные маршруты наших летчиков, устраивали западни на подступах к аэродромам партизан, строили ложные аэродромы, поднимали аэростаты. Но советские пилоты выходили победителями, казалось, из самых грудных ситуаций. Вот что рассказал Афанасий Васильевич Жога об одном полете:

«Стояла лунная ночь. На посадочную площадку возле Селявщины Полоцкого района летели пилоты И. Л. Тарасов и В. С. Ползунов. В воздухе их встретил «юнкерс». Прижавшись к верхушкам деревьев, наши самолеты ушли от обстрела и продолжали полет прежним курсом. Фашистский стервятник решил помешать их посадке методическим обстрелом аэродрома. Когда первый Ю-88 израсходовал все боеприпасы, ему на помощь прилетел второй. Выручила смекалка. Зорко наблюдая за полетом врага, Тарасов и Ползунов вышли вместе с «юнкерсом» на предпосадочную прямую. Но имея меньшую скорость, произвели посадку тут же после пролета посадочной площадки вражеским самолетом. Пользуясь тем же способом, взлетели и возвратились на базу».

Боевая деятельность летного и инженерно-технического состава 2-го отдельного авиаполка ГВФ получила высокую оценку Верховного Главнокомандования. За образцы мужества, отваги, дисциплины и организованности 24 августа 1943 года приказом НКО СССР № 264 2-й отдельный авиаполк ГВФ преобразован в 105-й отдельный гвардейский авиаполк ГВФ.

Это высокое и почетное звание воины части с достоинством оправдывали в последующих боях, о чем свидетельствует множество примеров.

В октябре 1943 года, когда войска 1-го Прибалтийского фронта возобновили наступательные операции на невелиско-витебском направлении, авиаполк выполнил значительное количество полетов для уточнения дислокации партизанских отрядов и обеспечения координации их действий с наступающими частями Красной Армии. В этот период партизанским отрядам Витебщины доставлено 36 933 Килограмма боеприпасов, 3000 килограммов другого груза, вывезено 179 раненых.

Одной из важных задач авиаторов полка было распространение листовок среди населения временно оккупированной территории.

«7 ноября 1943 года, — рассказывает пилот В. С. Ползунов, — нашим экипажам выпала почетная задача: доставить населению газеты с материалами о праздновании 26-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. Полеты проходили в сложных метеорологических условиях. Но задача была выполнена полностью и в срок. Население временно оккупированных районов через газеты и листовки узнало правду о боевых действиях Красной Армии на фронтах, о трудовых делах рабочих и крестьян по обеспечению победы над врагом».

Весной 1944 года каратели усилили борьбу с партизанскими отрядами Белоруссии, в том числе с отрядами в районе Ушач Витебской области. Им удалось захватить ряд посадочных площадок. Фашистские истребители изо всех

сил старались помешать нашим самолетам летать в партизанские зоны. Но авиаторы 105-го гвардейского полка, смело идя на риск, не прекращали полеты. Они подбирали с воздуха новые посадочные площадки, сбрасывали грузы.

О сложной воздушной обстановке, тяжелых боях этого периода и мужестве гвардейцев авиаполка свидетельствует много фактов.

В ночь на 12 апреля 1944 года совершил свой бессмертный подвиг коммунист А. П. Мамкин. На оккупированной территории в Полоцке остался детский дом. Когда стало известно, что гитлеровцы намереваются превратить ребят в доноров, воспитатели провели первую часть операции по спасению детей, которая получила название «Звездочка», — скрытно доставили ребят в партизанскую зону. Продолжение операции — вывоз детей на Большую землю—стало боевой задачей авиаторов 105-го гвардейского авиаполка ГВФ. В группе пилотов, которой поручили выполнение этого задания, находился и А. П. Мамкин.

Боевые документы лаконичны. Вот что докладывали о действиях А. П. Мамкина:

«В ночь с 11 на 12 апреля 1944 года самолет Р-5, пилотируемый гвардии лейтенантом Мамкиным, возвращаясь на базу с 13 пассажирами, был подбит. Летчик мог спастись, выпрыгнув с парашютом, но он этого не сделал... Произвел посадку вблизи озера Болныря. Все были спасены... Мамкина доставили в госпиталь Жигули, где 17 апреля он умер от ран и ожогов. Это был его 71-й боевой вылет» [32].

Александра Петровича Мамкина похоронили в деревне Мамлок на Смоленщине (после войны его прах был перенесен в город Велиж той же области, в братскую могилу на Лидовой горе).

Через несколько дней в полк пришло сообщение о посмертном награждении бесстрашного летчика орденом Красного Знамени. До этого, в августе 1943 года, он был удостоен ордена Отечественной войны I степени, а в январе 1944 года — медали «Партизану Отечественной войны».

Александр Петрович Мамкин совершил к партизанам десятки вылетов. Он не раз попадал в сложную обстановку. О двух случаях в боевых донесениях имеются более подробные сведения.

10 октября 1943 года летчик В. С. Ползунов при посадке подвергся нападению с воздуха. В это время здесь садился и Мамкин. Заметив, что товарищ в опасности, он круто развернулся и отвлек врага на себя.

Оба летчика благополучно приземлились.

В другой раз при посадке на партизанскую площадку в Ново-Белице самолет Мамкина внезапно атаковал немецкий истребитель. Осколками снарядов были перебиты маслопровод и тросы управления. Но Мамкин и на этот раз справился с заданием.

Совершая свой 71-й рейс к партизанам, отважный летчик погиб. Но все тринадцать пассажиров того огненного рейса остались живы. Они свято берегут память о человеке, который спас их от гибели в фашистских застенках.

Бывший воспитанник Полоцкого детдома, ныне инженер Белорусского политехнического института В. П. Форинко вспоминает: «Александр Мамкин. Как жаль, что я едва помню человека, которому обязан жизнью. Мне было тогда пять лет. Помню снег, самолет, страшный треск и удар о землю, озаренные пламенем кусты. Потом — землянка. И обгоревший человек. Бредит, рвется куда-то. Много позже я узнал, что летчик Александр Мамкин героически погиб, спасая жизнь белорусским ребятам-детдомовцам, в том числе и двум моим сестренкам, у которых гитлеровцы собирались взять кровь для своих солдат. Светлая память о славном герое и сыновняя признательность будут вечно жить в моем сердце».

Учительницей географии работает воспитанница Полоцкого детского дома Галина Петровна Тищенко, сидевшая рядом с летчиком в тот трагический день. Тогда Гале было 11 лет.

«11 апреля 1944 года, — вспоминает она, — меня с братом и сестрой, двумя ранеными партизанами и нашей преподавательницей Валентиной Степановной Латко посадили в самолет. Всего было тринадцать человек. Летчик (тогда в темноте я его лица и не разглядела) предупредил: наверху будет холодно. Брата я завернула в байковое одеяло. Все прижались друг к другу, уселись в тесноте па железном полу.

Внизу начали стрелять зенитки, небо осветилось прожекторами. Из кабины летчика вырвалось бело-голубое пламя (это я точно помню, никогда такого больше не видела). Полетели искры, на ребятах начала тлеть одежда.

Мне показалось: самолет разваливается на куски, и я падаю лечу вниз и ударяюсь о землю. На летчике в этот момент уже горел комбинезон... И я от страха зажмурилась.

Потом грохнуло, затрещали деревья, самолет запрыгал из стороны в сторону и остановился... Дальше, как в страшном сие: самолет запылал факелом. Начали вытаскивать младших, выскочили сами. Раненых партизан по льду на одеялах оттащили к берегу. Только успели отбежать, как взорвался самолет.

Утром я разглядела лицо летчика. Он лежал без сознания. Смотреть было страшно: комбинезон обуглился и полопался, на обожженном лице запеклась кровь. Из раны у виска еще текла тонкая алая струйка...

Когда совсем рассвело, увидели людей в белых маскхалатах, со звездочками. Они повели нас к землянкам. Летчика и партизан дотащили на санках. Нас спрашивали, а мы от пережитого говорить почти не могли. Один солдат вынул из комбинезона летчика документы и фотографии, вслух прочитал фамилию. Так я узнала, что летчик этот, наш спаситель, — гвардии лейтенант Александр Петрович Мамкин».

Вспоминает бывшая медицинская сестра В. Л. Бесова:

«12 апреля 1944 года меня вызвали к командиру. Нужно было лететь на помощь пострадавшему экипажу. И вот неподалеку от сгоревшего самолета увидели двух раненых на носилках. Я подбежала к ним, и один, указав рукой, сказал: «Беги туда, спасай летчика». Когда бежала по снежной тропе, обратила внимание на

множество следов детской обуви. Тропа привела в землянку. Когда мои глаза привыкли к темноте, то я различила сидящую на корточках женщину и вокруг нее плачущих детей, а на земляном выступе, покрытом сухой травой и плащ-палаткой, лежал в обгоревшем меховом комбинезоне летчик Мамкин. Глубокими ожогами была поражена четвертая часть его тела.

Сколько же нужно воли и силы, чтобы в таком состоянии управлять горящим самолетом, плавно посадить его и открыть выход детям».

Александр Мамкин погиб, но подвиг его не забыт. О нем помнят однополчане, партизаны, друзья и товарищи. На его подвиге воспитывается молодое поколение. Юные следопыты 73-й средней школы Минска и 227-й средней школы Москвы в 1966 году совершили поход по боевым маршрутам 105-го гвардейского авиаполка, побывали в Велиже на могиле А. П. Мамкина. Склонив знамена, пионеры дали клятву быть достойными своих отцов. В этих школах есть пионерские дружины имени А. П. Мамкина, оформлены фотовыставки о его жизни и подвиге.

24 августа 1944 года, в день годовщины присвоения 105-му авиаполку гвардейского звания, командующий 3-й воздушной армией генерал-полковник авиации Н. Ф. Попивин издал приказ. В нем отмечается, что полк проделал исключительной важности работу по обеспечению боевых операций партизанских бригад Белоруссии. Летчики-гвардейцы за год произвели 29 947 вылетов, из которых 3395 в тыл врага, доставили партизанам 234,5 тонны боеприпасов, вооружения, медикаментов и продовольствия, забросили в отряды и вывезли на Большую землю 3187 партизан, детей и военнослужащих. В сложной боевой обстановке, на невооруженных самолетах По-2 и Р-5 личный состав с величайшим мужеством и самоотверженностью выполнял самые сложные задачи. В тех случаях, когда врагу удавалось поджечь самолеты в воздухе, гвардейцы находили в себе достаточно сил, воли и мужества, чтобы ценой собственной жизни спасти десятки людей. Партизаны Белоруссии будут всегда помнить имена летчиков-гвардейцев Жукова, Воронцова, Кузнецова, Мамкина, Тарасова, Ползунова, Нохова, Жоги и других [33].

Тесная боевая дружба связывала белорусских партизан с воинами 105-го гвардейского авиаполка. В партизанские отряды часто прилетали командиры и политработники полка, проводили беседы о положении на фронтах, о трудовом героизме советского народа. В свою очередь, гостями авиаполка были известные руководители партизанского движения в Белоруссии В. Е. Лобанок, М. Ф. Шмырев и другие. Они подробно знакомили авиаторов с боевой деятельностью в тылу врага, уточняли планы предстоящих полетов.

Личный состав 120-го, 62-го и 105-го отдельных авиаполков ГВФ и после освобождения Белоруссии с достоинством и честью нес свои гвардейские знамена. Белорусские авиаторы принимали активное участие в битве за Прибалтику, отважно сражались в небе фашистской Германии.

14 февраля 1945 года приказом Верховного Главнокомандующего 120-му авиаполку присвоено почетное наименование «Инстенбургский». А 17 мая 1945 года за образцовое выполнение задания при овладении городом и крепостью Кенигсберг и проявленную при этом доблесть и мужество Указом Президиума Верховного Совета СССР авиаполк награжден орденом Александра Невского.

Воинам части вручено более 1000 правительственных наград — 389 орденов и 615 медалей Советского Союза. 49 авиаторов награждены медалью «Партизану Отечественной войны».

Родина никогда не забудет имена пилотов Алексея Гуральника, Ильи Чалпанова, Алексея Приходченко, Николая Егорова, Павла Никишова, Петра Филиппова и других авиаторов, отдавших жизнь во имя счастья советских людей.

Отзвучали залпы победных салютов. Советский народ приступил к мирному созидательному труду, к восстановлению разрушенного войной народного хозяйства. Приказом начальника ГУГВФ от 25 января 1946 года 120-й гвардейский авиаполк ГВФ был передан Белорусскому управлению ГВФ. Большинство воинов-гвардейцев связали свою дальнейшую работу с восстановлением и развитием гражданской авиации в Белоруссии.

Свое высокое звание с достоинством несут десятки ветеранов белорусского неба. Крепкой дисциплиной и организованностью они активно умножают трудовые традиции.

Немало воспитанников 120-го гвардейского авиаполка трудится в различных городах страны: П. П. Сидоров в Чите, К. Е. Сазонов в Каунасе, А. М. Матвеев в Харькове, Ф. В. Антохин в Ленинграде, А. С. Вавилов в Киеве, Н. Ф. Дединец в Ростове. Добрая трудовая слава об этих людях идет по всему Аэрофлоту.

Воспитанники подразделений белорусской гражданской авиации пилоты Н. Н. Маслюков и Ф. В. Антохин за успешное освоение новой техники, безупречную летную работу и обеспечение безопасности полетов удостоены высокого звания «Заслуженный пилот СССР».

В Белоруссии трудится также много бывших воинов 62-го гвардейского авиаполка. Например, в Минском аэропорту работают А. Е. Неклюдов, В. Г. Горохов, Н. М. Шуракова, В. А. Матюш, В. П. Ковалев, Н. И. Ковальчук, П. В. Песенко; в Гомельском аэропорту — В. С. Петренко, Ф. И. Громов. Начальником управления гражданской авиации Центральных районов и Арктики является заслуженный пилот СССР В. Г. Сидельников.

За штурвалом и па обслуживании самолетов, за диспетчерским пультом и па тренажерах — везде видна их гвардейская хватка. Они служат примером в выполнении задач, поставленных Коммунистической партией и Советским правительством перед гражданской авиацией.

21 февраля 1968 года в Москве произошла трогательная встреча однополчан, посвященная 25-летию со дня присвоения 62-му авиаполку гвардейского звания. В связи с этой датой Министр гражданской авиации СССР 22 февраля 1968 года издал приказ № 103, которым поощрил большую группу авиарботников. В приказе отмечаются боевые заслуги личного состава части в Великой Отечественной войне и доблестный труд ветеранов полка в мирное время.

Свою боевую славу умножили в последующих боях и воины 105-го гвардейского авиаполка. Так, по приказам командования 1-го Прибалтийского фронта и 3-й воздушной армии экипажи выполнили 57 459 самолето-вылетов, перевезли 40 827 солдат и офицеров, доставили боевым частям 2960 тонн грузов [34].

9 августа 1944 года 105-му отдельному гвардейскому авиаполку ГВФ присвоено почетное наименование «Паневежисский». 28 мая 1945 года за образцовое выполнение заданий командования в боях с немецко-фашистскими захватчиками при овладении городом и крепостью Пиллау и проявленные при этом доблесть и мужество Указом Президиума Верховного Совета СССР авиаполк награжден орденом Александра Невского. Летчикам, штурманам, радистам, инженерам и техникам, рабочим и служащим полка вручено 700 орденов и медалей СССР.

Боевые успехи 120-го, 62-го и 105-го отдельных гвардейских авиаполков ГВФ во многом были обусловлены многосторонней и кропотливой политико-воспитательной работой, которую проводили политотделы, партийные и комсомольские организации, командиры всех степеней. Разными формами воспитывали у воинов чувство беспредельного советского патриотизма, помогали личному составу обрести высокие морально-боевые качества.

В первую очередь необходимо отметить роль партийных собраний как школы воспитания авиаторов, на которых обсуждались конкретные вопросы боевой деятельности, определялись роль и место коммунистов в выполнении поставленных задач.

Эффективной формой пропаганды героизма были «боевые листки» и «молнии», которые оперативно выпускались во время полетов. Патриотическому воспитанию, воспитанию мужества, отваги и бесстрашия служили лекции, политинформации, стенные газеты. «Защита Родины—священная обязанность каждого гражданина Советского Союза» — таков был лейтмотив всех партийных и комсомольских собраний, всей пропаганды и агитации.

Политические отделы 120-го, 62-го, 105-го гвардейских авиаполков ГВФ проводили также митинги личного состава, направленные на выполнение решений партии и правительства, приказов Верховного Главнокомандования. Регулярно созывались собрания боевого актива, на которых более опытные летчики рассказывали о полетах за линию фронта, своих тактических приемах, боевых удачах. Большую роль в воспитании кадров играл личный пример политических работников, которые в составе экипажей вылетали на боевые задания, словом и делом вели за собой летный и инженерно-технический состав.

Политорганы и партийные организации проводили большую работу по укреплению единоначалия, повышению авторитета командиров. Как правило, командиры были отважными воинами, хорошо подготовленными летчиками. Вот, например, Е. Т. Клуссон. Закончив в 1930 году Одесское летное училище, он прошел большую школу жизни, умел не только летать, но и находить дорогу к сердцам людей. Когда грянула война, Е. Т. Клуссон был руководителем учебно-тренировочного отряда на Украине. Его настоятельная просьба послать на фронт, в действующую армию, была удовлетворена. Е. Т. Клуссону поручили формировать 2-й отдельный авиаполк ГВФ.

В марте 1967 года белорусский композитор Е. К. Тикоцкий написал на стихи летчицы авиаполка М. С. Пашкевич «Друзья далеких лет» музыку. Песня посвящена Е. Т. Клуссону. В ней, в частности, есть такие слова:

Мы командира звали батей —

Он опытнее нас и чуть постарше был.
Для нас он был отцом и братом.
И самолеты в тыл водил.

В сентябре 1945 года 105-й отдельный гвардейский авиаполк в оперативном отношении был подчинен Белорусскому управлению Гражданского воздушного флота, а в начале 1946 года вошел в состав этого управления. Приступив к мирному труду, авиаторы-фронтовики влились в коллективы, находившиеся на наиболее трудных участках.

Белорусский народ гордится подвигами гвардейцев 62-го, 105-го и 120-го авиаполков ГВФ. В Белорусском государственном музее истории Великой Отечественной войны экспонируется немало документов, рассказывающих о боевой работе этих прославленных авиачастей в годы войны. Об их заслугах никогда не забывают и в коллективах. К 20-летию победы в Великой Отечественной войне в Белорусском управлении гражданской авиации изготовили альбом с фотографиями участников войны, который открывается следующим обращением:

«От своего и твоего имени, от лица всех солдат-ветеранов мы предъявляем этот альбом и тем, кого еще не было на свете, когда советский воин вступил в единоборство с фашизмом, когда подвел итог этой схватке, расписавшись на стенах рейхстага. Предъявляем его как наш солдатский отчет будущему. Взгляни, юноша, посмотри внимательнее, девушка! Попробуй сердцем понять всю красоту и величие этих совсем обычных людей, окружающих вас».

Хорошо сказано, тепло и сердечно.

Победоносно закончилась Великая Отечественная война. Вместе со всем советским народом к восстановлению разрушенного войной хозяйства приступили и работники гражданской авиации Белоруссии. Славные боевые традиции и творческий труд слились воедино. Они как два крыла несли коллектив все выше и выше, к новым свершениям на благо любимой Родины.

Орлиный полет

Неисчислимы жертвы понес белорусский народ в годы войны. Фашисты уничтожили каждого четвертого жителя республики, сожгли, разрушили и разграбили 209 городов, городских и рабочих поселков, 9200 сел и деревень. Почти все промышленные предприятия были превращены в руины.

Большой ущерб понесла гражданская авиация страны. Всего было выведено из строя 57 аэропортов, в том числе и Минский. На территории Белоруссии подверглись уничтожению аэропорты и посадочные площадки местных воздушных линий, капитальные строения, жилые дома, производственные помещения. Предстояла огромная работа по восстановлению и развитию гражданской авиации в республике.

Восстановление аэропортов и посадочных площадок местных воздушных линий началось уже в 1944 году, по мере освобождения территории республики.

14 июля 1944 года приказом начальника ГУГВФ в Гомеле создается авиаподразделение спецприменения и местных воздушных линий. В числе его руководителей были: командир Г. А. Федоров, начальник аэропорта А. И. Шабалин, заместитель командира по политической части Б. Е. Коновалов, старший инженер А. М. Буренков.

Первыми пилотами были Ф. А. Васильченко, В. А. Блохин, С. П. Епринцев, Н. П. Коровин, В. В. Проказов и другие. В состав авиаподразделения вошли аэропорты Мозырь, Могилев, Бобруйск, Витебск и Полоцк.

Восстановление аэропортов в этих районах началось буквально на пустырях. В Гомеле, например, аэровокзалом в те годы служило засыпное помещение площадью в пятнадцать-двадцать квадратных метров. За свою восьмигранную форму оно получило среди авиаторов название «цирк». В Могилевском аэропорту единственным служебным помещением была врытая в землю цистерна из-под топлива. В Витебском аэропорту в оставшихся от войны землянках располагались и летчики, и авиатехники, и врачи санитарной авиации.

В мае 1965 года из поселка Раздольное Приморского края в Витебский аэропорт пришло письмо от бывшего радиста Аркадия Лобынцева. Оно интересно тем, что о трудностях восстановления гражданской авиации в Витебской области рассказывает сам участник событий.

«Уважаемые товарищи!

Это письмо пишет вам бывший работник радиостанции Витебского аэропорта. В текущем году исполнилось 20 лет со дня окончания войны. И, естественно, 1965 год приобрел особое значение. Мне бы хотелось напомнить интересную деталь из жизни Витебского аэропорта. В этом году исполняется также 20 лет со дня первой послевоенной радиосвязи между Витебским и Минским аэропортами. Тогда я расценивал это как личное событие, а теперь вижу в нем трудовую победу всего коллектива.

Кругом развалины, пепелища, трудно с продуктами, не было времени — спешили освоить новую технику. И вдруг — первая связь в эфире, ожила жизнь двух аэропортов. Радиостанцию устанавливал Евгений Соловьев, а находилась она в личном доме авиатехника Н. Творогова. Ведь тогда не было никаких помещений. Посылаю в письме два своих рисунка, на одном из которых вид разрушенного аэропорта. Думаю, что для молодежи будет интересно увидеть прошлое аэропорта и наш небольшой, но дружный коллектив в составе Г. В. Александрова, А. М. Драчева, В. В. Проказова, Н. Творогова, В. Танчика. Это были замечательные люди, пионеры первых воздушных линий в Витебской области в послевоенный период. Поздравляю всех вас с Праздником Победы, желаю успехов и счастья, новых успехов в умножении славных традиций в труде.

А. Лобынцев».

27 мая 1944 года приказом начальника Главного управления ГВФ генерал-полковника авиации Ф. А. Астахова было объявлено «Положение о Белорусском управлении ГВФ (БУГВФ)». В нем указывалось, что Белорусское управление ГВФ является подразделением ГУГВФ и, пользуясь всеми правами юридического лица, строит свою работу на началах хозрасчета. Ему ставились задачи:

- организовать воздушные линии и обеспечить правильное, безаварийное и регулярное воздушное сообщение;
- полно и своевременно обслуживать нужды народного хозяйства республики;
- руководить эксплуатацией самолетов Гражданского воздушного флота в пределах территории БССР;
- проводить изыскание и оборудование новых трасс воздушных линий, аэропортов и аэродромов;
- осуществлять плановое руководство капитальным и текущим ремонтом наземных объектов;
- осуществлять подготовку и переподготовку летных и инженерно-технических кадров.

Приказом ГУГВФ начальником управления был назначен В. М. Коротков, главным инженером В. Н. Сухарников, начальником планового отдела И. Ф. Смирнов, главным бухгалтером К. К. Герасимов, начальником отдела земного обеспечения и капитального строительства П. И. Лавренко.

Сразу же после освобождения Минска аппарат Белорусского управления переехал в столицу республики. Об этом сообщает в своем письме бывший главный инженер БУГВФ, ныне доцент Киевского института инженеров гражданской авиации В. Н. Сухарников. Он пишет: «В Минск руководящий состав Белорусского управления ГВФ прибыл из Гомеля 5 июля 1944 года. Все, что было до войны, фашисты сровняли с землей. Жилые здания и производственные помещения аэропорта были сожжены дотла. Всюду следы войны — на летном

поле, на территории авиагородка лежали невзорвавшиеся бомбы, снаряды, стояла поврежденная военная техника...

На западных границах республики еще шла война, а на востоке ее решались практические вопросы восстановления аэропортов и посадочных площадок. В сложных условиях послевоенного времени ЦК КП (б) Белоруссии и правительство БССР оказывали нам существенную помощь в восстановлении головного аэропорта республики».

Первой заботой руководства БУГВФ было четкое и оперативное обслуживание самолетов, которые шли на запад для выполнения боевых заданий и производили посадку в Минске для заправки топливом. Нужен был аэродром и для выполнения срочных и важных полетов в города и районы БССР по заданию ЦК КП (б) Б и правительства республики. Очистив территорию летного поля и прилегающую территорию от разбитой техники, коллектив приступил к строительству землянок, щитовых засыпных домиков и времянок. Инициаторами строительства явились С. Е. Мордачев, А. Г. Борисов, С. И. Олешкевич, Н. Ф. Тюрин, Д. Я. Капустин, В. П. Болотов, П. В. Песенко, Н. А. Бобков, Н. И. Ахромов и многие другие коммунисты. Местные партийные и советские органы оказывали руководству аэропорта постоянную помощь.

Служба движения была представлена одним человеком — В. К. Приемко. В конце 1944 года в Минском аэропорту была установлена наземная радиостанция, на которой работал радиотехник С. Ф. Баранов.

