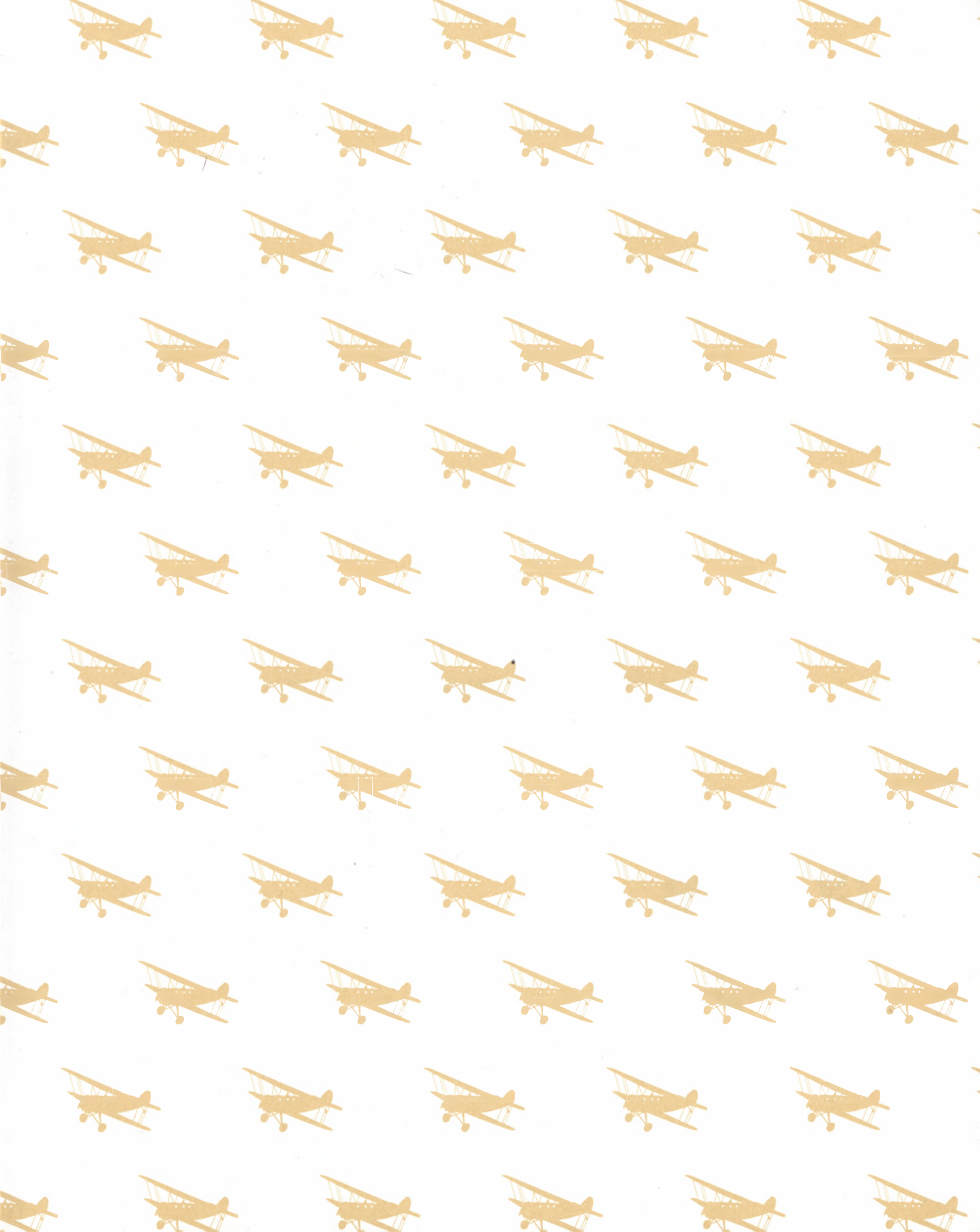




Самолёты пермского Неба

История становления
гражданской авиации
в Перми. 1910-1970 годы





Владимир Ивашкевич, Михаил Гриф

САМОЛЕТЫ ПЕРМСКОГО НЕБА

ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ПЕРМИ.
1910-1970 ГОДЫ

ПРОДЮСЕРСКИЙ ЦЕНТР «ТРАЕКТОРИЯ», 2013

УДК 629.735.3

ББК 39.53

И 24

Владимир Ивашкевич, Михаил Гриф. Самолеты пермского неба. История становления гражданской авиации в Перми. 1910-1970 годы. / Продюсерский центр «Траектория». / Пермь, 2013. – 144 стр., ил.

ISBN 978-5-9903725-5-9

В 1910-м году пермские газеты впервые сообщили о демонстрации в Перми полета самолета. Сенсационную новинку техники обещал показать легендарный пермяк и столичный литератор Василий Каменский. Первый самолет пермяки действительно увидели, а вот с настоящим полетом пришлось несколько подождать. Вся последующая история освоения пилотами пермского неба также была непростой. С одной стороны, уже в 1930-е годы здесь возник настоящий «город авиации» (огромный авиамоторный завод, две авиашколы, несколько аэродромов). С другой, Пермь долго оставалась на своеобразной «авиационной обочине», в то время когда окрестные пассажирские аэропорты активно развивались (Ижевск, Сыктывкар, Челябинск, Уфа).

Авторы предлагают взглянуть на историю становления пермских аэродромов через рассказ о самолетах, которые на них базировались. Отдельные статьи, вошедшие в книгу, были опубликованы в журнале «Аэропорт Пермь». Книга содержит большое количество иллюстраций из пермских архивов (ГАПО, ПГАНИ), из фондов ГБУК «Пермский краеведческий музей» и частных собраний авиаторов Пермского края, снабжена картографическими схемами и цветными рисунками.

Издание рассчитано на любителей истории техники, краеведов и широкий круг читателей, которым интересна тема авиации.

Книга издана при поддержке ОАО «Международный аэропорт «Пермь», ОАО «Пермский моторный завод», ОАО «СТАР».

УДК 629.735.3

ББК 39.53

ISBN 978-5-9903725-5-9

© Владимир Ивашкевич, Михаил Гриф, 2013

© Юлия Ворожцова (издатель), 2013

© Продюсерский центр «Траектория» (ООО «Траектория»), 2013

САМОЛЕТЫ ПЕРМСКОГО НЕБА



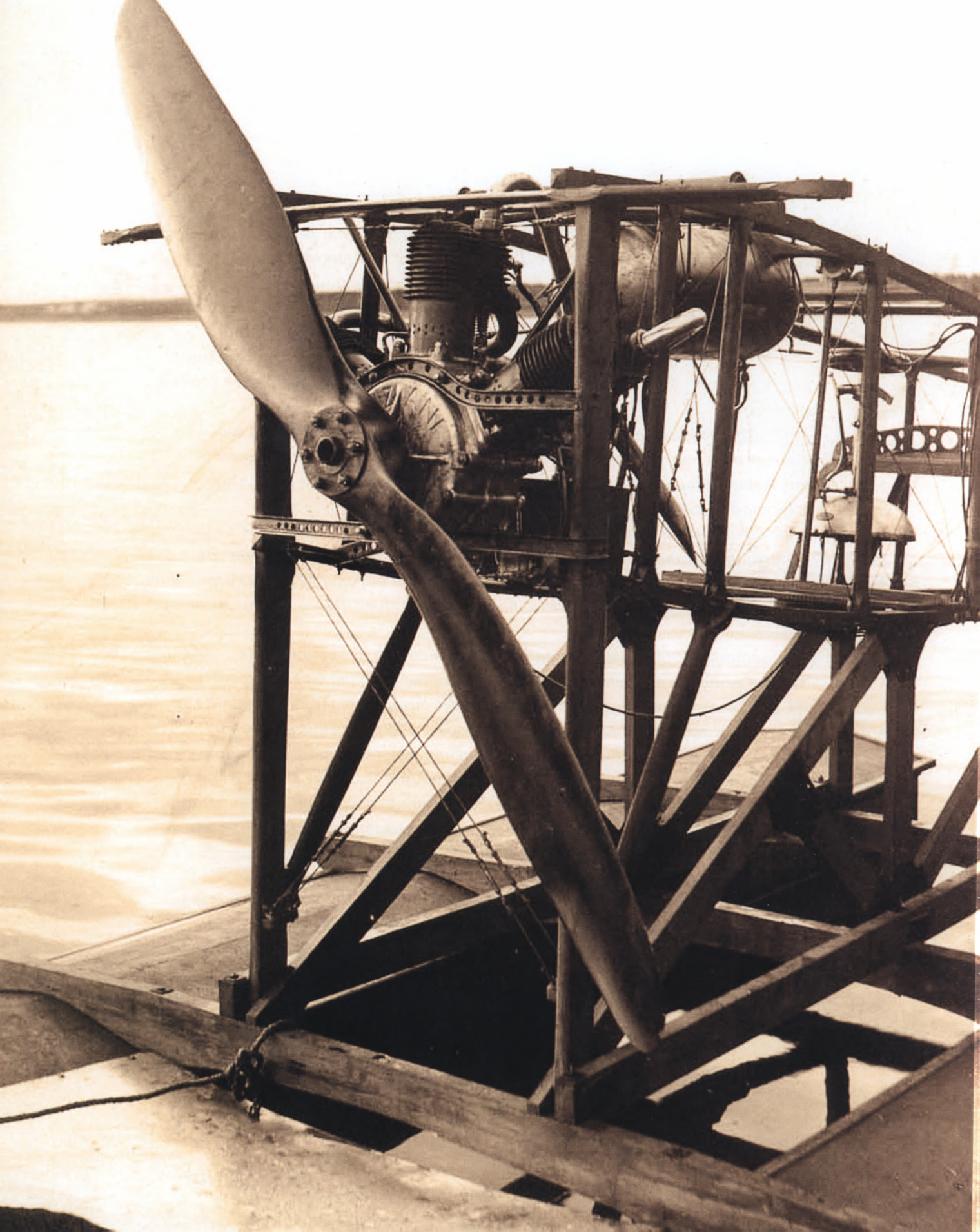
Воздушный океан, командир воздушного судна, лайнер, аэропорт. Вербальное родство воздушного транспорта с водным, уподобление полета плаванию возникли даже раньше авиации. Храбрецы, управлявшие первыми воздушными шарами (точнее, просто сидевшие в их корзинах), назывались, как известно, воздухоплавателями. Когда же началась прокладка первых маршрутов гражданской авиации, линии воздушных фарватеров очень часто оказывались нанесенными поверх настоящих водных путей. В крупном портовом городе аэропорт должен был появиться со всей неизбежностью.

В 2013 году исполнилось 90 лет гражданской авиации России. Но на этот год приходится еще один, более скромный, юбилей – 65 лет назад в центральном расписании «Аэрофлота» впервые появились город Молотов (Пермь) и прямой авиарейс Москва-Молотов.

Официальное начало истории гражданской авиации в Перми — 2 февраля 1940 года. Это дата создания 207-го Пермского авиаотряда (через месяц он стал Молотовским авиаотрядом). Начались регулярные пассажирские рейсы из аэропорта, находившегося на Городских Горках. Но аэродромы и летные поля в Перми возникли гораздо раньше.

К моменту создания в 1960-х аэропорта Большое Савино в небе Прикамья уже полвека как летали самолеты. Сначала — хлипкие аэропланы Евсюкова, Каменского, Васильева. Затем — более совершенные бипланы времен Гражданской войны. Настоящие, хотя и маловместительные еще пассажирские самолеты «Юнкерс» — в 1920-е годы. Учебные самолеты военно-авиационного училища и Пермского аэроклуба — в 1930-е. Боевые и транспортные машины в годы Великой Отечественной войны. Затем на многочисленные маршруты местных авиалиний вышли легендарные «кукурузники» Ан-2, а поршневые авиалайнеры Ил-14 стали летать в Ленинград и Москву. Начались первые пробные рейсы реактивных пассажирских самолетов типа Ту-124...

История реактивной гражданской авиации, когда аэропорт Большое Савино стал одним из крупнейших на Урале по пассажиропотоку, нуждается в отдельном обстоятельном изложении. В предлагаемой читателю книге рассказывается о долгом пути Прикамья в мир большой гражданской авиации, о самолетах и героях пермского неба до появления легендарных Ту и современных аэробусов.



Глава 1

ПЕРВЫЕ ПОКОРИТЕЛИ НЕБА ПРИКАМЬЯ

История пермских аэродромов. 1910-1933 годы

Первой площадкой, откуда в Прикамье взлетел самолет, следует считать окрестности ипподрома Пермского бегового общества, находившегося когда-то за городской чертой, в районе нынешней улицы Ю. Смирнова и Дворца имени Солдатова.

Летом 1911 года здесь планировали взмыть в небо сразу четыре авиатора! Случай столь высокой конкуренции пилотов-гастролеров в провинциальном городе уникален. Авиаторов в России тогда было значительно меньше, чем сейчас космонавтов. Первый русский пилот Михаил Ефимов получил диплом в 1910-м. И вот прошел всего год, а в Перми уже стало тесно от летчиков.

Оценив свои шансы, двое гастролеров ретировались. Но два других все же появились перед публикой: студент Петербургского политехнического института Петр Евсюков и известный пермский поэт Василий Каменский. Евсюков только-только закончил летную школу «Гамаюн». У Каменского же и вовсе не было еще диплома пилота.

Хотя в Перми доселе никто не видел аэропланов, местная «аэродромная администрация» (то есть городская полиция) была уже начеку. Каменского, как не имевшего диплома, к коммерческим полетам не допустили. Евсюкова тоже постигла неудача: не



«Фарман-IV» оказался первым летательным аппаратом в пермском небе. Но этот полет Петра Евсюкова в июне 1911 года закончился неудачей



Пилоты, закончившие гатчинскую школу воздухоплавания «Гамаюн» в июне 1911 года. В светлом свитере и шлеме - П. В. Евсюков. Рядом с ним стоит первая русская авиатрисса Л. В. Зверева

оказалось свидетельства о регистрации его летательного аппарата «Фарман». Публика, купившая билеты на авиашоу, была вынуждена довольствоваться созерцанием невиданной техники.

Ранним утром 10 июля (27 июня) 1911 года Евсюков взлетел-таки с пермского ипподрома. Его полет видели всего несколько человек. По свидетельству журналиста газеты «Пермский край», Евсюков дважды поднимался в воздух, но при второй посадке «столь неудачно опустился на землю, что всем корпусом аэроплана с значительной силой развернул верхнюю часть забора ипподрома, причем сам аппарат оказался изуродованным... Евсюков, по счастливой случайности, оказался невредимым и с невозмутимым спокойствием осматривал пострадавший свой воздушный корабль».

Спустя годы пермские краеведы припишут этот случай Каменскому. Между тем Василий Каменский, не допущенный к полетам на ипподроме (и благодаря этому оставшийся живым и здоровым), открыл вторую пермскую летную площадку — на песчаных отмелях Нижней Курьи. Лето 1911-го было очень засушливым, и образовалась удобная для взлета прибрежная полоса. Как писали «Пермские губернские ведомости», первый раз Каменский взлетел 30 (17) июля. «С песков, лежащих немного выше Курьи, он под-

нялся на незначительную высоту в воздухе, где и продержался около минуты. Курьинские дачники устроили г. Каменскому овацию». Но это были скорее подлеты, а не полеты. По сообщениям газетчиков, поэту-авиатору удавалось подниматься лишь на пару метров над землей.

Настоящий профессиональный пилот появился в Перми в 1912 году. Это был Александр Васильев, самый известный тогда российский летчик, победитель авиаперелета Петербург-Москва. В пермское небо он поднимался трижды — 10, 11 и 24 июня по старому стилю.

Газеты писали: «На площади перед ипподромом было целое море голов. Вероятно, больше 10 000. Наконец, авиатор поднялся к небу. Мерно и плавно понесся он ввысь. Восторг толпы был неописуем! Как блещут глаза публики! Каждый верит, что скоро авиация явится необходимым звеном человеческой жизни...»

В следующем 1913 году не только пермская пресса, но и многие центральные издания вновь заговорили о пермяке Василии Каменском. К тому времени это был уже дипломированный авиатор, но во время одного из полетов потерпел катастрофу. Его «Блерио» восстановлению в качестве самолета не подлежал. Тогда неунывающий Каменский превратил его в аэроход. Фюзеляж поставили на поплавки — и оригинальное транспортное средство стало гонять по водной глади Камы. С учетом подлетов в заливе у Нижней Курьи Каменского можно считать основателем пермской гидроавиации.

Спустя несколько лет Кама действительно станет взлетной полосой для самолетов. Это будет в жестокую пору Гражданской войны.



Василий Каменский в своем «Блерио-XI» с 25-сильным мотором Anzani. Считается, что этот снимок сделан в Перми летом 1911 года



Василий Каменский или Владимир Каминский? Загадочный прапорщик в темной гимнастерке с боевыми товарищами у истребителя-ракетоносца марки «Ньюпор», германский фронт, лето 1917 года

Бывшая Пермская губерния войной раскололась на две части — прикамскую и зауральскую. Восточную половину губернии (современную Свердловскую область) с лета 1918 года занимали белые. В Перми же разместился штаб 3-й Красной Армии. В составе этой армии был крупный по тем временам авиаотряд — 12 самолетов. Он назывался Иркутской авиагруппой. Затем прибыла еще одна авиачасть — Тверская авиагруппа (тоже из 12 самолетов).

Авиация мало помогла 3-й армии. Большинство машин было разбито в авариях, несколько пилотов перелетели к противнику. Но зато именно здесь случилась первая победа красных в воздушном бою. В районе станции Шамары военлеты Граб и Шульц сбили на двухместном «Сопвиче» истребитель «Ньюпор» прапорщика Владимирова, за что получили от советского командования щедрую премию в 10 000 рублей.

Конечно, вряд ли те самолеты вылетали на линию фронта из Перми, за двести верст. Но несомненно, что в Перми располагалась авиабаза (в терминах того времени — авиапарк) со складами горючего, вооружения, запчастей и, конечно, летным полем. Где именно — сказать затруднительно, но поблизости от железной дороги.

