Ярошенко Александра Анатольевна – старший преподаватель, аспирантка кафедры отечественной истории Дальневосточного государственного гуманитарного университета (г. Хабаровск). E-mail: demosfen2004@inbox.ru

Дальневосточная гражданская авиация в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.)

Великая Отечественная война стала огромным испытанием для всего советского народа. В предвоенные годы советское правительство сумело сформировать на Дальнем Востоке высокоразвитый экономический комплекс. В этот период начинается и процесс становления и развития гражданской авиации. Она быстрыми темпами вошла в жизнь советского общества, но по ряду причин еще не успела достигнуть уровня развитых стран. Но в годы войны гражданская авиация выполнила свою главную задачу – стала резервом для Красной армии.

Ключевые слова: гражданская авиация, Дальневосточный край, перевод хозяйства на военный лад, индустриальная база, предприятия-дублеры, Военно-воздушные силы Красной армии, ленд-лиз, линия «АлСиб», «стахановский экипаж», «фронтовой экипаж», Дальневосточный фронт.

В первые дни войны все сферы жизни Советского государства были переведены на военное положение. На советском Дальнем Востоке население испытывало особое напряжение, что было вызвано тем, что в Маньчжурии и Корее стояла более чем миллионная Квантунская армия, готовая в любую минуту перейти границу СССР и приступить к агрессии против советского Дальнего Востока.

Сражения Великой Отечественной войны не коснулись непосредственно территории советского Дальнего Востока. Он оставался глубоким тылом страны. Однако напряжение, порожденное войной, ощущалось во всем. С первого дня войны перед населением края встала задача перевода народного хозяйства на военный лад. За годы первых пятилеток в крае была создана мощная индустриальная база, построены новые крупные промышленно-транспортные объекты. Начали работать предприятия-дублеры. Таким образом, к июню 1941 г. на Дальнем Востоке были созданы мощные предпосылки для военного производства. Но, к сожалению, не все предприятия успели вступить в действие. Так, например, завод «Амурсталь» в городе Комсомольске-на-Амуре начал свою работу только в 1942 г.

На основе фондов Российского государственного архива экономики (РГАЭ) и Государственного архива Хабаровского края (ГАХК) представляется возможность раскрыть страницы истории дальневосточной гражданской авиации в годы Великой Отечественной войны. В Российском

государственном архиве экономики особый интерес представляют документы Ф. 9527, которые носят нормативный и исполнительный характер: решения директивных органов, приказы, распоряжения, циркуляры и инструкции Главного управления гражданской авиации при СНК СССР, отчеты о производственной деятельности всех управлений гражданской авиации. В этих документах излагаются решения партии и правительства по гражданскому воздушному флоту, дается оценка действий, достижений в работе управлений и авиапредприятий, отмечаются недостатки в их деятельности, отражаются структурные изменения.

Большое значение для анализа и оценки развития гражданской авиации в Дальневосточном крае представляют фонды Государственного архива Хабаровского края, содержащие документы Дальневосточного управления гражданской авиации (Ф. 1394), в которых сосредоточены планы развития авиалиний Дальневосточного края по пятилеткам, стенографические отчеты совещаний по итогам изысканий воздушных линий, приказы и указания Управления ГВФ по работе авиапредприятий, переписка Госплана Союза СССР с плановой комиссией Дальневосточного края по вопросам авиационного строительства.

Перед Дальневосточным управлением гражданского воздушного флота (далее – ДВ ГВФ) была поставлена главная задача – стать резервом для Военно-воздушных сил Красной Армии [1]. С первых дней войны из гражданской авиации ушли добровольцами на фронт многие летчики, инженеры, техники и другие авиаспециалисты. В 1941 г. сформировалась 12-я особая авиагруппа под командованием опытного летчика ГВФ Н.И. Новикова для доставки самолетов на фронт с авиационных заводов Дальнего Востока, Сибири, Средней Азии. Значительную часть этой группы, преобразованную позднее в 73-ю вспомогательную дивизию авиации дальнего действия (командир – Н.А. Захаров, главный инженер – А.В. Яновский), составили дальневосточники. 24 летчика, 2 инженера и 35 бортмехаников и бортрадистов стали выполнять перегоны самолетов прямо из заводских корпусов на фронт [2].

Одной из ярких форм поддержки Красной армии народом стало патриотическое движение трудящихся по оказанию добровольной материальной помощи фронту. 21 декабря 1941 г. в Хабаровске состоялся десятитысячный митинг по случаю отправки на фронт самолетов, построенных на средства, собранные комсомольцами и трудящимися Хабаровского края. Летчики перегоночных авиаэскадрилий приняли четыре звена тяжелых бомбардировщиков, на фюзеляжах стояли надписи: «Комсомол Колымы», «Хабаровский комсомол», «Амурский комсомол», «Сталинский Комсомольск» и т. д. Причем, все 12 самолетов были наполнены разнообразными подарками дальневосточников для фронтовиков и доставлены в действующие части.