«Белорусскому пароду, — указывается в «Очерках истории Коммунистической партии Белоруссии», — было бы не под силу одному в короткие сроки восстановить разрушенное захватчиками хозяйство. На помощь ему пришли братские советские народы. Многие области и автономные республики РСФСР, Казахской и Грузинской ССР шефствовали над отдельными городами и областями Белоруссии. Бескорыстная помощь братских народов Советского Союза нашей республике явилась наглядным выражением их нерушимой дружбы, закаленной и окрепшей в совместной борьбе с врагом» [35].

Вот один из многочисленных примеров участия братских народов в восстановлении гражданской авиации в Белоруссии. Рассказывает инженер-строитель В. И. Вязовов:

«Наша первая группа строителей прибыла в Минск из Казахстана спустя два месяца после освобождения столицы Белоруссии. Это была предметная помощь братской Казахской республики белорусскому народу. В течение суток строители подготовили место для размещения, освободив от завалов котельную. И сразу начали готовить жилье по улице Брилевской. Восстановление жилья было задачей номер один. Без этого нельзя было мыслить об укомплектовании кадрами строителей. Уже к началу 1945 года в Минске создается стройконтора, возглавил ее Г. Н. Новик. Первый стройучасток возглавили М. Г. Гомза, Лазарев и Румянцев, второй поручили М. И. Локаеву и мне.

Трудное время восстановления было характерно организованным, без принуждения трудом. Достаточно было слова — люди выполняли, старались сделать больше, чем намечалось. Такой энтузиазм помогал побеждать.

Просто сказать — трудности. Представьте такую картину — жилья нет, жить негде. Приступили к восстановлению трехэтажных домов, а в каждом подъезде неразорвавшиеся бомбы. Сами их обезвредили. Перебрали все подземные коммуникации водоснабжения, отопления и канализации. Не имели ремфондов. Лес и другие стройматериалы заготавливали сами. Кирпич, например, завозили с городских развалин. Работая дни и ночи, без выходных, сумели в короткий срок создать свою строительную базу: столярку, сушилку, лесораму... А как мы трудились, можно судить по результатам соревнования. В течение 1946— 1949 годов стройучастки № 1 и № 2 стройконторы Белорусского управления ГВФ постоянно занимали во Всесоюзном социалистическом соревновании 1-е и 2-е места среди строительных подразделений Аэрофлота».

Значительную помощь авиаторам оказал в этот сложный период Белорусский штаб партизанского движения. Он выделил и закрепил за Минским аэропортом для выполнения различных хозяйственных работ группу бывших партизан в количестве 150 человек. Многие из них освоили авиационные профессии и навсегда связали свою судьбу с Аэрофлотом. Так, до сих пор в Минском аэропорту работает бывший партизанский радист-разведчик В. С. Тарасов, являющийся ныне председателем республиканского комитета профсоюза авиарботников. Бывший партизан А. В. Степичев является начальником отдела авиации спецприменения Белорусского управления гражданской авиации, И. И. Радченко — начальником центрального агентства воздушных сообщений, Г. Г. Серафимович — начальником смены центрального агентства в Минске.

Вторая половина 1944 года и начало 1945 года — наиболее трудный период в выполнении работ по восстановлению аэропортов Белоруссии. Вот когда отчетливо проявилась бойцовская закалка авиаторов. Не считаясь со временем, порой без отдыха и пищи, они старательно несли трудовую вахту. Делалось все, чтобы подготовить аэродромы для полетов самолетов, которые выполняли боевые задания и обеспечивали различные нужды фронта. Одновременно авиаторы решали и другую задачу—восстановление аэропортов для полетов гражданских транспортных самолетов на линиях союзного (ЛСЗ) и местного значения (МВЛ).

О трудовых успехах авиаторов свидетельствуют следующие факты. С августа 1944 года по июль 1945 года комиссией Белорусского управления ГВФ было принято к эксплуатации несколько аэродромов и посадочных площадок местных воздушных линий в западных областях БССР, в том числе 7 августа 1944 года — Несвиж и Клецк; 30 сентября 1944 года — Телеханы, Давид-Городок и Столин; 6 апреля 1945 года — Барановичи; 14 мая 1945 года — Кореличи; 21 июня 1945 года — Ивенец и Козловщина и другие [36].

Летом 1945 года начались регулярные полеты на местных воздушных линиях в Гомельской и Могилевской областях.

Уже через две недели после победоносного завершения Великой Отечественной войны Советское правительство приняло постановление, которым были предусмотрены работы по восстановлению и строительству аэропортов Гражданского воздушного флота во II и III кварталах 1945 года. В число первоочередных объектов был включен и Минский аэропорт. Этим же постановлением правительства союзных республик обязывались выделить по заявкам ГУГВФ строительные материалы, рабочую силу и всемерно оказывать помощь в быстрейшем восстановлении аэровокзалов.

Отеческую заботу о белорусском народе, о восстановлении разрушенного войной народного хозяйства республики постоянно проявляли ЦК ВКП (б) и Советское правительство. Из 767 206 тысяч рублей фактических расходов бюджета Белорусской ССР на 1944 год около 64 процентов составила дотация из союзного бюджета. В 1945 году сумма выделенных правительством СССР средств на восстановление хозяйства БССР достигла 1200 миллионов рублей [37].

Немалая доля средств республиканского бюджета направлялась на восстановление аэропортов местных воздушных линий, а также на создание авиаремонтных мастерских в Гомеле — АРМ-46 и авиаремонтного предприятия в Минске.

Уже в 1944 году правительство республики выделило автотранспорт для доставки пассажиров из города в аэропорт, что позволило начать пассажирские перевозки по воздушной линии Минск — Москва — Минск. Вначале для этой цели использовались военно-транспортные самолеты 10-й гвардейской авиадивизии ГВФ, которые, возвращаясь с боевых заданий, производили посадки в Минском аэропорту. Авиалиния хотя и работала не по расписанию, однако служила единственным средством воздушной связи Минска с Москвой.

Постоянное внимание и деловая помощь авиаторам со стороны местных партийных и советских органов благотворно сказывались на трудовом и политическом настроении коллективов. В авиаподразделениях началось соревнование за скорейшее восстановление и благоустройство аэропортов, организацию полетов на местных воздушных линиях.

Под руководством политотдела и партийной организации в Минском аэропорту развернулось соревнование за восстановление довоенного жилого фонда. Дом № 1 взял на себя коллектив летчиков, дом № 2 — коллектив аэропорта. Соревнование шло за то, чтобы быстрее очистить обгоревшие коробки домов и предъявить их строителям.

Вслед за первыми авиаподразделениями, восстановленными в Гомеле, Бобруйске, Витебске и Могилеве, в 1944 году на базе столичного аэропорта создается Минское транспортное авиаподразделение. В отличие от довоенного в его состав входили не только легкие самолеты По-2, но и тяжелые транспортные корабли Ли-2 и Си-47. Первыми командирами этих машин в Белорусском управлении были Ф. П. Бросалин, Л. С. Чернов, С. И. Королев, а пилотами легких самолетов — М. И. Наливай-ко, В. В. Кищенко, А. И. Чекина, В. П. Филатов, Н. И. Ахромов и другие.

Командный состав — опытные авиаторы коммунисты Я. И. Бибилов, С. И. Андреев, Г. Я. Лукинский, А. Г. Борисов, И. В. Занегин, К. Я. Соловей, К. В. Шайдук и другие — много сделал для того, чтобы в трудных условиях разрухи организационно укрепить авиаподразделение и подготовить необходимые условия для выделения авиации спецприменения и местных воздушных линий в самостоятельную единицу. Это подразделение легких самолетов вначале возглавил ветеран белорусской авиации Я. И. Бибилов, а потом К. Я. Соловей. В его задачу входило выполнение санитарных полетов из Минска в районные центры и доставка почты в областные города.

Численный рост коллектива поставил перед руководством Белорусского управления ряд неотложных задач, в частности, восстановление жилья, строительство служебно-производственных и бытовых объектов, организацию общественного питания. Политотдел много сделал для мобилизации людей на выполнение этих задач, и все трудились с большим энтузиазмом. Заместитель командира транспортного подразделения Г. Я. Лукинский вспоминает, что партийные собрания проходили всегда целеустремленно и активно. Принятые решения коммунисты выполняли с воодушевлением, ведя за собой все население авиагородка. Примером может послужить вовлечение коммунистами семей авиаторов в строительство столовой, в работу в подсобном хозяйстве аэропорта. Осенью 1945 года столовая получила с подсобного хозяйства большие запасы овощей и картофеля, что значительно разрешило проблему питания.

На общественных началах были также построены баня и другие бытовые объекты.

В Минском аэропорту строились производственные и служебные объекты: временные помещения, водомаслогрейка, улучшалась взлетно-посадочная полоса и т. д. Запевалами здесь были коммунисты и комсомольцы Н. И. Ахромов, М. И. Наливайко, В. К. Приемко, К. И. Лобач, М. А. Малицкий, М. Е. Рапорт и другие.

Трудовой энтузиазм побеждал разруху. Самолеты стали регулярно уходить в рейсы. Постепенно оживали местные воздушные линии. В аэропорты возвращался привычный мирный ритм.

В корреспонденции «Будни Аэрофлота» газета «Советская Белоруссия» 18 августа 1945 года сообщала: «На 4-й день после освобождения Минска от немцев пилоты ГВФ вылетали в нормальные пассажирские рейсы в самые отдаленные пункты республики. В глубинных районах Полесья, где до железнодорожных станций далеко, теперь центральную и республиканскую печать читают в день выхода...

Свою почтовую службу пилоты гражданской авиации несут безукоризненно. Они быстро и четко доставляют газеты, письма, посылки. Но этим не ограничиваются их обязанности. Крылатые санитарные машины появляются там, где человеку грозит смерть, где нужна срочная медицинская помощь. Пилоты летают во все районы Белоруссии.

Весь день над аэродромом не утихает гул моторов. Десятки машин отправляются по местным воздушным линиям, а также на Москву, Вильнюс, Кенигсберг, Варшаву, Берлин, Прагу».

В результате проведенных работ за вторую половину 1944 года и весь 1945 год самолетами гражданской авиации республики было перевезено 15 тысяч пассажиров и 1180 тонн почты и груза.

В течение 1945—1946 годов Белорусскому управлению ГВФ передали личный состав, самолеты, техническое и хозяйственное имущество расформированных гвардейских авиаполков ГВФ. Это существенно помогло решить две задачи. Во-первых, управление пополнилось опытными кадрами командного, летного и инженерно-технического состава, а также другими авиационными

специалистами; во-вторых, летные подразделения и аэропорты получили значительное количество самолетов и наземной техники.

Все это — важные условия успешного выполнения задач, которые предстояло решить в связи с восстановлением гражданской авиации в республике.

Наличие подготовленных кадров и авиационной техники позволило сформировать в 1945 году Брестское авиаподразделение спецприменения и местных воздушных линий, которое возглавил В. В. Васильев.

Таким образом, к концу 1945 года, за очень короткий срок, благодаря всесторонней помощи и вниманию со стороны партии и правительства была восстановлена гражданская авиация в республике и завершена перестройка воздушного транспорта для работы в мирных условиях, на нужды народного хозяйства.

Кроме воздушной линии Минск — Москва открылись трассы, связывающие столицу республики с Могилевом, Витебском, Бобруйском, Гомелем, Полоцком и Барановичами. А оттуда легкие самолеты совершали полеты в районные центры.

В 1946 году первая сессия Верховного Совета СССР второго созыва приняла Закон о пятилетнем плане на 1946—1950 годы. Основная хозяйственно-политическая задача пятилетки состояла в том, чтобы в кратчайшие сроки восстановить пострадавшие от войны районы, достичь довоенного уровня промышленного и сельскохозяйственного производства, а затем превзойти этот уровень в значительных размерах. В связи с принятием пятилетнего плана перед Аэрофлотом встала задача повысить роль воздушного транспорта в общей транспортной системе СССР, особенно в области пассажирских, почтовых, санитарных полетов и развития авиации специального применения, увеличив сеть воздушных линий до 175 тысяч километров.

Наступил новый период в развитии гражданской авиации республики. Для Белорусского управления ГВФ четвертым пятилетним планом было определено строительство и реконструкция аэропортов в Минске, Бресте, Гомеле и обеспечение регулярного движения на воздушных линиях протяженностью в 6570 километров.

Вся организаторская и воспитательная работа командования и партийных организаций (начальник управления Е. Т. Клуссон, начальник политотдела П. Б. Алексеев) была подчинена мобилизации авиарботников на выполнение поставленных задач.

К началу 1946 года значительная часть довоенных местных воздушных линий была восстановлена. Самолеты По-2 регулярно выполняли на них почтово-пассажирские полеты. Успешно обслуживались в Минском аэропорту международные рейсы на Берлин, Прагу, Варшаву и другие города Западной Европы.

В 1946 году Минский аэропорт посетил начальник ГУГВФ маршал авиации Ф. А. Астахов. Он в деталях обсудил с местными партийными органами вопрос о строительстве нового аэровокзала. Существовавший не обеспечивал

необходимых условий для воздушных перевозок как на внутренних, так и на международных авиалиниях.

Для подготовки и переподготовки летных и инженерно-технических кадров приказом начальника ГУГВФ от 31 мая 1946 года в составе Белорусского управления создается учебно-тренировочное авиаподразделение. В нем проходили учебно-летную подготовку и кадры Гражданского воздушного флота других республик. В Гомеле к этому времени развернули свою работу по ремонту самолетов По-2 авиаремонтные мастерские.

В первый год четвертой пятилетки в Минске, Гомеле, Бресте, Гродно, Бобруйске, Могилеве, Витебске и ряде других крупных городов БССР сформировались партийные организации и трудовые коллективы авиаторов, которые успешно решали задачи дальнейшего развития гражданской авиации республики. В Гомельском и Мозырском аэропортах активными организаторами зарекомендовали себя Л. В. Жарин, Ф. И. Громов, Н. П. Кравченко, С. Ф. Савенко, Г. А. Мальцев, К. С. Сизиков, С. Е. Плотников, Г. С. Посталовский, В. М. Бобровский и другие. В Могилевском аэропорту высоким трудолюбием отличались А. Н. Коннов, Г. В. Макаров, Т. И. Федюкина, П. Н. Поляков, в Бобруйском — В. А. Блохин, Е. В. Вяткин, И. Н. Старостенко. В Витебском и Полоцком аэропортах костяк коллективов составляли коммунисты А. М. Драчев, М. И. Наливайко, Н. С. Лукьяненко и другие авиарботники.

В западных областях Белоруссии, в аэропортах Бреста, Гродно, Пинска и Баранович, активное участие в восстановлении местных воздушных линий приняли коммунисты Н. Ф. Тюрин, И. Ф. Скатулов, В. Ф. Корнев, Е. И. Проняев, Я. С. Попенко. Каждый из них хорошо помнит радость первых побед над разрухой, помнит, как вновь оборудованная стоянка самолетов или посадочная площадка вводилась в строй — и это было праздником для всех авиарботников.

В коллективе Брестского аэропорта в те годы штурманом трудилась Гертруда Олехнович. Спустя двадцать лет она в составе первого в мире женского экипажа турбовинтового самолета Ил-18 приняла участие в рекордном перелете из Симферополя до Южно-Сахалинска, посвященном 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции.

В первые послевоенные годы республиканские газеты и журналы нередко публиковали на своих страницах материалы о восстановлении гражданской авиации в республике, писали о трудовых буднях авиаторов и о героях мирного неба. Так, журнал «Беларусь» подробно рассказал о летчике белорусе Л. С. Клишевиче, уроженце деревни Кривичи Бобруйского района. В период Великой Отечественной войны Л. С. Клишевич являлся одним из известных командиров в 62-м гвардейском авиаполку ГВФ. И теперь, в годы мирного строительства, он вновь был в числе лучших пилотов Белоруссии. Именно ему, ветерану авиации, поручались самые ответственные санитарные задания. За свою летную практику, отмечал журнал, Клишевич спас жизнь сотням людей. Мастера санитарных полетов были и в других городах республики: в Бресте — пилот Д. Г. Глущенко, в Барановичах — Г. Н. Бурмистров, в Мозыре — Н. Н. Бурусов; в Витебске — А. М. Драчев (теперь заслуженный пилот СССР) и другие.

23 сентября 1946 года приказом начальника ГУГВФ объявлено Положение «О Всесоюзном социалистическом соревновании подразделений Гражданского



Группа ударников коммунистического труда Белорусского управления гражданской авиации.

Самолеты Ту-124 готовы к полету.





Командир Гродненского
авиаподразделения
К. И. Лобач.



Заместитель командира
подразделения А. П. Коробкин.

Командир летного
подразделения И. И. Загорцев.



Авиатехник Е. А. Кедич.





Бортмеханик-инструктор В. Ф. Евдокимов (умер в 1972 году).



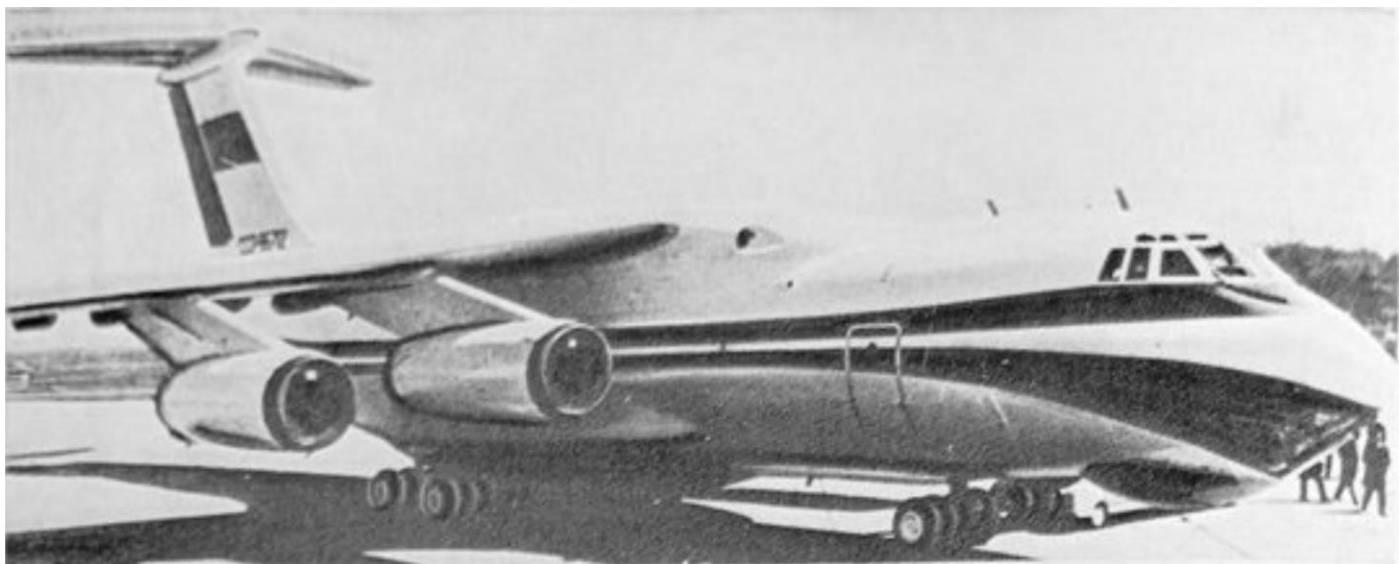
Бортмеханик Н. С. Шишов.

Командир корабля
А. С. Куница.



Авиатехник В. П. Карлюк.





Транспортный самолет Ил-76 — новая реактивная машина для перевозки грузов.

Начальник Белорусского управления гражданской авиации заслуженный пилот СССР, кандидат технических наук Д. Г. Глущенко.



воздушного флота за выполнение и перевыполнение пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР на 1946—1950 гг.». Политотдел, партийные и общественные организации повсеместно развернули в подразделениях социалистическое соревнование за досрочное и качественное выполнение плана развития воздушных линий республики. Во главе соревнования шли тогда строители. Они успешно восстанавливали разрушенные войной производственные и жилые объекты, возводили новые сооружения. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования среди подразделений Аэрофлота не раз отмечался коллектив Минского участка аэродромного строительства. Так, в 1946 году это подразделение было дважды награждено переходящим Красным знаменем ВЦСПС и ГУГВФ, а также первой и второй денежными премиями.

Не отставали от строителей и экипажи. За образцовую летную работу и высокие экономические показатели переходящими вымпелами Совета Министров СССР награждались экипажи командиров кораблей В. С. Ползунова, Ф. П. Бросалина,

А. И. Бондарева. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за второй квартал 1947 года переходящий вымпел Совета Министров СССР был оставлен за экипажем Минского транспортного подразделения в составе командира корабля

В. С. Ползунова, пилота А. И. Чекина, бортмеханика В. Ф. Евдокимова и бортрадиста Дунышева. Отмечалась хорошая работа коллектива Минского аэропорта, который возглавлял П. Н. Морзеев.

Социалистическое соревнование, развернутое в летных подразделениях и коллективах наземных служб, рождало новые формы организаторской работы. Например, в экипажах самолетов стали назначаться парторги, которые проводили с летным составом индивидуальную воспитательную работу, выпускали по итогам рейса листки «молния», помогали укреплять роль командира корабля, утверждали высокую летную и трудовую дисциплину. Первыми парторгами в транспортных экипажах были лучшие авиаторы — коммунисты И. И. Горбасенко, Е. Ф. Бубнов, Н. С. Шишов.

В начале пятилетки, 19 марта 1946 года, приказом начальника ГУГВФ белорусским аэропортам присвоена классность. Это сказалось на увеличении частоты движения самолетов на авиалиниях, а также на росте перевозок пассажиров, почты и грузов. В 1946 году, например, в сравнении с 1940 годом налет на местных воздушных линиях увеличился более чем в два раза, отправка грузов — в три раза, а налет самолетов санитарной авиации возрос на 50 процентов. Кроме интенсивно действовавших пассажирских линий Минск — Москва — Минск и Минск — Ленинград — Минск в 1946 году начались полеты по трассе Минск — Симферополь — Минск, которая связала республику со здравницами Крыма.

Значительно возросла роль авиации в сельском хозяйстве. Если в 1945 году авиаторы из Гомеля начали свои первые опыты по борьбе с вредителями садов и обработали немногим более двухсот гектаров «Брилевского сада», то в 1946 году объем авиационно-химических работ составил более 28 тысяч гектаров. В том же году впервые после войны было начато применение самолетов на подкормке озимых и предпосевном внесении минеральных удобрений в совхозе «Ведрич» Василевичского района Гомельской области.

У гомельских авиаторов Л. В. Жарина, Ф. И. Громова, Ф. П. Гордейчика, Г. А. Мальцева, К. С. Сизикова, которые уже имели некоторый опыт применения самолетов на подкормке сельскохозяйственных культур, учились летчики других подразделений. На основе обмена опытом вырабатывались приемы обработки площадей, условия, при которых обеспечивалась безопасность и эффективность авиахимических полетов. Силами рационализаторов создавались различные варианты самолетной аппаратуры для разбрасывания минеральных удобрений. Большую помощь авиаторам в изготовлении такой аппаратуры оказывали работники Гомельских авиаремонтных мастерских и прежде всего руководители этого предприятия П. С. Кудряшов, С. И. Олешкевич и мастер самолетного цеха П. К. Громыко.

Увеличивались поставки минеральных удобрений и химических препаратов. Рос парк самолетов в сельскохозяйственном варианте. Это позволяло авиаторам полнее удовлетворять растущие запросы колхозов и совхозов республики, вносить все больший вклад в борьбу за подъем урожайности полей и рост продуктивности животноводства. Следует отметить, что применение самолетов — одно из важнейших звеньев комплексной механизации в сельском хозяйстве. То, что трудно выполнить при помощи наземных средств, что обычным способом затруднительно сделать в короткие агротехнические сроки, под силу сельскохозяйственной авиации. Кроме того, по сравнению с наземными средствами авиационная техника повышает производительность труда в 10—15 раз и почти в два раза снижает затраты.

В условиях Белоруссии применение авиации в сельском хозяйстве имело особое значение. Посевные площади нуждались в значительных нормах высева минеральных удобрений на гектар. Учитывая растущие потребности колхозов и совхозов, в Минске, Бресте, Гомеле, Витебске, Могилеве, Гродно и Барановичах создаются звенья сельскохозяйственной авиации. К концу первой послевоенной пятилетки в них выросли замечательные организаторы и опытные мастера обработки полей с воздуха. Имена пилотов Е. В. Вяткина, В. С. Петренко, А. Н. Коннова, М. В. Сапронова, авиатехников С. Е. Плотникова, М. В. Чернина, И. С. Пляц, Б. Н. Курека были широко известны хлеборобам. Они вошли в золотой фонд сельскохозяйственной авиации, стали наставниками молодого поколения пилотов и авиатехников. Одному из лучших работников авиации спецприменения Алексею Трофимовичу Юлову Указом Президиума Верховного Совета СССР позднее было присвоено почетное звание «Заслуженный пилот СССР».

Начиная с 1947 года, устанавливаются производственные связи авиаторов Белоруссии с земледельцами Украины и хлопкоробами Узбекистана. На полях братских республик экипажи сельскохозяйственных самолетов перенимали опыт друзей по труду, передавали свой, осваивали новые виды применения авиации в сельском хозяйстве. Например, группа белорусских экипажей под руководством пилота Ф. С. Постникова вылетала на помощь к хлопкоробам Узбекистана, где впервые приняла участие в авиационно-химических работах по дефолиации хлопчатника. Этот важный агротехнический прием ускоряет созревание и раскрытие коробочек. Под действием химических растворов опадают листья, в междурядье проникает больше света и тепла. Созревание хлопка ускоряется. Тогда в соревновании с местными авиаторами белорусские экипажи вышли победителями и были награждены ценными подарками.