Гражданская война шла не только вдоль дорог, но и по рекам. Более того — существовали речные авианосцы, переделанные из широких нефтеналивных барж. На них размещалась эскадрилья гидросамолетов. Самолеты взлетали с воды, с палубы скатывались по наклонному настилу. Когда в июне 1919-го Пермь была снова взята красными войсками, среди трофеев оказалась и колчаковская авиабаржа «Данилиха».

ВАСИЛИЙ КАМЕНСКИЙ: АВИАТОР-ЛЕГЕНДА

Пермяк Василий Васильевич Каменский столетие назад был известным далеко за пределами Пермской губернии поэтом-футуристом. Являясь, как он сам себя называл, «непромокаемым энтузиастом», агроном по образованию и поэт по жизни, он освоил безмерно рискованное по тем временам занятие – полет на аэроплане.

Пером он владел еще лучше, чем «воланом» (рычагом управления) своего «Блерио», поэтому достаточно подробно и с хорошим чувством юмора описал свой путь в авиаторы. Со временем к его собственным строкам прибавились комментарии местных краеведов и редакторов его книг. В итоге стал общепризнанным и не подлежащим сомнению приоритет Василия Каменского как первого пилота, взлетевшего в небо над Пермью.

Однако многочисленные публикации в пермских газетах за 1910-1912 годы об авиационных достижениях В. Каменского описывают ход событий в иной версии.

Каменскому дважды не повезло с полетами в Перми. В 1911-м его обошел П. В. Евсюков, потерпевший, однако, аварию при посадке. Через год поэт-авиатор сам оказался с разбитым аэропланом, а героем пермского неба стал знаменитый А. А. Васильев.

Фактически существовали два авиатора Каменских – тот, что был на самом деле, и его литературный автобиографический двойник. После своих подлетов в Нижней Курье литератор Каменский публикует в петербургском «Синем журнале» романтическую новеллу от первого лица, где некая роковая дама шепчет герою-авиатору: «Не летай, ты погибнешь...». Местная пресса ото-

звалась ироническим фельетоном со словами: «Если будешь летать так, как летал в Перми, не бойся – ты не погибнешь».

Разумеется, Василий Каменский не приписывал себе полет и аварию Евсюкова, это сделали другие. Но в газетной статье 1936 года «Первый аэроплан в Перми» бывший авиатор, понимая, что хочет от него читатель, подтверждает: да, это был мой аэроплан. Хотя делает это завуалированно, полунамеками и с извинительными оговорками: «поднимался не выше колокольни»...

Для нас, пермяков XXI века, Василий Каменский все равно остается героем и легендой, ведь далеко не каждый провинциальный город мог столет назад похвастать собственным авиатором. При этом точная дата полета отходит на второй план.

А тем временем продолжают рождаться новые легенды о Василии Каменском. Так, в вышедшем в 2011 году издании «Российский императорский воздушный флот в фотографиях начала XX века» один из снимков подписан так: «У истребителя «Ньюпор-XXI», вооруженного пороховыми ракетами Ле-Приера, пилоты-прапорщики А. В. Квасников и В. В. Каменский».

Эта подпись – настоящая сенсация, ведь и сам Каменский, и его биографы старательно замалчивают тему военной службы дипломированного авиатора (или причины освобождения от таковой) в годы Первой мировой войны. Но скорее всего составители альбома просто перепутали имя пилота В. М. Каминского, дважды уничтожавшего с помощью ракет Ле-Приера германские аэростаты в последних боевых действиях 1917 года.



«Русское изобретение», или аэроход: остов многострадального «Блерио», поставленный на поплавки. За штурвалом – Василий Каменский. Из снимков нельзя понять, каким способом аэроход мог совершать повороты

Гидроавиация на Каме существовала потом еще долго. Забегая вперед, заметим, что в 1950-е в Перми даже располагалось Военно-морское авиационно-техническое училище.

Закончилась Гражданская война, после которой стало ясно, что без авиации теперь не обойтись. В апреле 1923-го председатель реввоенсовета Троцкий призвал создавать по всей республике отделения Общества друзей воздушного флота («Добролет»). Через эти общественные (на самом деле, партийно-административные) организации должны были собираться деньги на покупку авиатехники.

Уже в мае 1923 года в Перми начался сбор «пожертвований на воздухофлот». Задача ставилась вполне конкретная: собрать 36 тысяч золотых рублей на покупку трех самолетов «имени Пермской губернии». Как писала газета «Звезда»: «Россия, нищая страна, при организованности может сделать все, вплоть до советских чудес».

По пермским ценам стоимость одного самолета равнялась 24 тысячам пудов хлеба — целому железнодорожному эшелону. Активисты пермского «Добролета» предлагали построить... «аэроплан из папирос». Они подсчитали, что на самолет наберется нужная сумма, если все курильщики Перми будут откладывать стоимость каждой третьей папиросы.

Смогли ли убедить друзья авиации пермских курильщиков — неизвестно. Но в ноябре 1923-го директор Пермского авторемонтного завода (будущего завода им. Дзержинского) А. В. Гутовский сумел купить и привезти не три, а четыре аэроплана. Правда, устаревших, времен Гражданской войны, причем две машины нуждались в ремонте. Примечательно, что для технического осмотра аэропланов был вызван специалист из Екатеринбурга.

Географическое положение на месте идеальной природной пристани определило возникновение города Перми. Речная гавань притянула к себе сначала большой гужевой тракт, а затем и железнодорожную магистраль. В транспортном узле не хватало лишь самого современного компонента — авиационного.

В 1923 году, едва появилась первая отечественная авиакомпания — «Добролет», некто инженер Григорьев на страницах издававшегося в Перми научно-практического журнала «Экономика» поместил статью «Пермь как воздушная база». Он подверг критике принятое «наверху» начертание первой воздушной магистрали на восток страны: Москва — Казань — Воткинск — Красноуфимск — Екатеринбург — Челябинск — Курган — Омск. Автор статьи считал игнорирование экономического центра Прикамья грубой ошибкой. Ведь именно в Перми находились тогда узловые склады топлива и смазочных материалов, прибывавших по рекам из районов нефтедобычи на Каспии. «С точки зрения удобства доставки горючего, значение Перми как воздушной базы несомненно».

В те годы в Перми располагался крупнейший в России лесопильный завод, построенный предпринимателями Балашовыми в 1910 году (позже — завод «Красный Октябрь»). Здесь, писал инженер Григорьев, можно сосредоточить заготовку пиломатериала для построек авиационных складов на всех пунктах проектируемой аэролинии.

Еще один важный фактор — наличие в Перми метеорологической станции, что может быть полезным «также в случае создания при авиабазе авиационной школы».



Один из полетов над Пермью самолета «Все в Авиахим» в июле 1925 года. В состав экипажа входил писатель Борис Пильняк

«Что касается возможности устройства в Перми аэродрома, то для такового имеются удобные большие площади для взлета и посадки самолетов. Так, например, имеются значительные площади на территориях за т. наз. Курочкиным поселком (*имеется в виду современный район от стадиона «Звезда» до улицы Чкалова.* — Авт.) и около железнодорожной линии Пермь II — Екатеринбург».

Но взор инженера не ограничивается городскими предместьями, а простирается на промышленный потенциал Прикамья и Урала. Тут и ресурсы для гидроэнергетики, и залежи руд цветных металлов, и мощная машиностроительная база. «Разработка алюминия на Урале даст возможность впоследствии развития в Перми новой отрасли металлопромышленности — постройке авиационных моторов». Статья Григорьева оказалась богатой на пророчества!

К аргументам инженера Григорьева можно добавить еще и громадное значение крупных речных систем на раннем этапе истории отечественной гражданской авиации. Аэронавигационных приборов тогда не было. Маршрут сверяли по наземным ориентирам, лучшими из которых являлись большие реки, ведь над ними можно лететь даже лунной ночью. Аэродромов или хотя бы ровных свободных посадочных площадок имелось совсем немного. Поэтому садились в основном на воду. Воздушный транспорт в Советской России 1920-х — это в массе своей гидросамолеты или самолеты на поплавках. Впрочем, гидроавиация оставалась актуальной и в 1930-е, и в 1950-е.

Увы, амбициозным планам превратить Пермь в крупный авиационный центр сбыться было не суждено. В том же 1923 году Пермь стала окружным городом в составе Уральской области с центром в Свердловске.

Первая магистральная авиалиния Москва — Свердловск — Новосибирск обошла Пермь стороной, едва зацепив Прикамье в Сарапуле. Путевым ориентиром для летчиков стала Казанская железная дорога. Но зато в Перми, как и предрекал инженер Григорьев, открылась 3-я общесоюзная школа военных авиатехников.

А средства на счета «Добролета» продолжали поступать. Советское правительство закупило в Германии первые пассажирские самолеты с многоместной кабиной — «Юнкерсы». Эти машины стали совершать агитационные перелеты по городам и селам страны, для пропаганды авиации и активизации сбора средств. Наиболее активные жертвователи поощрялись «круговыми» (т. е. экскурсионными) полетами.

Первый «Юнкерс» прилетел в Пермь 16 июня 1924 года. Для него приготовили взлетное поле за Балашихинским лесопильным заводом (в районе современного грузового порта Заостровка). Самолет гостил три недели.

«Вечером был совершен полет над Загородным садом с разбрасыванием листовок и живых цветов. 30 июня состоялось два платных полета над городом. Всего «Юнкерс» совершил 15 полетов, каждый продолжительностью до 12 минут. Отзывы всех летавших от полетов самые восторженные. Сидеть очень удобно, мягкие кожаные кресла, не трясет, почти не качает».



Футурист Каменский своим аэроходом предугадал появление на Каме гидроавиации



Лучшим аэродромом в 1920-е считалась водная поверхность

«6 июля на аэродроме устраивается широкое народное гулянье «авио-пикник» с прощальными бесплатными полетами. Право на самый последний полет будет разыграно лотереей. Сообщение города с аэродромом будет установлено на большом пассажирском пароходе».

Как видим, в газетных публикациях 1924 года уже появился пермский аэродром. Конечно, это еще временная площадка. В марте следующего года «Юнкерс», оснащенный лыжами, будет садиться на Горках.

«Юнкерс» с собственным именем «Все в Авиаким» и экипажем летчика Копылова с тех пор зачастит в Пермь. Самым известным станет полет летом 1925 года, когда на борту будут писатели — сначала Вера Инбер, а затем Борис Пильняк. Пильняк напишет книжку «Россия в полете», где посвятит Перми несколько страниц. В пермском турне в воздух впервые поднимется грудной младенец, которого назовут Авиа.

Взлетал и садился самолет Копылова на Каме. Летом — по воде на поплавках, зимой — по снегу на лыжах. Комендантом «камского аэродрома» был сотрудник пермского Дома обороны (в Тополевом переулке) Удальцев.



Первая авиамагистраль Москва – Сибирь (1927 год). Радиусы полета самолета Junkers F13 показывают, почему Пермь оказалась в стороне от «большой авиации»: от Казани без посадки не долететь. Желтым цветом показана территория Уральской области

В 1927 году на «Юнкерсе» Пермь посетил журналист Леонид Полярный. Он пишет: «Станный город, весь в контрастах, в настоящих российских. Но зато Пермь не обижает аэропланы».

В марте 1928-го пермяки вновь приветствовали уже хорошо знакомые самолет и экипаж. А в июле президиум окрисполкома «признал необходимым иметь в Перми постоянную авиаплощадку». Наиболее подходящим местом для аэродрома считался район Горок.

Вопрос должен был решить Свердловск, но там не особенно торопились. Лишь осенью 1930 года начались изыскательные работы воздушной линии Свердловск — Пермь —

Соликамск. Все тот же Удальцев получит благодарность за помощь в выборе мест для взлетных площадок. «Звезда» сообщала, что «регулярное воздушное почтово-пассажирское движение» должно начаться с лета 1931 года.

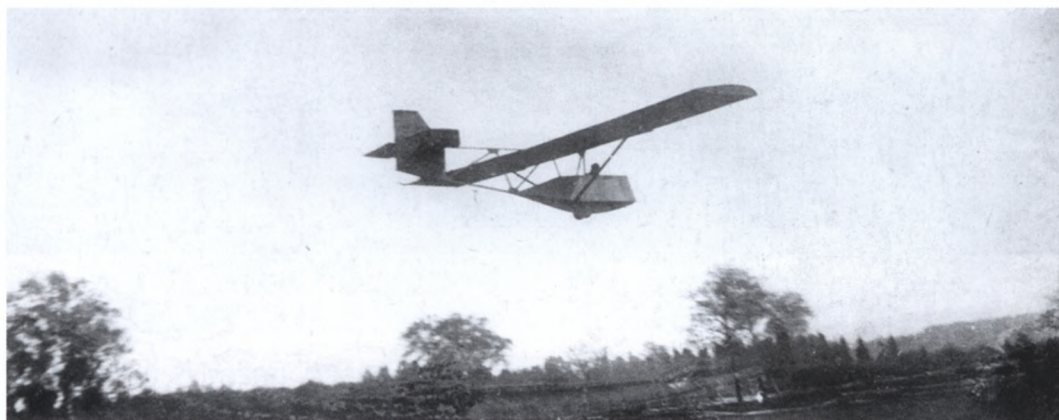
Но в Свердловске смотрели на пермские транспортные проекты свысока. Пермь была теперь даже не окружным городом, а рядовым райцентром. В ней закрылись многие прежние учреждения и организации, включая Пермский университет (потом университет снова открыли — под именем Второй коммунистический, Первый был, разумеется, в Свердловске).

Всесоюзная авиамагистраль Москва — Владивосток пролежала через «столицу Урала», и там нашли 600 000 рублей на строительство крупного аэропорта. Из Свердловска самолеты летали на Челябинск — Магнитогорск, на Тобольск и дальше на север, к Ямалу. Пермь же демонстративно поставили в конце проектируемой линии Свердловск — Чусовая — Березники — Соликамск — Пермь.

Пермские специалисты в свою очередь предложили маршрут Нижний Новгород — Чебоксары — Ижевск — Пермь — Березники — Вишера с продлением его в перспективе до Печоры. Стоимость пермского аэродрома оценивалась в 300-400 тысяч рублей.

25 июня 1931 года идея авиалинии от Перми до Печоры воплотилась в реальность. Реалии были таковы, что героями дня стала пара гидропланов, принадлежавших ГУЛА-Гу ОГПУ. На обратном пути, как писала «Звезда», экипажи захватили с собой в Красновишерске первых пассажиров трассы — собаку и медведя.

Бывший «Добролет», а затем «Авиахим», стал «Осоавиахимом» (Общество содействия обороне, авиации и химии). На первый план вышли вопросы обороноспособности. От областной уральской власти стали требовать активное развитие аэроклубов. Каждое крупное предприятие обязано было приобрести учебный самолет. В результате общих усилий в первый День авиации 18 августа 1933 года появился Пермский аэроклуб.





Глава 2

«ВСЯ ПРЕЛЕСТЬ ПРОСТРАНСТВА...»

Александр Васильев — это Чкалов дореволюционной России. Он считался бесспорным «королем воздуха», первым русским, установившим мировой рекорд в воздухе. Но главное достижение и заслуга Васильева — огромное количество провинциальных городов, в которых он открыл историю авиационной эры.

Семнадцатый официальный авиатор Российской империи был необычной личностью среди «летунов», как тогда называли летчиков. За штурвал первых аэропланов садились, как правило, эксцентричные люди, спортсмены или отчаянные авиаконструкторы. Васильев же был прагматичным юристом, недавним выпускником Казанского университета.

Весной 1910 года честолюбивый молодой человек оказался в Петербурге, чтобы добиться в министерстве юстиции утверждения в должности помощника судьи. В это время в столице проходила Первая авиационная неделя, всероссийская сенсация. Газеты писали: «Еще год тому назад мы только на страницах иностранных журналов видели этих «сверхчеловеков» на фантастических машинах, похожих то на стрекозу, то на гигантскую клетку с человеком-птицей внутри нее». Теперь толпы людей спешили собственными глазами увидеть не просто самолеты, но захватывающее соревнование с «заоблачными» суммами призов.



Знаменитый авиатор Александр Васильев (стоит у шасси своего «Блерио») во время очередного полета «на публику», 1911 год

Многотысячные гонорары за несколько минут выступления, весь город в качестве зрителей, овации после каждого твоего даже не слова — жеста. Разве этого возможно на юридическом поприще? 28-летний Васильев раздумал идти в приемную министерства, а собрал вещи и отправился во Францию, чтобы выучиться на пилота.

Летом он уже летал на аэроплане «Блерио» под Парижем. В августе получил международное пилотское свидетельство № 225. А уже 1 сентября дебютировал на новеньком «Блерио» в Нижнем Новгороде, с ходу установив российский рекорд высоты полета — 1000 метров!

После успеха на Нижегородской ярмарке он взлетел с ипподрома в своей родной Казани.

«Не успел красавец-моноплан коснуться земли, как публика со всех мест рванулась к нему и при восторженных аплодисментах подхватила Васильева и на руках донесла до ангара», — сообщал «Казанский телеграф».

Оттуда — по Волге в Астрахань.

«Трудно передать красоту полета моноплана, странный шум пропеллера и треск мотора в воздухе над головами зрителей», — делилась новыми ощущениями с читателями астраханская газета.