С 1941 – 1945 гг. из авиационных заводов Сибири и Дальнего Востока в действующую армию прибыли несколько тысяч самолетов.

Только один экипаж под командованием дальневосточника, комиссара авиаэскадрильи П.П. Петренко перегнал на фронт 98 дальних бомбардировщиков. По «Соглашению о ленд-лизе», в 1943 – 1945 гг. через Аляску, Камчатку и Сибирь был организован перегон боевых самолетов из США в СССР по так называемой линии АлСиб. До советского Дальнего Востока летели американские летчики. Но, к сожалению, не все их перелеты заканчивались удачно. В результате вынужденных авиапосадок на территории Дальневосточного края и Якутии оказались почти 300 американских летчиков. По суровым законам того времени все они были отправлены в лагеря для военнопленных и смогли вернуться домой только после окончания войны. Конечно, такое отношение к их согражданам не могло не вызвать нот протеста со стороны американских властей и несколько ухудшало степень взаимодействия между нашими странами. Перегон американских самолетов по территории СССР продолжали советские летчики, которые, в основном, ранее служили в гражданской авиации. Стоит отметить, что к дальневосточным авиаторам было особое доверие, так как у них был накоплен большой опыт полетов в тяжелейших условиях Дальнего Востока и Сибири.

Личный состав, оставшийся на авиапредприятиях, выполнял важную работу, в основном. по заданиям командования Дальневосточного фронта. В августе 1941 г. с целью концентрации усилий воздушно-транспортных предприятий по перевозке оборонных грузов была проведена их реорганизация. Хабаровские местные воздушные линии, транспортный отдел были объединены в один авиаотряд, в гидроотряд передано звено самолетов из Александровска-на-Сахалине, учебно-тренировочный отряд в Озерных Ключах был преобразован в транспортное предприятие [3]. Тренировка летного состава стала проводиться непосредственно в производственных условиях. Такое изменение в системе управления способствовало его оптимизации и повышению степени ответственности как руководства, так и всего личного состава.

Принятые меры позволили также лучше обеспечить график и объемы авиаперевозок. Так, по сравнению с 1940 г., перевозки в 1941 г. увеличились по пассажирам на 114%, по грузам – в 3,4 раза [4]. Рост произошел за счет увеличения маршрутов на местных воздушных линиях, связанных с обслуживанием рудников и приисков, добывавших металл оборонного значения. Например, только один авиаотряд, расположенный в г. Свободный, перевез за год 71,8% пассажиров и 61,5% грузов от всего объема перевозок на местных воздушных линиях [5]. На Камчатке в 1941 г. авиаотрядом было перевезено 2359 пассажиров, 44,3 т почты и 104 т грузов [6]. Это также было значительно больше показателей 1940 г.

Несмотря на то, что санитарные звенья были упразднены, летчики только на медицинских рейсах по оказанию помощи населению выполнили 4745 час (против 4324 час в 1940 г.). Они перевезли 1070 человек больных и медперсонала и 17,7 т медицинских грузов [7].

Особенно напряженно трудился коллектив авиационно-ремонтных мастерских в городе Хабаровске. Рабочие не покидали своих станков пока не были выполнены задания по производству за день. Слесарь В.А. Тамаров, токарь Украинцев и многие другие трудились, перевыполняя свои личные планы [8].

1942 г. для воздушного транспорта оказался очень тяжелым. Нарастали трудности, вызванные мобилизациями на фронт, недостаточным материально-техническим снабжением и обеспечением горюче-смазочными материалами, расширением географии полетов в места, которые не были должным образом оборудованы наземными сооружениями. Так, в 1942 г. Камчатский авиаотряд 8 месяцев не работал из-за отсутствия горючего, в результате чего за год было перевезено авиаотрядом всего 551 пассажиров, 6 т почты и 30,1 т грузов [9].

Однако и в этих сложных условиях командный состав, политический отдел, партийные организации Дальневосточного управления ГВФ принимали всевозможные меры: по мобилизации внутренних ресурсов и резервов, экономии горючего, повышению исправности самолето-моторного парка, улучшению содержания воздушных линий, сосредоточению воздушного транспорта на перевозках для оборонной промышленности.

С этой целью Хабаровские авиационно-ремонтные мастерские вновь были подчинены ДВУ ГВФ. Для тренировки и переподготовки летного и инженерно-технического составов вновь был организован учебно-тренировочный отряд. Были открыты специальные Ясненское, Зейское авиаподразделения для перевозки добываемого металла. Для вывоза и доставки на заводы и в Госбанк продукции горных предприятий из Магадана выделялись специальные самолеты ПС-80, ПС-84 [10].