В 1947 году успешно проведены авиационно-химические работы в плавнях, зараженных личинками малярийного комара. Благодаря авиации удалось ликвидировать источник опасной для здоровья населения болезни.

23 апреля 1948 года в состав Белорусского территориального управления ГВФ передается Калининградский аэропорт, который ранее подчинялся непосредственно ГУГВФ. Уже в следующем году белорусские авиаторы начали и на территории Калининградской области применять самолеты сельскохозяйственной авиации. В апреле 1949 года газета «Коммуна» Гурьевского райкома партии сообщила, что в совхозе № 73 посев трав впервые ведут самолеты и что пилот ГВФ Силко в течение трех дней засеял 246 гектаров тимофеевки.

8 ноября 1948 года Советом Министров СССР было принято постановление «О мерах помощи сельскому хозяйству Белорусской ССР в 1949 году», которым предусматривалась значительная помощь колхозам и совхозам республики сельскохозяйственной техникой и минеральными удобрениями. 25 октября 1949 года Совет Министров СССР принял постановление «О мерах помощи сельскому хозяйству западных областей Белоруссии» [38]. Правительство выделило большое количество техники, строительных материалов, денежных средств и минеральных удобрений, а также химикатов для проведения борьбы с сорняками. В связи с этим возможности применения авиации в сельском хозяйстве республики возросли.

В 1949 году впервые в БССР было начато применение самолетов на работах по уничтожению сорняков. Колхозы «Советская Белоруссия», «Красная звезда», имени Мицкевича и имени Рокоссовского, сообщила газета «Гродненская правда» весной 1949 года, убедившись в огромных преимуществах химической прополки зерновых перед ручной, заключила договоры на обработку посевов с самолета; пшют Д. Глущенко и авиатехник Л. Розенберг уже провели химическую прополку на площади 500 гектаров.

Правление сельхозартели «Новая жизнь» Кореличского района Гродненской области сообщило, что в колхозе самолеты нашли свое применение на различных сельскохозяйственных работах, объем которых с каждым годом увеличивается. Высокое качество обработки посевных площадей обеспечивает большой прирост урожайности зерновых и других культур. Хозяйство не раз было участником ВСХВ, награждено двумя автомашинами. И в этом есть доля труда воздушных хлеборобов.

Широкому применению авиации в сельском хозяйстве активно помогают белорусские ученые. Так, под руководством академика Н. А. Дорожкина внедрен новый авиационно-химический способ борьбы с болезнью картофеля. Освоение рекомендаций ученого обеспечило повышение урожайности картофеля, его крахмалистости.

В целом за четвертую пятилетку авиационно-химические работы в сельском хозяйстве выполнены на площади 367 тысяч гектаров.

Начиная с 1946 года, бдительно несут небесную вахту по охране лесных богатств республики «крылатые пожарные». Эта работа также является важной задачей авиации специального применения.

В годы четвертой пятилетки в республике получила развитие и организационно окрепла санитарная авиация. В Минске и во всех областных центрах Белоруссии были созданы санитарные авиастанции, опытный летный состав которых нередко выполнял задания в предельно сложных метеоусловиях, производил посадку в любом районе, чтобы оказать срочную медицинскую помощь. Мастерами санитарных полетов славились в те годы В. Ф. Хорошев, В. М. Бобровский, Н. М. Голованов, Н. Н. Бурусов и другие.

Авиаторы понимали, что последствия войны, перенесенные лишения и невзгоды требовали сейчас особого внимания к охране здоровья трудящихся. И свою благородную миссию с большой любовью выполняли летчики и медицинские работники санитарной авиации. Достаточно сказать, что в 1950 году налет санитарных самолетов в сравнении с 1940 годом возрос в три раза. В среднем за каждый год четвертой пятилетки выполнялось более четырех тысяч санитарных рейсов.

Широкое использование авиации для оказания срочной медицинской помощи населению является ярким примером заботы Коммунистической партии и Советского правительства о здоровье трудящихся.

Сами трудящиеся Белоруссии уделяли серьезное внимание развитию санитарной авиации республики в послевоенный период. Они собирали средства на строительство самолетов. Например, члены общества Красного Креста Могилевской области первыми развернули работу по сбору личных сбережений на постройку санитарных самолетов. Рабочие, колхозники, интеллигенция за короткий срок сдали 48 900 рублей. Ценная инициатива была поддержана и в других областях республики. Приведем один из многих фактов: в колхозе «Красный Крест» Толочинского района Витебской области на постройку санитарных самолетов было собрано 12 000 рублей.

В годы первой послевоенной пятилетки высокими темпами развивается транспортная авиация, которая в довоенный период была представлена малочисленным парком легких самолетов. Минское транспортное авиаподразделение пополнилось пассажирскими самолетами Ли-2. В этой машине размещалось более 20 пассажиров и сотни килограммов груза. С 5 мая 1948 года были открыты регулярные рейсы самолетов Ли-2 на линиях Минск — Витебск — Минск, Минск — Полоцк — Минск, а с 15 мая — Минск — Гродно — Минск.

Применение более скоростных многоместных самолетов несколько улучшило культуру обслуживания пассажиров. Увеличился спрос на авиабилеты. Например, на линии Минск — Пинск — Минск за год было перевезено более 8000 пассажиров, 45 тонн почты и более 200 тонн грузов.

Партийные, профсоюзные и комсомольские организации подразделений вовлекают авиаработников в соревнование за отличное содержание пассажирских залов, павильонов, привокзальной территории. Экипажи принимают на себя обязательства отлично выполнять каждый рейс. С помощью местных партийных и советских органов в ряде аэропортов улучшаются бытовые условия, осуществляется телефонизация, реконструируются подъездные пути.

Одновременно проводилась большая организаторская работа по подбору пилотов для переучивания на многоместные пассажирские самолеты Ил-14. Значительную работу по переподготовке кадров для полетов на новых самолетах провели инструкторы и преподавательский состав учебных авиаподразделений.

В целом за первую послевоенную пятилетку транспортной авиацией республики перевезено более 230 тысяч пассажиров, 5227 тонн почты и 7127 тонн груза.

Так благодаря заботам Коммунистической партии и Советского правительства, трудовому энтузиазму авиаторов в республике была восстановлена гражданская авиация. Белорусская ССР получила воздушную связь с РСФСР, УССР, Молдавской ССР и Прибалтийскими республиками. Столица Белоруссии—Минск—получила связь с Москвой, Ленинградом, Кишиневом, Калининградом, Одессой, курортами юга и другими районами.

Авиация входила в жизнь и быт трудящихся, вносила свой весомый вклад в развитие экономики Советской Белоруссии.

От По-2 до Ту-124

Решениями XIX съезда партии перед Гражданским воздушным флотом на пятую пятилетку были поставлены новые, более сложные задачи. Они заключались в том, чтобы увеличить грузооборот воздушного транспорта не менее чем в два раза, значительно увеличить парк транспортных самолетов, а также сеть воздушных линий и количество аэропортов, оборудованных для круглосуточной работы. Большую роль в развитии гражданской авиации, в повышении ее технического уровня сыграли решения июньского (1955) Пленума ЦК КПСС.

Для выполнения задач, поставленных ЦК КПСС и Советским правительством в пятой пятилетке, у гражданских авиаторов Белоруссии имелось все необходимое. К началу пятилетки во всех областных центрах были построены наземные сооружения, созданы удобства для выполнения пассажирских и почтово-грузовых перевозок, санитарных и других видов полетов.

В 1951 году на воздушных линиях БССР появились новые самолеты Ил-12, а затем Ил-14 конструкции С. В. Ильюшина. В салоне такой машины размещалось более 30 пассажиров. Самолет выгодно отличался от других транспортных машин большей скоростью полета, что значительно сокращало время в пути. Это, естественно, привлекало внимание пассажиров.

Первыми, кто освоил на воздушных дорогах Белоруссии самолеты Ил-12 и Ил-14, были первоклассные пилоты, лучшие командиры экипажей В. С. Ползунов, Е. А. Богданов, М. А. Румянцев, В. П. Филатов.

Один из первооткрывателей полетов на новой машине — Виктор Петрович Филатов — и по сей день верен поршневой авиации. Пилот первого класса, вот уже почти тридцать лет летающий на самолетах По-2, Ли-2, Ил-14, он провел в воздухе около 18 тысяч часов, и каждый полет неизменно заканчивает успешно, с высокой оценкой. В этом ему прежде всего помогает отличная техника пилотирования, которую В. П. Филатов постоянно шлифует и совершенствует.

В одном из плакатов по обмену опытом, посвященном летному и воспитательному мастерству В. П. Филатова, говорилось следующее:

«Отличительная черта этого летчика — его пунктуальность в выполнении требований, регламентирующих летную работу. Он аккуратен и точен в осуществлении всех элементов полета, независимо от того, сложен он или прост, тщательно готовится к любому полету, проверяя каждую «мелочь», потому что твердо усвоил простую и очень важную авиационную истину — в полете все важно».

Свой богатый опыт летной работы В. П. Филатов постоянно передает молодежи, своим членам экипажа. Главным условием успехов в воспитательной работе считает личный пример командира. Он справедливо говорит: «Если командир требует от своих подчиненных пунктуальности, а сам ее не соблюдает, то он тратит силы впустую».

У В. П. Филатова существует твердое правило: «мелочей» в летной работе нет и быть не может, важны все этапы, начиная от подготовки к рейсу и до окончания полета.

У командира вошло в привычку много внимания уделять предполетной подготовке. Он обязательно в курсе всех деталей: знает настроения экипажа, состояние здоровья, положение дел в семье. От внимательного взгляда Виктора Петровича не ускользнет ни внешний вид товарищей по экипажу, ни их настроенность на полет.

В. П. Филатов на протяжении многих лет является внештатным пилотом-инструктором. Он воспитал десятки опытных командиров кораблей.

С мая 1954 года в состав экипажей транспортных самолетов были введены бортпроводники.

Часто спрашивают: «Бортпроводник, профессия ли это?»

Работа с людьми — дело нелегкое. К этому нужно долго и кропотливо готовиться. Общительность, такт и другие качества воспитываются в человеке не вдруг, они прививаются годами: в школе, семье, коллективе. И если эти черты характера в человеке есть, то он подходит для работы, связанной с заботой о людях.

Нелегко сделать, чтобы в самолете все тридцать пять пассажиров остались довольны. Не всякий сможет, например, не обидев, уговорить новичка-пассажира не садиться на свой чемодан посреди салона, а поставить его в багажное отделение... А сколько таких «накладок» ожидают проводника за один только рейс?

Вот и выходит: чтобы стать хорошим бортпроводником, нужны не только навыки, но и высокая общая культура.

Пионерами освоения профессии бортпроводников на белорусских авиалиниях были Ф. Сарнацкая и О. Шпилевская. Пассажиры высоко оценили благородный и почетный труд бортпроводников. Приобретая билеты, многие отдавали предпочтение тем рейсам, на которых их встречали приветливые хозяйки.

Следует отметить, что ЦК ЛКСМ Белоруссии, Минский городской комитет комсомола проявили большое внимание к отбору лучших комсомольцев для работы на воздушном транспорте. Их рекомендации оказали существенную помощь в формировании контингента бортпроводников, помогли улучшить культуру обслуживания пассажиров в полете.

Обновленный самолетный парк создал условия для дальнейшего развития авиалиний союзного значения, позволил открыть новые трассы. Так, с 1953 года столица БССР получила регулярную связь с Таллином, Вильнюсом, Львовом, Краснодаром.

В период пятой пятилетки в гражданской авиации республики полным ходом шло капитальное строительство. В 1955 году был принят в эксплуатацию новый аэровокзал в Бресте. Строился новый столичный аэровокзал.

Успешно продолжалось обновление самолетного парка и на местных воздушных линиях, начатое еще в годы первой послевоенной пятилетки. Вместо самолетов По-2 на пассажирских и почтово-грузовых рейсах республики все больше внедрялись самолеты Ли-2. Например, 5 мая 1953 года было открыто ежедневное движение почтово-пассажирского самолета Ли-2 на линии Минск — Гомель — Мозырь — Минск. А с 9 июля 1953 года рейсовые самолеты трассы Минск — Москва регулярно производили посадки в аэропорту Витебска, связав таким образом еще один областной центр республики с Москвой и Минском.

В течение лета 1953 года тяжелые транспортные самолеты пришли на смену По-2 на воздушных линиях Минск — Могилев — Витебск — Минск; Минск — Пинск — Брест — Минск.

Освоение на местных воздушных линиях самолетов Ли-2 настоятельно потребовало еще шире развернуть организаторскую и массово-политическую работу в коллективах, совершенствования материально-технической базы существующих аэропортов.

Трудности роста преодолевались с помощью местных партийных и советских органов. Они делали все необходимое для того, чтобы в республике успешно развивалась гражданская авиация. Однажды начальник Белорусского управления К. Д. Горбунов рассказал первому секретарю Пинского обкома КПБ Р. Н. Мачульскому о перспективах развития авиации, о нуждах авиаторов. Руководитель областной парторганизации внимательно выслушал и пообещал оказать помощь. Правда, в заключение добавил:

— Но не думайте, товарищи авиаторы, что все вам поднесут на тарелочке... Без инициативы дело не пойдет.

Тогда же детальный разговор о задачах авиаторов области состоялся на партийном собрании Пинского аэропорта. Оно одобрило план строительства аэровокзала, новых посадочных площадок в районных центрах Столин, Микашевичи и Давид-Городок.

Большую помощь в строительстве местных воздушных линий оказал Давид-Городокский райком КПБ и его первый секретарь К. В. Матюшевский.

Усиление партийного руководства, укрепление деловых связей с местными органами умножало силы авиаторов.

В начале пятилетки началось строительство аэровокзала в Мозыре, полным ходом шло строительство и улучшение посадочных площадок в Климовичах и Краснополье Могилевской области, в отдаленных районах Витебской и Полоцкой областей.

Проведенная в пятой пятилетке работа по развитию воздушных линий дала положительные результаты. Республика покрылась густой сетью местных трасс. Минск получил регулярную связь со всеми областными центрами, кроме Молодечно. В республике имелось 17 межобластных и 86 внутриобластных авиалиний. С областными центрами получили регулярную почтово-пассажирскую связь наиболее отдаленные районные центры: Хотимск, Лельчицы, Миоры, Ганцевичи, Шарковщина, Козловщина и другие.

Наряду с расширением местных воздушных линий в пятой пятилетке большое развитие получила санитарная и особенно сельскохозяйственная авиация.

С целью широкого внедрения гражданской авиации в народном хозяйстве западных областей и оказания помощи вновь созданным колхозным хозяйствам в повышении урожайности полей 20 апреля 1951 года в Пинске создается авиаподразделение специального применения. Оно обслуживало десятки колхозов и совхозов. Внесение минеральных удобрений в ранний весенний период было одной из главных задач этого коллектива авиаторов.

В 1955 году началось обновление самолетного парка в санитарной авиации, авиации спецприменения и местных воздушных линий. Малопроизводительные машины По-2 заменили более совершенными, радиофицированными самолетами Як-12 конструкции А. С. Яковлева и Ан-2 конструкции О. К. Антонова. Они выпускались в пассажирском, санитарном и сельскохозяйственном вариантах. Кроме того, новые самолеты успешно использовались для проведения патрульных полетов над лесами.

В связи с переходом на новую технику заметно возросли почтовые и грузовые перевозки, составив соответственно 9606 и 5439 тонн. Особенно увеличились грузовые отправки на внутриреспубликанских трассах. Самолеты доставляли новостройкам Гомеля, Бреста, Гродно, Могилева электромоторы, агрегаты, дефицитные материалы и другое различное оборудование.

Увеличение парка сельскохозяйственных самолетов новой конструкции, а также рост поставок минеральных удобрений позволили расширить географию хозяйств, которые стали постоянно использовать авиацию. Обработка площадей в сельском хозяйстве республики за пятилетку достигла 395 тысяч гектаров.

С неослабевающим напряжением работали пилоты санитарной авиации, выполнив за пятилетие более 25 000 рейсов.

Благотворной предпосылкой достижения дальнейших успехов в развитии гражданской авиации республики явилось досрочное выполнение трудящимися Белоруссии заданий пятилетнего плана.

XX съезд КПСС в Директивах по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР поставил задачу увеличить грузооборот воздушного транспорта в 2 раза и пассажирские перевозки примерно в 3,8 раза. Одновременно перед советскими учеными и конструкторами определялись задачи по созданию реактивных и газотурбинных самолетов для внедрения на воздушных линиях страны и международных авиалиниях. Высокие темпы роста могли быть достигнуты на основе повышения производительности труда, эффективности каждого рейса и дальнейшего технического прогресса.

Выполняя задания новой пятилетки, коллективы белорусских авиаторов ищут пути увеличения объема авиаперевозок.

В республике открываются новые авиалинии, увеличивается количество полетов на существующих.

Уже с весны 1956 года Минск был связан пятью пассажирскими рейсами с Ленинградом, девятью — с Киевом, четырьмя — с Ригой, а также регулярными рейсами с Одессой, Минеральными Водами, Сухуми, Днепропетровском, Ростовом и другими городами и экономическими районами страны.

Лучших производственных показателей в социалистическом соревновании за досрочное выполнение плана первого года пятилетки добился коллектив столичного авиаподразделения. Среднегодовая коммерческая загрузка самолетов здесь достигла 77, а регулярность движения — 82 процентов.

Новых, более высоких результатов коллектив Минского транспортного авиаподразделения достиг в соревновании, развернутом в честь 40-летия Великой Октябрьской социалистической революции. По результатам производственной деятельности за 1957 год приказом начальника ГУГВФ подразделению утвержден фонд предприятия в сумме 111 тысяч рублей. Двадцать лучших производственников коллектива награждены знаками за безаварийный налет 500 тысяч, одного и двух миллионов километров. Среди них — командиры кораблей Б. И. Медяков, К. С. Ефимов, П. В. Рвачев, А. С. Шевчук, Н. И. Ковальчук, бортмеханик И. И. Горбасенко и другие. Большая группа белорусских авиаторов приказом ГУГВФ была удостоена знака «Отличник Аэрофлота», в том числе командир самолета Ан-2 Н. П. Коровин, заместитель командира подразделения В. А. Лысаковский, главный инженер Белорусского управления С. Е. Мордачев, бортмеханик самолета Ил-14 И. А. Пак и другие. Об одном из них хочется рассказать подробнее.

Вот уже почти тридцать лет не расстается с самолетом один из лучших пилотов малой авиации Белоруссии Николай Петрович Коровин. Ордена Ленина и «Знак Почета», медали ВДНХ СССР — так отметила Родина его труд в мирном небе республики.

«Работать по-коммунистически» — девиз его экипажа. Николай Петрович не только умелый командир. Он является также внештатным пилотом-инструктором. Это — человек большой души. Н. П. Коровин всегда старается быть впереди, сочетать в своей работе требовательность, чуткость и внимание. Николай Петрович умело передает свой богатый опыт молодежи. А опыт у него солидный: более 17 000 часов без летных происшествий налетал Коровин.

Сейчас Николай Петрович Коровин — командир самолета Ан-2 на местных авиалиниях. Вот уже несколько лет он избирается общественным инспектором по безопасности полетов. Николай Петрович помогает авиаторам в неуклонном соблюдении наставлений летной работы, воспитывает личный состав в духе соблюдения этих правил, укрепления дисциплины и порядка.

Таких заслуженных ветеранов в Аэрофлоте справедливо называют золотым фондом. Н. П. Коровин знает, что его работа нужна людям, а потому образцово трудится в воздушном цехе республики. Крылатый сын Белоруссии и сегодня в небе...

С трудовой победой к 40-летию Великой Октябрьской социалистической революции пришли строители СМУ-2. Накануне праздника ими был сдан в эксплуатацию новый аэровокзал в Минском аэропорту. Руководители и организаторы этой стройки Ф. И. Лошманов, Б. Ф. Устимович, М. И. Линник, С. Н.

Ларин и Т. И. Чепик были награждены знаками «Отличник Аэрофлота». Сооружение аэровокзала проходило при постоянной помощи и контроле со стороны ЦК КПБ и Совета Министров БССР. Много внимания новостройке, организации транспортной связи аэропорта с городом уделял секретарь ЦК КПБ Т. С. Горбунов.

С подъемом трудились в те годы и авиационные химики. Только за 1956—1958 годы ими обработано более 600 тысяч гектаров колхозных и совхозных полей, что в полтора раза больше, чем за всю пятую пятилетку. Высокие темпы авиационно-химических работ объясняются не только применением более производительных самолетов. Успеху воздушных хлеборобов сопутствовали высокое летное мастерство, творческий подход к работе, движение за рост сезонной обработки площадей каждым самолетом.

Примером может служить ценный почин пилота А. Ю. Стрелковского и авиатехника, секретаря парторганизации Могилевского аэропорта Ф. П. Володько. Они предложили всем другим экипажам соревноваться за максимальный налет на самолет в сезоне 1956 года. Инициаторы нового движения нашли путь к увеличению налета часов — стали работать спаренным экипажем. Это значит, что в состав экипажа, где раньше был пилот и авиатехник, вводился еще один пилот, как правило, из молодых, начинающих осваивать авиационно-химические работы. В начале дня, когда погода более благоприятная, полеты под руководством старшего пилота производил молодой летчик, осваивая новое для себя дело. Во второй половине дня полеты выполнял старший пилот, а молодой помогал авиатехнику или заменял его на период короткого отдыха (находился на старте, контролировал загрузку и т. д.). Благодаря этому новшеству максимальный налет в отдельные месяцы возрос более чем вдвое на один самолет!

Опыт могилевчан широко обсуждался в многотиражной газете «Западная трасса», на конференциях экипажей спецприменения. Его единодушно признали положительным и рекомендовали для распространения. И он, действительно, нашел широкое практическое применение в работе многих экипажей. Это дало возможность меньшим парком самолетов выполнить больший объем авиационно-химических работ в более короткие агротехнические сроки. Следует сказать, что метод авиаторов Могилевского аэропорта А. Ю. Стрелковского и Ф. П. Володько до настоящего времени применяется в сельскохозяйственной авиации.

В полномесном белорусском колосе были и трудовые зерна других авиационных химиков, таких, как командир самолета Ан-2 Иван Мефодьевич Скуратович. Своим скромным трудом он помогал хлеборобам республики поднять урожайность полей. Характерным в работе И. М. Скуратовича было то, что он серьезно и вдумчиво относился к выполнению каждого полета, к обработке каждого участка. Он не поднимет самолет в воздух до тех пор, пока основательно не ознакомится с расположением полей и не произведет расчеты.

Иван Мефодьевич много внимания уделял прогрессивным способам обработки участков. Там, где это возможно, экономил время полета, добивался высокой производительности полетов.

Экипаж командира самолета И. М. Скуратовича получил много положительных отзывов от руководителей колхозов и совхозов. Вот один из них. Главный

агроном совхоза «Загалье» А. М. Новиков пишет: «Авиаторы во главе с тов. Скуратовичем, работая в совхозе, оказали большую помощь в подъеме урожайности сельскохозяйственных культур. По сравнению с другими средствами внесения удобрений, борьбы с вредителями и сорной растительностью авиационный метод позволил добиться повышения урожайности на 2 центнера с гектара, а на некоторых участках—до 3 центнеров. Спасибо авиаторам за их скромный труд и помощь нам, труженикам полей».

В 1958 году в подразделениях Белорусского управления гражданской авиации начаты производственные полеты на вертолетах Ка-15. Вначале они получили «прописку» у рыбаков Калининграда — вели разведку китов и рыбы. Вскоре вертолеты Ка-15 стали также применяться на гравиметрических съемках, пришли на помощь энергетикам, нефтяникам, ученым, врачам.

В годы шестой пятилетки ЦК КПБ и правительство республики продолжали уделять пристальное внимание вопросам дальнейшего развития местных воздушных линий, авиации специального применения. Принимались действенные меры по устранению недостатков в работе, по улучшению воспитания авиаторов.

Вот один из многих примеров. В 1956 году при кабинете политического просвещения политотдела Белорусского управления гражданской авиации был открыт филиал вечернего университета марксизма-ленинизма Минского горкома партии. Он стал центром идейной закалки авиаторов, школой подготовки кадров пропагандистов, политинформаторов и агитаторов, ведущей формой идейно-теоретической подготовки командиров производства, партийного, профсоюзного и комсомольского актива.

За это время университет окончило более 300 летчиков, инженеров, штурманов, связистов, ремонтников и других специалистов.

Длительное время преподавательскую работу в университете ведут видные ученые столицы Белоруссии. Среди них — кандидат экономических наук Ф. В. Боровик, доцент, кандидат экономических наук И. Т. Роговский, кандидат философских наук А. И. Левко, кандидат философских наук В. Н. Панкратов и другие. Много внимания повышению идейного уровня занятий и организации учебы слушателей уделяли директор университета Р. А. Урбанович, работники политотдела.

XXI съезд КПСС открыл перед гражданской авиацией СССР новые, небывалые перспективы роста. В его решениях указывалось, что воздушный транспорт станет одним из главных видов пассажирского транспорта, что перевозки пассажиров за 1959—1965 годы возрастут примерно в шесть раз. Объем авиационно-химических работ в сельском хозяйстве планировалось удвоить. За семилетие намечалось построить в стране около 100 аэропортов на магистральных воздушных линиях и 50 аэропортов на местных.

В Программе КПСС, принятой на XXII съезде партии, были определены задачи гражданской авиации на более длительный период. В ней сказано: «Авиационный транспорт превратится в массовый вид перевозки пассажиров, охватит все районы страны» [39].

Работникам гражданской авиации республики предстояло в период семилетки отправить около 3,5 миллиона пассажиров, 2000 тонн почты и 5300 тонн

различных народнохозяйственных грузов. Экипажам сельскохозяйственной авиации планировалось обработать более 4 миллионов гектаров посевных площадей. Программой для авиационных химиков Белоруссии было указание XXIII съезда КПБ о необходимости дальнейшего повышения урожайности полей, развития комплексной механизации и своевременного внесения удобрений.