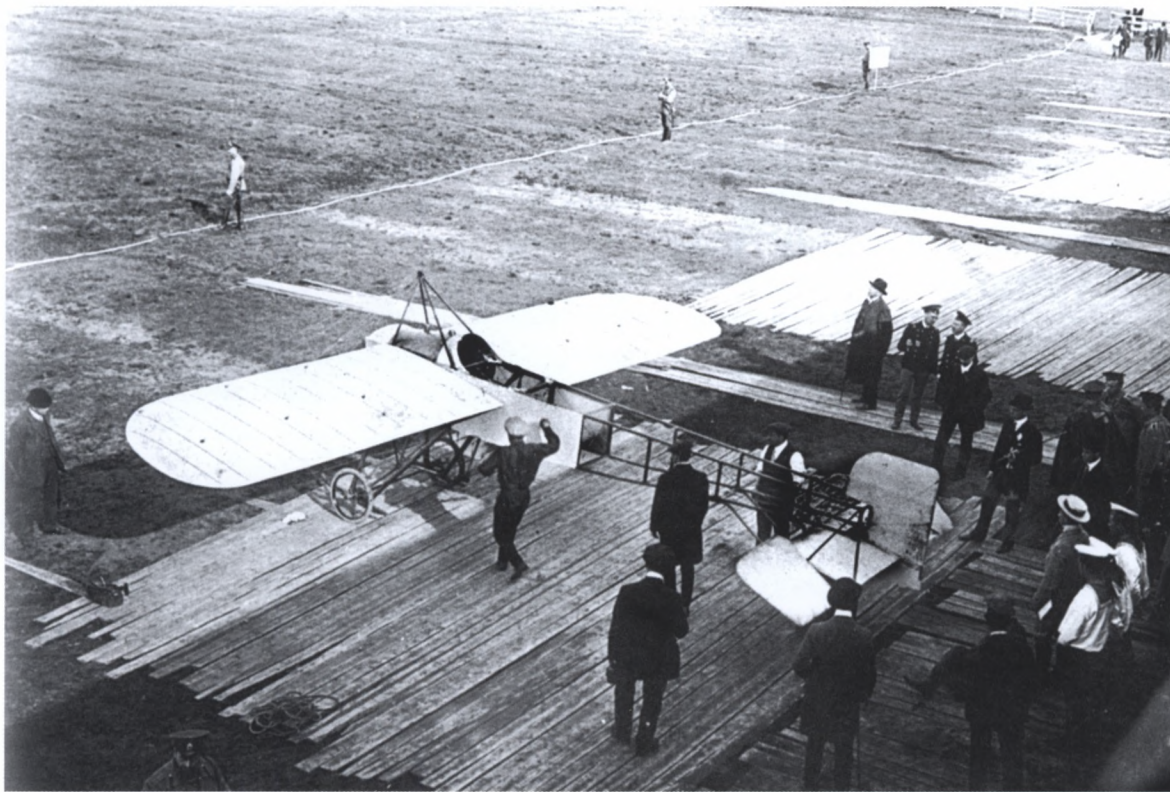
Те полеты Васильева докатились до Перми своеобразным эхом. Астраханский механик Александр Данцин под впечатлением от «красоты полета моноплана» построил собственный вариант самолета, в полтора раза больше «Блерио». В июне 1911 года в газете «Пермский край» промелькнуло объявление: «В Пермь приехал авиатор А. Ф. Данцин, который предполагает на днях устроить полет на ипподроме или на велодроме — один, а если найдется, то с компаньоном».

В ноябре 1910 года Васильев весьма оригинально отметил полгода со дня получения летного диплома: пролетел в стужу на высоте 1500 метров по сложному маршруту Елизаветполь — Тифлис, вдвое превысив прежний российский рекорд дальности и продолжительности полета.

Это был интересный на события месяц. Именно тогда на заседании Московского общества воздухоплавания постановили организовать в следующем году перелет Петербург — Москва, который сделает Васильева главным летчиком России. И тогда же в одном из ноябрьских номеров «Пермских ведомостей» впервые появилось сообщение о том, что пермяк Каменский собирается весной устроить полеты в Перми.

Василий Каменский еще только осваивал аэроплан и лететь, конечно, был не готов, да и своего аппарата пока не приобрел. Но был, как известно, футуристом и «непромокаемым оптимистом». Поэтому всю зиму и весну подавал на родину весточки, что вот-вот полетит. И даже «забронировал» на май пермский ипподром.

А тем временем в Петербурге состоялась Вторая авиационная неделя. На этих состязаниях Александр Васильев бросил вызов самому «королю русского неба» Михаилу Ефимову, обладателю международного диплома пилота № 31, первому во всех смыслах



«Блерио-ХІ» сделался самым популярным самолетом 1910-х. Не только потому, что на нем был совершен сенсационный перелет через Ла-Манш, но и благодаря весьма умеренной стоимости

летчику России. Летный стаж «патриарха» был всего на год больше, чем у «новичка» Васильева. Но это были уже два разных поколения пилотов. К тому же — представители двух различных авиашкол: Ефимов учился у Фармана, а Васильев признавал лишь Блерио.

Самолет «Блерио-ХІ» для ранней истории авиации значит примерно то же, что автомобиль «Форд Т» для ранней истории автотранспорта. Генри Форд сделал общедоступным автомобиль, а Луи Блерио (Louis Bleriot) сделал реальностью мечты сотен пилотов о собственном аэроплане. Если «фарманы» и «райты» стоили в пересчете на золотые рубли 15-30 тысяч, то базовый 12-сильный «Блерио ХІ» продавался по 12 000 франков (4500 рублей), а более мощный 50-сильный — за 28 000 франков (10 500 рублей) включая 2000 франков за курс обучения полетам.

Именно на «Блерио ХІ» его создатель перелетел в 1909 году пролив Ла-Манш, что стало мировой сенсацией и рекламой самолету на несколько лет вперед.

Васильев приобрел, по некоторым данным, два аэроплана «Блерио XI». И свои расходы старательно отрабатывал, беря и 10-тысячные суперпризы на столичных авианеделях, и 600-1000 рублей за день полета в каком-нибудь губернском городе. В провинции он летал много, оказавшись в итоге самым опытным пилотом во время ставшего скандально знаменитым первого перелета Петербург — Москва в июле 1911 года.

Организация перелета велась с размахом, к «великому делу» подключились и высокие чиновники, и депутаты Государственной Думы. Оргкомитет возглавил великий князь адмирал Алексей Михайлович, ставший шефом Российского воздушного флота.

В прессе запестрели сообщения: «...на всем пути предполагается устроить 92 ангара для аэропланов, будут построены ангара, оборудованы мастерские, устроены запасы отдельных частей», «...военный министр распорядился издать специальные карты маршрута, где особыми знаками и красками будут отмечены места, опасные для спуска, высоты мест, расположение телеграфных проводов и т. д.»

Началась даже постройка двух дирижаблей с салоном-рестораном и каютами, чтобы «доставить возможность следить за общим полетом спортсменов, а корреспондентам освещать весь мир о ходе полета с помощью установленного телеграфа».

Заявки на старт подали 12 авиаторов, на «российскую конструкцию» претендовали четыре «Фармана», собранные в местных мастерских.



Во время демонстрационных полетов А. Васильева в Оренбурге, 1912 год



«Аппарат кажется легким, как игрушка, а тащить его приходится 6-7 человекам. Мотор очень похож на стрекозу...» (из отчета в «Пермских губернских новостях», июнь 1912 года)

То, как события развивались дальше, достойно многотомного увлекательного повествования. Краткое и сдержанное резюме поместили официальные «Русские ведомости»: «Перелет Петербург — Москва вышел неудачным даже для первого раза. Из 12-ти записавшихся на него авиаторов трое совсем отказались от полета, трое разбились, один разбил свою машину, четверо застряли на промежуточных станциях и лишь один г. Васильев благополучно достиг цели и прилетел в Москву на второй день после отлета из Петербурга».

Газеты более либерального направления писали жестче: «Кровавый перелет», «Все-европейский позор», а подпольные революционные прокламации — даже «Цусима в воздухе». Особенно досталось нелепому решению полицейских властей запретить красные сигнальные флаги, заменив их плохо различимыми с высоты белыми.

Васильев мог вполне насладиться единоличным триумфом, мировым рекордом дальности за одни сутки полета (667 км), множеством призов на общую сумму 13 750 рублей и счастьем удостоиться поздравительной телеграммы царя.

Но в удачливом пилоте продолжал жить и честолюбивый юрист. Его комментарии, растиражированные всей российской прессой, соперничали по красноречию с самыми известными судебными выступлениями лучших адвокатов России.

«Поводя итоги перелету, я должен сказать, что своим успехом я обязан тому слепому случаю, который, сбрасывая одних наземь с малой высоты, разбивает насмерть, а других, сопровождая своей благосклонной улыбкой, сохраняет невредимыми в глубине неба при условиях, казалось бы, специально созданных для гибели авиатора...»

На перелет Васильев затратил больше восьми часов чистого полетного времени. Представьте: восемь часов сидеть на маленьком сиденье, упираясь навстречу потоку воздуха, летящему со скоростью 100 км в час. Одна рука вцепилась в рычаг управления крыльями, на который передается их малейшее дрожание, другая рука то и дело колдует с контактом двигателя, ноги осторожно стоят на металлическом стержне с тросиками для управления рулем. Аэроплан бросает вверх-вниз воздушными потоками, а еще требуется следить за землей и пытаться понять, что за дороги и прочие ориентиры проносятся там, внизу. Какая тут может быть сверка с картой, да еще напечатанной «вверх ногами» — ведь пилоты летели из Петербурга на юг!

«Я привык к провинциальным полетам и мог еще кое-как ориентироваться. Но если даже я блуждал столько и терял напрасно много времени, то представьте, в каком положении были мои товарищи».

После перелета и последующих публикаций Васильева знали уже в каждом уголке России. Был растиражирован его парадный портрет с глубоким изречением: «Кто не летал, тот не может знать всей красоты и прелести пространства».

Эта популярность оказалась очень кстати во время большой гастрольной программы 1912 года. В планах стояло и летнее посещение Урала.

Июнь начался с курьезного сообщения в «Пермских ведомостях»: «В самом ближайшем будущем известный нашему городу авиатор Каменский предполагает здесь совершить свой полет на аэроплане «Блерио». Авиатор уже прибыл в Пермь и ждет получения своего аппарата».

Курьез заключался в том, что Василий Каменский разбил свой аэроплан, совершая в апреле демонстрационные полеты в Польше. Он сам едва не погиб и за месяц не мог окончательно поправиться после катастрофы. Газетчики, как водится, немного спутали.

Через три дня очередной номер газеты вышел с большой «шапкой»: «На ипподроме Пермского бегового общества состоятся полеты знаменитого авиатора А. ВАСИЛЬЕВА, победителя рекорда на высоту перелета Петербург-Москва. Цены местам: ложа — 12 руб., места — 1, 2, 3 руб. входные и ученические — 50 коп.»

Городская жизнь разом всколыхнулась, даже по старым газетным подшивкам словоно пробежал ветерок от стрекочущего мотора. Тут же появилась заметка: «В городскую





«Король русского неба» Александр Васильев после победы в авиAPERелете Санкт-Петербург – Москва летом 1911 года

управу поступило заявление студента рижского политехнического института пермяка И. Фефелова, в котором он рекомендует городу построить собственный аэроплан под названием «Пермь». Идея приобретения городами своих аэропланов не нова, и в Западной Европе она давно получила осуществление. Проект находится в настоящее время на рассмотрении управы. Едва ли, впрочем, он будет осуществлен: нашему городу предстоит еще так много работы по благоустройству путей сообщения на земле, что о благоустройстве воздушных путей ему помышлять пока преждевременно».

И вот наступило 10 (23) июня 1912 года. «Погода благоприятствовала Васильеву. День был жаркий и безветренный. Там было целое море голов. Вероятно, больше 10 000. Восторг толпы был неопиcуем! Поднимаясь все выше и выше, аэроплан совершенно терял характерные контуры и становился точкой. Только бинокль помогал увидеть его среди небесной дали», — писали «Пермские губернские ведомости».



Неизменный пассажир.

«Неизменный пассажир» — открытка 1910-х годов. Каждый полет первопроходцев неба мог оказаться последним

На следующий день ко времени полета погода слегка испортилась, но праздник продолжился. Приведем цитаты из газетных репортажей. «Кажется, центр жизни Перми передвинулся за город». «Площадь сплошь занята даровыми зрителями, и это когда входная плата — только двугривенный. Любит наша публика даровщинку». «Пришла экскурсия технического училища, их пропускают бесплатно, демонстрируют действие машины, сам авиатор дает объяснения».

И вот, наконец, 50-сильный «Блерио» установлен на взлет. Быстрое движение винта — и аэроплан начинает мерно подниматься к небу.

«Чувствуешь, что человек действительно властитель воздуха, видишь, что он победитель одной из самых капризных стихий... Какое полное восторга чувство в груди! Как блестят глаза публики!... Васильев делает приветствие рукой. Производятся некоторые сложные движения. Но, видимо, они удавались с трудом.

По окончании полета авиатор сказал: «Очень сильные воздушные течения вверх, аэроплан так и рвет из рук. Вот, посмотрите, как дрожат у меня руки...»

После Перми Васильев отправился в Сарапул, Екатеринбург, Тюмень, а через две недели вновь вернулся в Пермь, чтобы дать последний благотворительный полет своего уральского турне.

«Завтра, 24 июня, на ипподроме в 7:00 час. состоятся полеты авиатора А. А. Васильева, сбор с которых пойдет на пользу о-ва спасения на водах. Бесплатные зрители близко к месту полетов допускаться не будут. Хотя мы верим, что таковых и не будет. Всякий, осознающий полезность о-ва, готовый подать ему руку помощи, как это сделал А. А. Васильев, решивший для этого рискнуть своей жизнью, и не подумает смотреть на его полеты бесплатно».

Сейчас даже не с чем сравнить то, что происходило при полетах Васильева. Можете себе представить, что ради какого-то мероприятия в одном месте собралось бы практически все взрослое население нашего города? Собралось в охотку, со всей пермской основательностью: стульчики, самоварчик, детишки... А показывают не концерт заезжих звезд, не футбол, не парад фейерверков — демонстрируют завтрашний день человечества!

После интенсивных полетов на публику Александр Васильев принял участие в Балканской войне в качестве личного пилота главнокомандующего армией Сербии. Затем работал шеф-пилотом Петербургского авиазавода. Когда же началась Первая мировая война, он, как и многие русские авиаторы, записался добровольцем на фронт. Там судьба вдруг отвернулась от «короля воздуха». В первом же боевом вылете на разведку Львова его самолет был подбит, Васильев и его пассажир генерал Мартынов оказались в австрийском плену. Генерал вернулся лишь в 1918-м. Васильев же бесследно исчез.



«Миг забытья» — открытка 1910-х годов. Образ аэроплана «Блерио» быстро стал художественным клише

ВСЕМ...ВСЕМ...ВСЕМ..

**ТОТ
НЕ
ГРАЖДАНИН
СССР
КТО
ДОБРОЛЕТ
НЕ
АКЦИОНЕР**

**ОДИН РУБЛЬ ЗОЛОТОМ
ДЕЛАЕТ КАЖДОГО
АКЦИОНЕРОМ ДОБРОЛЕТА**

ДОБРОЛЕТ

**ПРОДАЖА АКЦИЙ В ДОБРОЛЕТЕ
И ПРОМБАНКЕ (МОСКВА БИРЖЕВАЯ ПЛ.)
И ИХ ОТДЕЛЕНИЯХ**

РЕДАКЦИЯ МОСКВА

Тираж 100 000 экз. Издано 100 000 экз. Б. 1

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Глава 3

ГЛАВНЫЙ САМОЛЕТ «ДОБРОЛЕТА»

Мысль взять на борт самолета пассажиров приходила в голову уже самым первым отчаянным авиаторам, желавшим поделиться восторгом полета, а заодно разделить свой страх с кем-нибудь еще. Например, в газете «Пермский край» за июнь 1910 года появилось такое объявление: «Желаю иметь компаньона или компаньонку по воздухоплаванию. Желающих познакомиться прошу оставить точный адрес в конторе газеты». Неожиданное предложение, скорее всего, осталось без ответа, особых безумцев в неспешном купеческом городе не водилось. Впрочем, и во всем мире лишь считанные единицы смельчаков отваживались побыть пассажиром хлипких парусиново-деревянных самолетов того времени. Но все изменилось, когда появился цельнометаллический «Юнкерс» F13.

Конструкторы самолетов начала авиационной эры были такими же отчаянными молодыми людьми, как и первые пилоты. Однако немецкий инженер и профессор термоди-



Благодаря первому в мире пассажирскому самолету Junkers F13 авиаполеты из экстрима превратились в удобный способ передвижения



Самолет с бортовым номером RR-DAS получил собственное имя «Красный Урал». Переведенный с Урала в Заполярье, самолет отличился при поиске дирижабля «Италия»

намики Гуго Юнкерс стал заниматься самолетостроением, когда ему было за пятьдесят. Это был самый старый авиаконструктор начала XX века! Он мечтал не о рекордах, а о надежности и удобстве в полете. С самого начала профессор стал применять в строительстве самолетов металл. Сначала перешел на сталь в силовой раме. Затем взялся и за обшивку. Первый полностью металлический самолет появился в конце 1915 года. Корпус и крылья «Юнкерса» J-1 были из листового железа, соединенного электросваркой. На удивление всем самолет довольно хорошо летал.

«Несгораемый самолет» очень понравился германским военным. По их заказу фирма «Юнкерс» сделала несколько вариантов истребителей и штурмовиков. Железо оказалось не лучшим материалом, и в 1917 появился J-4 с обшивкой из дюралюминия. Для повышения прочности листы металла гофрировали. Гофрированная обшивка надолго стала фирменным стилем «Юнкерсов».

После окончания Первой мировой войны компания Junkers Flugzeugwerke AG сосредоточилась на создании коммерческого самолета. Первый полет шестиместный J-13 (затем переименованный в F-13) совершил в июне 1919 года. Он стал самолетом, научившим летать Европу и даже служил символом авиации в СССР.

В начале 1920 года в Германии появилась первая авиакомпания Lloyd Ostflug. Бывшие военные летчики заключили контракт с Юнкерсом (в обмен на контрольный пакет

акций авиакомпании) на поставку 20 самолетов F-13. Билеты на авиалинии Берлин — Данциг — Кенигсберг — Рига стоили едва больше себестоимости (билет на весь маршрут продавался примерно за 25 долларов). Так что совместное предприятие с Юнкерсом стало первым в мире «лоукостом».

В компании «Юнкерс» вскоре появится специальный отдел, занимающийся тем, что сейчас называется авиализингом. Самолеты F-13 пользовались большим успехом практически во всех европейских странах. В конце концов в 1924 была создана собственная авиакомпания Junkers Luftverkehrs («Авиапредприятие Юнкерса»). Она занималась перевозками внутри Германии, располагая флотом в 45 машин F-13.

Венцом деятельности «Юнкерса» как авиаперевозчика стало создание в 1926 году совместно с транспортной группой Aero Lloyd национальной авиакомпании Lufthansa, ныне одной из самых известных в мире.