Эти и другие меры позволили серьезно улучшить работу воздушного транспорта, особенно на линиях, связанных с горнодобывающими предприятиями. Государственный план 1942 г. по общему налету часов, в отличие от многих других авиатранспортных организаций Сибири и Дальнего Востока, был выполнен на 105,6%, а на местных воздушных линиях – на 134,2% [11]. Инженерно-авиационные службы управления и предприятий обеспечили превышение плановой исправности самолетов на 18%. Коллектив авиационно-ремонтных мастерских, несмотря на резкое снижение плановых поставок агрегатов и ремонтных материалов, замену ушедших на фронт мужчин подростками и женщинами отремонтировал 35 самолетов и 107 моторов. Отметим, что в 1942 г. женщины составляли 30% от общего числа работников авиационно-ремонтных мастерских [12].

Для успешного выполнения государственного плана большое значение имело социалистическое соревнование за звание «стахановский экипаж», «фронтовой экипаж», «фронтовая бригада». Этих званий были удостоены многие авиаработники. Среди них: летчики Волчков, Травников, В.М. Алексахин, М. Ковалева, авиатехник Веремеенко, инженер Ф.В. Степанчиков, ремонтники К.Л. Налетов, Ю.М. Андреев, Г.Ф.

Плотников, В. Дводненко. Сегодня можно встретить выводы отдельных исследователей о том, что система социалистического соревнования была крайне непопулярна среди рабочих и служила больше для системы партийно-хозяйственной отчетности, чем для повышения производительности труда. Заметим, что при определенной степени формализма и «заорганизованности» социалистическое соревнование (большинством участников) все таки воспринималось как важный моральный стимул, способствовавший повышению авторитета победителей среди своих коллег.

Дальневосточные летчики постоянно обеспечивали надежную и быструю связь Хабаровска с Сахалином, Камчаткой, доставляя туда срочные грузы, почту и пассажиров. При этом, изыскивались дополнительные резервы экономии и рационального использования горюче-смазочных материалов. Например, в первом же рейсе с началом летной навигации экипаж пилота Коровкина на маршруте Хабаровск – Сахалин – Хабаровск сэкономил 256 кг бензина и 60 кг масла. Стахановский экипаж В. Овечкина за один рейс Хабаровск – Петропавловск-на-Камчатке – Хабаровск сэкономил 1044 кг горючего и 53 кг масла.

Важным мероприятием для улучшения деятельности гражданской авиации, более полного использования ее возможностей и бесперебойного обслуживания горнопромышленных районов явилось решение руководства Дальстроя о возложении ответственности за содержание, расширение и строительство аэродромов на горнопромышленные, геологоразведочные управления, на территории деятельности которых были расположены аэродромы [13].

Нередко летчикам приходилось выполнять срочные задания, связанные с ликвидацией аварийных ситуаций. Так, на одной из приисковых электростанций вышел из строя важный агрегат, отремонтировать который можно было только в заводских условиях. Доставить его на завод было поручено стахановскому экипажу Кубышкина. Но агрегат не входил в фюзеляж самолета. Тогда бортмеханик Петров, тщательно продумав с командиром все возможные варианты, укрепил стальными тросами агрегат на фюзеляже. Экипаж благополучно доставил его на завод. Такие примеры были неединичными.

Несмотря на выполнение государственного плана, общий налет в 1942 г., по сравнению с 1941 г., уменьшился более, чем на 10 тыс., в 1943 г. – на 18 тыс. часов, что объяснялось вышеизложенными причинами. И все же, вызванные войной сложные обстоятельства в работе дальневосточного воздушного транспорта не остановили его развитие. Более того, в силу специфики работы авиаторов в стратегически важном районе и в связи с неотвратимо надвигавшимися военными событиями на дальневосточных границах страны, воздушный транспорт в 1945 г. увеличил объем авиаперевозок, по сравнению с довоенным 1940 г., в 2,5 раза, в том числе по перевозке пассажиров – в 1,2 и по грузам – в 6,2 раза [14].

По-прежнему рост происходил за счет доставки оборонных грузов. В 1944 г. из 1650,8 т груза 1200 т составила продукция горнопромышленных предприятий, что составило 72,7% от общего числа груза [15]. Наращиванию грузоперевозок в значительной степени способствовала организация в Архаре самостоятельного авиаотряда, личный состав которого обеспечивал своевременную доставку добываемого металла со Среднего Ургала.

В выполнении производственных заданий авиапредприятиям активную помощь оказывали комсомольцы и молодежь. Помощник начальника Политуправления ГВФ по комсомолу А. Толокнов, обобщая опыт дальневосточников, писал, что в 1943 г. в авиапредприятиях ДВУ ГВФ комсомольские организации вовлекли в техническую учебу 280 молодых авиаработников. Учеба дала возможность повысить в классе 22 комсомольца, 90 человек овладели новыми специальностями, в основном, шоферов и мотористов.