Новые задачи, выдвинутые Коммунистической партией, были встречены белорусскими авиаработниками с воодушевлением, как свое родное, кровное дело. Под руководством политотдела и партийных организаций повсеместно организовали изучение и разъяснение материалов и решений XXI съезда КПСС. В производственных коллективах развернулась массово-политическая работа по вовлечению каждого члена экипажа, смены, цеха и участка в социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана, неременное повышение безопасности полетов, за высокую культуру обслуживания пассажиров.

Возникшее в стране новое всенародное движение — соревнование за коммунистическое отношение к труду — становилось на авиапредприятиях мощным мобилизующим средством. Уже в начале 1959 года более 70 экипажей, смен и цехов соревновались за почетное звание коллективов коммунистического труда.

В августе 1959 года состоялось собрание партийного актива Белорусского управления гражданской авиации, на котором обсудили социалистические обязательства на 1959—1965 годы, определили задачи командных кадров, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, вытекающие из постановления ЦК КПБ «О поддержке нового патриотического движения — соревнования коллективов промышленных предприятий, строек, транспорта и сельского хозяйства за право называться коллективами коммунистического труда». Выполняя принятое решение, авиаторы-коммунисты проявляли инициативу, трудолюбие, утверждали требования коммунистической морали, личным примером вели за собой коллективы.

Коммунистическое отношение к труду — это становилось целью многих и многих авиаторов. Одним из первых звания «Экипаж коммунистического труда» был удостоен коллектив во главе с командиром корабля Г. Г. Ляховым, который ныне является начальником Литовского управления гражданской авиации. Вспоминая о том, что помогло добиться такого успеха, он отметил: «Прежде всего настойчиво изучали опыт лучших экипажей, применяли его в своей работе. Мы тщательно готовились к каждому полету, воспитывали в себе самодисциплину и чувство ответственности за исполнение порученного дела, заботились о трудовой дружбе. Экипаж за рейс в ответе — таким был наш девиз».

Вслед за первыми экипажами звание коллективов коммунистического труда завоевали смены службы движения Минского аэропорта, возглавляемые: коммунистами С. И. Андреевым, И. Е. Заиченко, А. В. Жогой.

Опытным мастером своего дела зарекомендовал себя руководитель полетов Афанасий Васильевич Жога. Трудовая деятельность его в Гражданском воздушном флоте началась в 1940 году. В суровую пору Великой Отечественной войны Жога водил свой самолет в далекие рейсы на посадочные площадки



Обработка полей с воздуха.

В путь...





Заслуженный пилот СССР Е. А. Богданов.

Авиаторы — помощники нефтяников Белоруссии. Командир вертолета Гомельского авиапредприятия В. И. Мемех доставил бригаду буровиков.





Пилот сельскохозяйственной авиации П. И. Дацук уточняет план обработки полей с воздуха с агрономом совхоза «Мухавец» Брестского района.

Гражданская авиация Белоруссии стала надежным помощником врачей.

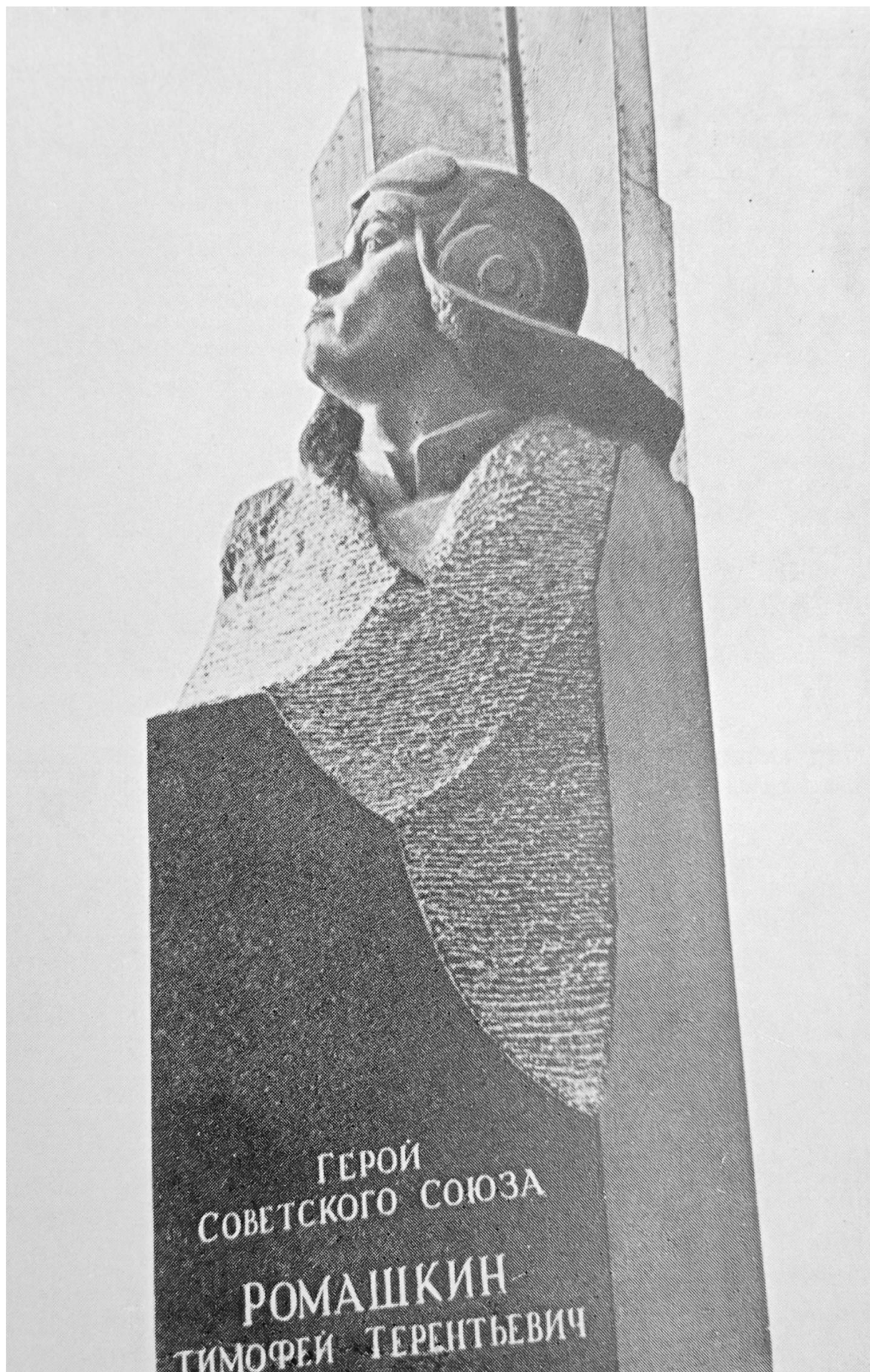




Группа авиаторов Белоруссии, награжденных орденами и медалями СССР за отличную работу в восьмой пятилетке.

Экипажи сельскохозяйственной авиации Брестского авиапредприятия.





Этот памятник герою-бортмеханику Т. Т. Ромашкину установлен на привокзальной площади Минского аэропорта.



В день победы авиаторы посетили партизанские землянки.



Спустя 30 лет белорусский авиатор К. Е. Сазонов встретился с колхозницей И. З. Череповой, в доме которой он проживал во время полета к партизанам.

Группа авиаторов пришла почтить память советских воинов, погибших в боях за Родину.

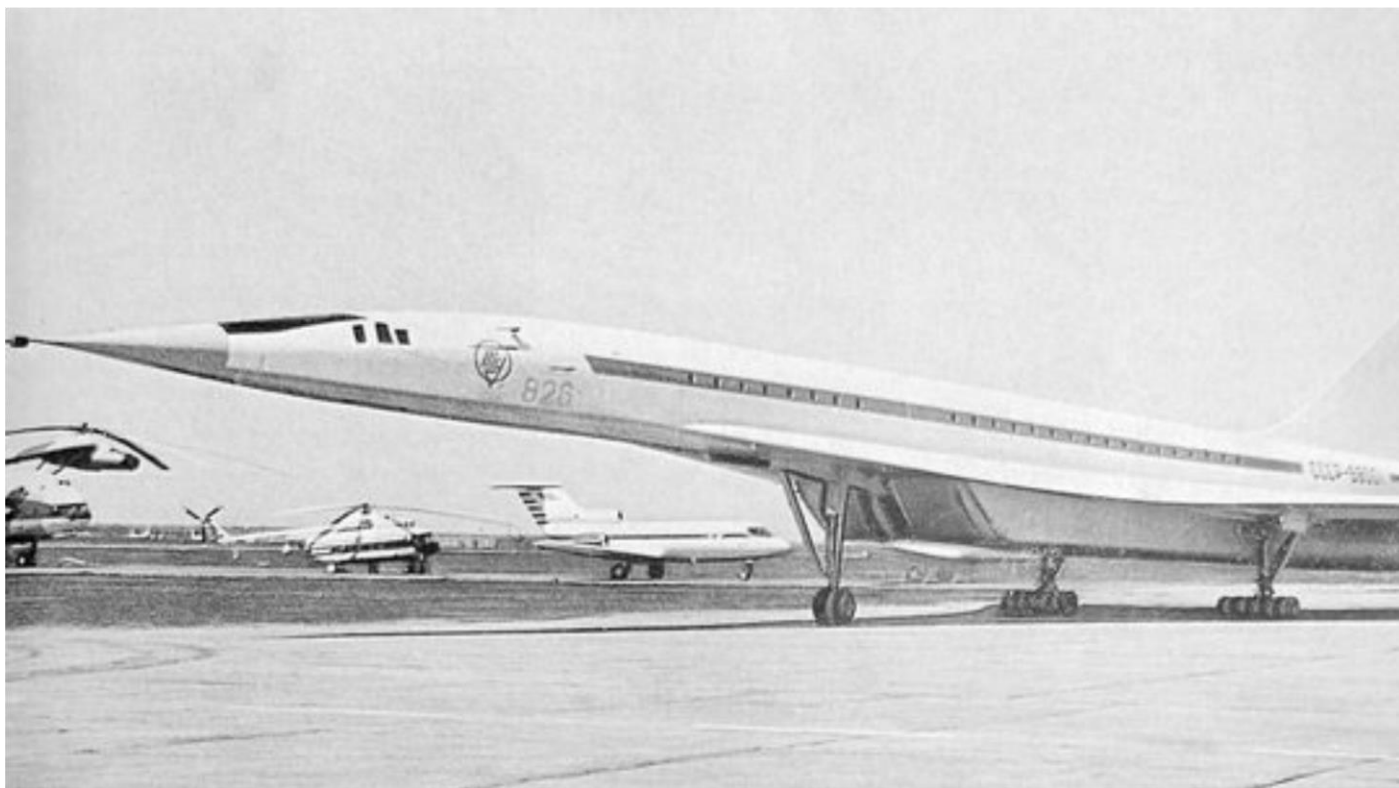




Начальник смены Г. Г. Серафимович — ветеран гражданской авиации республики.

Экипаж коммунистического труда (слева направо): командир корабля Ту-124 А. В. Леонов, бортмеханик А. Ю. Денисевич, штурман М. А. Никитин, второй пилот И. К. Хромович.





Вот она, современная техника Аэрофлота.

На очередном «огоньке», посвященном празднованию Дня Победы.



партизанских бригад и отрядов. 142 вылета с посадкой в тылу врага совершил он за время войны, доставляя партизанам Витебщины боеприпасы, медикаменты, вывозя в советский тыл раненых и детей.

За мужество, проявленное в борьбе против немецко-фашистских захватчиков, летчик А. В. Жога награжден двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени и медалями.

После окончания Великой Отечественной войны Афанасий Васильевич Жога стал трудиться в Белорусском управлении командиром корабля. В 1954 году его назначают руководителем полетов. Многие годы летной работы, в том числе и боевой опыт явились большой практической школой, подготовившей Афанасия Васильевича к четкому выполнению обязанностей по управлению движением самолетов в воздухе.

Руководитель полетов всегда должен иметь четкое и полное представление о воздушной обстановке, хорошо знать условия, в которых проходит рейс, и осуществлять управление движением активным методом, с использованием радионавигационных средств для определения местонахождения самолетов. Именно так и трудится передовая смена службы движения, которой руководит коммунист А. В. Жога.

— Труд работника службы движения живой и творческий, говорит Афанасий Васильевич. — Как для летчика один полет не похож на другой, так и в нашей работе каждый день приносит что-то новое, требует решения сложных задач. Вот почему в активном управлении полетами совершенно нетерпимы формализм, равнодушие, стандартный подход к делу. Если мы, работники службы движения, будем только фиксировать то, что выполняет экипаж, и в нужный момент не поможем ему, то выполним главного — стоять на страже его безопасности...

Первым среди летных подразделений почетное звание коллектива коммунистического труда было присвоено Гомельскому авиапредприятию, где командиром был В. С. Петренко.

В отделах перевозок и коммерческой эксплуатации аэропортов развернулось движение за звание «Лучший аэропорт республики». На предприятиях, вокзалах и в гостиницах Минска, Гродно, Гомеля, Могилева и других городов были открыты дополнительные кассы предварительной продажи билетов. С помощью коммунистов и комсомольцев Минского аэропорта провели успешную кампанию по заключению с ведущими предприятиями договоров на перевозку грузов. Эту инициативу подхватили в других аэропортах. Комсомольские организации создали штабы «За высокую культуру обслуживания пассажиров», установили в них дежурство на общественных началах.

Видное место в работе партийных и профсоюзных организаций заняла наглядная пропаганда заповедей коллективов и ударников коммунистического труда. Были изготовлены красочные стенды и лозунги. Они звали к труду, как радости, будили в людях стремление к смекалке, творческой мысли, учебе. Многочисленные плакаты на рабочих местах пропагандировали: «Один за всех — все за одного», «Сосед отстаёт — помоги», «Один лодырь — беда всего коллектива», «Есть свободная минута — учись, не теряй времени даром» и т. д.

Командные кадры и партийные организации авиаподразделений проявили немало заботы о том, чтобы планы и социалистические обязательства регулярно выполнялись. На партийных собраниях и собраниях рабочих коллективов систематически обсуждались вопросы повышения культуры обслуживания пассажиров, качества подготовки самолетов, организации летной работы. Это служило большим мобилизующим стимулом, преображало людей.

Примером может служить авиационно-техническая база Минского аэропорта. На протяжении ряда лет здесь славится бригада, которой долгое время руководил коммунист Е. А. Кедич. Сперва она обслуживала поршневые самолеты, затем переключилась на газотурбинные. Благодаря хорошо продуманному плану все регламенты выполнялись с высоким качеством, ритмично. Нетерпимость к браку стала главным для каждого работника. Соревнование за право именоваться бригадой коммунистического труда укрепило в коллективе трудовую дружбу и взаимную выручку. Они стали здесь законом. Производственная работа сочеталась с учебой, повышением профессиональных знаний. Например, авиатехник Б. Н. Русанович, несмотря на солидный возраст, поступил в школу рабочей молодежи, затем окончил Киевский институт инженеров гражданской авиации. В этой бригаде выросли мастера авиационного дела, настоящие «самолетные доктора».

Е. А. Кедич награжден орденом «Знак Почета», Грамотой Президиума Верховного Совета Белорусской ССР, Почетной грамотой Министерства гражданской авиации СССР.

Не менее авторитетен в этом подразделении и участок спецслужб коммуниста И. С. Липкина, носящий также почетное звание коллектива коммунистического труда. Слава к нему пришла не сразу. Пришлось много потрудиться. Сказалась и хорошо поставленная политико-воспитательная работа. Вовлечение в заочную учебу в техникумах и вузах, пооперационный метод обслуживания самолетов, опыт лучших членов участка и другие вопросы были предметом обсуждения на общих и групповых партийных собраниях. Партбюро систематически выпускало листки «За качество», в которых обобщался опыт работы инженеров и техников.

В Минском транспортном подразделении по инициативе партийной организации возникли советы командиров кораблей. В их состав вошли лучшие командиры, трудовой и общественный авторитет которых имел влияние на весь летный состав. Советы решали многие вопросы, в том числе высказывали мнение о кандидатах для переучивания на новую, более сложную технику, обсуждали опыт учебно-методической и воспитательной работы в экипажах, анализировали участие командиров кораблей в дисциплинарной практике. Большое место в деятельности советов занимала индивидуальная работа с теми авиаторами, которые допускали нарушения установленного порядка труда, норм быта и поведения. Советы командиров активно влияли на все стороны жизни летного подразделения, служили опорой командования и партийных организаций в деле укрепления дисциплины и обеспечения безопасности полетов.

Известно, что Аэрофлот первым в мире открыл на воздушных трассах эру реактивных полетов: 15 сентября 1956 года совершил пассажирский рейс из Москвы в Иркутск реактивный самолет Ту-104. Технический прогресс коснулся и гражданской авиации Белоруссии. Уже в первом году семилетки широко развернулась борьба за овладение новой техникой. И как всегда, в авангарде

находились коммунисты. Особенно значительную работу провели в этом направлении партийные организации столичных подразделений. Они целеустремленно помогали руководству оперативно и качественно решать сложные задачи. Техническое оснащение Минского аэропорта, освоение более совершенных радиотехнических средств, подбор и переучивание летного и инженерно-технического состава, разработка технологии обслуживания рейсов новых многоместных самолетов — таков далеко не полный круг вопросов, которые находились в поле зрения партийных комиссий по контролю хозяйственной деятельности администрации.

Следует отметить, что подготовка белорусских авиаторов к эксплуатации новой реактивной техники проходила при постоянном внимании и помощи со стороны ЦК КПБ и Совета Министров республики. Значительно были увеличены ассигнования на проведение реконструкции и капитальное строительство. Это выразилось и в контроле за ходом подготовки к началу эксплуатации самолетов Ан-10 и Ту-124.

В 1961 году в аэропорту Минска приземлился первый газотурбинный самолет Ан-10. Он мог перевозить до 100 пассажиров и 3500 килограммов груза со скоростью 600 километров в час.

Уже в 1962 году авиалинии Минск Москва — Минск, Минск — Калининград — Минск, Минск — Симферополь — Сочи — Минск и Другие обслуживаются самолетами Ан-10 Белорусского управления гражданской авиации. Проводились подготовительные работы, изучались пассажиропотоки для внедрения этих машин и на других трассах.

Вслед за Ан-10 столичный аэропорт стал принимать самолеты Ил-18. 27 марта 1961 года в аэропорту Минска приземлился газотурбинный самолет Ил-18 Узбекского управления гражданской авиации, который проложил новую воздушную линию, связав столицы Белоруссии и Узбекистана.

Самолет Ил-18 имеет четыре турбовинтовых двигателя. В основном варианте он рассчитан на перевозку от 80 до 110 пассажиров со скоростью 600—650 километров в час на расстояние свыше 5000 километров.

С внедрением газотурбинных самолетов наблюдается ускоренное развитие пассажирских и грузовых перевозок. В 1962 году отправлено с аэропортов Белоруссии более 530 тысяч пассажиров, что в сравнении с 1958 годом составило рост в 7,6 раза.

В начальный период эксплуатации самолеты Ан-10 обслуживали пассажирские перевозки на сравнительно коротких авиалиниях. Это был период накопления опыта. 3 января 1963 года с Минского аэропорта стартовал самолет Ан-10 и взял курс на Свердловск. А через год эту трассу продлили до Новосибирска. БССР получила прямую связь с экономическими районами Урала и Сибири.

Соревнуясь за досрочное выполнение заданий семилетки, успешно трудились и коллективы подразделений авиации специального применения и местных воздушных линий. Например, отправки пассажиров на местных воздушных линиях в 1962 году в сравнении с 1958 годом возросли в 16 раз. За 1959—1960 годы в сельском хозяйстве республики было обработано больше площадей, чем

за годы четвертой и пятой пятилеток, вместе взятых. И в этом, наряду с внедрением новой, более производительной техники — самолетов Ан-2, большая заслуга новаторов, энтузиастов сельскохозяйственной авиации. Как и в прошлые годы, крылатые земледельцы широко применяли работу спаренными экипажами. В результате пилоты Г. И. Пак и Р. М. Вериги, В. И. Лавда и Л. Н. Адаренко увеличили месячный налет, превысив норму при работе одного пилота в два раза.

Пример творческого отношения к труду показывали ветераны сельскохозяйственной авиации Е. В. Вяткин, Г. М. Новокрещенов, М. В. Сапронов и другие. Ими были внесены полезные предложения по улучшению малой механизации при загрузке самолетов минеральными удобрениями, подсказаны более производительные трудовые приемы, правила расстановки членов загрузочной бригады. Это помогло облегчить труд и сократить простои самолета на каждом полете до 5—7 минут. Экипажи авиационных химиков зачастую применяли метод одновременной обработки нескольких участков.

В эти годы значительно пополнился парк сельскохозяйственных самолетов Ан-2. Среди крылатых машин, выполняющих авиационные работы в сельском хозяйстве, Ан-2 сразу завоевал славу самой производительной и экономичной. По сравнению с наземной техникой производительность Ан-2 выше на работах по борьбе с вредителями и болезнями растений в 20—60 раз, по внесению удобрений — в 10—15 раз, по уничтожению сорняков — в 8-10 раз. Высокая производительность, экономичность, маневренность этой машины была высоко оценена в колхозах и совхозах республики. В совхозе «Любанский», например, с помощью самолетов Ан-2 в 1961 году внесены минеральные удобрения на площади 5000 гектаров и проведена химическая прополка 3000 гектаров. Экономия составила 35 тысяч рублей.

Председатель колхоза «Дружба» Стародорожского района И. М. Шалапа в своем письме отмечал, что правление артели свои хозяйственные и финансовые планы связывает с авиацией, без которой считает невозможным успешно бороться за высокие урожаи. Авиапрополка в этом колхозе помогла получить ячменя на 5 центнеров с гектара больше, чем с необработанной от сорняков площади.

Преимущества авиации привлекали внимание все большего числа колхозов и совхозов республики. Они активно стали применять в своих хозяйствах самолеты. Число таких хозяйств увеличилось до 700.

Успехам авиаторов спецприменения способствовало также выполнение белорусскими химиками задач, которые перед ними были поставлены в 1963 году в письме ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об увеличении производства минеральных удобрений и химических средств защиты растений для повышения урожайности зерновых и других сельскохозяйственных культур».

Большое внимание уделяли применению сельскохозяйственной авиации ЦК КПБ и правительство республики. В 1962 году, изучив вопрос об использовании авиации в сельском и лесном хозяйстве, Совет Министров БССР определил конкретные меры по дальнейшему широкому применению авиации в борьбе с вредителями и болезнями сельскохозяйственных культур и леса, по внесению минеральных удобрений на больших площадях и в сжатые агротехнические сроки. Поставленные правительством республики перед белорусскими

авиаторами задачи обработать в 1963 году 600 тысяч, в 1964 году — 800 тысяч, а в 1965 году — 1 миллион гектаров площадей экипажами сельскохозяйственной авиации были перевыполнены.

В 1963 году советский народ отмечал 40-летие со дня создания Гражданского воздушного флота СССР. В день своего юбилея Аэрофлот был награжден орденом Ленина.

За заслуги в развитии Гражданского воздушного флота и успешное освоение авиационной техники Указом Президиума Верховного Совета СССР большая группа авиарботников Белоруссии награждена орденами и медалями Советского Союза. Ордена Ленина удостоены командир летного подразделения транспортных самолетов пилот первого класса П. С. Савкин и ветеран авиации специального применения командир самолета Н. П. Коровин. Орденом Трудового Красного Знамени награждены пилот-инструктор А. А. Дрозд, командир корабля Ан-10 П. П. Манько. Орден «Знак Почета» получили начальник отдела технического контроля Минских линейно-эксплуатационных мастерских Р. Б. Пергаменцев, заместитель командира летного подразделения А. И. Каленик. Медалями СССР награждены бортмеханик самолета Ан-10 В. Е. Конохов, инженер В. П. Ковалев, авиатехник Ю. А. Савельев.

За успешное освоение новой авиационной техники и выполнение производственных заданий Указом Президиума Верховного Совета БССР от 7 февраля 1963 года большая группа авиаспециалистов республики награждена Почетными грамотами и Грамотами Верховного Совета БССР.

20 апреля 1963 года за активное участие в движении за коммунистический труд и в работе общественных самодеятельных организаций трудящихся, инициативу и новаторство в изыскании и использовании резервов народного хозяйства Указом Президиума Верховного Совета СССР награждены медалями «За трудовую доблесть» 1598 участников Всесоюзного совещания передовиков движения за коммунистический труд. Этой награды были удостоены и 13 работников Аэрофлота, среди них М. М. Кравченко — командир корабля Минского авиаподразделения.

Награды Родины, высокая оценка партией и правительством труда авиаторов вдохновили на новые победы, положительно отразились на дальнейшем улучшении организаторской и воспитательной работы. Во всех подразделениях настойчиво боролись за успешное завершение семилетки. Под руководством местных партийных организаций к тому времени уже во всех областях и в ряде крупных районных центров сложились многоотраслевые авиапредприятия. Они имели опытные кадры, были наделены основными и оборотными фондами. Однако коллективы аэропортов больше занимались пассажирскими, почтовыми и грузовыми перевозками и меньше другими видами применения авиации в народном хозяйстве.

В целях дальнейшего развития гражданской авиации, повышения ее роли в народном хозяйстве в 1963 году в Белорусском управлении проводится важный этап организационно-хозяйственного укрепления подразделений. Создаются отдельные объединенные авиапредприятия, в которые вошли летные и наземные службы. Это обеспечило некоторое удешевление административно-управленческого аппарата. Ликвидировались ненужные структурные звенья,

создавались единые центры по руководству производственной деятельностью и воспитанию всего коллектива. В крупных партийных организациях избраны партийные комитеты.