В числе первых зарубежных стран, где на авиамаршруты вышли «Юнкерсы» F-13, стала Советская Россия. Еще стояли в развалинах после гражданской войны мосты и заводы, еще не исчез ужас масштабного голода 1921 года, когда в Италии в местечке Рапалло советский нарком иностранных дел Чичерин и германский канцлер Вирт подписали далеко идущий договор о сотрудничестве. Это был союз двух стран-изгоев: униженной гигантскими репарациями Германии и не признаваемой дипломатами большевистской России.

Рапальский договор был ратифицирован Рейхстагом в июне 1922 года. А уже в июле состоялся первый рейс «Юнкерса» F-13 из Москвы в Нижний Новгород. Три самолета взяли в аренду у Junkers Luftverkehrs. За время работы Нижегородской ярмарки — важного свидетельства новой экономической политики (НЭПа), — состоялось свыше пятидесяти полетов, и лишь два опоздания рейсов: на 7 и 12 минут. Пунктуальность обеспечивали не только надежные немецкие машины, но и немецкие летчики. К сожалению, авиаперевозчик с характерным названием «Авиакультура» просуществовал всего два месяца, пока работала ярмарка.

Но в марте 1923 года на территории бывшей Российской империи возникли сразу три авиакомпании в форме акционерных обществ: «Добролет» в Москве, «Закавиа» в Баку и «Укрвоздухпуть» в Харькове. Через десять лет они объединятся в «Аэрофлот». Поначалу же у компаний не было никаких самолетов. И тут проявилась особенность НЭПа — капитализма с «коммунистическим лицом». Размещение акций и создание оборотного капитала коммерческого предприятия проходило в государственном масштабе и большевистскими методами. Для поддержки «общенародного» акционерного общества по всей стране стали административно создаваться ячейки Общества друзей воздушного флота (ОДВФ).

Уже к июлю 1923 на первые взносы ОДВФ (около 500 тысяч рублей золотом) были заказаны главные авиалайнеры «Добролета» — «Юнкерс» F13. Как и год назад, они занялись обслуживанием Нижегородской ярмарки.

Судя по названиям, которые получали прибывающие машины: «Червонец», «Промбанк», «ВСНХ» (Высший совет народного хозяйства), основные денежные средства поступали все же не от акционеров-миноритариев, а от финансовых институтов государства.

Призыв скидываться на авиацию был встречен общественностью с большим энтузиазмом. Лозунг «Даешь небо!» окрылил многих. Логотип ОДВФ создал легендарный художник-авангардист Казимир Малевич. Рекламные плакаты общества с призывами типа «Стыдитесь! Вашего имени нет в списке акционеров Добролета!» создавал известный график Александр Родченко. Поэта Владимира Маяковского эта рекламная кампания вдохновила на целую поэму «Летающий пролетарий».

Даже солидное пермское издание «Экономика», печатавшее профессоров Пермского университета, не осталось в стороне, поместив такую «агитку»: «От Перми до Москвы пешком надо идти 2 года, на лошади — около года, поездом — 40 часов, а на аэроплане всего только 5 часов. Выбирай между двумя годами и пятью часами».

Верили ли сами агитаторы в то, что собранные «с мира по нитке» средства в воздушный флот окупятся потоком пассажиров и грузов? Вряд ли. Никто тогда не скрывал (включая и поэта Маяковского), что авиация нужна стране, прежде всего, для военных целей. Военно-техническое сотрудничество стало основным содержанием тесных отношений СССР и Германии того десятилетия. Когда в 1923 году с помощью компании «Юнкерс» был построен крупный авиазавод в Филях, там стали выпускать по германской лицензии не пассажирские, а боевые самолеты.

Юнкерс выторговал при строительстве этого завода право создать российский филиал авиакомпания Junkers Luftverkehrs. Предполагалось, что он займется перевозками в транспортном коридоре Швеция — Россия — Персия. Но линия проработала лишь несколько месяцев. За это время немецкие экипажи наладили регулярное авиасообщение из Москвы в Харьков, Новороссийск, Батум.

Самолеты «Добролета» стали активно осваивать среднеазиатское направление: Ташкент — Алма-Ата, Ташкент — Бухара, Бухара — Душанбе. Довольно часто за штурвалами оказывались германские летчики. У них на родине бушевали экономические бури, и технические специалисты охотно соглашались на зарубежные контракты. Особенно желанны немецкие техники были тогда в России. Например, в Перми немцы были водителями первых городских автобусов «Фомаг» (разумеется, германского производства).

Советское военное командование в Средней Азии не видело ничего зазорного в том, чтобы привлекать немецких летчиков на «Юнкерсах» к боевым действиям против басмачей. Соответственно вели себя и сами пилоты, чувствуя в бескрайних и безлюдных просторах свободу от условностей цивилизации.

Известен случай, когда вылетевшие в Ташкент «Юнкерсы», управляемые пилотами Паулем и Шварцем, стали дурачиться в воздухе. Шварц сымитировал атаку на самолет своего приятеля, но не рассчитал расстояние, пропорол винтом потолок пассажирской

кабины и повредил фюзеляж. Несмотря на столкновение в воздухе, обе машины продолжили полет до места назначения, продемонстрировав исключительную надежность конструкции F-13.

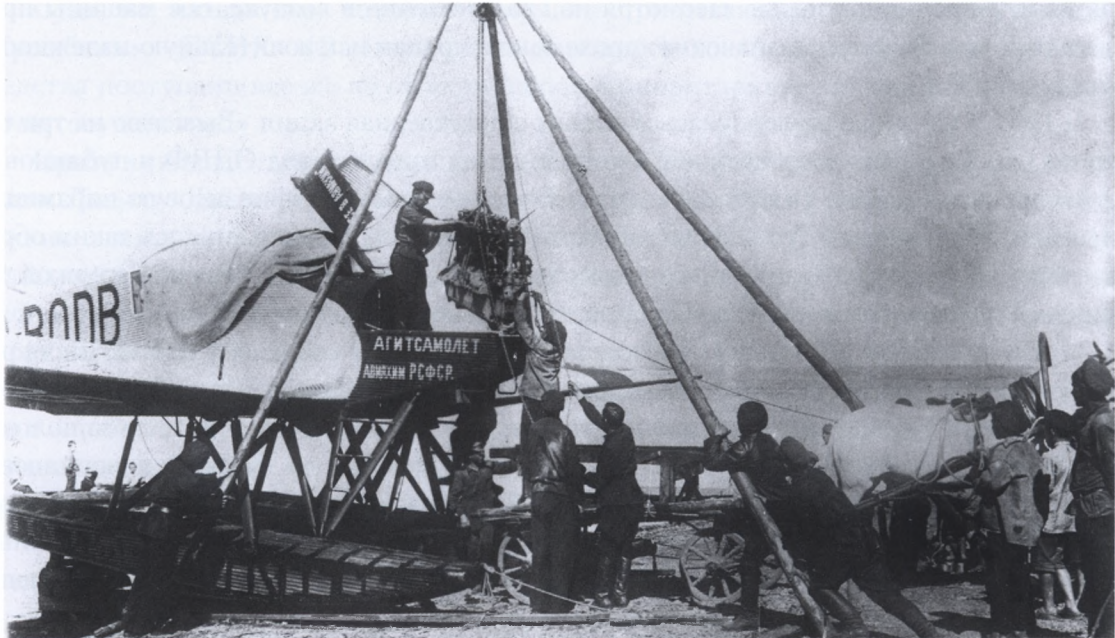
В 1923-м на Урале развернулась массовая общественная акция «Вызываю на три самолета». Суть ее была в следующем: кто-либо делал взнос в фонд ОДВФ и публиковал вызов своему знакомому (а то и двум-трем). Эту своеобразную «финансовую пирамиду» запустили журналисты «Уральского рабочего» и «Звезды». Предполагалось таким образом собрать средства на два военных и один пассажирский самолет «имени Пермской губернии». Оглашалась и контрольная сумма — 36 тысяч золотых рублей.

С мая по ноябрь 1923 года Пермское отделение ОДВФ собрало около 38 тысяч рублей золотом, в том числе за счет «вызовов» — порядка 10 000 золотых рублей (при том, что откликались лишь 8-10 процентов вызываемых). «Работа Общества дала за полгода средства на 2 аэроплана военного типа или один гражданского типа», — говорилось в итоговом отчете. Председатель пермского ОДВФ бывший командир Гражданской войны Окулов разрешил дилемму так: отправил в Москву около 16 тысяч рублей на военный самолет, а еще 15 тысяч отложил в счет пассажирского, с тем, чтобы собрать потом недостающую сумму.

Сколько же стоил «Юнкерс» F13? Вопрос очень непростой, особенно применительно к тому периоду. Ведь это были годы невиданной гиперинфляции в обеих странах Ра-



Переборка двигателя БМВ самолета «Юнкерс» во время его пребывания в Перми. Крайний справа, вероятно, авиамеханик самолета Х. С. Клочко. Ему помогают мастера Пермского авторемонтного завода (будущего завода им. Дзержинского). Июль 1925 года



Установка в самолет «Все в Авиахим» двигателя с помощью подручных средств.
Пермь, июль 1925 года

палльского договора. Чтобы вернуться к золотому содержанию и соответственно к курсу доллара уровня 1914 года, потребовалось провести деноминацию в 50 миллиардов раз в России и в 1 триллион (!) в Германии.

Из отрывочных сведений следует, что F13 стоил в Германии в августе 1922 года примерно 3 миллиона рейхсмарок или 6 тысяч долларов. В пересчете на золото это составляло примерно 12 тысяч рублей, а по завышенным валютным котировкам московской биржи 1923 года — около 30 тысяч рублей.

Хорошая иллюстрация развития технологий: до революции 10-15 тысяч рублей стоили аэропланы из дерева и перкаля или особо роскошный автомобиль типа «Мерседес». К слову, «Юнкерс» F13 действительно напоминал тогдашние авто для самых богатых, где водитель открыт с боков, а пассажиры сидят в комфортабельном застекленном салоне.

За 25 долларов «юнкерсы» летали через пол-Европы. На маршруте Москва — Нижний Новгород — Казань в 1924 году билет стоил 70, а затем 50 рублей, то есть те же 25 долларов. Месячный заработок пермского рабочего. Десятиминутный «круговой» (экскурсионный) полет для активистов ОДВФ обходился в 3 рубля с пассажира. За эти деньги можно было снять автомобиль на пару часов или проехать сотню верст в купейном вагоне.

Кабина «Юнкерса» отделкой действительно напоминала купе спального вагона, но пассажирам не рекомендовалось расслабляться. В памятке «Добролета» писалось и такое: «После взлета необходимо следить за колесами и, если колесо останется на земле или оторвется в воздухе, нужно поставить в известность об этом летчика... Категорически запрещается прикасаться руками к тросам, проходящим по потолку, а также заходить в багажное отделение (грозит катастрофой!)».

Но вернемся в не летавшее пока Прикамье. Судьба пермских «авиационных» денег, собранных в 1923-м, осталась тайной истории. Военный самолет «имени Пермской губернии» не появился по причине исчезновения таковой. Вместо нее образовалась Уральская область с центром в Екатеринбурге. В феврале 1924 года оттуда направили в Москву надежного человека с заданием получить от «Добролета» первый самолет на собранные уральцами средства. Первенцем уральского аэрофлота стал новенький «Юнкерс» F-13, получивший в Германии собственное имя «Бунтсрехт», то есть «Пестрый дятел».

Перелет из Москвы в Екатеринбург длился 17 суток. По прибытию «Пестрого дятла» перекрестили в «Красный Урал». Но пассажирским лайнером ему стать так и не довелось. Вскоре «Добролет» отправил бортовой номер R-RDAS на важный участок Северного морского пути. Там «Красный Урал» и обосновался. В 1929 году самолет принимал участие в поисках и спасении экипажа дирижабля «Италия», потерпевшего катастрофу в Арктике.

В общем, деньги на авиацию честно собирались, а самолетов народ по-прежнему не видел. Требовалось немедленно предъявить зримые итоги усилий по созданию Доброфлота. С лета 1924-го в Прикамье стали совершаться регулярные агитполеты. «Посланиками небес» стали два «Юнкерса» F-13: бортовой номер R-RODA «Сельскосоюз» и номер R-RODB «Все в Авиахим». Примечательно, что пилотом на обеих машинах летал А. Копылов.

Первое приземление (точнее — приводнение, ведь самолет, оборудованный поплавками, садился на Каму) в Перми случилось 16 июня 1924 года.

Газета «Звезда» отчитывалась о пребывания крылатого агитатора: «Всего «Юнкерс» совершил 15 полетов, каждый продолжительностью до 12 минут. Получили воздушное крещение 30 человек. Отзывы всех летавших от полетов самые восторженные. Сидеть очень удобно, мягкие кожаные кресла, не трясет, почти не качает. Подъем в воздух почти незаметен, точно так же, как и посадка. Словом, полет настолько большое и редкое удовольствие, которое не часто приходится испытывать».

В свой следующий визит в Пермь в марте 1925 года «Юнкерс» был уже на лыжах. Не без скрытого сарказма «Звезда» написала: «Трудовые средства пошли на создание воздушного флота пролетарской страны, отдельные единицы этого флота посещают и Пермский округ».

Словно в ответ ОДВФ серьезно усилил пропагандистскую работу и летом 1925 года пригласил в агитполеты по Поволжью и Прикамью писателей Веру Инбер и Бори-



Самолет «Все в Авиахим» в один из своих мартовских прилетов в Пермский округ.
1925-27 годы

са Пильняка. Инбер написала под впечатлением авиапутешествий повесть «Место под солнцем», а Пильняк издал путевые очерки «Россия в полете».

Там были и такие строки: «О Перми скучно писать. Этот город, понесший имя от финской народности, скучен как дробь, где делитель — Саратов, а делимое — Тетюши. Или наоборот... Но в городе есть университет, песни и Закамье: это хорошо. Здесь можно достать хорошие папиросы и на каждом углу чистильщик сапог».

В Перми экипажу пришлось серьезно заняться двигателем производства BMW (большинство F13 оснащались собственными двигателями «Юнкерс»). «Наш брат, наш друг, наш судья — самолет — лежал обессиленный, с вынутым сердцем, потерявший силу лететь. Сердце самолета, разобранное, лежало в мастерской, его перебирали, чистили, перетирали...»

Писатель Пильняк, пилот Копылов, механик Ключко и ответственный работник ОДВФ Вахламов сажались в Лысьве, Добрянке, Нытве, Чермозе, Пожве, Соликамске. Всюду их встречали огромными митингами. Пильняк об этом напишет: «Каждый раз на таких митингах я думал о том, какая огромная воля спаяла сейчас безвольную обыкновенно Россию».

Особо примечательным случаем стало катание в самолете (правда, без уточнения, в каком именно из пермских городов) двухмесячного младенца, после воздушного крещения нареченного Авиа.

В марте 1927 года экипаж Копылова пробыл в Пермском округе две недели, вновь перебрав мотор и проведя «воздушное крещение 40 пермчан». Бывший в том агитполете публицист Леонид Полярный заметил: «Странный город, весь в контрастах, в настоящих российских. Но зато Пермь не обижают аэропланы».

Напоследок «Юнкерс» Копылова, изменивший свое имя на «Осоавиахим», дважды отлетел в 1928 году — в январе и марте. В том году самолет впервые смогли «облетать» жители Кунгура и Кизела. А в Перми было решено строить постоянный аэродром на Горках.

В мае 1930 года уже изношенные F13 открыли, наконец, регулярное пассажирское сообщение на маршрутах Москва — Свердловск — Иркутск и Свердловск — Челябинск — Магнитогорск. Увы, Пермь и Прикамье, продолжавшие исправно вносить средства на воздушный флот, оказались в стороне от авиалиний. «Мудрое решение» командира Окулова, выбравшего не пассажирский, а военный самолет, срифметировало через семь лет: в Перми открылся не аэропорт, а военно-воздушная школа.

В 1932 году «Добролет» и остальные «акционерные общества» были преобразованы в административную вертикаль — Главное управление Гражданского воздушного флота. Противоречивая эпоха «коммунистической коммерции», НЭПа, окончательно завершилась.

В СССР были приобретены, по разным сведениям, от 40 до 60 «Юнкерсов» F13. Но этот символ авиации двадцатых годов не стал, как в Европе, новым массовым видом транспорта. Купленные на средства народных акционеров коммерческие машины использовались советским государством по своему уразумению, в основном на малолюдных окраинах страны. А затем серебристые лайнеры уступили место самолетам защитного цвета. На пару десятилетий.



Живые лошадиные силы против стальных. Перевозка на телегах моторной группы самолета «Юнкерс» для осмотра и переборки в мастерских Авторемонтного завода. Пермь, июль 1925 года



Глава 4

МЕЧТАЯ О «ГОРОДЕ АВИАЦИИ»

История пермских аэродромов. 1933-1954 годы

В 1932 году было создано Главное управление Гражданского воздушного флота СССР или «Аэрофлот». В тот же год пермская авиашкола переименуется в Объединенную военную школу пилотов и авиатехников. Среди первого набора пилотов — будущий легендарный ас А. И. Покрышкин. Новая авиашкола заняла несколько кварталов в центре города (в последующем — комплекс зданий ВКИУ). Учебный аэродром разместился на Бахаревке. Судя по некоторым описаниям, это был прежний аэродром «Осоавиахима».

К тому времени появился еще один пермский аэродром, построенный для нужд завода №19 (ныне Пермский моторный завод). Он находился у деревни Фролы. После того, как прежний спортивный аэродром отошел к военной авиашколе, учебные самолеты «Осоавиахима» переместились на фроловское летное поле. Это стало причиной своеобразного курьеза, когда в Пермь пожаловали участники всесоюзного авиаперелета.

В 1934 году в «Звезде» появился заголовок «В Перми будет городок авиации». Скорее всего, в этом году временное летное поле на Горках стало превращаться в полноценный аэродром.

Но лишь после создания самостоятельной Пермской области в ноябре 1938 года, и то не сразу, эскадрилья самолетов По-2 будет переведена из Свердловска в Пермь. В Прикамье наконец-то появится регулярно действующий пассажирский аэропорт.