Комсомольские организации проводили воскресники, во время которых собрали и отгрузили 436 т черного и цветного металла. Молодежь аэропорта Оха заготовила лесоматериал и построила здание детского сада, который принял 15 детей, матери которых работали на производстве. Комсомольцы аэропорта Иман отремонтировали здание начальной школы, подобрали программы и учебники по согласованию с районо. Из-за отсутствия учителей авиаторы самостоятельно начали проводить занятия с детьми работников аэропорта, расположенного далеко от города [15, с. 235]. Это, конечно, сказывалось на качестве занятий, но, тем не менее, дети получали элементарные знания по основам чтения, письма, арифметики. Плюс к этому учащиеся получали возможность из первых уст услышать о воздушном океане.

И все же, главным оставалось выполнение заданий по авиаперевозкам. Это во многом обеспечивалось благодаря слаженной работе коллектива Хабаровских авиаремонтных мастерских. Несмотря на значительное сокращение квалифицированных специалистов, ухудшение поставок ремонтного материала и запасных частей, коллектив мастерских за 1942 – 1945 гг. отремонтировал 70 самолетов и 289 моторов [16].

Резкое увеличение транспортной работы гражданской авиации в 1945 г. было вызвано, в первую очередь, поступлением в управление более грузоподъемных самолетов, а также с участием в войне с Японией. Только с 9 по 31 августа 1945 г. авиаторы по заданию Военного совета Дальневосточного фронта, обслуживая боевые операции, перевезли 1562 пассажира и 364 т оборонных грузов. Пилоты Волчков, Травников, Алексахин, Логунов и другие во время военных действий с Японией перевозили раненых советских солдат и офицеров из Маньчжурии в СССР, в том числе в Благовещенск, Владивосток и Хабаровск.

В годы Великой Отечественной войны за самоотверженный труд многие авиаработники удостоились высоких правительственных наград. Так, орденом Красной Звезды были награждены инженер Хабаровского

транспортного авиаотряда Г.А. Войцехович [17]; летчики П.М. Сутурин, Н. Невроев, начальник аэропорта А.И. Макаров, начальник службы И.И. Лавринайтис награждены орденом «Знак Почета».

Советский народ одержал полную победу над фашистской Германией и милитаристской Японией. Весомый вклад в ее завоевание внесли авиаторы Дальнего Востока. В этот период подтвердилась дальновидность политики советского государства на опережающее развитие производительных сил Восточных районов страны в предвоенные годы. Деятельность гражданской авиации, в основном, была сосредоточена на срочной доставке дефицитных металлов на военные заводы, продовольствия и снаряжения на отдаленные рудники и прииски, проводились караваны судов Главсевморпути и Дальневосточного пароходства.

В годы Великой Отечественной войны были осуществлены определенные структурные изменения в управлении отраслью, подготовлены новые кадры высококлассных специалистов. Несмотря на огромные трудности со своевременным обеспечением полетов, аварийные ситуации и сложные материально-бытовые условия, дальневосточная гражданская авиация достойно выполнила задачи, возложенные на нее в годы Великой Отечественной войны.

Литература и источники:

1. Хабаровская краевая партийная организация в годы Великой Отечественной войны. Сб. документов. – Хабаровск, 1964. – С. 35.

2. Российский государственный архив экономики (далее РГАЭ). – Ф. 9527. – Оп. 1. – Д. 1790. – Л. 4 ; Д. 1495. – Л. 17.

3. РГАЭ. – Ф. 9527. – Оп. 1. – Д. 1790. – Л. 4.

4. РГАЭ. – Ф. 9527. – Оп. 1. – Д. 1645. – Л. 7 – 8.

5. Там же. – Д. 1790. – Л. 7, 23.

6. Там же. – Л. 4.

7. Там же. – Д. 1645. – Л. 9.

8. Тихоокеанский авиаработник. 1941, 2 июля.

9. РГАЭ. – Ф. 9527. – Оп. 1. – Д. 1936. – Л. 58.

10. Там же. – Д. 1936. – Л. 58, 104.

11. Там же. – Л. 58.

12. Там же. – Л. 58, 104

13. Алтунин, Е. В. Очерки истории гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока (1923 – 1945) / Е. В. Алтунин. – Иркутск : Издательство Иркутского университета, 1990. – С. 219 ; 235.

14. Государственный архив Хабаровского края (далее ГАХК). – Ф. 1394. – Оп. 5. – Д. 13. – Л. 32, 47.

15. РГАЭ. – Ф. 9527. – Оп. 1. – Д. 2195. – Л. 3 – 4.

16. РГАЭ. – Ф. 9527. – Оп. 1. – Д. 1936. – Л. 101.

17. Ведомости Верховного Совета СССР. 1944, 3 сентября.