18 апреля 1964 года в Минском аэропорту произошло очень важное событие. Заместитель начальника Белорусского управления гражданской авиации Д. Г. Глущенко впервые совершил посадку на новом реактивном самолете А. Н. Туполева—Ту-124. Эта машина предназначена для перевозки пассажиров и грузов на линиях средней и малой протяженности. Вот уже девять лет Ту-124 успешно летают как на внутренних, так и на зарубежных линиях Аэрофлота. Коммерческая загрузка самолета—6000 килограммов, скорость—800—870 километров в час, дальность—до 2000 километров. Пассажирские салоны Ту-124 имеют компоновку на 56 кресел.

В сентябре 1964 года в многотиражной газете «Западная трасса» с обращением ко всем экипажам летного подразделения реактивных турбовинтовых самолетов выступил экипаж Ту-124 командира А. Е. Неклюдова, в котором призывал поддержать начинание 15 московских предприятий, бороться за рентабельность каждого рейса, экономить топливо.

ЦК профсоюза авиарботников на своем пленуме рассмотрел почин экипажа А. Е. Неклюдова, одобрил и рекомендовал его для распространения. В основном почин был поддержан. Но не всем он казался бесспорным. Были и сдержанные высказывания о том, что в области организации и выполнения полетов все оговорено приказами и инструкциями по летной эксплуатации. Но практика показала, что экономить можно. Только за два месяца работы экипаж Неклюдова сберег 32 тонны топлива.

Вслед за инициаторами почина счет экономии открыли в экипажах, где командирами В. А. Лысаковский, М. А. Румянцев, В. П. Портнов, и в других. Копилка экономии стала быстро расти.

Борясь за экономию и рентабельность в каждом рейсе, экипажи постепенно накапливали новый опыт, улучшали эксплуатацию техники. Полезное утверждалось, сомнительное — отбрасывалось. Причем исходили из того, что главным в летной работе является безопасность полетов. Все было подчинено этому, в том числе и поход за экономией топлива. Растущее мастерство позволяло творчески выполнять каждый полет не в ущерб и безопасности, и экономичности.

Партийные организации подразделений провели большую разъяснительную работу о значении почина, обеспечивающего высокую рентабельность рейсов. Результаты соревнования за экономию топлива получали гласность. Передовые экипажи отмечались на специальных щитах «Экраны хода Соревнования».

Поход за бережливость, за экономичность каждого рейса не прошел мимо других служб. Работники службы движения, связи, отдела перевозок, инженерно-авиационной службы также включились в борьбу за экономичность полетов. И это понятно. Если самолет Ту-124 по вине наземных служб будет летать над аэродромом, то за 10 минут, например, он напрасно израсходует топлива на сумму в 100 рублей; если самолет при работающих двигателях простоит 10 минут на земле, убыток составит 60—70 рублей; самолет, выпущенный в рейс без

достаточно высокой коммерческой загрузки, сводит на нет весь смысл борьбы за экономию.

Проведенное совещание работников всех служб принесло большую пользу. Было установлено, что не на всех воздушных линиях и не для всех типов самолетов плановое время полета в расписаниях заложено объективно. В одних случаях оно завышено, а потому легко, без особого труда позволяет получить экономию, а в других — необоснованно занижено, и при всем старании экипажа рейс заканчивается убыточно. В связи с этим внесли поправки в расчет времени полета на каждой авиалинии. Осуждению подверглись действия отдельных авиаторов, которые искали легкий путь экономии.

Почин экипажа А. Е. Неклюдова получил широкое право на жизнь. Здесь главную роль играли высокая выучка и знание каждым членом экипажа своего дела, четкое взаимодействие в полете, умение максимально использовать технические возможности самолета, хорошая подготовка к полету, выбор наивыгоднейшего режима и высоты полета. Все это было подчинено выполнению главного показателя на воздушном транспорте—безопасности полетов.

Первые результаты свидетельствовали о большой государственной значимости почина. Уже в социалистических обязательствах на 1965 год по Белорусскому управлению было записано: «Учитывая большое значение правильной организации труда, направленной на повышение экономичности и производительности полетов, распространить почин экипажа командира корабля А. Е. Неклюдова во всех подразделениях. Сэкономить в течение года не менее 3000 тонн топлива».

Почин за экономию топлива в полете, родившийся в Белоруссии, нашел себе поддержку и в других управлениях и подразделениях Аэрофлота.

Появление в эксплуатации самолетов Ан-10 и Ту-124 настоятельно требовало ускорения их оборачиваемости и повышения процента исправности. По инициативе руководства Белорусского управления, инженеров авиационно-технического подразделения Минского аэропорта П. М. Осипова, В. П. Болотова, Р. Б. Пергаменцева, В. И. Киселя был разработан и осуществлен переход на круглосуточное обслуживание самолетов. Это обеспечило решение очень важной задачи: иметь к началу очередного летного дня максимальное количество исправных машин, а также резерв на непредвиденный случай. В итоге возросли и процент исправности, и налет на списочный самолет.

ЦК КПБ и правительство Белоруссии высоко оценили труд авиарботников республики. 21 января 1965 года Указом Президиума Верховного Совета БССР за успешное освоение новой техники и выполнение заданий и социалистических обязательств по обработке посевов сельскохозяйственных культур в колхозах и совхозах республики были награждены Почетными грамотами и Грамотами Верховного Совета Белорусской ССР многие авиаторы. Среди награжденных А. Ф. Акимов — бортмеханик самолета, В. К. Антонишин — командир самолета, Е. И. Бусел — пилот, Н. И. Зиновик—инженер, А. П. Коробкин—командир самолета, А. И. Круглов — пилот, А. Г. Чернявский — заместитель командира подразделения, Ф. П. Володько — начальник участка технического обслуживания, В. Н. Гаврилов — авиатехник, А. Ю. Денисевич — бортмеханик самолета, А. В. Корякин — пилот, В. В. Кравченко — авиамеханик, С. А. Наумкин — инженер службы связи, И. В.

Сенькевич — инженер, С. Ф. Тертышный — начальник службы радиолокации, Н. С. Шишов — бортмеханик, Н. Д. Шуринок — авиатехник и другие.

Все награжденные авиаторы многие годы шли в авангарде социалистического соревнования. Они обладают высоким производственным опытом, накопленным за время работы в авиации, отличаются исключительным трудолюбием, требовательностью к себе и подчиненным. У них есть непреложное правило: не успокаиваться на достигнутом, непрерывно повышать свои профессиональные знания и идейно-политический уровень. К примеру, награжденный Почетной грамотой Верховного Совета БССР командир звена коммунист А. А. Климкович зарекомендовал себя в коллективе человеком неиссякаемой энергии и инициативы, увлеченным профессией летчика. Свою любовь к небу подтверждает делом. За 15 лет летной работы Климкович освоил три типа самолетов, в том числе турбовинтовой Ан-24, защитил звание пилота второго класса, заочно окончил Гомельский государственный университет. Алексей Андреевич Климкович, как лучший авиарботник республики, был избран делегатом XV съезда профсоюзов СССР от Гомельской областной межзональной организации профсоюзов.

Большим и важным событием в жизни белорусских авиаторов явилось Всесоюзное совещание работников сельскохозяйственной авиации. Оно открылось 21 января 1965 года в Минске. С докладом об итогах работы Гражданского воздушного флота по специальному применению самолетов в народном хозяйстве за 1964 год и дальнейших задачах выступил член коллегии Министерства гражданской авиации В. А. Назаров. Он отметил, что в 1964 году с воздуха было обработано без малого 50 миллионов гектаров. Это в два с лишним раза больше, чем в Соединенных Штатах Америки. А всего за 1959—1964 годы авиацией страны обработано 176,5 миллиона гектаров. По общему объему авиационно-химических работ СССР вышел на первое место в мире.

Наиболее важным достижением за этот период явилось освоение новых самолетов и вертолетов, применение авиахимического способа уничтожения сорняков. Докладчик сосредоточил внимание на нерешенных вопросах. Он указал на недостаточную механизацию загрузки самолетов сыпучими ядохимикатами, на необходимость совершенствования технологии и техники выполнения авиационно-химических работ, дальнейшего улучшения экономической характеристики самолетов и вертолетов, улучшения подбора и сохранения посадочных площадок в колхозах и совхозах.

Выступавшие на совещании авиаторы и работники сельского хозяйства Белоруссии выдвинули много проблем. Главные из них — повышение производительности полетов, рост качества проводимых работ, снижение их себестоимости. Они подчеркивали, что справиться с поставленными задачами можно за счет улучшения организации авиахимических работ, внедрения в производство достижений науки, техники и передового опыта.

В работе Всесоюзного совещания принял участие первый заместитель Председателя Совета Министров БССР В. Е. Лобанок.

В канун Всесоюзного совещания работников авиации специального применения состоялся IV слет авиаторов — ударников коммунистического труда, на котором обсуждены итоги работы подразделений Белорусского управления за 1964 год и

дальнейшие задачи по развертыванию социалистического соревнования за почетное звание авиапредприятия коммунистического труда. Участники слета приняли обращение ко всем белорусским авиаторам, в котором, в частности, говорилось:

«Мы должны в 1965 году увеличить объем воздушных перевозок и работы по спецприменению авиации на 14 процентов против достигнутого в 1964 году. Предстоит отправить 740 тысяч пассажиров, обработать 1 100 000 гектаров сельскохозяйственных угодий. Добиться выполнения поставленных задач можно лишь общими усилиями и при условии, если каждый на своем участке будет делать для этого все от него зависящее.

Мы призываем все подразделения по примеру коллективов трудящихся двадцати московских и восемнадцати ленинградских объединений, заводов и фабрик, которые приняли новые социалистические обязательства достигнуть в течение трех-четырех лет уровня мировых стандартов по важнейшим видам изготавливаемой продукции, развернуть соревнование за технический прогресс, за усовершенствование технологии в организации летной работы и технической эксплуатации материальной части, обслуживании пассажиров, за высокое качество и эффективность работы авиации в сельском хозяйстве».

Развитию трудового подъема и творческой инициативы коллектива способствует социалистическое соревнование с друзьями—авиаторами Украины. Связь между гражданскими летчиками Белоруссии и Украинского управления стала традиционной. Она помогает обмениваться положительным опытом. Многотиражные газеты «Крылья Украины» и «Западная трасса» не раз совместно выпускали специальные номера, в которых обобщался передовой опыт, подводились итоги выполнения основных производственных показателей за квартал, рассказывалось о трудовых буднях авиарботников.

Такая перекличка соревнующихся управлений приносит большую пользу, взаимно обогащает коллективы. Многие воздушные линии Белорусского управления пролегают по территории Украины, образуя тем самым незримый воздушный мост дружбы. Экипажи белорусских авиаторов регулярно бывают в аэропортах Украины, перенимают все лучшее, что достигнуто в организации перевозок и руководстве полетами. Так, оказалось, что в ряде украинских аэропортов хорошо организована взаимная информация служб. Используют белорусские авиаторы и опыт харьковчан по загрузке вертолетов Ка-15 ядохимикатами при работающих винтах. Украинские авиаторы первыми освоили полеты на турбовинтовых самолетах — это было с пользой заимствовано. Так, немало белорусских пилотов свое летное крещение на новых лайнерах получили в составе экипажей Украинского управления. Все они до сих пор хранят добрые воспоминания о чуткости и внимании к себе со стороны украинских коллег по труду, о дружбе и авиационном товариществе.

Тесная дружба связывает и летчиков авиации спецприменения братских республик. В течение многих лет экипажи самолетов сельскохозяйственной авиации Белоруссии с ранней весны работают на полях колхозов и совхозов Украины. По мере продвижения весны на север экипажи украинских летчиков приходят на помощь белорусским хлеборобам.

Постоянная связь соревнующихся коллективов, обмен передовым опытом и практическая помощь оказали плодотворное влияние на результаты социалистического соревнования. Идя навстречу XXIII съезду КПСС, белорусские авиаторы рапортовали об успешном выполнении производственного плана 1965 года и всей семилетки. Отправлено за семилетие пассажиров больше на 85 тысяч человек, чем намечалось, грузов — на 4600 тонн.

План обработки площадей в сельском хозяйстве перевыполнен на 325 тысяч гектаров.

Огромную роль в успехах авиаторов сыграла неустанная забота Коммунистической партии и Советского правительства об оснащении гражданской авиации современными газотурбинными и реактивными самолетами, о подготовке высококвалифицированных кадров и дальнейшем совершенствовании материально-технической базы. В республике за семилетие построено и введено в эксплуатацию 49 пассажирских павильонов, новые аэровокзалы в Могилеве, Гродно, Витебске, Барановичах.

Руководством Белорусского управления гражданской авиации совместно с областными, городскими и районными партийными организациями и Советами депутатов трудящихся уделялось большое внимание развитию воздушного транспорта и благоустройству аэропортов как в областных центрах, так и в других крупных населенных пунктах. В период семилетки начато строительство новых аэровокзалов в Гомеле и Бобруйске, сданы в эксплуатацию новые пассажирские павильоны в Кореличах, Краснополье, Костюковичах, у озера Нарочь.

За годы семилетки протяженность воздушных линий республики увеличилась в два раза и составила 17,5 тысячи километров. Значительная часть крупных населенных пунктов БССР обслуживалась регулярными рейсами. Средняя дальность перевозки одного пассажира на линиях союзного значения составила свыше 800 километров.

Заслуженную оценку получил труд крылатых земледельцев. Более 140 передовых пилотов, инженеров, авиационных техников и три подразделения сельскохозяйственной авиации стали участниками ВДНХ, награждены серебряными и бронзовыми медалями главной выставки страны.

Так белорусские авиаторы готовились достойно встретить XXIII съезд партии. Рождались новые формы соревнования. По инициативе экипажей Минского авиаподразделения развернулась борьба за почетное право именоваться коллективами XXIII съезда КПСС.

Трудовой и политический подъем еще больше усилился в связи с опубликованием Указа Президиума Верховного Совета СССР от 15 августа 1966 года. За успешное выполнение заданий семилетнего плана по перевозкам пассажиров воздушным транспортом, достижения по применению авиации в народном хозяйстве страны и освоение новой авиационной техники большая группа авиарботников Белорусского управления награждена орденами и медалями. Орденом Ленина отмечен В. С. Петренко — командир подразделения коммунистического труда. Орденом «Знак Почета» награждены Н. И. Акулич — командир звена, Г. С. Тимошев — командир самолета Ан-2, В. С. Ползунов — командир корабля Ту-124, Т. И. Федюкина — авиационный механик. Медали «За трудовую доблесть» и «За

трудовое отличие» получили Н. Л. Ероховец — техник-бригадир, А. В. Василевич— командир самолета Ан-2, П. А. Загорский авиационный техник, Г. С. Посталовский—авиационный техник, А. Н. Коннов— командир самолета Ан-2 и другие передовые работники.

На отеческую заботу Коммунистической партии и Советского правительства авиаторы ответили вдохновенным трудом.

Настало такое время, когда дальнейшее развитие большинства отраслей народного хозяйства республики стало невозможным без применения самолетов. Гражданские воздушные корабли обрабатывали поля, несли вахту по охране белорусских лесов от пожаров, обслуживали научные экспедиции по изучению недр. Авиаторы вышли на передовые рубежи в борьбе за досрочное выполнение плана восьмой пятилетки, намеченной XXIII съездом КПСС.

Белорусское небо — мирный цех авиаторов республики — готовилось к новым свершениям. Но в мирном небе есть место не только трудовым подвигам.

17 января 1965 года в Минском аэропорту состоялся митинг авиарботников и трудящихся столицы, посвященный открытию памятника Герою Советского Союза Тимофею Терентьевичу Ромашкину.

Какой подвиг совершил герой Аэрофлота в мирные дни?

Вот что говорилось в представлении к посмертному присвоению Т. Т. Ромашкину звания Героя Советского Союза.

8 января 1954 года при выполнении пассажирского рейса на самолете Ли-2 по маршруту Таллин—Ленинград, в момент раздачи пассажирам газет и журналов, вооруженные бандиты напали на экипаж с целью овладеть самолетом. Бортмеханик Т. Ромашкин не дал возможности врагу вести прицельный огонь по экипажу, первым бросился на вооруженного двумя пистолетами врага и спас жизнь экипажу и пассажирам. Энергичными действиями остальных членов экипажа бандиты были разоружены.

Родился Тимофей Терентьевич Ромашкин в 1919 году в белорусской деревне Марченки Витебской области, в семье крестьянина. Работал на Витебском кирпичном заводе, затем поступил в аэроклуб. В 1938 году был призван в армию, а два года спустя демобилизовался и пришел в Гражданский воздушный флот. Здесь и застала его война. Он обслуживал самолеты в городе-герое Ленинграде. А когда нужно было, садился на место воздушного стрелка. После войны коммунист Ромашкин, уже опытный специалист, начал работать бортмехаником. Самыми теплыми словами отзываются о нем товарищи, которым он всегда был верным и в дружбе, и в службе. В памяти белорусских авиаторов Т. Т. Ромашкин остался честным и мужественным сыном Родины.

Летчики гражданской авиации, по почину авиаторов Московского управления, начали сбор средств на сооружение памятника герою. Памятник выполнен известным скульптором, лауреатом Государственной премии Г. Н. Постниковым, установлен на привокзальной площади Минского аэропорта и постоянно будет напоминать о подвиге бесстрашного коммуниста, воспитывать в молодых сердцах любовь к Родине и своему народу.

Комсомольцы Минского аэропорта любовно ухаживают за памятником Герою Советского Союза Тимофею Терентьевичу Ромашкину, в праздничные дни возлагают цветы, выстраивают почетный караул. Школьники Минска, вступая в клуб «Юных друзей авиации», принимают здесь первую клятву авиаторов.

Но не только в торжественных ритуалах живет память об отважном сыне Белоруссии. Свидетельством верности героическим традициям авиаторов, торжеством любви и преданности Родине стали мужественные поступки воспитанников Аэрофлота, повторивших подвиг белоруса Т. Т. Ромашкина. В их числе можно назвать русских В. Шленова, А. Шевелева, Н. Курченко, армянина Э. Бахшиняна, грузина В. Томашвили, молдаванина В. Байдецкого.

К новым вершинам

Замечательную страницу в истории нашей Родины открыл XXIII съезд Коммунистической партии Советского Союза, который рассмотрел и утвердил Директивы по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966—1970 годы. Основные задачи транспорта и связи сводились к более полному обеспечению потребностей экономики страны и населения. Съезд определил следующие рубежи развития гражданской авиации:

«Увеличить перевозки пассажиров воздушным транспортом (самолетами и вертолетами) примерно в 1,8 раза. Построить 35 —40 аэропортов на линиях союзного значения и 200 на местных линиях.

Оборудовать аэропорты на магистралях союзного значения системами автоматического и полуавтоматического управления заходом на посадку и современными средствами радиотехнического оборудования для управления движением» [40]

Ответственные задачи встали и перед белорусскими авиаторами: по сравнению с 1965 годом увеличить пассажирооборот в 1,8, отправки пассажиров в 1,6, обработку площадей в сельском хозяйстве в 1,6 раза. Так, уже в 1966 году планировалось отправить 870 тысяч пассажиров и обработать 1250 тысяч гектаров площадей, а в 1970 году соответственно 1 миллион 420 тысяч пассажиров и 1650 тысяч гектаров. Протяженность воздушных линий должна была увеличиться с 17,5 тысячи в 1965 году до 26,5 тысячи в 1970 году.

Планом на пятилетку предусматривалось освоить полеты на турбовинтовых самолетах Ан-24; ввести в строй новый аэровокзал в Гомеле, обеспечить воздушную связь Гомеля (на самолетах Ан-24) с Москвой, Ленинградом, Ригой, Симферополем. Готовились к открытию воздушные трассы из Минска в Ростов, Тбилиси, Куйбышев, Петрозаводск и другие города. Авиаторы обязались охватить более 100 крупных населенных пунктов БССР пассажирскими перевозками.

Задачи сложные и ответственные. Но они были под силу белорусским авиаторам. Коммунистическая партия вырастила замечательные кадры. Благодаря творческому труду советского народа гражданская авиация получила первоклассные современные самолеты. Партийные и советские органы республики делали все необходимое для улучшения работы всех подразделений Белорусского управления гражданской авиации. Нужно было умело использовать политический и трудовой подъем, вызванный решениями XXIII съезда КПСС, и направить его на успешное выполнение поставленных задач.

Как и ранее, теперь большое значение имело совершенствование форм и методов организационной и идеологической работы партийных организаций, стиля работы командных кадров. Опыт воспитания авиаторов, накопленный в предыдущие годы, не только широко внедрялся в практику, но и обогащался в новых условиях.

Политотдел управления усилил внимание к учебе секретарей партийных организаций и руководящих кадров подразделений. Одной из форм такой учебы стали регулярные семинары партийного актива, на которых рассматривались

вопросы подготовки партийных собраний, распределения поручений среди коммунистов, проведения массово-политической работы и т. д. Часто проводили кустовые совещания партийного и хозяйственного актива непосредственно на базе передовых авиапредприятий Минска, Могилева и Бреста.

Можно привести немало примеров творческого подхода политотдела и партийных организаций к проведению воспитательной работы в коллективах. Так, в один из дней 1966 года необычная аудитория собралась в помещении Минского аэропорта. Со всех концов республики съехались сюда представители двух поколений авиаработников: ветераны труда и те, кто лишь недавно начал свой путь в небе. Старая гвардия была представлена людьми, отдавшими авиации лучшие годы своей жизни:

С. А. Андреевым, П. И. Бубновым, А. В. Гуриным, С. С. Климовичем, Н. П. Кравченко, Г. Я. Лукинским, А. С. Шевчуком и другими. Рядом с ними можно было видеть молодых авиаторов — комсомольцев и несоюзную молодежь, — достойно идущих дорогой старших.

Участники встречи собрались, чтобы обсудить вопрос, который волновал тогда весь наш народ, всех авиаторов: как лучше встретить 50-летие Великой Октябрьской социалистической революции, чем порадовать Родину к ее юбилею.

На трибуну поднялся ветеран Аэрофлота, командир корабля Ту-124 А. Е. Неклюдов — инициатор соревнования за экономию летного времени и топлива в каждом рейсе. Многие почерпнула молодежь из его рассказа об огромном техническом прогрессе в гражданской авиации, о том, как нужно жить и трудиться, чтобы на деле оправдывать высокое доверие Отчизны. С огромным интересом выслушали собравшиеся выступление командира передового подразделения В. С. Петренко, награжденного орденом Ленина за успехи в выполнении семилетнего плана. Ветеран поделился опытом безаварийной работы. Выступали и представители молодого поколения, в частности Р. Гукова и Е. Герасимович. От имени всей молодежи они обещали старшим товарищам быть их достойной сменой.

Такие встречи продуманно готовились и приносили большую пользу. Они вдохновляли людей, поднимали на новые трудовые свершения.

Умение вовремя учитывать запросы людей — характерная черта деятельности партийного комитета Минского авиапредприятия. В тот период в партийных организациях Москвы и Ленинграда родились институты политинформаторов. Члены парткома и его секретарь Н. А. Борисов изучили этот опыт и провели подробный анализ состояния массово-политической работы на предприятии. Они пришли к выводу, что в большинстве служб, где работники имеют высокую общеобразовательную и специальную подготовку, агитаторы не могут удовлетворить их разносторонние запросы. Одни интересовались новой авиационной техникой и конкретной экономикой, других привлекали вопросы внутренней и международной жизни и т. д. Решили создать институт политинформаторов. Ими стали командиры производства, инженеры, экономисты, наиболее подготовленные агитаторы. Каждому определили узкую тематику и, таким образом, получились четыре секции: экономическая, международная, политическая и авиационно-техническая. В помощь политинформаторам проводились методические семинары.

Интерес к политинформациям все время возрастал. Глубокими знаниями, умением донести материал до слушателей, связать его с конкретными делами производства выделялись политинформаторы И. С. Савкин, П. М. Осипов, С. Н. Комаров, А. А. Исаев, Р. Б. Пергаменцев и другие. Партком Минского авиапредприятия постоянно заботился о повышении организационного уровня и идейного содержания политинформаций. Поэтому трудно переоценить их мобилизующую роль.

Известно, что партийная работа — дело творческое. И это заметно в стиле работы парторганизаций. По-деловому к проведению партийной учебы подошло, например, в 1966—1967 году партбюро Гомельского авиапредприятия. Вопросы повышения идейного уровня занятий обсуждались на заседаниях партийного бюро и комитета комсомола. Было уделено самое пристальное внимание подбору пропагандистов, обеспечена их переподготовка на курсах при горкоме КПБ. Почти каждое занятие сопровождали диафильмы, фрагменты из кинокартин, грамзаписи выступлений В. И. Ленина и его соратников, выдающихся деятелей КПСС, видных ученых страны. К началу занятий пропагандисты имели в своем распоряжении аппараты «Луч», «ЛЭТИ». Использование технических средств пропаганды помогало полнее раскрыть тему, вызывало определенный интерес и эмоциональный подъем у слушателей. По признанию авиаторов, занятия стали проходить интереснее, вопросы усваивались глубже и полнее.

Учеба тесно увязывалась с непосредственными задачами коллектива и поэтому благотворно влияла на его дела, содействовала воспитанию людей. И не случайно Гомельское подразделение первым в Белорусском управлении гражданской авиации завоевало почетное звание коллектива коммунистического труда.

Политотдел вместе с партийной организацией Минского подразделения много внимания уделял пропаганде революционных, боевых и трудовых традиций партии и народа. Работники политотдела и аппарата Белорусского управления, а также лекторы местных партийных организаций регулярно читали лекции и доклады на темы: «В. И. Ленин — вождь и организатор Великой Октябрьской социалистической революции», «В. И. Ленин и авиация», «Подъем благосостояния трудящихся Белоруссии за годы Советской власти», «Перспективы развития гражданской авиации» и другие.