После работы – учиться летать! Планеристы Пермского аэроклуба, 1933 год

Когда-то Пермь расцвела, оказавшись на перекрестке Камы и сухопутных путей в Сибирь. Теперь Свердловск оказался на перекрестке авиамаршрутов из Москвы в Сибирь и к Приполярью. Почему авиасвязь с «северами» возложили на Свердловск, а не на более северную Пермь? Все по той же «гидронавигационной» причине. Лететь вдоль Тобола и Оби гораздо надежнее, чем над безлюдными запутанными верховьями Вишеры и Печоры.

Главные авиапассажиры того времени — начальство и инженеры крупнейших заводов. Главный груз — особо важная документация. Для массовых же пассажирских перевозок предполагалось использовать дирижабли. В сентябре 1937 года после 35-часового полета из Москвы дирижабль «СССР В-6» причалил к специально возведенной мачте в Свердловске.

Это был настоящий «воздушный корабль», крупнейший в стране. Еще в 1934 году его предполагалось использовать на регулярной линии Москва — Свердловск — Сибирь. Современные исследователи, исходя из стоимости проекта, полагают, что дирижабль предназначался не для пассажирского сообщения, а для вывоза, например, якутского золота. Как бы то ни было, дирижабли в Свердловске больше не швартовались, а сам «В-6» погиб в 1938 году, врезавшись в гору из-за плохой видимости.

В Перми не теряли веры в большое авиационное будущее города, ведь помимо собственной авиашколы здесь начал работу крупнейший авиамоторный завод №19 (ныне ОАО «Пермский моторный завод»). В июне 1934 на нем собрали первый двигатель — лицензионный американский «Кертисс-Райт». Тогда с гордостью писали о достижениях советской промышленности, умеющей наладить производство техники лучшего мирового уровня: «Принимай, Родина, советский бьюик!» и т. п. Вот и перелет в августе 1934 легких самолетов АИР-6 назвали «пробегом «воздушных фордов». Маршрут Москва — Иркутск — Москва первоначально должен был пройти через Пермь. Но по неясным причинам маршрут изменили. Он был проложен по будущей «дирижабельной линии» и, вероятно, стал разведкой этой трассы.

Но пермяков очередной «пролет» не смутил. Наоборот, в газете «Звезда» появилась полная грандиозных планов статья о строительстве «Городка авиации». «Здесь будет большая гостиница, рассчитанная на 200 номеров. Нижний этаж ее будут занимать водная, лыжная станции, большой спортивный зал, красные уголки, клуб, столовая. Здесь же оборудуется водное поле, ангары для посадки гидросамолетов, причальная мачта для дирижабля, и в довершение всего здесь будет возвышаться огромный дворец авиации».

Предполагалось, что в 1935-м аэропорт во Фролах станет обслуживать все пермские организации. Но в действительности все оказалось иначе. В сентябре 1935-го случился досадный конфуз: на Фроловский аэродром не сумели сесть участники нового авиAPERелета, трасса которого наконец-то пролегла через Пермь. А ведь на подготовку к приему было потрачено много усилий. На Фроловском аэродроме даже прошел масштабный авиационный праздник, посвященный предстоящему визиту воздушных гостей.



Первые регулярные авиамаршруты местных авиалиний в Пермской (Молотовской) области (1939 год). Зеленым цветом показаны трассы авиасообщений из Свердловска на 1934 год. Силуэты самолетов обозначают оборудованные аэродромы

КТО ОБЕСПЕЧИЛ ПЕРМСКИЙ ВЗЛЕТ

Кроме первопилота Василия Каменского, у пермской авиационной истории есть много других героев. Некоторые из них, на первый взгляд, не имели никакого отношения к освоению воздушной стихии, но все они были управленцами или производственниками.

Например, известный предприниматель, промышленник и общественный деятель Иван Иванович Любимов. Строитель речных лайнеров, он на собственные средства открыл в 1876 году в Перми Алексеевское реальное училище, ставшее одним из лучших технических учебных заведений. В 1909-м училище выпустило в большую жизнь талантливого юношу Аркадия Швецова, который воздаст своей альма-матер многократно, вернувшись в Пермь гениальным конструктором авиадвигателей. Бывшее реальное училище — с 1935 года Пермский авиационный техникум (ныне носящий имя А.Д. Швецова). Среди выпускников — командир воздушных кораблей, пилот-рекордсмен, почетный гражданин Перми Галина Смагина.

В 1939-м весь выпуск авиатехникума был направлен на только что построенный Пермский карбюраторный завод, чтобы за два месяца перенять технологию производства сложной топливной аппаратуры для самолетных моторов у московского завода № 33, единственного в стране производителя карбюраторов. В числе тех «счастливчиков» оказался и молодой специалист Борис Коноплев, будущий легендарный первый секретарь обкома Пермской области, «царь Борис», как его называли за глаза в 1970-е.

Инженер Александр Владимирович Гутковский, увы, почти не известен сегодня. Он был бессменным директором Пермского авторемонтного завода, возникшего в 1920-е на месте, где прежде стоял судозавод И. И. Любимова. Под руководством неугомонного директора, носившего летный шлем вместо шапки, завод восстановил со всеуральского «автокладбища» больше сотни автомобилей и разнообразных моторов, а в 1923-м взялся привести в годное состояние сразу четыре потрепанных самолета. Здесь перебирали и баварский авиадвигатель «Юнкерса», летавшего в Пермь от имени «Добролета». Благодаря Гутовскому, завод, получивший имя Дзержин-

ского, стал выпускать лучшие в СССР сепараторы. Когда «на верхах» задумались, где лучше разместить новый завод авиадвигателей, было учтено умение пермских механиков ловко центровать сепараторные валы.

Если говорить о технологиях, следует упомянуть и главный в то время уральский машиностроительный завод — Мотовилихинский. С 1929 года здесь осваивали производство первого серийного танка МС-1 и двигателя к нему из алюминиевого сплава. Кроме того, мотовилихинцы занимались изготовлением деталей для изношенных импортных авиамо-
 торов типа «Рон» и «Либерти». Этот опыт тоже зашелся в последующем, когда Пермь стала превращаться в один из важнейших центров авиапрома.



В 1930-м на Мотовилихе еще бились над секретами отливки цилиндров для танковых моторов, а на другом конце — на Данилихе — заключали в полезный механизм центробежную силу. На третьей же городской окраине (четвертой служила Кама) развернулось грандиозное строительство. «Авиа завод № 19» — эта гордая надпись украшала парадную арку, за которой, по сути, была воздвигнута новая Пермь, ведь первым директором завода стал И. И. Побережский, до того — директор Цент-

рального авиамоторного института (ЦИАМ) в Москве. Благодаря этому человеку на берегах Камы возник крупнейший в СССР и второй в мире по объемам производства авиамоторостроительный завод. Побережский перетасил в Пермь лучших в отрасли специалистов, включая конструктора А. Д. Швецова.

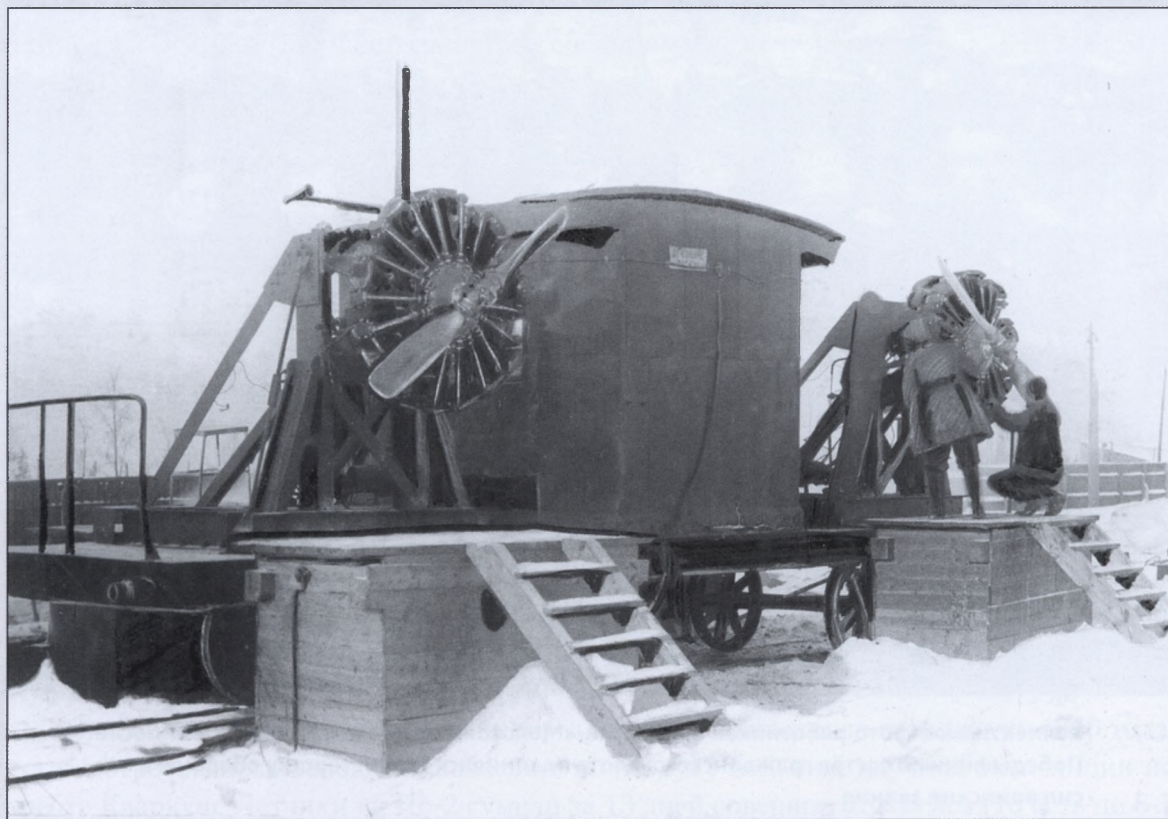
Широкий проспект, ведущий от арки с авиационной эмблемой к проходным авиамоторного завода, стал взлетной полосой, по которой разжалованная губернская столица, превратившаяся в «во всех отношениях в отсталый город» (выражение А. Г. Солдатова), набрала разбег и устремилась к высотам, подобающим своему новому размеру и значению.

А. Г. Солдатов и Б. В. Коноплев — руководители Пермского края двух «золотых эпох» его развития: конца 1950-х и конца 1970-х. Эпох, каждая из которых связана с расцветом пермского аэропорта — сначала Бахаревки, а затем Большого Савино. Оба этих человека-символа

поработали на Пермском карбюраторном заводе. Если двигатель считается сердцем самолета, то топливная аппаратура — это главный сердечный клапан, позволяющий сердцу биться. В годы войны в Перми выпускались все (!) карбюраторы для авиадвигателей страны.

Потом, после войны, в Перми возникнет ракетно-космическая отрасль, станут выпускать редукторы для вертолетов и многое другое. Это будет позже, но уже в 1930 году вместе с первыми лопатами вынутого грунта под будущие цеха моторостроительного завода-гиганта начал закладываться фундамент мощного авиакосмического кластера экономики Пермского края.

Так получилось, что целые десятилетия Пермь оставалась в стороне от оживленных авиатрасс. Но благодаря «авиакластеру», здесь, не смолкая, гудели авиационные моторы. И самолеты регулярно бороздили пермское небо.



Тем не менее, три десятка легких самолетов, ведомые молодыми пилотами из различных аэроклубов СССР, приземлились на аэродроме Бахаревка. Может быть, все дело в том, что этот аэродром оказался первым на пути с Камы? В газетах, описывающих перелет, не раз можно было прочесть пассажи типа «прекрасным ориентиром служит могучая река молодым пилотам». В Перми главным ориентиром на реке был камский мост. От него самолеты поворачивали и шли вдоль железной дороги на посадку. Не знавшие местность пилоты запросто могли спутать аэродромы, тем более что фроловскому было менее года. Да и как это — в отдаленном райцентре Свердловской области (так тогда выглядела Пермь в «столицах»), и вдруг несколько аэродромов?

Начальник перелета и всей авиации «Осоавиахима» СССР Е. Гельфер быстро нашел виноватых: «В Перми имеется аэроклуб. Но он оказался совершенно не готовым к обслуживанию перелета. Председатель пермского горсовета не находит времени помочь клубу». Звучит так, будто главный летчик всех аэроклубов страны и не слышал прежде про новый пермский аэродром и его состояние.



Коллективное фото работников аэропорта «Молотов» (Горки). Еще девять лет после Победы личный состав гражданского флота подчинялся Министерству обороны и носил воинские звания

Пермская авиашкола, гостеприимно принявшая на свой аэродром самолеты товарища Гельфера (оргкомитет перелета отметил хорошее обслуживание), совершенно породнилась с водной стихией и с 1938 года стала называться Военно-морским авиационно-техническим училищем. На правом берегу Камы напротив города был построен «морской аэродром».

В ноябре 1938 года образовалась, наконец, самостоятельная Пермская область. А в следующем году напротив гидроаэродрома, на Городских Горках, расположилось звено самолетов По-2 из состава Свердловского авиаотряда спецприменения и воздушных перевозок. Хотя управление гражданской авиации оставалось в Свердловске, новый областной центр уже нельзя было оставлять без транспорта, способного доставить в отдаленные населенные пункты если не самих работников обкома и облисполкома, то хотя бы их письменные указания.

В декабре 1939 года аэродром во Фролах был передан решением партии и правительства заводу №19. Пермский аэроклуб, с которого никто не снимал государственную задачу выпускать летчиков и парашютистов, обратился в горсовет с просьбой предоставить под новый аэродром землю у реки Мотовилихи.

Но аэродром в Мотовилихе так и не появился, аэроклуб поделит аэродром Фролы с моторостроителями. Зато на аэродроме у Городских Горок с февраля 1940 года стал базироваться 207-й Пермский авиаотряд спецприменения и местных авиалиний. Вскоре появились небольшое здание аэропорта, ангар для самолетов.

По свидетельствам старожилов и ветеранов пермской авиации, северная граница аэродрома проходила по нынешней улице Ким, западная — примерно по линии бульвара Гагарина до деревни Старехи (располагалась напротив нынешней улицы Фонтанной). Южная граница летного поля упиралась в густой лес, за чертой современной улицы Лумумбы. Восточный край аэродрома проходил по улице Технической.

Следует сказать, что с самого начала размещение аэродрома на Горках было временным. Еще в начале 1930-х известный архитектор Хайенс Мейер, эмигрировавший в СССР, спроектировал «Соцгород Горки», вошедший в генплан 1938 года. Здесь планировалось создать новый административный центр Перми. Территорию аэропорта на предвоенных городских планах прочерчивали кварталы перспективного строительства.

С 1940 года аэродром на Горках открыл первый пассажирский маршрут Молотов — Свердловск на 4-местном самолете «Сталь-2». Этот самолет на линии Свердловск — Челябинск — Магнитогорск летал в 1933-м. Удалось перевезти до конца года 200 пассажиров. Кроме того, в составе отряда имелись 12 самолетов По-2 и один Я-6. Они поддерживали ежедневное почтовое авиасообщение Свердловск — Молотов — Кудымкар — Гайны.

Своеобразным «боевым крещением» для 207-го авиаотряда стал август 1940 года, когда потребовалось наладить снабжение по воздуху большой научной экспедиции на хребте Кваркуш. Летчики на По-2 сумели за 13 дней совершить 83 рейса (то есть по 6-7



Скверик у здания аэровокзала на Горках со стороны аэродрома оставался в неизменном виде с 1940 года

в день!) и доставить 12 тонн продуктов. При этом суммарная грузоподъемность всего авиаотряда немного превышала 2 тонны.

К сожалению, о деятельности аэропорта «Молотов» в годы Великой Отечественной войны сведений мало. Так, неясно, на Горках или во Фролах произошло первое серьезное авиaproисшествие. 4 июня 1943 года самолет Ли-2, принадлежавший авиатранспортной дивизии во Внуково (Москва) при взлете задел крылом Ли-2 гражданской авиации, стоящий на земле, в результате чего налетел на аэродромное сооружение. Три члена экипажа погибли, пассажиры остались живы.

В 1944 году стала действовать авиалиния (на двухместных По-2!) Молотов — Ижевск.

В 1947 году 207-й авиаотряд перевез круглым счетом одну тысячу человек. К тому времени действовали маршруты в Кудымкар, Косу, Гайны, Чермоз, Осу, Елово, Барду, Куеду и Янаул (Башкирия).

Пермское военно-морское авиационно-техническое училище с 1947 года стало специализироваться на реактивных двигателях. В 1950-м в училище появились истребители МиГ-15, затем бомбардировщики Ту-14. Для реактивной авиации требовался аэродром с твердым покрытием взлетно-посадочной полосы.

Трудно точно установить, когда именно было решено строить новый аэродром около деревни Большое Савино по Казанскому тракту. Есть сведения, что там имелся грунтовый аэродром, принадлежавший Пермскому военно-морскому авиационному училищу (затем — ВКИУ). В июле 1952-го здесь началось развертывание крупного авиационного соединения — 87-й истребительной дивизии ПВО в составе трех авиаполков: 763-го, 746-го и 765-го. Для реактивных истребителей типа МиГ-15 сооружалась бетонная взлетно-посадочная полоса.

В апреле 1953 года с новенькой полосы в Большом Савино взлетел первый реактивный самолет. А за несколько месяцев до того состоялись уникальные посадки реактивных бомбардировщиков на лед Камы. Напротив города, у правого берега, курсанты Пермского военно-морского авиатехучилища построили ледовую посадочную полосу длиной 2 километра! На нее сумели сесть четыре Ил-28 и три Ту-14.

В Перми уже вовсю летали новейшие реактивные машины, но только военные. Что же касается гражданской авиации, то в 1954-м на Горках появилась такая новинка, как легендарный «кукурузник» Ан-2. Для пилотов он тоже казался чудом техники — комфортабельная кабина и дюжина пассажиров за один присест! Солиднее в то время мог быть только полувоенный транспортник Ли-2. Оба эти самолета оснащались пермскими авиамоторами АШ-62ИР. Пермь сделалась если не крупным авиаузлом, то, во всяком случае, важнейшим для страны центром авиапромышленности. Здесь даже выпускали самолеты во время войны.