Наряду с лекциями, докладами и политическими информацией широкое распространение получили ленинские чтения, тематические вечера и теоретические конференции.

Большой идейный заряд оставляли проводимые в Минском авиаподразделении встречи с заслуженными людьми, участниками Великой Октябрьской социалистической революции, героями Великой Отечественной войны. Так, с огромным интересом авиаторы столицы слушали воспоминания И. А. Кошенкова — участника трех революций, члена КПСС с 1917 года; перед молодежью неоднократно выступали участник штурма Зимнего П. С. Кудряшов, делегат III съезда комсомола, член КПСС с 1919 года Н. В. Розанов. Сама жизнь этих замечательных людей стала для авиаторов поучительным примером.

Большой опыт пропаганды революционных, боевых и трудовых традиций накоплен библиотекой Минского подразделения. Здесь проводятся читательские конференции и литературные вечера. Популярность приобрели литературно-музыкальные «огоньки». Уже одни их названия вызывают интерес: «Солдатам революции посвящается», «Главное, ребята, сердцем не стареть!», «Нам было 20 лет тогда — вам 20 лет сегодня», «Их подвиг жив, неповторим и вечен», «Присядем, друзья, перед дальней дорогой» и другие. Каждый такой «огонек» проводится на определенную тему, имеет продуманный сценарий. В его подготовку вовлекаются десятки организаторов и действующих лиц. На «огоньках» присутствуют участники Великой Отечественной войны, деятели науки и культуры, белорусские поэты и писатели, партийные и советские работники Минска, руководители Белорусского управления.

Партийные и комсомольские организации авиаподразделений Минска, Бреста, Гомеля и других городов довольно часто проводят экскурсии в музеи, по местам революционной и боевой славы. Посещения Дома-музея I съезда РСДРП, Белорусского государственного музея истории Великой Отечественной войны, Брестской крепости-героя и многих других исторических мест рождает гордость за нашу ленинскую партию, воспитывают любовь к Родине, побуждают быть похожим на тех, кто беззаветно отстаивал интересы социализма. Такие экскурсии постоянно включаются в планы политотдела в связи с проведением собраний партийного и комсомольского активов, семинаров руководящего состава, советов авиаторов.

Традиционными стали встречи с участниками Великой Отечественной войны. Так, во Дворце культуры профсоюзов столицы состоялся вечер молодежи на тему «Подвиг отцов — сыновьям в наследство». Перед авиаторами выступил генерал-лейтенант авиации запаса, ныне начальник смены службы движения Минского аэропорта П. П. Архангельский, который командовал в годы Великой Отечественной войны воздушной армией. Его рассказ о славных делах летчиков-фронтовиков был наполнен большим содержанием, помог молодежи глубже осмыслить чувство советского патриотизма, источники победы над врагом. Богата личная биография ветерана. Его первые встречи с фашистами произошли в небе Испании. Бомбардировщик под управлением П. П. Архангельского сбросил не одну бомбу на голову ненавистного врага испанского народа. А потом 1418 фронтовых дней Великой Отечественной войны. Восемь орденов, около двадцати благодарностей Верховного Главнокомандующего, именные часы от Маршала Советского Союза К. Е. Ворошилова — все связано с победами, подвигами, поучительными военными эпизодами, раскрывающими высокий морально-политический облик советского воина.

Много поучительного рассказал на этом вечере руководитель отдела движения Белорусского управления Герой Советского Союза А. А. Алехнович. Воспоминания ветеранов оставили глубокий след в памяти молодежи.

По инициативе политического отдела Белорусского управления гражданской авиации и редакции республиканской газеты «Советская Белоруссия» был проведен конкурс-викторина «Крылья Родины», посвященный 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции. Жюри, возглавляемое начальником управления Д. Г. Глущенко, получило сотни писем, в которых подробно освещалась история воздушного флота, роль Коммунистической партии и В. И. Ленина в развитии советской авиации, названы имена советских летчиков,

проявивших беспримерную доблесть, героизм и отвагу в годы гражданской и Великой Отечественной войн.

В дни подготовки к 50-летию Великого Октября в политотделе управления была создана на общественных началах внештатная редакция республиканского радио и Минской студии телевидения. При ее активном участии проведены десятки передач по радио и телевидению о трудовых буднях авиаторов, об открытии новых авиалиний, о встрече бывших авиаторов 62-го, 105-го и 120-го гвардейских полков ГВФ с участниками партизанского движения на Витебщине, о «воздушных хлеборобах» и другие.

В 1966 году совместно с Минской студией телевидения был осуществлен агитперелет по городам БССР и подготовлен рапорт работников промышленности, транспорта и сельского хозяйства республики XXIII съезду КПСС. В агитперелете принимали участие и авиаторы. В Бресте эстафету с итогами социалистического соревнования авиаторов Белоруссии представителям Днепро-Бугского пароходства передал командир Минского авиатранспортного подразделения кавалер ордена Ленина П. С. Савкин.

Летом 1966 года политотдел Белорусского управления гражданской авиации, комитет комсомола Минского аэропорта совместно с юными следопытами школы № 73 Минска провели поход по героическим маршрутам партизанского соединения «батьки Миная» — Героя Советского Союза М. Ф. Шмырева — и 105-го гвардейского авиаполка ГВФ. К минским юным следопытам присоединились пионеры 227-й школы Москвы. Московские ребята побывали в школе № 73, где ознакомились с фотографиями и письмами, повествующими о подвиге А. П. Мамкина — летчика 105-го гвардейского авиаполка ГВФ, отдавшего жизнь ради спасения детей.

В 1967 году пионерской дружине 227-й школы Фрунзенского района Москвы присвоено имя славного сына нашей Родины летчика ГВФ А. П. Мамкина. В актовом зале этой школы с большой любовью оформлен стенд, посвященный герою-летчику, а красные следопыты ведут активную переписку со своими сверстниками из 73-й минской школы, находят и поддерживают тесную связь с однополчанами А. П. Мамкина, например, с В. С. Ползуновым, Е. Г. Абрамовым, В. А. Кузнецовым и другими. В 1971 году пионеры провели большой слет. На нем с воспоминаниями об А. П. Мамкине и о героических буднях 105-го гвардейского авиационного полка, в котором он служил, выступили его боевые товарищи.

«Никто не забыт и ничто не забыто!» — под таким девизом 18 мая 1972 года в 227-й школе Фрунзенского района Москвы прошел торжественный сбор пионерской дружины имени А. П. Мамкина. Он был приурочен к славному юбилею — 50-летию со дня основания пионерской организации имени В. И. Ленина.

«Помни крылатых героев» — так комсомольцы и молодежь Владимирского авиаподразделения назвали проведенную ими операцию «Сокол», которая звала в путь по дорогам подвигов крылатых героев, погибших в период Великой Отечественной войны. На этот раз январским морозным утром 1968 года путь лежал в Белоруссию по маршруту Владимир—Муром—Москва—Витебск—Радошковичи, к месту бессмертного подвига Героя Советского Союза Николая Францевича Гастелло.

...Минский аэропорт. Ночь. Самолет с гостями встречают работники ЦК ЛКСМ Белоруссии, минские авиаработники, пионеры. В пассажирском зале аэровокзала состоялось торжественное пионерское собрание, на котором сына Николая Францевича — майора Виктора Гастелло — приняли в ряды почетных пионеров республики. Днем посланцев города Владимира принял секретарь ЦК ЛКСМБ А. Н. Ваницкий.

— Нам очень приятно, — сказал Арсен Николаевич, — встретить в юбилейном для комсомольцев году первую на белорусской земле делегацию с такой почетной и патриотической миссией. И это не случайно. Здесь в период Великой Отечественной войны были начаты схватки с лютым врагом. Многие сыны Родины отдали жизнь за наше счастье именно здесь, на белорусской земле. Призыв нашей родной Коммунистической партии воспитывать подрастающее поколение на революционных, боевых и трудовых традициях советского народа приковал внимание многих республик к городам и селам Белоруссии.

24 января 1968 года в Радошковичах Минской области у памятника Н. Ф. Гастелло состоялся многолюдный митинг.

Более 30 лет назад, 26 июня 1941 года, на пятый день войны здесь произошло незабываемое событие. Экипаж самолета капитана Гастелло в составе А. А. Бурденюка, Г. Н. Скоробогатова и А. А. Калинина возвращался на базу после выполнения боевого задания. И вот когда машина уже уходила от пораженной цели, снаряд пробил бензобак, огонь охватил самолет. Гибель или плен — другого выбора не было. Мужественные воины предпочли смерть фашистской неволе. Они направили свой горящий самолет на скопление врага и нанесли ему большой урон. Поэт Павел Шубин посвятил Гастелло такие слова:

Это мужество твое, Гастелло,
Это пламя сердца твоего
Водрузить над гибелью сумело
Разума и правды торжество.

К подножью памятника возлагают венки, авиаторы высыпают привезенную землю, пионеры читают стихи Янки Купалы.

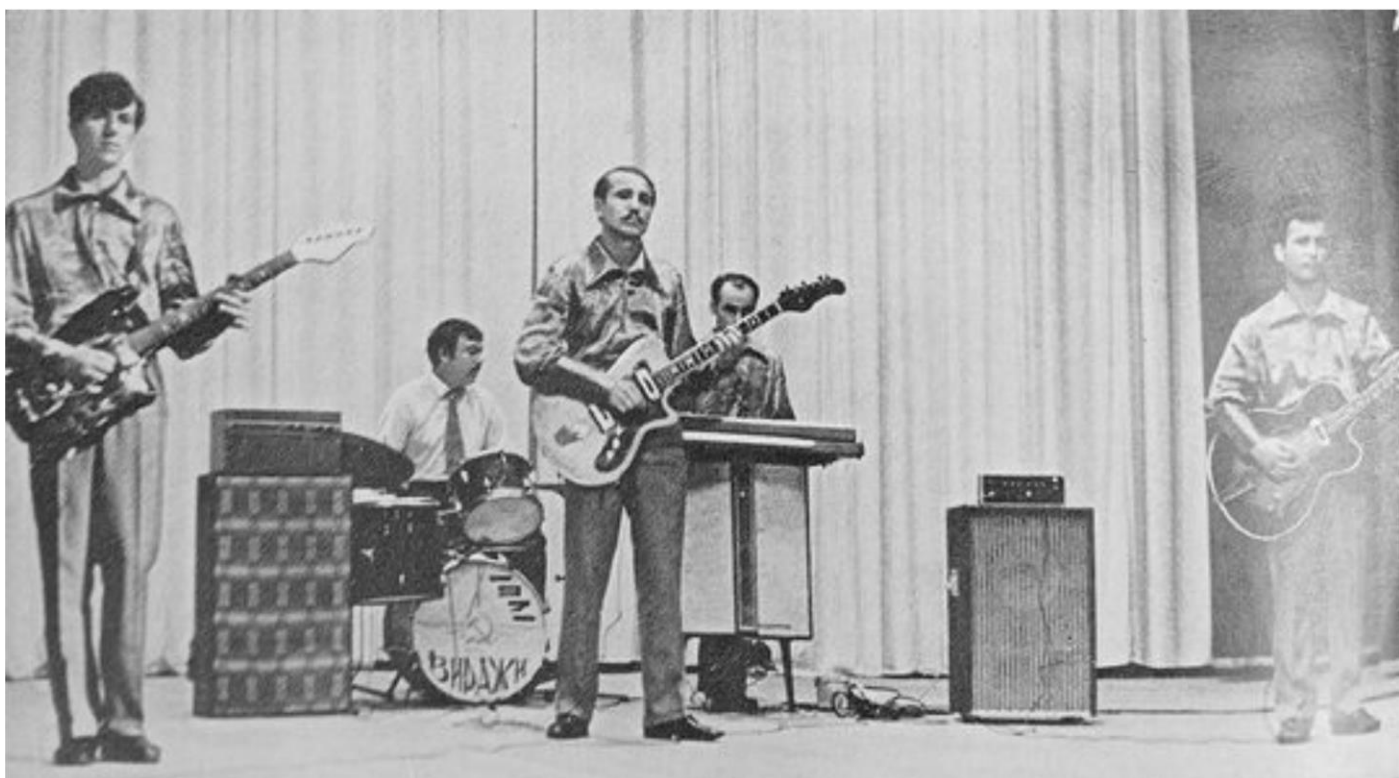
И это символично, что там, где погиб герой-летчик, — родина великого белорусского поэта.

Комсомольцы Брестского авиапредприятия выступили с инициативой соорудить на территории аэропорта обелиск летчикам, погибшим в первые дни войны. Этот почин поддержали коммунисты, все работники. Был создан штаб по изысканию средств и установке обелиска. Группа комсомольцев-следопытов в результате большой и кропотливой работы, бесед со многими людьми, изучения архивных документов установила имена летчиков, погибших смертью храбрых при защите неба Бреста в первые часы первого дня войны. Это — командир 123-го истребительного полка майор Борис Николаевич Сурин, который погиб 22 июня 1941 года в 10 часов утра в воздушном бою над Брестом; лейтенант Степан Митрофанович Гудимов, летчик 33-го истребительного авиаполка, погибший 22 июня 1941 года в 5 часов 30 минут, одним из первых таранив немецкий самолет.



Выступает танцевальная группа самодеятельности Минского аэропорта.

Успехом неизменно пользуется инструментальный ансамбль коллектива самодеятельности минских авиаторов.





Авиаторы посетили Дом-музей I съезда РСДРП.

Открытие обелиска на бывшем полевом аэродроме в селе Смелиж Брянской области в честь коллективного подвига авиаторов и партизан.





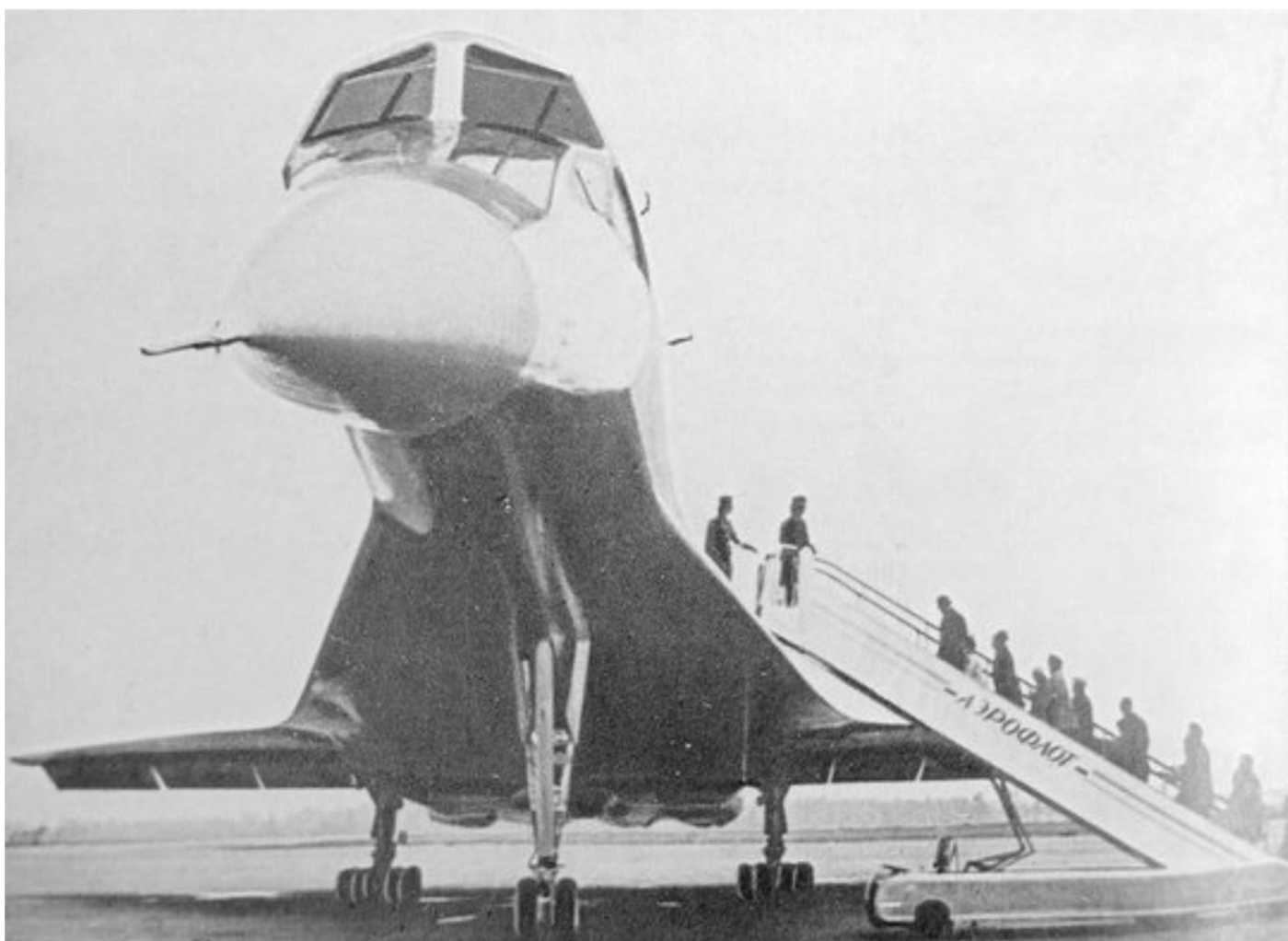
На летней спартакиаде авиаторов в Минске.





Вертолет В-12 — самый большой в мире.

Аэрофлот получает новейшую технику. Скоро на воздушные трассы выйдет сверхзвуковой самолет Ту-144.



Понятно, что подобная партийно-политическая работа проводилась и на предыдущих этапах развития гражданской авиации в республике. Как и ранее, усиленное внимание к воспитанию людей давало положительные результаты. Повышалась трудовая активность авиаработников, они добивались более высоких производственных показателей в социалистическом соревновании, готовили достойную встречу 50-летию Великого Октября и 100-летию со дня рождения В. И. Ленина.

Необходимо отметить, что, начиная с первого года восьмой пятилетки, был взят большой разбег в выполнении плана авиаперевозок и авиационно-химических работ в сельском хозяйстве. Уже в 1966 году в сравнении с 1960 годом количество отправленных пассажиров увеличилось более чем в три, а обработка площадей в колхозах и совхозах более чем в четыре раза.

В честь 50-летия Великой Октябрьской социалистической революции коллектив Белорусского управления принял на себя повышенные обязательства. В основу соревнования была положена борьба за обеспечение безопасности полетов, высокую культуру обслуживания пассажиров и экономичность каждого рейса. В экипажах сельскохозяйственной авиации шло соревнование за качественное выполнение авиационно-химических работ в сжатые агротехнические сроки. Во всех летных подразделениях разгорелась борьба за почетное звание «Экипаж имени 50-летия Октября».

Для всего коллектива задачей огромной важности было освоение полетов на новых газотурбинных самолетах Ан-24. Внедрение их на линиях союзного значения позволяло использовать реальные резервы и увеличить отправки пассажиров, почты и груза, удовлетворить возросший спрос трудящихся на авиабилеты. И вот 19 мая 1967 года в Гомельском аэропорту стартовал в первый рейс Ан-24, связав областной центр с Москвой и Минском. Несколько позже на этих самолетах проложены трассы из Минска в Гродно и Брест.

Руководство управления, политотдел и партийные организации провели большую работу по открытию новых воздушных линий, на которых эксплуатировались и другие типы самолетов. Достаточно сказать, что в 1967 году белорусские авиаторы выполняли 290 рейсов, в том числе на линиях союзного значения — 64 и на местных — 226. Столица республики имела регулярную связь пассажирскими рейсами с двадцатью семью городами страны.

Большими трудовыми успехами шли к юбилею Советской Родины и авиационные химики. В сельскохозяйственной авиации рекордным считалось достижение экипажа командира самолета В. Н. Силина. Он обработал за сезон 25 тысяч гектаров. А в 1967 году этот рубеж был превзойден многими экипажами и достиг 35 тысяч. В сезоне 1967 года небывало возрос налет на каждый самолет сельскохозяйственной авиации. Особенно отличились экипажи А. И. Дьячкина, А. В. Маркевича, В. Г. Орловского.

В юбилейном году улучшился налет и на транспортных самолетах и был выше, чем в целом по Министерству гражданской авиации. Это явилось результатом внедрения поэтапного метода обслуживания самолетов, повышения качества их подготовки.

Во втором и третьем кварталах 1967 года Белорусское управление вышло в число победителей социалистического соревнования среди предприятий Министерства гражданской авиации.

За успехи в социалистическом соревновании в честь 50-летия Великого Октября коллектив Минского объединенного авиапредприятия награжден памятным Красным знаменем Минского обкома КПБ, исполкома областного Совета депутатов трудящихся и облпрофсовета. Памятное Красное знамя Белорусского управления гражданской авиации и БРК профсоюза авиаработников вручено коллективу Гомельского авиапредприятия. Решением бюро ЦК ЛКСМ Белоруссии переходящее Красное знамя присуждено комсомольской организации Витебского авиапредприятия. Десятки экипажей, смен и бригад удостоены почетных званий имени 50-летия Октября. Среди них экипажи, где командирами П. И. Шевченко, Л. М. Дедович, Б. К. Адамович,

А. С. Булышко, А. И. Бондарев, Ф. А. Сокурено и другие. Эти авиаторы служили примером трудолюбия, безупречного отношения к служебному долгу, активности в общественно-политической жизни коллектива.

За особые заслуги в освоении современной авиационной техники и многолетнюю безаварийную летную работу Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 июля 1967 года почетное звание «Заслуженный пилот СССР» присвоено Е. А. Богданову—командиру Минского авиапредприятия.

Ефим Александрович Богданов — один из ветеранов белорусской авиации послевоенного периода. Более двух десятков лет он отдал подготовке молодых кадров летного состава, первым освоил полеты на самолетах Ил-14, а в последующем — на турбовинтовых и реактивных самолетах Ан-10 и Ту-124.

В 1970 году заочно окончил Высшее авиационное училище гражданской авиации.

Успешное выполнение социалистических обязательств — это результат самоотверженного труда всего коллектива. ЦК КПБ и правительство республики, местные партийные и советские органы уделяли постоянное внимание строительству аэропортов, развитию сети воздушных линий. Благодаря этому в первые годы пятилетки сумели улучшить и расширить базу местных воздушных линий. Так, вошли в строй пассажирский павильон в Волковыске Гродненской области, служебные здания на местных трассах в Витебской области и другие.

1968 год в жизни белорусского народа был особенным. Трудящиеся готовились к своему большому празднику — полувековому юбилею республики и Коммунистической партии Белоруссии. В преддверии славного праздника, в обстановке большого политического и трудового подъема, вызванного всенародной подготовкой к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, среди авиаторов с новой силой развернулось движение за досрочное выполнение плана восьмой пятилетки.

Следуя примеру передовых предприятий Москвы и Ленинграда, работники Гродненского авиапредприятия взяли на себя обязательство свой пятилетний план выполнить досрочно, за четыре года и шесть месяцев. Это начинание нашло горячее одобрение во всех подразделениях Белорусского управления. Было

решено пятилетнее задание по авиаперевозкам и работе авиации спецприменения выполнить досрочно.

Экипажи авиации специального применения объявили авиахимработы ударным трудовым фронтом. По примеру Могилевского авиаподразделения началось движение за повышение производительности полетов путем внедрения механизации погрузочных работ. Следует отметить, что инициатива могилевчан увенчалась большим успехом. Совместно с руководителями колхозов и совхозов авиаторы области довели механизацию до 80 процентов.

На ряде авиалиний вместо поршневых самолетов Ил-14 вышли газотурбинные 48-местные Ан-24. По расписанию, утвержденному на весенне-летний период 1968 года, Гомельский аэропорт выполнял 23 рейса в день. Отсюда начинались трассы в Анапу, Днепропетровск, Ленинград, Одессу, Симферополь. Витебский аэропорт выполнял 18 рейсов Могилевский — 20 рейсов, Брестский и Гродненский — по 11 рейсов. Большинство районных центров республики обслуживались регулярными рейсами. А райцентры Полоцк и Бобруйск получили прямую связь с Москвой.

Открытие новых и увеличение рейсов на существующих авиалиниях, освоение полетов на самолетах Ан-24 принесли трудовую победу. Накануне 50-летия БССР и Компартии Белоруссии авиарботники рапортовали о достижении нового рубежа— впервые за год отправлен миллион пассажиров.

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования •в третьем квартале 1968 года коллективу Белорусского управления гражданской авиации вручено переходящее Красное знамя Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников и выдана премия в сумме 16 000 рублей.

Звание передового коллектива авиарботники Белоруссии подтвердили и по итогам года, перевыполнив план по всем производственно-финансовым показателям.

Ведущее место в соревновании занимал коллектив Минского авиапредприятия (командир Е. А. Богданов, секретарь парткома Н. А. Борисов). Его труд отмечен высокой наградой — памятным Знаменем ЦК КП Белоруссии, Президиума Верховного Совета БССР и Белсовпрофа. Здесь с большим подъемом, творчески трудился коллектив авиационно-технической базы (начальник Ф. Ф. Ильин, секретарь партбюро Д. И. Марченко, председатель МК Н. А. Бобков). На основе хорошо освоенного поэтапного метода был внедрен сетевой график технического обслуживания самолетов, который обеспечивает более эффективное и бездефектное выполнение каждой операций. Готовясь к более прогрессивному методу обслуживания машин, инженерно-технические работники своими силами изготовили стенды для ремонта и проверки специального оборудования.