Летное поле в те времена было всего-навсего огромной поляной, доступной всем видам стихии. От самолета к аэровокзалу — пешком, с вещами

ПОДАРОК ФРОНТУ ОТ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ПЕРМИ

Машины с литерами «Су» ныне достойно представляют почти все классы боевой авиации России. Возрождение гражданского авиапрома связано с новейшим пассажирским авиалайнером Сухого «Суперджет 100» (SSJ 100). Однако о первом серийном самолете знаменитого авиаконструктора — ближнем бомбардировщике Су-2 — известно не особенно широко. И совсем мало кто знает, что его выпускали в Перми.

Работы над многоцелевым боевым самолетом под индексом «Иванов» начались практически во всех авиаконструкторских бюро СССР в 1937 году. Авиапром СССР еще не выпускал самолеты целиком из алюминия, так что машина Сухого поначалу называлась «СЗ» — «сталинское задание».

П. О. Сухой побывал в командировке в США, где познакомился с передовыми методами проектирования и постройки цельнометаллических самолетов. Он порекомендовал купить лицензию на самолет V-11 фирмы «Валти» (Valtee). Так были получены современные технологии авиастроения.

В августе 1937 года летчик-испытатель Михаил Громов поднял в воздух первый экземпляр крылатой машины, позже названной Су-2. Серийный выпуск развернулся через два года на нескольких авиазаводах. Главным предприятием был Харьковский авиазавод № 135.

В октябре 1941 года авиазавод № 135 эвакуировался из Харькова в Молотов (Пермь).



Будущий дважды Герой Советского Союза летчик Г. В. Сивков (справа) получает поздравления с успешным боевым вылетом. Ноябрь 1941 года



Осенью 1941-го сложились условия для превращения Перми в один из главных центров авиапромышленности страны. Рядом с крупнейшим предприятием по выпуску авиадвигателей создавался авиастроительный гигант. Сюда перевели мощности харьковского завода № 135, долгопрудненского завода № 207, воронежского завода № 450, фюзеляжного цеха завода «Серп и молот», завода авиационных шасси «Гидропривод» (оба эвакуированы из Харькова), производственной части ОКБ-289 и деревообделочного цеха.

К началу ноября на новом пермском предприятии насчитывалось 1763 единицы оборудования, в т. ч. 1114 металлорежущих станков (для сравнения: на головном заводе в Харькове имелось около 800 металлорежущих станков). Объединенный авиастроительный завод получил «харьковский» номер 135-й.

Еще в июле 1941 года в Молотов из Запорожья был эвакуирован моторостроительный завод, выпускавший двигатели М-87, М-88, М-89, которыми оснащались Су-2. Молотовский завод № 33 изготавливал для них карбюраторы.

В ноябре 1941-го нарком авиапромышленности А. И. Шахурин рассмотрел положение дел в Молотове и приказал до конца года изготовить 70 самолетов Су-2 с новым мощным мотором М-82.

Но в декабре Государственный комитет обороны принял решение о переводе авиазавода в Молотове на выпуск штурмовика Ил-2. Но перестройка на совершенно новый тип самолета шла медленно. В январе 1942 года руководство страны пошло на беспрецедентный шаг — завод № 135 был расформирован.

В Перми все же собрали несколько десятков боевых самолетов Су-2 с мотором М-82.

Два наших земляка — дважды Герои Советского Союза Г. Ф. Сивков и М. П. Одинцов — воевали пилотами на Су-2. В Молотове был сформирован 826-й бомбардировочный авиаполк, получивший на вооружение новенькие «пермские» Су-2.

Последние 22 молотовские «сушки» поступили на вооружение 52-го бомбардировочного авиаполка в мае 1942 года. На борту этих самолетов имелась надпись: «Подарок фронту от трудящихся Сталинского р-на г. Молотова».

На самолетах Су-2 воевали и женщины. Екатерина Зеленко получила звание Героя Советского Союза (посмертно) за воздушный таран противника. Эскадрилей в 103-м бомбардировочном авиаполку командовала капитан М. Г. Михалева, известная до войны летчица-рекордсмен.

Во время Великой Отечественной войны 27 советских авиаторов, летавших на Су-2, получили звание Героя Советского Союза.



Глава 5

СОВЕТСКИЙ НАРОДНЫЙ САМОЛЕТ: ПО-2

«Небесный тихоход», «кукурузник», «рус-фанер», «швейная машинка», «кофемолка», «Чарли, поднимающий с кровати», «мул» — всеми этими прозвищами в разное время и в разных странах называли один и тот же самолет — советский учебный биплан У-2, или По-2. Сердцем этого главного самолета сталинской эпохи стал 100-сильный авиадвигатель М-11, созданный под руководством А. Д. Швецова.

Активная летная жизнь самолета У-2, названного в 1944 году в честь своего создателя, авиаконструктора Н. Н. Поликарпова, По-2, длилась более сорока лет. Биография машины овеяна легендами и связана с именами многих ярчайших личностей. Сам же «небесный тихоход» по праву относится к числу наиболее известных и массовых самолетов-долгожителей в истории мировой авиации.

В Советском Союзе о создании специального учебного самолета, «летающей парты», стали задумываться в начале 1920-х, когда началось массовое обучение пилотов в военных школах и аэроклубах. Для этого требовался простой в пилотировании и обслуживании, надежный и дешевый в производстве самолет первоначального обучения, такая машина, которую мог бы освоить чуть ли не любой советский парень или девушка.



Самолет По-2 целую эпоху был в СССР средством авиатранспорта «на все случаи жизни»

В июне 1927 года из ворот сборочного цеха выкатили первый опытный экземпляр машины, получившей наименование У-2 («Учебный — второй»). Испытания второго прототипа, в котором учли все выявленные недостатки конструкции, проходили зимой 1928 года и закончились полным успехом. Простота управления восхитила летчика-испытателя М. М. Громова. В своих мемуарах он так вспоминал о полете на этом У-2: «Когда мне поручили испытание самолета У-2... я и не предполагал, что тем самым приобщусь к одному из самых замечательных достижений нашей авиационной промышленности. В первом же испытательном полете над Центральным аэродромом я быстро выявил, что машина устойчива, чрезвычайно проста в пилотировании и обладает отличными летными качествами. Поскольку это учебный самолет, то я проделал все эволюции, необходимые в этом случае, но с такими отклонениями, которые мог бы допустить неопытный ученик... Завершив испытания, я дал самую высокую оценку и машине, и мотору». Самолет мог лететь по прямой даже с брошенной ручкой управления!

У-2 позволял выполнять все основные фигуры высшего пилотажа, а его штурманские характеристики оказались уникальными. Даже после преднамеренного ввода в штопор машина легко выходила из него сама.

Своими удивительными летными характеристиками самолет, конечно, во многом был обязан мотору М-11, созданному на московском заводе № 4 под руководством А. Д. Швецова. Этот двигатель оказался победителем при выборе мотора для нового са-



Для заправки самолета У-2 нужна была просто бочка бензина. На пермском аэродроме Фролы, 1940-е



У-2 стал символом массовой авиации, «ночной ведьмой» и ангелом спасения в годы войны, «школьной партой» для будущих покорителей сверхзвука и космоса

молета, благодаря своей надежности и способности работать на низкооктановом автомобильном бензине. Он стал самым массовым советским авиадвигателем.

У-2 стал поистине народным самолетом. Его простая конструкция позволяла заниматься доработками не только дипломированным инженерам, но и различным склонным к техническому творчеству умельцам, работавшим порой в полевых условиях. В итоге появилось великое множество вариантов самолета. По самым скромным подсчетам существовало до 40 только реализованных модификаций самолета У-2 (По-2).

Основная модификация самолета со сдвоенным управлением и двумя местами, одно позади другого, выпускалась четверть века — с 1929-го по 1953 год. Благодаря этому самолету получили «путевку в небо» более 200 тысяч советских пилотов и штурманов. Все советские летчики Великой Отечественной и первые космонавты учились летать на У-2.

Популярное прозвище «кукурузник» первоначально получила сельскохозяйственная модификация У-2АП («Аэроопылитель», «Аэропыл», «Аэроопрыскиватель», «Ааэросеятель»). Она предназначалась для распыления удобрений и борьбы с насекомыми-вредителями. В советское время сельхозавиацию применяли весьма широко, было построено около 9 тысяч (!) самолетов «АП».

Третья по распространенности модификация У-2 — это его санитарный вариант. Сначала был С-1, где больного на носилках просто «прятали» под крышку позади пассажирской кабины, в которой помещался врач. Затем появился С-2, уже со специальной кабиной, где врач сидел у носилок с больным. Различных санитарных У-2 построено около 2 тысяч.

Вплоть до 1960-х У-2/По-2 были единственными самолетами для региональных пассажирских авиасообщений. Поэтому было много попыток превратить «кукурузник» из двухместного хотя бы в трехместный, а то и пятиместный. Эти варианты назывались «спецприменения» и «лимузин». После войны в «лимузины» нередко переделывали на местах бывшие санитарные С-2.

Особое значение «небесный тихоход» У-2 приобрел в годы войны. Еще в начале 1930-х в ОКБ Поликарпова создали военный вариант самолета, вооруженный двумя пулеметами и мелкими бомбами. Было даже построено порядка пятисот таких машин, предназначавшихся в основном для разведки.

Но в годы Великой Отечественной войны У-2 стали массово использовать не в качестве разведчика, а как легкий ночной бомбардировщик. В этой ипостаси фанерно-перкалевым самолетик неожиданно проявил себя самым лучшим образом. За характерное стрекотание мотора, раздававшееся в ночном небе, немцы прозвали самолет «швейной машинкой». Но излюбленным тактическим приемом ночных бомбардировщиков-«удвасов» был тихий заход на цель с выключенным двигателем, самолет такое позволял. Не зря знаменитый 46-й гвардейский женский бомбардировочный авиаполк враги называли «ночными ведьмами».



Пилоты Молотовского аэроклуба на фоне своих самолетов По-2. Фролы, 1952 год

Самолеты У-2ВС («военно-связной») состояли на вооружении и 696-го ночного легкого бомбардировочного авиаполка, костяк летного состава которого составили летчики-инструкторы Пермского аэроклуба.

Первые эскадрильи У-2 появились в Перми в начале 1933 года в составе 3-й объединенной школы авиатехников и пилотов ВВС РККА. Но еще в 1931 году в районе станции Бахаревка начал работать учебный аэродром. Именно в этой школе начинал летать будущий советский ас А. И. Покрышкин. К концу 1936 года пермская авиашкола подготовила и выпустила сотни пилотов и тысячи авиатехников для ВВС РККА. Затем она была переименована в Пермское военно-морское авиационно-техническое училище (ВМАТУ).

В том же 1933-м началась история и Пермского аэроклуба. Самолеты У-2 там появились с 1934 года, приобретенные в основном за счет пермских предприятий. Тут следует коснуться стоимости самолета: его отпускная цена в конце 1930-х составляла 12 750 рублей, тогда как легковой автомобиль ГАЗ М-1 стоил 10 000 рублей.

Аэроклубовские У-2 принимали участие в различных праздниках, демонстрировали высший пилотаж, катали отличившихся пермяков. А в 1935 году в Перми совершили посадку более двадцати У-2, участвовавших в большом перелете легких самолетов по маршруту Москва — Свердловск — Оренбург — Сталинград — Киев — Москва.

Газета «Звезда» писала в августе 1935 года: «На случай вынужденной посадки самолетов в пути от Сарапула до Перми и от Перми до Свердловска на аэродроме будут дежурить два «У-2» с лучшими летчиками Пермского аэроклуба имени ЦК ВЛКСМ».

Когда началась Великая Отечественная война, летно-технический состав аэроклуба обратился с просьбой об отправке на фронт. Эта просьба была удовлетворена после выпуска курсантов 1941 года обучения. С 26 июля 1942 года авиационная техника аэроклуба была передана Пермскому ВМАТУ. Так гражданские У-2 стали военно-морскими.

О дальнейшей судьбе Пермского аэроклуба первый его историк И. А. Сокольников сообщает следующее. В ноябре 1942 года весь летно-технический состав, кроме парашютного и планерного звеньев, был направлен в состав 696-го авиационного полка ночных бомбардировщиков, летавшего на У-2ВС. Этот полк участвовал в боях с немецко-фашистскими захватчиками в составе 2-й ударной армии на Волховском фронте. Полк закончил войну западнее города Таллинна в составе 3-й воздушной армии.

После окончания войны аэроклуб продолжил подготовку парашютистов-спортсменов, выполняя 700-800 прыжков в год. При этом каждого парашютиста «персонально» доставлял в небо По-2.

Самолеты По-2 эксплуатировались в Пермском аэроклубе до начала 1960-х, а списаны были и того позже. По крайней мере еще в 1976 году на задворках аэродрома Фролово валялось более десятка двигателей М-11. Позднее их растащили «самодельщики» для постройки глиссеров и аэросаней.

В ноябре 1938 года вышло постановление Президиума Верховного Совета РСФСР по Пермской области «Об организации местной областной авиасвязи». Ввели в строй



Пилот-инструктор пермского авиаотряда Александра Сазыкина (в центре) у пассажирского самолета По-2Л «лимузин», 1950-е

пассажирский аэропорт на Городских Горках, где уже базировалось авиазвено У-2 из Свердловска. В феврале 1940 года был образован 207-й Пермский авиаотряд. Первые годы его авиапарк состоял из 14 самолетов У-2. Они совершали почтовые и санитарные перевозки, обслуживали почтовые и пассажирские линии, осуществляли патрулирование лесов, борьбу с насекомыми-вредителями сельского хозяйства, выполняли аэросев и множество других задач (например, борьбу с малярийными комарами).

В 1944 году на По-2 (самолет назывался уже так) обслуживались регулярные авиамаршруты Молотов-Кудымкар и Молотов-Ижевск, на пределе дальности полета.

В начале 1945 г. самолетный парк 207-го Пермского авиаотряда Уральского Управления ГВФ насчитывал всего 4 исправных борта По-2. К концу года их стало семь, кроме того, поступило три санитарных самолета С-2. Летный состав — 15 человек.

Всю вторую половину 1940-х 207-й авиаотряд пролетал на По-2. Уже к началу 50-х отряд состоял из 3-х авиазвеньев, летно-подъемный состав насчитывал 19 пилотов, среди которых была одна женщина. 13 пилотов летали на местных воздушных линиях, шестеро — в санитарной авиации. Самолетно-моторный парк насчитывал уже 15 машин.

Расширялась сеть местных аэродромов. Были подготовлены взлетно-посадочные площадки в Гайнах, Чердыни, Осе, Чермозе, Кудымкаре, Щучьем Озере, Соликамске, Косе, Ныробе, Барде. За 1947 год По-2 Пермского авиаотряда перевезли 1000 пассажиров (примерно по 50 на машину).

В начале 1950-х пермский авиаотряд уже получал новейшие по тем временам Ан-2 и Як-12. Тем не менее По-2 продолжали активно летать в небе Прикамья. Всякое бывало. Случались и достаточно серьезные летные происшествия. Например, летом 1955 года на аэродроме Ныроб при взлете самолет По-2Л № 342 под управлением летчицы Н. Г. Губиной задел элероном правой нижней плоскости за рога коровы, оказавшейся на взлетно-посадочной площадке. Самолет сделал круг и произвел вынужденную посадку на аэродром вылета.

После перевода в конце 1950-х на аэродром Бахаревка Пермский авиаотряд (теперь уже не 207-й, а 122-й) располагал не менее чем 33 самолетами типа По-2, причем санитарных С-2 — 10, По-2Л («лимузин») — 18. Но было уже ясно, что долгий век поликарповского биплана подходит к концу. Например, в пояснительной записке к годовому отчету 122-го авиаотряда Уральской отдельной авиагруппы ГВФ за 1959 год отмечалось:



Звено санитарной авиации аэропорта Гайны, Коми-Пермяцкий округ, 1957 год

«Несмотря на неоднократные указания группы на ограничение использования самолетов По-2, особенно на транспортных работах, налет часов по этому типу составил 1715 часов, в т. ч. на транспортной работе — 1338 часов...» Лишь в июне 1960 года вышел приказ по авиаотряду о списании самолетов типа По-2.

Еще одним эксплуатантом У-2 были промышленные предприятия Перми и Пермской (Молотовской) области. Интересную историю об использовании самолета У-2, находившегося в распоряжении Пермского агрегатного завода № 33 (ныне ОАО «Стар»), рассказал в своих мемуарах Б. В. Коноплев, бывший секретарь Пермского обкома КПСС. И хотя в мемуарах самолет назван «транспортным вариантом штурмовика Пе-2», представляется, что на самом деле это был По-2 с закрытой кабиной типа «лимузин».



Летчик санитарной авиации и врач готовы к вылету на самолете С-2 (санитарный вариант По-2). Аэродром «Горки», 1950-е



По-2 мог сесть на любую ровную поляну и взлететь с нее, развернувшись с помощью пары человек

Как подробно вспоминает Коноплев, в декабре 1943 года он был назначен руководителем специальной «продуктовой экспедиции». После трехдневного изучения маршрута, похожего на планирование целой военной операции, самолет, в который загрузили самодельное мыло и мешок бумажных денег, вылетел в село Муслюмово в Татарии.

В результате долгих переговоров с местными властями пермякам разрешили закупить на местном рынке «под завязку» (как раз на максимальную нагрузку У-2): 170 кг мяса, 23 гуся, 70 кг масла, 50 кг меда. Прилетели домой уже с пустыми баками. Весь «улов» сдали по акту в заводской магазин.

Конечно, заводские У-2 выполняли и не менее важные производственные задания.

Достойны уважения и восхищения потомков сотни тысяч простых людей с тачками, которые создали своими руками — в буквальном смысле — железные дороги и промышленные объекты, ставшие фундаментом индустриальной мощи страны. Точно так же следует отдать дань памяти тысячам пилотов и авиатехников, которые с помощью неказистого и маломерного По-2 создавали большую авиацию России.