Почетное звание «Коллектив коммунистического труда» присвоено летным подразделениям, где руководителями Н. З. Пасько и Э. Т. Калько. 17 экипажам, в их числе В. П. Осиповича, И. А. Ковалева, И. В. Бебика, Г. И. Пака, за безупречное выполнение заданий, примерную дисциплину и активное участие в общественной жизни присвоены почетные звания имени 50-летия БССР и Компартии Белоруссии.

За особые заслуги в освоении современной авиационной техники и многолетнюю безаварийную летную работу Указом Президиума Верховного Совета СССР группе авиаторов присвоены почетные звания. Так, звания «Заслуженный пилот СССР» удостоились пилот первого класса Дмитрий Григорьевич Глущенко — начальник Белорусского управления гражданской авиации и пилот первого класса Иван Иванович Осипов — начальник инспекции по безопасности полетов Белорусского управления гражданской авиации.

Высокого накала достигло социалистическое соревнование в дни подготовки к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина. «Превратим 1969 год в год ленинской ударной работы!», «100 дней—сто трудовых подарков Ильичу!» — под такими лозунгами началась перекличка авиапредприятий Белоруссии.

В ответ на постановление ЦК КПСС «О подготовке к 100-летию со дня рождения Владимира Ильича Ленина» коллектив Белорусского управления принял на себя повышенные социалистические обязательства: отправить более 1 миллиона 300 тысяч пассажиров, обработать в сельском хозяйстве свыше 1,5 миллиона гектаров площадей, сэкономить 3200 тонн авиационного топлива, получить 200 тысяч рублей сверхплановой прибыли.

Летопись социалистического соревнования белорусских авиаторов в ознаменование 100-летия со дня рождения Владимира Ильича Ленина — создателя Коммунистической партии Советского Союза, руководителя величайшей социальной революции и основателя первого в мире Советского государства — хранит немало примеров высокой политической активности, трудовой доблести, творческой инициативы.

«Включайтесь в соревнование!» — под таким заголовком многотиражная газета «Западная трасса» поместила текст «Положения о социалистическом соревновании», выработанного экипажами сельскохозяйственной авиации в честь знаменательной даты. В нем указывалось, что для завоевания звания лучшего экипажа необходимо добиться высокого налета часов на каждый самолет, а также обработать на Ан-2 25 000 гектаров, на Як-12 — 13 000 гектаров и на вертолете Ка-15 — 7000 гектаров при отличном качестве работ и высокой трудовой дисциплине. Соревнование приняло старт.

Раньше обычного, в январе 1969 года, поднялись самолеты Ан-2 над полями совхоза «Криница» Копыльского района и колхоза имени Свердлова Узденского района. К рассеву минеральных удобрений на торфяники приступили экипажи Минского авиапредприятия. А в долине Буга экипажи сельскохозяйственной авиации Бреста начали счет первым обработанным гектарам, чтобы к 7 ноября достичь заветной цели — 270 тысяч гектаров.

Активной работой по выполнению обязательства «Каждый день—трудовой подарок Ильичу!» отличались Минское и Гомельское авиапредприятия. К началу весенне-летней навигации этими коллективами было подготовлено значительное количество новых рейсов. Впервые все областные центры получили прямую связь с Москвой на самолетах Ан-24. Кроме того, воздушный путь от Витебска и Могилева пролег к Киеву; Гомельский аэропорт открыл трассы на Харьков, Калининград и Ригу; Минск связался с Курском, Саратовом, Псковом и Великими Луками. Более ста рейсов протянулось от воздушных ворот столицы. Немало инициативы проявили отделы перевозок, руководимые П. И. Скоморощенко и В.

И. Тереховым. Была улучшена информация населения о рейсах, упорядочена продажа билетов, налажена связь с местными бюро туризма и экскурсий. Например, администрация Гомельского аэропорта, наряду с открытием дополнительных касс, установила более тесную связь с трансгентством, которое также взяло на себя заботу о продаже билетов, доставке их на дом и в места отдыха.

Трудовой и политический подъем в коллективах увенчался новым успехом. По итогам Всесоюзного социалистического соревнования в первом квартале 1969 года Министерство гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников присудили Белорусскому управлению переходящее Красное знамя.

Необходимо отметить, что в период подготовки к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина командование, партийные и профсоюзные организации стали полнее использовать такие формы морального стимулирования, как вручение переходящих Красных знамен и вымпелов, занесение отличившихся на Доску почета, в Книгу почета, выпуск листов «Трудовая слава», награждение Почетными грамотами. Лучшие авиаработники избраны депутатами местных Советов. Среди них командир корабля В. С. Ползунов, пилот-инструктор В. Е. Кравцов, начальник участка инженерной службы В. К. Лысенко, командир звена легких самолетов А. И. Давыдков и другие. Об одном — В. Е. Кравцове — хотелось рассказать подробнее.

Биография у Виктора Ефимовича Кравцова обыкновенная, такая же, как и у многих его сослуживцев, выросших на белорусской земле. Родился в Могилеве в семье рабочего, учился в школе. Будучи членом Ленинского комсомола, одним из первых в классе откликнулся на призыв «От модели—к планеру, с планера на самолет!».

Сначала детская техническая станция при Могилевском доме пионеров, занятия моделизмом. Вскоре Виктор становится участником республиканских соревнований по авиамоделизму. В 1952 году В. Кравцов чемпион Белоруссии среди школьников по гидромоделям с механическим двигателем.

Стремление летать приводит пытливого юношу в Могилевский аэроклуб. Одновременно с окончанием средней школы окончено с отличием отделение пилотов аэроклуба. Виктор обрел крылья — стал летчиком-спортсменом.

Затем учеба в Сасовском летном училище гражданской авиации, которое он окончил в 1956 году также с отличием.

В подразделениях Белорусского управления пилот Кравцов начал свою службу с полетов на легкомылом труженике По-2. Так была покорена первая высота.

Добросовестный, прилежный труд молодого пилота не остался незамеченным. Как передовика производства, В. Е. Кравцова посылают в Ульяновск на переучивание. Школу высшей летной подготовки Виктор вновь окончил с отличием. Ему вручают диплом пилота самолета Ил-14.

Командир самолета, пилот-инструктор, Отличник Аэрофлота, активный общественник... Таким знают Виктора Кравцова в коллективе. Но пилот не останавливается на достигнутом. Он успешно сочетает производственную

деятельность с учебой на заочном отделении Высшего авиационного училища гражданской авиации, которое оканчивает в 1968 году. В эти же годы Виктор переучивается на самолет Ан-24, работает на нём пилотом-инструктором, помогает многим молодым специалистам овладеть этой машиной. Так коммунист В. Е. Кравцов покорил еще одну высоту в своей жизни — стал отличным воспитателем летных кадров. Виктор Ефимович вместе с пилотами-инструкторами А. С. Куницей и Л. М. Дедовичем много сделал для освоения летным составом самолета Ан-24.

В 1970 году Виктора Ефимовича Кравцова выдвигают на должность заместителя командира летного авиаподразделения, коммунисты избирают его секретарем партийной организации. Авиаторы оказали большое доверие своему товарищу: В. Е. Кравцов единодушно избран депутатом Октябрьского районного Совета депутатов трудящихся Минска.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 18 августа 1969 года за особые заслуги в освоении современной авиационной техники и многолетнюю безаварийную летную работу звание «Заслуженный пилот СССР» присвоено Алексею Трофимовичу Юлову — пилоту-инструктору Белорусского управления, ветерану авиации местных воздушных линий и авиации специального применения.

За оказание большой помощи труженикам колхозов и совхозов в подъеме урожайности полей и досрочное выполнение плана 1968 года приказом Министра гражданской авиации СССР награждены знаком «Отличник Аэрофлота» Н. В. Бочаров — инженер, М. П. Валевиц — инженер, В. С. Гриб — авиатехник, С. В. Зюзенков — командир подразделения. Почетной грамотой Аэрофлота награждены авиатехники В. Н. Лакуцевич, Е. В. Филипчук и другие.

Окрыленные успехами и вниманием, белорусские авиаторы продолжали настойчиво штурмовать намеченные рубежи. Из подразделений поступали все новые и новые рапорты о трудовых победах.

1 октября 1969 года коллектив Брестского авиапредприятия рапортовал о выполнении принятых обязательств по годовому налету часов. Этому успеху коллектива во многом способствовала инженерно-техническая служба, возглавляемая депутатом городского Совета В. К. Лысенко. В год ударной вахты здесь на 31 процент повысилась производительность труда, эффект от рационализации был равен 2640 рублям.

В канун 52-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции коллектив Гродненского авиапредприятия доложил: «За 3 года и 10 месяцев выполнен план четырех лет пятилетки, в том числе по отправке пассажиров — на 108, по обработке площадей—на 105,5, по выручке — на 108,6 процента».

Весомым был вклад транспортников. Отправки пассажиров составили более одного миллиона 350 тысяч человек, что на 50 тысяч больше, чем предусматривалось планом 1969 года.

15 декабря 1969 года о выполнении основных показателей производственного плана и годовых социалистических обязательств рапортовал коллектив Минского

авиапредприятия, что в значительной мере обеспечило досрочное выполнение принятых обязательств в целом по Белорусскому управлению.

Руководство Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиаработников горячо поздравили коллектив Белорусского управления с досрочным выполнением плана 1969 года и выразили твердую уверенность в том, что личный состав, встав на 100-дневную трудовую ленинскую вахту, приложит максимум усилий в достижении новых успехов в труде.

В 1970 году наша партия и весь советский народ вступили в период непосредственной подготовки к празднованию великого ленинского юбилея. Работники гражданской авиации республики наметили новые рубежи, в частности, в юбилейном году предстояло отправить 1 миллион 440 тысяч пассажиров, обработать 1 миллион 650 тысяч гектаров сельскохозяйственных площадей. Характерны и другие обязательства:

- к 22 апреля 1970 года — дню рождения В. И. Ленина — выполнить план четырех месяцев по всем основным показателям;
- пятилетний план завершить к 7 ноября 1970 года;
- получить сверхплановой прибыли в сумме не менее 300 тысяч рублей;
- сэкономить 3500 тонн топлива.

В обязательствах были конкретно определены задачи по повышению производительности труда, механизации трудоемких процессов, повышению исправности самолетов и освоению новой авиационной техники: самолетов Ан-24, вертолетов Ми-2—в Гомельском и вертолетов Ка-26 — в Минском и Калининградском аэропортах. На социалистическое соревнование белорусские авиаторы вызвали коллектив Украинского управления гражданской авиации.

С новой силой развернулась борьба за наилучшие итоги каждого трудового дня. Используя положительный опыт прошлых лет, крылатые земледельцы приняли твердый график маневрирования самолетным парком. Не раз в январе — феврале они вылетали на помощь земледельцам братских республик. Вот и в 1970 году, когда на полях Белоруссии еще лежал снег, самолеты белорусских авиахимиков появились над полями Кубани, Хмельницкой области УССР и Молдавии. За месяц группа экипажей Г. Г. Пирогова, Л. К. Куприянова, В. Г. Калашникова и Г. Ф. Лукина добилась хороших итогов. Только в Хмельницкой области было обработано около 40 тысяч гектаров площадей.

Росту творчества, трудовой и политической активности помог общественный смотр культуры производства, объявленный в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Высокой культуры обслуживания самолетов достигли инженерно-авиационные службы, в которых выделялись бригады Г. А. Мальцева, Л. И. Зенько, Ю. А. Савельева. «Обслуживание авиационной техники—на бездефектную основу!»—так определили свои задачи коммунисты авиационно-технической базы на собрании, которое было посвящено вопросу повышения качества подготовки самолетов. Группы народного контроля, рейдовые бригады «Комсомольского прожектора», члены комиссий общественного смотра проверяли организацию подготовки рейсов, обслуживание пассажиров, разъясняли письмо

ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «Об улучшении использования резервов производства и усилении режима экономии в народном хозяйстве».

На повестку дня партийных и профсоюзных собраний выносились вопросы соблюдения безопасности полетов, укрепления дисциплины труда, повышения качества ремонта и обслуживания авиационной техники и другие, составлявшие цель смотра. Более 700 предложений, поступивших в ходе общественного смотра, принесли экономию на сумму 57 325 рублей.

В ответ на решение коллегии Министерства гражданской авиации продлить ленинскую трудовую вахту до конца года и выполнить свои пятилетние задания в более короткие сроки авиапредприятия Белоруссии намечают новые рубежи. Так, коллектив Гомельского авиапредприятия годовой план решил выполнить к 5 ноября, минские авиационные химики — к 1 октября. За ними последовали другие коллективы.

Накануне 100-летия со дня рождения В. И. Ленина были подведены итоги социалистического соревнования. По результатам работы в 1969 году лучших показателей добился коллектив Витебского авиаподразделения. Он удостоился Ленинской юбилейной Почетной грамоты ЦК КПБ, Президиума Верховного Совета БССР, Совета Министров БССР и Белсовпрофа.

Успеху коллектива во многом содействовала хорошая организация воспитательной работы. Каждый день трудовой вахты находился под постоянным контролем. При партбюро, например, была создана оперативная группа из наиболее опытных коммунистов, которые держали постоянную связь с экипажами, работавшими в колхозах и совхозах области. Если случался вынужденный простой самолета, тут же принимались экстренные меры помощи. В базовом аэропорту из-под контроля не уходил ни один пассажирский рейс. Кто и как работал — это было предметом ежедневного разбора в каждой службе. Опыт передовых коллективов широко пропагандировался на партийных и рабочих собраниях, в стенной печати, в выступлениях политинформаторов и агитаторов. Хорошим организатором проявил себя секретарь партийного бюро А. А. Каскевич. Изучению стиля и опыта партийно-политической работы в коллективе по обеспечению выполнения принятых социалистических обязательств был посвящен один из семинаров руководящего состава и секретарей парторганизаций Белорусского управления, который проведен на базе Витебского авиапредприятия.

По итогам социалистического соревнования за I квартал 1970 года первое место с вручением переходящего Красного знамени Белорусского управления и БРК профсоюза авиарботников присуждено Гомельскому авиапредприятию, где командиром Ю. А. Максимов, второе место с награждением Почетной грамотой — Минскому авиапредприятию, где командиром Е. А. Богданов, и третье место — коллективу Центрального агентства воздушных сообщений, где руководителем Н. И. Сухов. Памятным Красным знаменем Белорусского управления и БРК профсоюза авиарботников награжден также коллектив Брестского авиапредприятия. Отмечена хорошая работа коллектива Калининградского аэропорта.

Большая группа передовых авиарботников за высокие производственные успехи и активную общественную работу была награждена медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

Среди комсомольских организаций лучшими были комсомольцы Минской АТБ. Им вручена Почетная грамота ЦК ЛКСМ Белоруссии и переходящее Красное знамя. Отмечена активная работа по выполнению юбилейных социалистических обязательств комсомольских организаций Брестского и Гродненского авиапредприятий, награжденных Почетными грамотами ЦК ЛКСМБ.

23 июля 1970 года состоялся пленум ЦК КП Белоруссии. С докладом «Об итогах июльского Пленума ЦК КПСС и задачах республиканской партийной организации по дальнейшему развитию сельского хозяйства» выступил кандидат в члены Политбюро ЦК КПСС первый секретарь ЦК КПБ П. М. Машеров.

Он поставил большие задачи и перед сельскохозяйственной авиацией. В ответ авиаторы решили провести ряд дополнительных химических работ.

Слово свое они сдержали. Задания пятилетнего плана воздушные хлебоборбы выполнили к 53-й годовщине Великого Октября, всего обработав в сельском хозяйстве 7 миллионов 588 тысяч гектаров. Это на 200 тысяч гектаров больше предусмотренного. Услугами самолетов воспользовались 788 колхозов и совхозов республики.

В целом Белорусское управление досрочно выполнило восьмой пятилетний план: по отправкам пассажиров — к 15 сентября, отправкам грузов—к 10 октября 1970 года. За 1966— 1970 годы отправки пассажиров из аэропортов БССР увеличились в 1,7 раза и составили 5 миллионов 390 тысяч.

В 1970 году белорусские авиаторы выполняли полеты на 35 линиях союзного и 67 линиях местного значения. Протяженность воздушных линий за пятилетие возросла почти на 10 тысяч километров и составила 26 500 километров. За год открыто 25 новых воздушных линий союзного и местного значения. В их числе Москва—Гомель—Брест, Гомель—Запорожье—Краснодар—Сухуми и другие.

Накануне Дня воздушного флота СССР, 16 августа 1970 года, на самолете Ту-124 открылась новая международная авиалиния Минск—Варшава—Берлин—Минск. Республика получила воздушную связь с Германской Демократической Республикой. Первый полет совершил экипаж командира корабля В. Я. Багрянцева.

В конце 1970 года подведены итоги соревнования командиров самолетов и пилотов вертолетов за право участвовать во Всесоюзном совещании в Москве. Этой чести удостоились лучшие из лучших — заслуженный пилот СССР А. Т. Юлов, Н. П. Коровин, Л. С. Войтасевич, Г. Г. Пирогов и другие.

Подготовка книги «Крылья Белоруссии» совпала со знаменательными днями. Повсюду в обстановке огромного воодушевления и высокой активности претворяются в жизнь исторические решения XXIV съезда КПСС, который вооружил нашу партию, советский народ ясной и четкой программой коммунистического строительства на предстоящий период.

Немало замечательных примеров хранит в себе трудовая поступь коллектива авиаработников Белоруссии, посвященная достойной встрече и выполнению решений XXIV съезда родной ленинской партии, 50-летию со дня образования Союза Советских Социалистических Республик. Эта поступь характерна высоким политическим и трудовым подъемом.

Особое место в работе белорусских авиаторов занимают вопросы внедрения достижений технического прогресса, средств комплексной механизации и автоматизации производства в сфере обслуживания пассажиров, борьбы за подъем производительности труда, улучшения организации летной работы и эффективного использования авиационной техники.

Запевалами соревнования за достойную встречу XXIV съезда партии выступили авиаработники Минска. Они единодушно решили план первого квартала выполнить в канун съезда, к 25 марта 1971 года, в течение года получить сверхплановой прибыли не менее 100 тысяч рублей, внедрить 160 рационализаторских предложений, сэкономить более 3000 тонн авиационного топлива. Тогда же возникло движение за почетное право именоваться коллективом или экипажем имени XXIV съезда КПСС.

Вызов минчан приняли гомельские авиаработники. Наряду с обязательством о досрочном выполнении плана 1971 года они определили целый комплекс задач по подготовке аэропорта к приему реактивных и турбовинтовых самолетов Ту-124, Ан-10 и Ил-18.

В апреле 1971 года в Минске состоялся партийный актив Белорусского управления гражданской авиации. С докладом «О Директивах XXIV съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1971—1975 годы» выступил Министр гражданской авиации делегат XXIV съезда КПСС Б. П. Бугаев. Он ознакомил коммунистов с основными итогами развития гражданской авиации в годы восьмой пятилетки и разъяснил задачи, поставленные партией и правительством перед Аэрофлотом на текущую пятилетку.

Участники актива, горячо одоббив исторические решения XXIV съезда ленинской партии, подробно обсудили свои планы на первый год девятой пятилетки и перспективный план дальнейшего технического прогресса на воздушном транспорте республики. В принятых активом рекомендациях определены основные направления работы партийных организаций по глубокому разъяснению решений съезда, мобилизации авиаторов на претворение их в жизнь.

В подразделениях управления развернулась широкая работа по доведению до каждого авиатора материалов и решений съезда партии. Коммунисты словом и личным примером вели за собой массы, утверждали социалистическую дисциплину, призывали сегодня работать лучше, чем вчера.

С интересным патриотическим начинанием выступил командир корабля Ту-124 коммунист Анатолий Семенович Булышко. Он разработал личный комплексный план на девятую пятилетку, обязался выполнить задание досрочно при полном обеспечении безопасности полетов и сэкономить при этом 200 тонн горючего, 100 часов летного времени, а за счет этой экономии в 1975 году выполнить пять рейсов в фонд мира. Пилот поставил перед собой также задачу закончить

Академию гражданской авиации, освоить английский язык, изучать новую авиационную технику и закончить университет марксизма-ленинизма. Почин А. С. Булышко широко поддержан авиаторами управления. Только на Минском авиапредприятии у него появилось более 300 последователей.

Далеко за пределами столичного аэропорта знают штурмана коммуниста И. М. Черныщука. За последние десять лет он добился большого налета часов на газотурбинной технике, подтвердил 1-й класс, заочно окончил высшее авиационное училище, получил квалификацию «штурман-инженер». Коммунисты летного подразделения избрали Ивана Михайловича секретарем партийного бюро, командование назначило его руководителем штурманской службы. Для авиаторов подразделения И. М. Чернышук — не только старший по должности, а и наставник, умеющий раскрыть тайны профессии, научить искусству самолетовождения.

Таких замечательных коммунистов в семье белорусских авиаторов — сотни. Они есть в транспортной и сельскохозяйственной авиации, в каждой наземной службе.

«Пришлите к нам экипаж Роткевича», — пишут из совхоза «Любанский» Минской области. Любят сельские труженики, когда к ним прилетает экипаж самолета Ан-2, который возглавляет коммунист Ф. С. Роткевич. И это не случайно. Там, где выполняет полеты Феликс Роткевич, жди большой прибавки к урожаю. Ф. С. Роткевич был делегатом III съезда колхозников Белоруссии. Его экипажу присвоено звание «Лучший экипаж управления».

15 июня 1971 года Указом Президиума Верховного Совета СССР большая группа рабочих, служащих, инженеров, техников, командно-руководящего и летно-подъемного состава авиапредприятий за успешное выполнение заданий восьмого пятилетнего плана по перевозкам пассажиров, применению авиации в народном хозяйстве страны и за освоение новой авиационной техники награждена орденами и медалями СССР. По Белорусскому управлению гражданской авиации высокими правительственными наградами отмечены:

Орденом Октябрьской Революции К. И. Лобач — командир Гродненского авиапредприятия и В. П. Филатов — командир корабля Ил-14. Орденом Трудового Красного Знамени Е. А. Головнин — командир самолета Ан-2, Н. И. Ковальчук — пилот Ту-124, Б. А. Курек — авиатехник, С. Е. Плотников — авиатехник, И. М. Старостенко — командир звена, М. М. Соколовский — командир самолета, Г. П. Тарасевич — авиатехник. Орденом «Знак Почета» Е. А. Кедич—авиатехник, М. А. Кривоногов— диспетчер службы движения Минского аэропорта, Н. Д. Шуренюк — авиатехник и другие.

Всего награждено 39 лучших авиарботников. Это — признанные организаторы воздушного транспорта, труженики неба и земли. Познакомьтесь с одним из них.

Орденом «Знак Почета» награжден П. В. Рвачев. Это — ветеран белорусской авиации, безупречный специалист. Он освоил несколько типов самолетов и налетал в небе путь, равный полету космических кораблей — около 200 витков вокруг земли по экватору! Экипаж коммунистического труда, который возглавляет П. В. Рвачев, знают во многих аэропортах страны. Уважают его за летное мастерство и воздушные путешественники.

В течение 1971 года произошли немалые изменения в развитии как транспортной, так и сельскохозяйственной авиации республики. 1 июля воздушные ворота Витебска открылись для приема рейсовых самолетов Ан-24. К услугам пассажиров на смену поршневым самолетам пришли современные турбовинтовые комфортабельные корабли. Новая техника позволяет связать промышленный центр республики с многими городами страны прямым воздушным сообщением.

Экипажи самолетов Ту-124 закончили подготовку к полетам в автоматическом режиме с использованием беспилотной системы управления заходом на посадку. На помощь авиаторам пришли автоматы. Они помогут производить посадки самолетов в более сложных условиях погоды, повысят регулярность рейсов.

21 мая 1971 года завершилось строительство взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием в совхозе «Воронино» Быховского района Могилевской области. Теперь там самолеты Ан-2 могут работать круглый год, не считаясь с капризами погоды весной и осенью, еще активнее помогать труженикам полей в решении практических задач по повышению урожайности зерновых культур и продуктивности животноводства.

Первый опыт строительства комплекса взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием одобрен и нашел поддержку в других хозяйствах республики.

Новой приметной страницей в летопись авиарботников республики вошел 1972 год. Его девиз — встретить 50-летию образования Союза Советских Социалистических Республик новым трудовым вкладом — подтверждался делом.

Экзаменом на зрелость явилось начало года для авиационных химиков. Среди авиаторов развернулось социалистическое соревнование за проведение ранней весенней подкормки посевов на площади 500 тысяч гектаров, в целом за год было решено обработать 2 миллиона гектаров.

В труднейших условиях пришлось трудиться авиаторам. И тем не менее они вновь доказали, что слов на ветер не бросают. Уже 12 октября 1972 года коллектив Белорусского управления досрочно выполнил план по авиахимическим работам, намеченный на второй год девятой пятилетки. Обработано 2 миллиона 15 тысяч гектаров сельскохозяйственных площадей.

Во Всесоюзном социалистическом соревновании за 1 квартал 1972 года Белорусскому управлению вновь присуждено переходящее Красное знамя Министерства гражданской авиации и ЦК профсоюза авиарботников.

В первом полугодии прирост общего объема авиаперевозок составил 20,5, а отправка пассажиров — 4 процента. Новые воздушные трассы связали Белоруссию со столицами Таджикистана и Туркмении, вслед за ними открылась пассажирская линия в братский Казахстан.

Успешно решались задачи второго года пятилетки по дальнейшему развитию воздушного транспорта на местных воздушных линиях республики. 8 июня 1972 года в Могилевском аэропорту приземлился первый Як-40 — многоместный

реактивный самолет, который внес значительное улучшение в обслуживание пассажиров.

В честь предстоявшего юбилея Аэрофлота был объявлен конкурс на лучший аэропорт республики. Цель его — вовлечь каждого авиаработника в активную борьбу за выполнение плана и повышение культуры обслуживания пассажиров и на земле, и в воздухе.