* * *

С 1929-го по 1959 годы в СССР на семи авиазаводах (в Ленинграде, Москве, Московской области, Ростове-на-Дону, Казани, Чувашии) было построено около 40 тысяч экземпляров У-2 (По-2). Кроме того, самолет выпускался по лицензии в Польше.



Глава 6

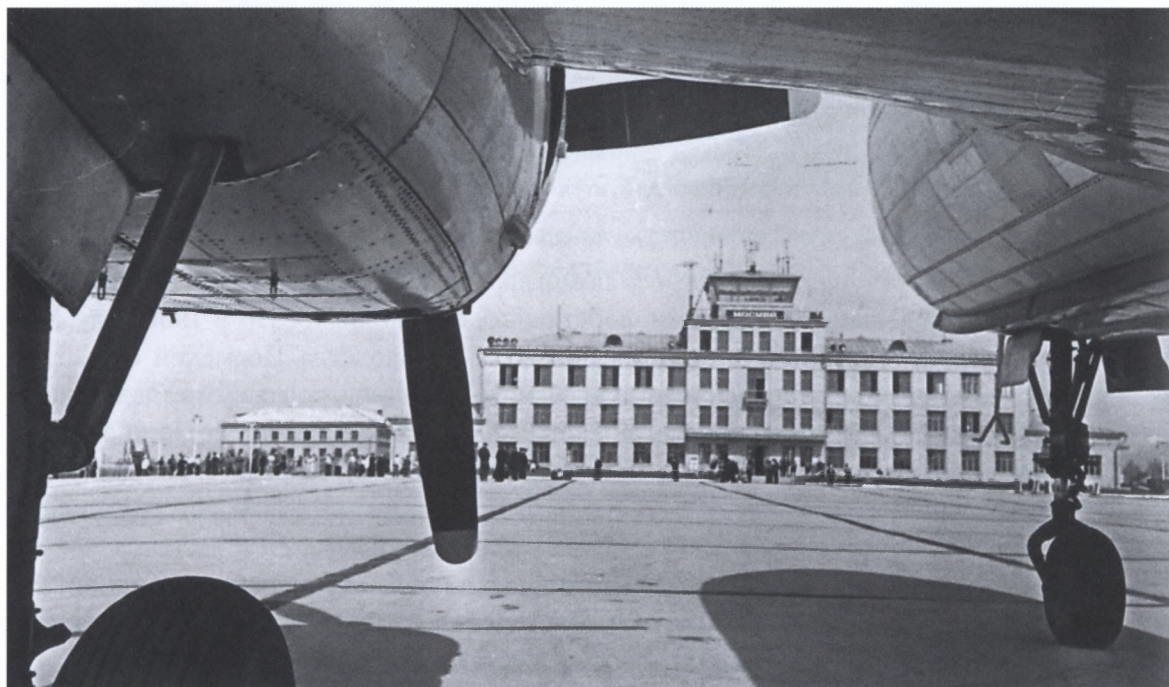
ПЕРЕКРЕСТОК ВОЗДУШНЫХ ТРАСС

История пермских аэродромов. 1955-1964 годы

В мае 1954-го гражданский воздушный флот СССР вновь стал самостоятельным, выйдя из подчинения Министерства обороны. Пермский авиаотряд получил новый номер — 122-й.

В том же году в Свердловске откроется новый аэровокзал Кольцово с гостиницей на 100 мест. Здесь будет делать промежуточную посадку рейс Москва — Пекин (в те годы СССР и Китай имели очень тесные отношения).

А на судьбе пермского аэродрома на Горках был поставлен крест. С 1953 года городские власти стали активно выступать за перенос аэродрома на другую площадку (заодно поставили вопрос и о прекращении взлетов-посадок военной гидроавиации в акватории пермского порта).



Во второй половине 1950-х из Перми стали осуществляться регулярные пассажирские рейсы в Москву и Ленинград



На грунтовый аэродром Бахаревки садились даже реактивные самолеты. Авиалайнер Ту-124, оснащенный пермскими двигателями, 1961 год

Разрешению затянувшегося вопроса помогло... телевидение. Нет, не острые теле-репортажи. Да и телевидения в Перми, собственно, еще не было. Но в 1956 году Министерство связи вняло многочисленным просьбам руководства Пермской области и включило Пермь (город только что вернул себе имя) в план строительства телевышек. Правда — сверх лимита, то есть за счет средств пермских предприятий. Нужно отдать должное умению и настойчивости «отцов города» того времени. Средств, собранных по смете телецентра, хватило и для строительства нового аэродрома гражданских авиалиний на Бахаревке.

К тому времени на Бахаревке по соседству находилось новое военное авиационно-техническое училище (ВАТУ), явно маскируя пермское ВМАТУ, которое все больше специализировалось на стратегическом вооружении (а с 1960-го стало ракетным).

В 1957 году на Бахаревку прилетел бомбардировщик ТУ-16, военный вариант пассажирского Ту-104. В том же году реактивные лайнеры Ту-104 стали садиться в Кольцово на маршрутах Новосибирск — Свердловск — Москва и Москва — Свердловск — Алма-Ата.



Схема прямого регулярного авиасообщения из аэропорта Пермь (Бахаревка) на 1959 год (красные линии). Зеленым показаны авиалинии, на которые продавались билеты с пересадкой

6 декабря 1957 года аэропорт Пермь (Бахаревка) был открыт для регулярных авиасообщений. В отличие от старого аэродрома на Горках, здесь уже работали посадочное радиооборудование и осветительные огни на взлетно-посадочной полосе.

А в 1959-ом на Бахаревке появились настоящие авиалайнеры. Правда, поршневые Ли-2 еще довоенной разработки. Но в Пермском авиаотряде они прослужили долго, до 1970-х. Первый дальний рейс на Ли-2 был до Днепропетровска. Ну, а в Свердловске в это время полетел первый магистральный Ил-18 до Сочи.

На местных авиалиниях тоже произошла техническая революция. Вот что писала газета «Звезда» в мае 1959 года: «В период весенней распутицы, когда самолеты прекратили полеты, отдаленные бездорожные районы не остались без связи с областным центром. В весеннее небо поднялись воздушные вездеходы — вертолеты».



Главным воздушным причалом местных авиалиний Бахаревка прослужила полвека.
Личный состав 2-го Пермского авиаотряда, середина 1970-х

Там же сообщалось о начале регулярных рейсов самолетов на Москву, Куйбышев, Уфу, Саратов, Ульяновск, Пензу, Казань, Горький.

В мае 1961 года «Звезда» публикует большой репортаж из аэропорта. Повод — первый беспосадочный рейс Москва — Пермь. Самолет Ил-14. Сколько радости было в строках: «Всего четыре часа потребовалось экипажу, чтобы преодолеть расстояние до Перми».

Журналисты, скорее всего, ничего не знали о том, что в тот же год в Пермь из Москвы прилетел реактивный Ту-124, взявший на борт специалистов авиамоторного завода. Он затратил на путь 1 час 20 минут.

В газете за 1962 год — новый репортаж: «Среди сотен аэропортов значится и пермский. Он скромней, чем московские, чем соседний свердловский. Здесь не садятся реактивные и турбовинтовые лайнеры. Но и пермский аэропорт живет напряженной жизнью... Сорок местных рейсов в сутки — триста человек. Да двести пользуются услугами союзных линий... Путь из Перми до Ташкента занимает с посадками всего четыре с половиной часа. Вылетев из Перми, в тот же день через Свердловск можно отправиться на южные курорты...»

В феврале 1964 года был открыт прямой ежедневный рейс на Ил-14 до Ленинграда. Журналист пермской газеты «Молодая гвардия» с восторгом смаковал и полет на высо-

те 2500 метров, и вкусный обед в ресторане кировского аэропорта. «Штурман колдует с логарифмической линейкой». «Это же так замечательно — через шесть часов прибыть в Ленинград!»

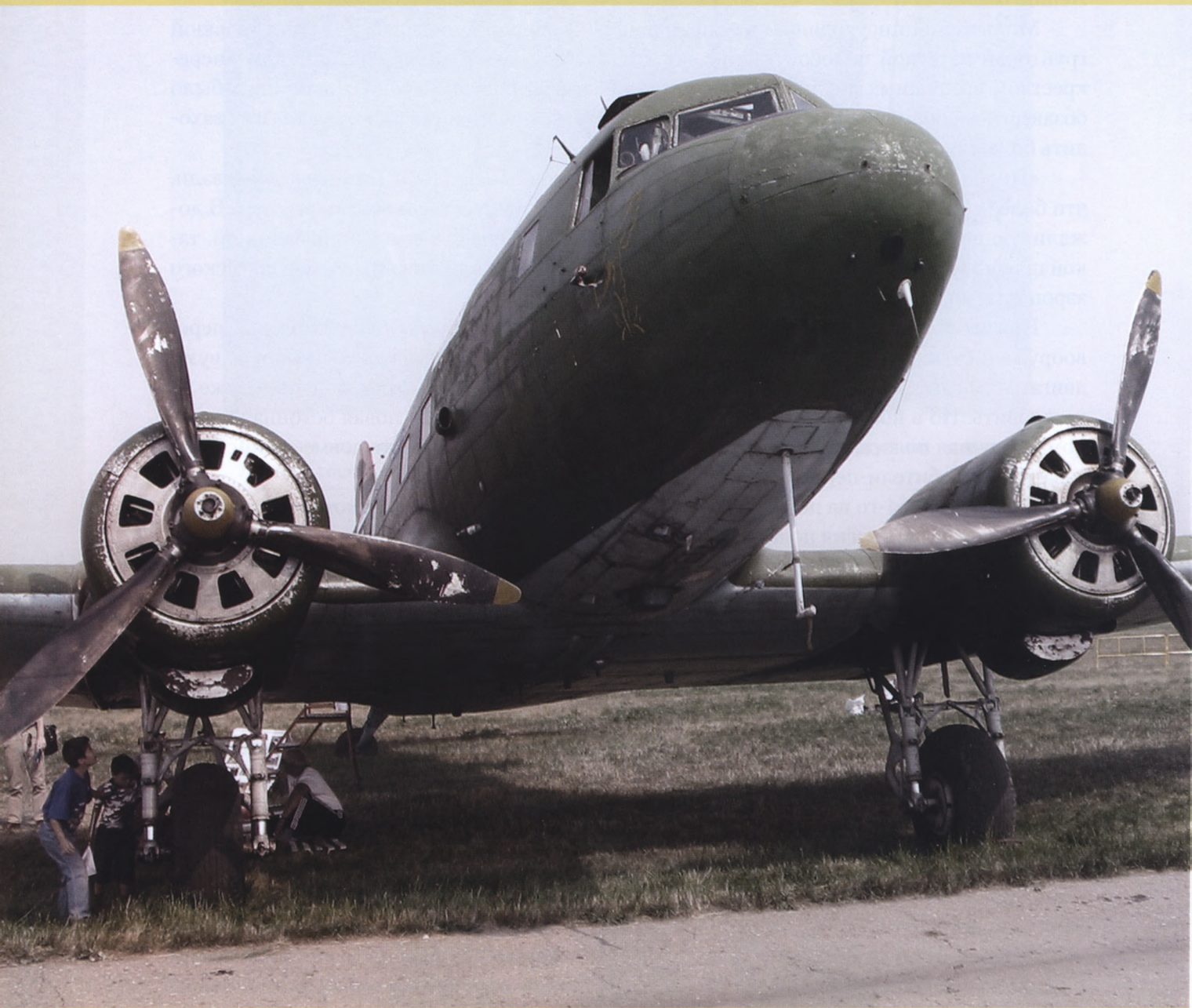
Милые эмоции уходящей эпохи поршневой авиации. Бахаревка с ее небольшой грунтовой взлетной полосой уже не могла служить, как ее называли в газетах, «перекрестком воздушных дорог». Стоять у перекрестка дорог немудрено. Давно пора было обзавестись собственными надежными воротами, воздушной гаванью, куда могут заходить большие крылатые корабли.

«Пробные и рейсовые посадки новых самолетов на аэродром Бахаревка показали, что более совершенная техника требует аэродромов с искусственным покрытием. В дождливую погоду, например, самолеты приходилось встречать с моечной машиной, такой шлейф грязи поднимался во время посадки», — писал один из инженеров пермского аэропорта, видевший все собственными глазами.

Новая бетонка стала нужна и военным летчикам гарнизона «Сокол», которые перевооружались на сверхзвуковые истребители МиГ-19 и на мощные перехватчики с двумя двигателями Як-28П. Чей голос оказался главнее — военных или гражданских — уже не установить. Но в ноябре 1964 года в Большом Савино появилась новая бетонная взлетно-посадочная полоса, увеличенная до 2200 метров. Ее должны были совместно использовать и истребители-перехватчики, и лайнеры «Аэрофлота».

В декабре 1964-го на новую бетонку сел тяжелый Ил-18, на борту которого прибыла из Свердловска комиссия по приемке нового аэропорта Перми. Пока в наличии имелись лишь взлетно-посадочная полоса, рулевая дорожка и небольшая стоянка для самолетов. Не порт, а только хорошая причальная стенка. Но первая страница в истории пассажирского аэропорта в Большом Савино перевернулась.





Глава 7

«АМЕРИКАНЕЦ» С ПРИКАМСКИМ СЕРДЦЕМ: Ли-2

Фирма Douglas создала свой технический шедевр, названный DC-3, в 1935 году. По мысли авиаконструкторов, это был летающий «ночной вагон» — в пассажирском салоне оборудовалось 16 спальных мест! Но свою легендарную славу «Дуглас» получил в военно-транспортном варианте, став одним из самых массовых самолетов Второй мировой войны. Военные называли его «Скайтрейн» — «небесный поезд». Почти сразу после появления DC-3 привлек внимание руководства «Аэрофлота». В 1936-м была куплена лицензия на производство самолета. В СССР он получил название ПС-84, а затем — Ли-2. Вместо американских двигателей на «советский Дуглас» ставили пермские моторы конструкции Швецова АШ-62.

За три года «дугласы» совершенно вытеснили другие самолеты с магистральных авиалиний Америки, их выпускали сотнями. В СССР с появлением общесоюзного перевозчика «Аэрофлота», быстро наращивающего пассажиропоток, стала очевидной необходимость иметь современный пассажирский самолет. В 1936 году решено было купить лицензию на лучший авиалайнер Америки.



Если Форд посадил всю Америку за руль автомобиля, то «Дуглас» посадил весь мир в кресло самолета

Главным советским специалистом, посланным на завод «Дуглас» в Калифорнию, был авиаконструктор В. М. Мясищев. Он же возглавил «русификацию» американского самолета на авиационном заводе № 84 в Химках под Москвой. Пришлось заново пересчитать все элементы конструкции согласно отечественным стандартам, изменить внутреннюю планировку, подобрать местные материалы. Советский «дуглас» получил название ПС-84 (пассажирский самолет завода № 84).

Лицензия «Дугласа» не распространялась на авиадвигатели. Поэтому обрусевшему «американцу» поставили два новых советских «стальных сердца». Но и они имели американскую родословную.

В 1934-м СССР купил лицензию на производство очень удачного авиадвигателя фирмы «Кертисс-Райт» (Curtiss-Wright) Wright R-1820 мощностью около 700 л. с. Его советская копия называлась М-25. Для освоения и массового выпуска этой новинки мирового моторостроения решено было построить в Перми индустриальный гигант — авиадвигательный завод № 19.

Главным конструктором завода был назначен Аркадий Швецов. Он не только блестяще освоил производство сложнейшего по тем временам мотора, но и разработал на его основе более мощный (1000 л. с.) вариант, названный в честь конструктора АШ-62. «Шестьдесят вторым» оснащались и лучшие советские истребители конца 1930-х годов, и самые массовые послевоенные самолеты «Аэрофлота» — знаменитые «кукурузники» Ан-2. Этот мотор и поставили на самолеты ПС-84 (Ли-2).



Самолет ПС-84 (Ли-2) транспортного авиаотряда завода № 19. Экипаж летчика В. Н. Кузьмина. Аэродром Фролы, 1942 год



Летчица 122-го авиаотряда Уральского управления гражданской авиации Александра Сазыкина на фоне самолета Ли-2. Пермь, конец 1950-х

До начала Великой Отечественной войны успели построить около двух сотен машин, из них в «Аэрофлот» передали семьдесят. В Штатах до нападения японцев на Перл-Харбор выпустили 430 «дугласов». Это соотношение — 1:2 — сохранится и в итоговом счете ДС-3 и Ли-2, когда счет пойдет уже на многие тысячи.

С 1940 года «Аэрофлот» стал использовать ПС-84 на наиболее ответственных авиалиниях Москва-Стокгольм, Москва-Берлин, Ташкент-Кабул. Внутри страны эти лайнеры появились на трассах из столицы в Ашхабад, Тбилиси и Новосибирск. Последний маршрут проходил через Свердловск, и в качестве запасного использовался аэродром «Молотов» на Горках.

Но в Перми ПС-84 уже тогда был довольно частым гостем. Конечно, во многом благодаря мотору АШ-62, за которым самолеты посылались отовсюду на моторостроительный завод № 19. Имелись ПС-84 и в составе транспортной авиагруппы самого завода. Вторым пилотом на одном из таких самолетов в 1942 году была 24-летняя Агния Богачева, бывший летчик-инструктор Пермского аэроклуба. Затем ее перевели на должность секретаря Сталинского райкома комсомола.

А в июне 1943 года в Молотове даже произошло авиационное происшествие в участии сразу двух самолетов Ли-2 (ПС-84). Борт с регистрационным номером «СССР-ЛЗ445» из 1-й транспортной авиадивизии ГВФ (аэродром Внуково) при взлете задел левым крылом стоявший на аэродроме второй Ли-2. При этом три члена экипажа и семь пассажиров получили лишь ранения, а оба самолета были восстановлены. Это ли не показатель качества конструкции самолета!



На грунтовых аэродромах большинства областных центров Ли-2 оставался «королем воздуха» до начала 1970-х

Транспортно-десантный вариант ПС-84 появился еще во время налаживания серийного выпуска в Химках. Его отличали поднимающаяся вверх грузовая дверь в левом борту и усиленный пол, приспособленный для крепления грузов. Но масштабное производство этой модели с характерной грузовой дверью по левому борту началось уже в Ташкенте, куда осенью 1941 года был эвакуирован московский завод № 84. В Ташкенте самолет получил свое новое имя: Ли-2. Обычно обозначение несло две первые буквы фамилии главного конструктора. Но в данном случае в качестве «крестного» выступил главный инженер завода Б. П. Лисунов.