В августе 1972 года, накануне Дня воздушного флота СССР, на совете управления рассмотрены кандидаты на присвоение почетного звания «Заслуженный ветеран Белорусского управления гражданской авиации». Оно присвоено тем, кто более 30 лет образцово и творчески относится к своему служебному долгу, принимает активное участие в обучении и воспитании молодых авиаработников, является примером в дисциплине и общественно-политической жизни коллектива.

Среди первых заслуженных ветеранов — диспетчер службы движения Гомельского аэропорта, активный участник Великой Отечественной войны, кавалер многих орденов и медалей СССР, ударник коммунистического труда Ф. И. Громов. Он воспитал десятки летчиков, которые достойно несут трудовую вахту в небе республики. Гордостью ветерана является командир корабля Ан-24, делегат XV съезда профсоюзов СССР А. А. Климович. Во многом ученики превзошли своего учителя. Они водят тяжелые, скоростные современные самолеты, бороздят тысячекилометровые трассы.

— От моего глаза они никуда и теперь не уйдут, я вместе с ними, — говорит, улыбаясь, Федор Иванович Громов. — Я вижу своих орлят на светоплане диспетчерского локатора. Если нужно—помогу, поправлю, похвалю. Бывает, и пожурю, чтобы не зазнавались.

Звание «Заслуженный ветеран Белорусского управления гражданской авиации» присвоено К. Д. Горбунову — инструктору самолетного тренажера Минского авиаподразделения. Имя Константина Денисовича связано с бурным развитием воздушных линий и освоением новой техники в Белоруссии, с воспитанием авиаторов. А теперь свой богатый опыт летной работы наставник передает новому поколению летчиков, помогает им освоить совершенные радиотехнические средства и закрепить на практике правила самолетовождения.

Авиационная биография Леонида Филипповича Кравцова берет начало в 1928 году. А весной 1934 года он принял первые самолеты в Минском аэропорту, стал первым старшим авиатехником и первым парторгом. За сорок лет им подготовлены десятки молодых авиаспециалистов — надежная смена инженеров. Добрым словом опытного наставника дорожат и летчики, и техники, и связисты — все его товарищи по труду. Не случайно коллектив предложил поместить портрет Л. Ф. Кравцова в галерею Белорусского управления.

Большая трудовая слава у заслуженного ветерана В. С. Ползунова. Тридцатипятилетний путь Василия Степановича в авиации — это, смело можно сказать, героическая жизнь. Жизнь, у которой есть чему поучиться. За отвагу и мужество, проявленные в годы Великой Отечественной войны, Ползунов награжден двумя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны II степени и Красной Звезды, медалью «Партизану Отечественной войны» I

степени. В послевоенный период его трудовое мастерство отмечено двумя орденами «Знак Почета» и юбилейной медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина».

Дома у Василия Степановича хранятся пять знаков авиационного «миллионера». Недавно он разменял в небе очередной миллион километров. В летной книжке пилота открыт счет двадцатой тысяче часов безаварийного налета. И это на работе, где все решают секунды — неуловимые или страшно длинные секунды проявления воли, хладнокровия, твердости. Разве это не лучшая аттестация пилоту гражданской авиации, признание его гроссмейстерского почерка! Два года назад Минский горком КПБ и исполком городского Совета депутатов трудящихся присвоили командиру самолета Ту-124 Василию Степановичу Ползунову звание «Лучший по профессии». Теперь прибавились новые — «Заслуженный пилот СССР» и «Заслуженный ветеран Белорусского управления гражданской авиации».

Сколько новых воздушных дорог над родной Белоруссией открыл ветеран? Трудно подсчитать. В памяти встают волнующие эпизоды военных лет, когда приходилось переправлять с Большой земли в глухие белорусские леса боеприпасы и продовольствие, а увозить оттуда раненых партизан. Почти двести боевых вылетов, из них 183 с посадкой в тылу врага, выполнил В. С. Ползунов за годы войны. Вот что он вспоминает об одном из таких полетов.

«9 ноября 1943 года наш самолет поднялся в воздух. Предстояло установить связь с партизанским отрядом и передать его командиру секретный пакет. В этом полете со мной был штурман Володя Скориков.

Километрах в двадцати от местечка Колышки самолет должны были встретить партизаны. На эту точку вышли в назначенное время, но никаких сигналов не заметили. Возвращаться обратно, не выполнив задания? Такого у нас в авиаполку почти не случалось.

Решили ждать сигналов с земли в назначенном месте. Но лес продолжал молчать. Вдруг километрах в 20—30 от железнодорожной станции Лиозно заметили идущих по дороге людей. Спустились пониже. Не стреляют. Свои? Или фашисты хотят устроить ловушку? Пролетев над людьми, повернули обратно. Люди внезапно исчезли. Но у лесного массива вспыхнули костры. Кто же в лесной чаще? Штурман осветил белой ракетой место посадки. Сели. На всякий случай приготовились к стрельбе. Вскоре появились чьи-то фигуры. «Стой, кто идет?» — выкрикнул я из темноты. В ответ послышалось: «Партизаны! — «А как фамилии командира?» Человек назвал имя того, кому был адресован пакет.

Так еще один партизанский отряд установил связь с Большой землей».

В числе заслуженных ветеранов — начальник отдела кадров управления В. В. Ананович, водитель автобазы И. А. Маслов, начальник узла связи Калининградского аэропорта П. Н. Филатов и начальник Гомельского аэропорта Л. Я. Розенберг. У каждого из них интересная, заслуживающая подражания жизнь, в которой частица истории становления и развития гражданской авиации в Белоруссии.

А теперь предоставим слово тем, кто пользуется услугами гражданской авиации, общается с ее людьми.

Правление колхоза «Оборона» Добрушского района Гомельской области сообщило, что в 1954 году в их хозяйстве с самолета обработано 400, а в 1971 году — 12 860 гектаров. Урожай зерновых с каждого гектара в 1971 году составил 28 центнеров.

«Вертолеты Белорусского управления гражданской авиации используются в китобойной флотилии «Юрий Долгорукий» с 1960 года. В промысловом рейсе 1970—1971 годов китобаза имела два вертолета Ка-26. Возглавлял группу авиаторов командир В. А. Демидков.

Вместе с моряками на промысле трудился экипаж вертолета в составе пилотов Леонида Шураева и Валерия Шупикова, авиатехников Вениамина Вилкина и Льва Лапкина. Считаем, что белорусские авиаторы в каждом промысловом рейсе приносят весомую пользу в выполнении флотилией государственного плана, помогают радовать Родину трудовыми успехами. Полеты в суровых атлантических широтах требуют не только мастерства, но и мужества. Такое качество присуще нашим помощникам-авиаторам.

Поиск и обнаружение кашалотов, мечение китов, доставка запасных частей на судна, оказание медицинской помощи, разведка льдов и другую важную работу выполняют вертолетчики. Они — глаза флотилии. Спасибо белорусским авиаторам за их самоотверженный труд!

Заместитель начальника китобойной базы

Ф. Проценко».

«Геофизическая партия Управления геологии при Совете Министров БССР, — сообщил в Белорусское управление ГВФ ее начальник М. Прозоровский, — выносит свою благодарность вертолетчикам В. В. Малышеву, Ю. Н. Мальцеву, Р. И. Бербашу, Э. Н. Бобнову и командиру подразделения С. И. Савенкову за большую помощь в выполнении задания по поиску нефти и газа в Лельчицком районе Гомельской области. Геофизики уверены, что и в текущем году авиаторы будут с нами работать так же слаженно и самоотверженно».

Можно было бы привести отзывы о работе гражданской авиации в республике еще многих наших уважаемых пассажиров, тружеников сельского и лесного хозяйства. Но воспользуемся коротким и ярким обобщением секретаря ЦК КП Белоруссии А. А. Смирнова, которое он сделал на страницах журнала «Гражданская авиация»:

«Чтобы представить себе роль авиации в подъеме народного хозяйства, достаточно такого факта: четвертая часть всех посевных земель Белоруссии обрабатывается авиахимическим способом. Все наши огромные лесные массивы сейчас под надзором; авиаторов. Самолеты обслуживают различные экспедиции по изучению недр республики, три газонефтеперерабатывающие организации, патрулируют нефтепровод «Дружба»...

Большие перспективы открываются перед республикой в новой пятилетке. Высокими темпами будут развиваться все отрасли народного хозяйства, а следовательно, и авиация. Словом, сейчас настало такое время, когда

дальнейшее развитие большинства отраслей народного хозяйства без активной помощи работников Аэрофлота невозможно» [41].

Заключение

Подошел к концу рассказ о гражданской авиации республики. Перед читателем прошла галерея людей, влюбленных в небесную профессию.

Небо... Оно любит смелых. С пятым океаном связаны прежде всего пилоты, штурманы, радисты и бортмеханики. Их называют людьми мужественной профессии. Нелегкий труд летчиков служит примером для тех, кто определяет свой жизненный путь. Лирика заоблачных далей, динамика полета увлекает воображение. Плывут лайнеры в небе. Штурвалы самолетов и вертолетов в крепких руках советских авиаторов. Одни из них стояли у истоков авиации, умножали славу могучих крыльев Родины в боях с врагами, другие только учатся летать. Поколения летчиков связывают прочная дружба, любовь к профессии.

Гордостью авиации являются инженеры и техники, за которыми утвердилось имя «самолетные доктора». Они принимают на земле машины, внимательно их осматривают и вновь направляют в небо. Экипаж уверен: крылатая птица прошла через надежные руки.

В каждом полете незримо присутствует труд тех, кто управляет воздушным движением, обеспечивает строгий порядок в небе. Это — диспетчеры, дозорные пятого океана. Они сидят перед светопланом локатора, чтобы в любую минуту ответить: «Я—Земля!» И это родное слово отзывается в сознании пилота: «Родина слышит, Родина знает, где в облаках ее сын пролетает...»

Каждый рейс — это кропотливый труд многих специалистов других профессий: связиста и медика, водителя и строителя, словом, всех, кого называют почетным именем авиарботника.

Прошло почти 40 лет со времени создания в Белоруссии новой отрасли социалистического народного хозяйства — воздушного транспорта. Под руководством Коммунистической партии, трудом советского народа он вырос, неузнаваемо преобразился. В марше пятилеток крепили крылья республики, и они стали широкими, могучими.

Сравните несколько цифр: 2000 и 1 500 000. Это количество воздушных путешественников на белорусских авиалиниях в 1940 и 1971 годах. За 30 лет рост в сотни раз! Или еще один пример: 100 километров и 900 километров — скорости самолетов По-2 и Ту-124. И это не просто цифры, а радость творчества наших ученых, авиационных конструкторов, инженеров, создавших первоклассные отечественные самолеты, это культурно-технический рост кадров гражданской авиации.

Ленинская партия вырастила замечательных мастеров авиационного дела. Это наглядно видно и на примере гражданской авиации Белоруссии. В ее рядах трудятся два Героя Советского Союза, пять заслуженных пилотов СССР, восемь заслуженных ветеранов, более трех тысяч ударников коммунистического труда, свыше ста отличников Аэрофлота, более 50 экипажей имени съездов партии, сотни кавалеров орденов и медалей СССР, награжденных за ратные и трудовые подвиги. Их тысячи, шагающих в завтра. «Сегодня работать лучше, чем вчера», — этот девиз создает уверенный ритм в работе. И общими усилиями всех

тружеников в летопись коллектива вносятся все новые и новые страницы трудовых подарков Родине.

Огромный политический и трудовой подъем, вызванный подготовкой и празднованием 50-летия образования СССР, царит и сегодня во всех подразделениях белорусской гражданской авиации. О досрочном выполнении социалистических обязательств по обработке площадей в сельском хозяйстве гораздо раньше обычного рапортовали экипажи авиационных химиков. Продолжают регулярные пассажирские рейсы транспортники, которые связывают Белоруссию с одиннадцатью братскими советскими социалистическими республиками. Рейсами дружбы нашей многонациональной Родины называют полеты белорусских авиаторов в Тюмень, Сургут, Норильск, Челябинск, таежную Сибирь, Петропавловск-Камчатский, Якутск, Магадан.

С каждым годом все шире входит в жизнь и быт советского народа авиация. Она охватывает все новые районы страны, превращаясь в основной вид перевозки пассажиров. Так решила партия. И это стало повседневной заботой авиаторов.

Не смолкает гул самолетов в аэропортах и на голубых трассах. Это вливается труд авиаторов в труд родной республики.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ И СОБЫТИЯ В ИСТОРИИ БЕЛОРУССКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

7 ноября 1933 года, в день 16-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, состоялось торжественное открытие Минского аэропорта.

В апреле 1934 года в Минском аэропорту приземлились первые три самолета По-2, положив начало развитию воздушного транспорта республики.

22 мая 1934 года создано Минское авиационное подразделение спецприменения и местных воздушных линий.

Правительством БССР на вторую пятилетку утверждена сеть местных воздушных линий республики протяженностью в 2285 километров.

7 июля 1936 года в аэропорту Минска приземлился пассажирский восьмиместный самолет К-5 под управлением пилота С. И. Рябушенко. Этим рейсом положено начало регулярным почтово-пассажирским полетам между столицей нашей Родины—Москвой и Минском.

2 февраля 1940 года создано Белостокское авиаподразделение спецприменения и местных воздушных линий для обслуживания нужд народного хозяйства западных областей Белорусской ССР.

26 апреля 1940 года в составе Московского управления ГВФ создается Белорусская авиагруппа.

17 июля 1940 года приказом ГУГВФ Белорусская авиагруппа выделена из состава Московского управления и подчинена непосредственно Главному управлению ГВФ.

В 1940 году положено начало применению самолетов в лесном хозяйстве республики.

К началу 1941 года протяженность воздушных трасс в Белоруссии составила 6368 километров.

Весной 1941 года впервые начаты авиационно-химические работы по подкормке растений в колхозах и совхозах Могилевской области.

14 марта 1944 года 1-й отдельный авиаполк, созданный на базе Белорусской группы ГВФ, за проявленную в боях отвагу, мужество и героизм приказом НКО СССР преобразован в 120-й отдельный гвардейский авиаполк ГВФ.

27 мая 1944 года на основании распоряжения СНК СССР приказом начальника ГУГВФ создается Белорусское управление ГВФ.

14 июля 1944 года создано Гомельское авиаподразделение спецприменения и местных воздушных линий. Это — первое авиапредприятие, восстановленное после освобождения восточных районов Белоруссии от фашистских оккупантов.

14 февраля 1945 года приказом Верховного Главнокомандующего 120-му отдельному гвардейскому авиаполку ГВФ присвоено почетное наименование «Инстенбургский».

17 мая 1945 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение заданий при овладении городом и крепостью Кенигсберг и проявленные при этом доблесть и мужество 120-й отдельный гвардейский Инстенбургский авиаполк ГВФ награжден орденом Александра Невского.

23 апреля 1948 года в состав Белорусского управления передается Калининградский аэропорт. Ранее он был подчинен непосредственно ГУГВФ.

В 1949 году личный состав с самолетами По-2 авиационного звена Семеновской авиагруппы лесной авиации СССР передается в состав Белорусского управления ГВФ.

Весной 1949 года экипажи Минского авиаподразделения спецприменения и местных воздушных линий начали авиационно-химические работы в сельском хозяйстве Калининградской области.

20 апреля 1951 года приказом начальника Белорусского управления ГВФ создается Пинское авиаподразделение спецприменения для обслуживания нужд населения, колхозов и совхозов западных областей Белоруссии. Командиром назначен Ф. А. Васильченко.

В 1951 году началось освоение на авиалиниях республики самолетов Ил-12.

В 1955 году на смену самолетам По-2 поступили первые машины Ан-2 и Як-12. Более 20 лет самолет По-2 — этот небесный «долгожитель» — нес большую и удивительно разнообразную службу в народном хозяйстве республики.

В 1956 году по инициативе пилота А. Ю. Стрелковского и авиатехника, секретаря парторганизации Могилевского аэропорта Ф. П. Володько в сельскохозяйственной авиации применен метод работы спаренным экипажем. Опыт нашел признание и используется до настоящего времени.

В 1956 году на линиях союзного значения, обслуживаемых Белорусским управлением, на смену самолетам Ли-2 пришли Ил-14, которые и сейчас применяются на пассажирских трассах республики.

В 1956 году при кабинете политического просвещения политотдела Белорусского управления ГВФ открыт филиал вечернего университета марксизма-ленинизма Минского горкома КПБ.

В 1958 году освоена эксплуатация вертолетов Ка-15.

1 июня 1961 года открылись регулярные пассажирские рейсы на турбовинтовых самолетах Ан-10 на воздушной трассе Минск—Москва—Минск, а 22 июня — на воздушных трассах Минск—Ленинград, Минск—Львов. Полетами на 100-местных пассажирских самолетах О. К. Антонова положено начало техническому прогрессу в гражданской авиации республики. Первыми полеты на Ан-10 начали командиры кораблей В. С. Ползунов, М. А. Румянцев, Н. З. Пасько, В. П. Портнов.

20 марта 1962 года самолеты Ан-10 Белорусского управления связали регулярными пассажирскими рейсами Калининград с Москвой.

В 1963 году в связи с 40-летием Аэрофлота за заслуги в развитии Гражданского воздушного флота и успешное освоение авиационной техники Указом Президиума Верховного Совета СССР награждена большая группа авиаработников.

7 февраля 1963 года за успешное освоение новой авиационной техники и выполнение производственного задания Указом Президиума Верховного Совета БССР большая группа авиаработников Белорусского управления награждена Почетными грамотами и Грамотами Верховного Совета БССР.

9 августа 1963 года создано Гомельское авиапредприятие спецприменения и местных воздушных линий.

18 апреля 1964 года в Минском аэропорту приземлился самолет Ту-124, положив начало полетам реактивных самолетов на воздушных линиях Белоруссии. Первый полет на Ту-124 выполнил экипаж, возглавляемый заместителем начальника управления Д. Г. Глущенко.

В 1964 году экипаж командира корабля Ту-124 А. Е. Неклюдова выступил с инициативой — бороться за экономическую эффективность каждого рейса. Движение за экономию топлива получило широкое распространение в подразделениях Аэрофлота.

17 января 1965 года в Минском аэропорту состоялось открытие памятника бортмеханику, белорусу Герою Советского Союза Тимофею Терентьевичу

Ромашкину, погибшему в схватке с вооруженными бандитами, пытавшимися захватить самолет.

21 января 1965 года Указом Президиума Верховного Совета БССР за успешное выполнение заданий и социалистических обязательств по обработке посевов сельскохозяйственных культур в колхозах и совхозах республики и освоение новой техники большая группа авиаспециалистов награждена Почетными грамотами и Грамотами Верховного Совета БССР.

15 августа 1966 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за успешное выполнение заданий семилетнего плана по перевозкам пассажиров воздушным транспортом, применению авиации в народном хозяйстве страны и освоение новой авиационной техники большая группа авиарботников награждена орденами и медалями СССР.

17 мая 1967 года состоялось торжественное открытие нового аэровокзала в крупном промышленном центре БССР — Гомеле. 19 мая отсюда стартовал в свой первый рейс турбовинтовой 48-местный самолет Ан-24. Полет выполнил экипаж во главе с пилотом-инструктором Л. М. Дедовичем.

В 1968 году, в канун 50-летия БССР и Компартии Белоруссии, авиарботники республики впервые обеспечили отправку одного миллиона пассажиров в год.

В 1970 году за высокие показатели в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина коллектив Витебского авиапредприятия награжден Ленинской Юбилейной Почетной грамотой ЦК КПБ, Президиума Верховного Совета БССР, Совета Министров БССР и Белсовпрофа.

По итогам соревнования за достойную встречу XXIV съезда КПСС 24 экипажам транспортных самолетов присвоено почетное звание «Экипаж имени XXIV съезда КПСС». Среди них — экипажи командиров кораблей А. С. Булышко, А. В. Леонова, Г. Д. Филина. Число ударников коммунистического труда превысило тысячу человек.

15 июня 1971 года Указом Президиума Верховного Совета СССР большая группа рабочих, служащих, инженеров, техников, командно-руководящего и летного состава за успешное выполнение заданий восьмого пятилетнего плана по перевозкам пассажиров, применению авиации в народном хозяйстве и освоение новой авиационной техники награждена орденами и медалями СССР.

В июне 1972 года Могилевское авиапредприятие начало эксплуатацию новых пассажирских самолетов Як-40. Первые рейсы выполнены в Одессу и Симферополь.

Авиационные химики взяли обязательство провести в 1972 году раннюю весеннюю подкормку посевов на площади 500 тысяч гектаров, а в целом за год обработать 2 миллиона гектаров. 12 октября 1972 года коллектив Белорусского управления досрочно выполнил план по авиационным химическим работам. Обработано 2 миллиона 15 тысяч гектаров.

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования, посвященного 50-летию образования СССР, коллектив Белорусского управления гражданской авиации

удостоен Юбилейного Почетного знака ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС.

За большие успехи в развитии воздушного транспорта, значительный вклад в выполнение плана по перевозке пассажиров, применение авиации в народном хозяйстве и освоение новой авиационной техники Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 февраля 1973 года—в день 50-летия Аэрофлота— Минский авиационный отряд награжден орденом Трудового Красного Знамени.

За успехи, достигнутые в республиканском социалистическом соревновании в честь 50-летия образования Союза ССР, коллектив Гомельского авиапредприятия награжден Юбилейной Почетной грамотой ЦК КП Белоруссии, Президиума Верховного Совета БССР, Совета Министров БССР и Белсовпрофа.

ТАБЛИЦА РОСТА ОСНОВНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЛОРУССКОГО УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЗА 1946-1970 ГОДЫ

Наименование показателей	Единицы измерения	1940 год	1946—1950годы (4-я пятилетка)	1951—1955 годы (5-я пятилетка)	1956 — 1958 годы	1959—1965 годы (семилетка)	1966—1970 годы (8-я пятилетка)
Отправка пассажиров	Тыс. Чел.	2,2	233,1	1589,5	205,5	3422,8	5727,0
Обработка площадей в сельском хозяйстве	Тыс. га	68,0	267,7	395,0	646,0	4365,0	7600,0

1. «Материалы XXIV съезда КПСС». М., Политиздат, 1971, стр. 61.
2. В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 4, стр. 431.
3. «Это сделают минчане». «Правда», 1967, 24 февраля.
4. «Свод привилегий за 1912 год». Вып. 4. Ленинград, публичная библиотека им. Салтыкова-Щедрина.
5. В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 28, стр. 576.
6. М. П. Строев. Беседы с В. И. Лениным о строительстве советской авиации. «Вестник воздушного флота», 1957, №4, стр. 76.
7. «Авиация и космонавтика СССР». М., Воениздат, 1968, стр. 39—40.
8. Е. Сахаров, В. Червяков. Первые Краснознаменцы Воздушного флота республики. «Авиация и космонавтика», 1966, № 2, стр. 9—10.
9. В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 51, стр. 43.
10. В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 50, стр. 301.
11. П. Я. Головачев. Мой эталон. «Авиация и космонавтика», 1972, № 10, стр. 42.
12. «Савецкая Беларусь», 1927, 1 июля.
13. «Очерки истории Коммунистической партии Белоруссии», т.2. Минск, изд-во «Беларусь», 1967, стр. 204.
14. «В. В. Куйбышев о гражданской авиации». «Гражданская авиация», 1967, № 2, стр. 14.
15. «КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», т. 5. М., Политиздат, 1971, стр. 38.
16. ЦА МГА, ф. 9527, оп. 1, д. 968, л. 35.
17. ЦГАНХ СССР, ф. 9527, оп. 1, д. 1497, л. 5.
18. ЦГАНХ СССР, ф. 9527, оп. 1, д. 1570, л. 170.
19. ЦГАНХ СССР, ф. 9527, оп. 1, д. 1571, л. 92.

20. ЦГАНХ СССР, ф. 9527, оп. 1, д. 1574, лл. 140—147.
21. ЦА МГА, ф. | оп. 2793, д. 117, л. 19.
22. ЦГАНХ СССР, ф. 9527, оп. 1, д. 1725, л. 6.
23. «Гражданская авиация СССР. 1917—1967». М., изд-во «Транспорт», 1967, стр. 179.
24. См.: «Гражданская авиация», 1971, № 5, стр. 12—13.
25. ЦА МГА, ф. 1, оп. 2793, д. 117, л. 40.
26. ЦА МГА, ф. 1, оп. 2793, д. 117, лл. 41-44.
27. ЦА МГА, ф. 1, оп. 2793, д. 117, л. 96.
28. ЦГАНХ СССР, ф. 9527, оп. 1, д. 1725, л. 6.
29. ЦА МГА, ф. 1, оп. 2921, д. 1, л. 16.
30. И. Д. Ветров. Наши боевые соратники. «Гражданская авиация», 1968, № 4, стр. 2.
31. С. В. М а р к е в ич. Рейсы бессмертия. «Звезда», 1965, 24 сентября.
32. ЦА МГА, ф. 1, оп. 2793, д. 116, лл. 130—131.
33. ЦА МГА, ф. 1, оп. 2793, д. 116, л. 131.
34. «Гражданская авиация СССР. 1917—1967». М., изд-во «Транспорт», 1967, стр. 165—166.
35. «Очерки истории Коммунистической партии Белоруссии», т. 2, стр. 392.
36. Архив Белорусского управления гражданской авиации, д. 12, лл. 1—66.
37. «Очерки истории Коммунистической партии Белоруссии», т. 2, стр. 393.

38. «Очерки истории Коммунистической партии Белоруссии», т. 2, стр. 436.
39. «Программа Коммунистической партии Советского Союза». М., Госполитиздат, 1962, стр. 72.
40. «Материалы XXIII съезда КПСС». М., Политиздат, 1966, стр. 254.
41. А. А. Смирнов. Трассы Белоруссии. «Гражданская авиация», 1972, № 10, стр. 11.



Белорусский АВИАДНЕВНИК