В это время за океаном тоже спешно переделывали пассажирский лайнер в массовую военную «рабочую лошадку». Американские инженеры вход в грузовой салон оснастили огромными распашными дверями гаражного размера, так что можно было закатить в самолет даже армейский джип. Новые двигатели Pratt & Whitney мощностью в 1200 л. с. позволяли самолету брать пять тонн нагрузки, Ли-2 мог поднять лишь три тонны. Мобилизованный «Дуглас» получил от американских военных индекс C-47 Skytrain, а от англичан — быстро ставшую популярной кличку «Дакота».

Но в СССР пошли дальше — превратили пассажирский лайнер не только в транспортно-десантный самолет, но и в самый настоящий бомбардировщик, способный нести тонну бомб. Десять полков авиации дальнего действия имели на вооружении самолеты Ли-2ВП («военного применения»). При перечислении достоинств этого бомбардировщика ветераны обязательно вспоминают, что экипажи ценили полноценный бортовой туалет, оказавшийся важным фактором боеготовности при многочасовых дальних рейдах.

Пилоты транспортных Ли-2 снабжали продовольствием и боеприпасами осажденные Ленинград и Севастополь, вывозили оттуда раненых. Особое место занимает этот безотказный самолет в снабжении партизанских отрядов. За время войны на Ли-2 доставлена партизанам тысяча железнодорожных вагонов боеприпасов, оружия и медикаментов.

«Дакоты» сняли с производства с окончанием войны. Но в СССР выпуск Ли-2 продолжился в Ташкенте и на заводе № 126 в Комсомольске-на-Амуре до 1952 года, когда появились пассажирские лайнеры нового поколения Ил-14.

Неприхотливые и «вечные» Ли-2 использовались порой самым неожиданным образом. Например, для перевозки овец с одного высокогорного пастбища на другое. Еще один пример спецприменения — использование самолета, оснащенного антенной-ретранслятором, в качестве летающей телевышки для трансляции телепередач в начале 1950-х годов. Ли-2 передавали телетрансляцию открытия Всемирного фестиваля молодежи и студентов в 1957 году из Москвы в Смоленск, Минск и Киев.

Ближе к шестидесятым годам Ли-2 уже редко можно было встретить в центральных аэропортах. Даже из Кольцово (Свердловск) стремились перевести имевшиеся у них машины этого типа на аэродромы рангом ниже. Так в 1959 году появились первые собственные авиалайнеры в Пермском авиаотряде, базировавшемся тогда в аэропорту Бахаревка.

В Государственном архиве Пермского края удалось найти данные о первых Ли-2 Пермского авиаотряда. Это были «борты» с номерами СССР-71303 и СССР-16171.

Первые пермские экипажи «большой авиации» посменно выполняли регулярные рейсы из Перми в Челябинск, Ижевск, Уфу, Свердловск (Кольцово), Янаул. Кроме того, Ли-2 выполняли полеты в интересах метеослужбы, обслуживали лесозаготовки, использовались для почтовых, санитарных и грузовых рейсов.

Какой борт был самым первым, выяснить пока не удалось. Но очевидно, что первым был экипаж в составе Сенкевича, Дронова, Семакова и Ческидова.

В сентябре 1965 года пермские Ли-2 перебазировались на новый аэродром Большое Савино. Они вошли в состав нового 311-го летного отряда ПОАО Уральского управления гражданской авиации. Сохранившаяся планово-отчетная документация Пермского объединенного авиаотряда позволяет проследить, насколько экономически эффективной была летная работа экипажей Ли-2. Так, в июле 1965 года пермские Ли-2 выполнили 371 рейс, перевезли 7038 пассажиров, налет составил 513 часов, процент занятости кресел — 84,4.

В январе 1971 года все самолеты Ли-2 были сведены в одну авиаэскадрилью 311-го летного отряда под командованием комэска А. Н. Оборина. Всего в ней на 22 июня 1971 года числилось шесть Ли-2 с регистрационными номерами СССР-63832 (быстро списан), СССР-63890, СССР-65683, СССР-71185, СССР-71227, СССР-71302, из них два борта («65683» и «71185») находились в ремонте на авиаремонтной базе № 411 в г. Минеральные Воды.



Еще долгое время демобилизованные Ли-2 гражданской авиации сохраняли свою военную окраску

Экипажи Ли-2 и технический персонал ПОАО работали в то время достаточно напряженно, несмотря на то, что самолеты были далеко не первой молодости. Особенно нужны были самолеты летом, в сезон массовых отпусков, когда пермяки стремились на юг, к морю. Вот, например, выдержка из производственного приказа от 22 июня 1971 года: «В связи с отсутствием двух самолетов Ли-2, которые находятся в капитальном ремонте, сложилось тяжелое положение с выполнением производственного плана в июне месяце. Имеющимися четырьмя самолетами Ли-2 возможно выполнение только рейсов по расписанию, т. к. один из самолетов должен постоянно находиться на периодическом техобслуживании... Личный состав участка трудоемкого регламента авиационно-технической базы, проявив высокую сознательность, постановил сократить простой самолетов на техническом обслуживании, используя личное время, и тем самым ликвидировать намечающийся простой самолетов в ожидании регламента...»

В результате за неделю был ударно выпущен в рейс дополнительный самолет Ли-2, за что десять человек были премированы в размере 10-15 рублей.

Пермские Ли-2 еще летали, но было ясно, что их летный век подходит к концу. Уже в 1974 году их эксплуатация в ПОАО была прекращена. Все самолеты были списаны. Фюзеляжи двух Ли-2 были применены в качестве складов на территории аэропорта Большое Савино.

Несколько дольше продержался флот Ли-2 при моторостроительном заводе. Там насчитывалось не менее семи бортов. Последний из них был выведен из эксплуатации в 1979 году.

* * *

Разных вариантов «дугласов» в США было выпущено около 10 тысяч, мировой рекорд авиастроения. После войны, когда армия стала избавляться от всей этой воздушной армады по бросовым ценам, «дакоты» оказались по карману даже самым мелким перевозчикам и разошлись по самым дальним уголкам планеты. Удивительный факт в том, что и через шестьдесят лет около сотни из них все еще продолжали летать.

Общее количество построенных Ли-2 составило 4937 машин различных модификаций, всего вдвое меньше, чем «кузенов» в индустриальной Америке. Вот только во всей России летает лишь один-единственный Ли-2, восстановленный энтузиастами.





Глава 8

«КУКУРУЗНИК» ДЛЯ ПОЛЕЙ, ЛЕСОВ И РЕК: АН-2

Знаменитый По-2, среди имен которого был и «кукурузник», был прекрасным самолетом для своего времени. Ему на смену пришел новый биплан Ан-2 конструктора Олега Антонова. Самолет унаследовал прозвище «кукурузник». Задуманный как сельскохозяйственный, Ан-2 стал летать не только над полями, но и над всеми бескрайними просторами СССР. Он побил рекорд долгожительства своего предшественника. Как и По-2, этот самолет тоже оснащался двигателем А. Д. Швецова, на этот раз — 1000-сильным АШ-62ИР.

Ан-2 был первым из «Анов» — самолетов замечательного конструктора Олега Антонова, создателя украинского авиапрома. Но Ан-2 был создан до того, как всесильный Никита Хрущев перевел Антонова в Киев. Этот самолет создавался в Новосибирске, в филиале КБ Яковлева, который и возглавлял в годы войны Антонов.



По масштабам применения авиации в сельском хозяйстве СССР опережал Америку



Заправка самолетов Ан-2 в аэропорту Бахаревка, 1983 год

Перед войной Антонов уже был главным конструктором на «таинственном» авиазаводе в Литве. Впрочем, никакого секрета в этом давно уже нет — Олег Константинович осваивал в Каунасе производство многоцелевого самолета короткого взлета и посадки Fieseler 156 Schtorch («Аист»), переданного в 1940 году немцами. В результате появился ОКА-38 «Аист» (где буквы были инициалами Антонова).

Немецкий «Аист» имел оригинальное остекление кабины, выступавшее «балконом» за пределы обшивки, чтобы пилоты имели хороший обзор вниз. Точно такая же кабина станет позже узнаваемой деталью Ан-2. Кроме того, от немца была взята схема автоматической механизации крыла.

Широкое использование легкого По-2 в качестве сельскохозяйственного и пассажирского было, конечно, вынужденным решением. Требовалось заменить его новой машиной, специально спроектированной для грузопассажирского применения. Подобные образцы были достаточно популярны за рубежом, где их называли «bush planes», то есть «самолеты диких зарослей», таежная авиация.

«Бушпланы» 1920-30-х годов были способны садиться меж кустов, на опушке леса, на песчаном берегу реки, а то и просто на воду. Как правило, это были небольшие самолеты на 5-7 пассажиров, часто амфибии или летающие лодки.

Но было и несколько моделей на 10-15 пассажиров. Они могли иметь два, а то и три (Ford Trimotor 1926 года) двигателя. Имелись и однодвигательные относительно тяжелые «бушпланы» — своеобразный W-крылый биплан Bellanca Aircruiser (1930) и моноплан Noorduyn Norsemen (1935). При желании их очертания можно увидеть и в Ан-2.

Однако Антонов, проектируя самолет, революционно изменил привычные параметры «бушплана». Во-первых, он выбрал необыкновенно мощный двигатель — 1000 л. с. Во-вторых, остановился на схеме биплана, которая не применялась для самолетов с взлетной массой 4-5 тонн. В третьих, его самолет был широкофюзеляжным, таким аэробусом среди собратьев по классу.

Первое время проект, названный автором «Везделет», не был оценен по достоинству. Расчеты, выполненные специалистами гражданского и военно-воздушного флота,



Следующая ступень после окончания летного училища – пилотский стаж на Ан-2.
Аэропорт Бахаревка

говорили, что коммерческая нагрузка в одну тонну не эффективна, а 1000-сильный двигатель слишком дорог для такого самолета. Жизнь опровергла эти расчеты, но поначалу О. К. Антонову пришлось серьезно биться за свой самолет. Он делал ставку в своей «рекламной кампании» на сельскохозяйственные достоинства своего детища («Везделет» стал называться СХ-1, т. е. «сельскохозяйственный-1»). Он мог поднять на борт в пятьдесят раз больше химикатов, чем По-2. Сильнее всех это впечатлило первого секретаря компартии Украины Н. С. Хрущева (вспомним и его прозвище — Кукурузник). Сохранилось письмо Антонова: «Я обращаюсь к Вам, Никита Сергеевич, с просьбой сказать Ваше веское слово в пользу большевистски-смелого широкого применения нового мощного самолета в борьбе за дополнительные миллионы тонн зерна уже в 1949 г.».

Дело в том, что после выпуска первого СХ-1 в Новосибирске и успешных испытаний серийное производство самолета не могли развернуть: все крупные авиазаводы спешно осваивали реактивные военные самолеты. В итоге с помощью Хрущева выпуск антоновского биплана организовали в Киеве. В августе 1948-го самолет, получивший имя Ан-2, принял участие в традиционном воздушном параде в Тушино. А к весне 1950-го в Киеве выпустили первые четыре серийных Ан-2. В 1952-м в Киев перебралось и КБ Антонова. Но в том же году после постройки 185 самолетов производство Ан-2 было прекращено. Завод переналаживался на детали для реактивных бомбардировщиков. Всю оснастку для Ан-2 выбросили на улицу, цеха очистили, под дождь и снег вынесли даже незаконченные три фюзеляжа и пару крыльев.

Производство Ан-2 вновь вернулось на киевский завод сразу после смерти Сталина. До 1963 года там собрали больше 3 тысяч этих самолетов. Затем их немного производили под Москвой, но главным фабрикантом Ан-2 стала Польша, которой передали технологию в 1959 году. Производство продолжалось там до 2002 года, приблизившись к 12 тысячам экземпляров. Еще одна страна-производитель Ан-2 — Китай, где самолет выпускают мелкими сериями до сих пор.

Из воспоминаний ветерана «Пермских авиалиний» пилота-орденоносца М. Т. Асабина известно, что первый Ан-2 пригнал в Молотов в 1954 году его отец Т. А. Асабин вместе со вторым пилотом П. М. Казанцевым. На следующий год в составе Пермского авиаотряда были три самолета Ан-2. Экипаж самолета состоял в то время из трех человек: командира, второго пилота и бортмеханика.

В том же 1954 году первый пермский Ан-2 принимал участие в доставке из районов области результатов очередных выборов (как известно, абсолютно формальных) в Верховный Совет СССР. Такие полеты стали традиционными «особо важными заданиями» в советские годы.

В 1956 году в Молотове базировалось всего пять Ан-2, а 26 самолетов авиаотряда были различными вариантами По-2. В начале 1970-х, когда из Пермского объединенного авиаотряда выделился специализированный 2-й авиаотряд местных воздушных линий (аэродром Бахаревка), насчитывалось до 40 воздушных судов Ан-2, базировавшихся



Самый распространенный окрас Ан-2 сельской авиации – цвет спелой кукурузы. Не потому ли так прочно закрепилось за ним прозвище «кукурузник»?

не только в Перми, но и в аэропортах Соликамска и Кудымкара. Все последующие годы количество «Аннушек» оставалось примерно таким же.

С появлением самолета, способного стать настоящим «сельским лайнером», сильно развивалась сеть местных аэродромов. К концу 1964 года в Прикамье их насчитывалось до тридцати. Из аэропорта Бахаревка на самолетах Ан-2 можно было добраться практически в любой райцентр или город области.

В начале 1960-х гг. свыше половины районных центров Советского Союза были связаны местными воздушными линиями, на которых эксплуатировались «Аннушки». И если в других регионах страны эти машины обеспечивали связь с самыми отдаленными и труднодоступными районами, то в Прикамье в 1950-х годах Ан-2 выполняли регулярные магистральные рейсы по маршруту Молотов — Свердловск — Молотов. Осуществлял эти полеты наиболее опытный экипаж Т. А. Асабина. Летал этот экипаж и по Пермской области, например, по маршруту Молотов — Соликамск — Ныроб — Соликамск — Чермоз — Молотов.

В октябре 1961 года целая эскадрилья из пяти «Анов» 122-го авиаотряда была выделена для выполнения почетного задания — своевременной доставки делегатов XXII



Десятилетиями главным грузом Ан-2 являлись удобрения и ядохимикаты...

съезда КПСС из районов области в Пермь, откуда уже объединенная пермская делегация отправлялась в Москву.

В январе 1963 года Ан-2 «СССР-09269» был выделен для выполнения спецрейса по маршруту Пермь — Соликамск для доставки туда заместителя председателя Совета министров СССР Д. Ф. Устинова.

Кроме пассажирского применения, Ан-2 широко использовался в санитарной авиации. Санитарные модификации имели необходимое медоборудование и утепленные кабины.

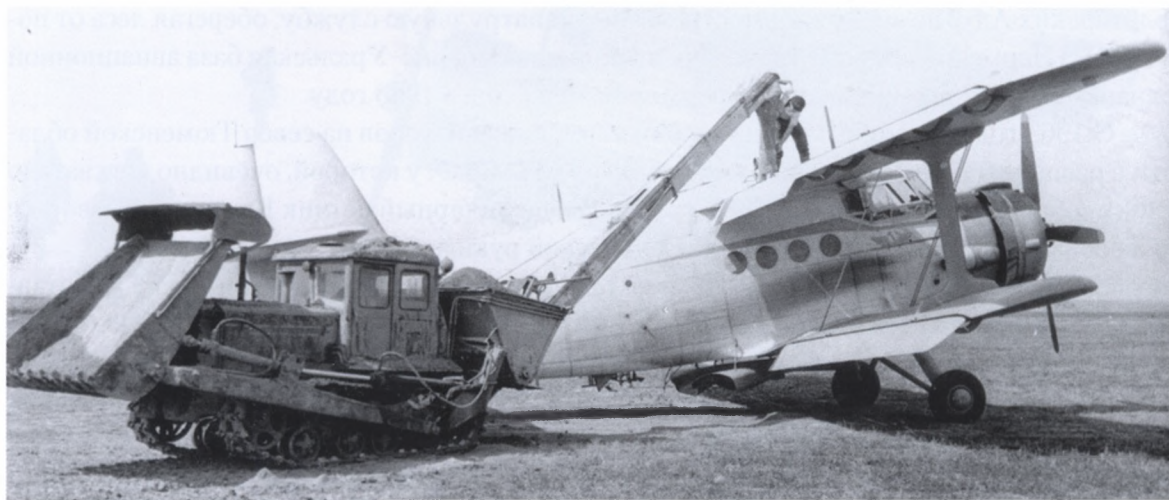
С мая 1963 года летно-подъемный состав 2-й эскадрильи 122-го авиаотряда был допущен к осуществлению поисково-спасательных работ на малых высотах в равнинной и холмистой местностях. В 1970-х в авиаотряде была создана внештатная поисково-спасательная служба с зоной ответственности Кын, Кунгур, Янаул, Кожевка, Омутнинск, Кирс, Гайны, Гадья. В ее состав были включены 3 экипажа Ан-2 и 3 экипажа вертолетов.

Концепция многоцелевого самолета была реализована в Ан-2 настолько успешно, что точное количество решаемых с его помощью задач трудно даже сосчитать — не то, что рассказать о них подробно. Достаточно сказать, что выпускалось около 15 различных серийных модификаций самолета, приспособленных для различных задач.

Но особенная статья — это роль Ан-2 в развитии авиационных видов спорта и подготовке летных кадров. В организации ДОСАВ (предшественник ДОСААФ) Ан-2 стали поступать в 1951 году. Там они применялись для обучения летного состава и выброски парашютистов, а также для буксировки планеров — до 5 штук одновременно. Доверие спортсменов к антоновскому биплану приближалось к границам разумного. «Ан-2 позволял мне иногда покидать кабину, — вспоминал летчик ДОСААФ Г. К. Мартыненко, — сбалансировав машину и бегу убирать фалы и закрывать дверь после сброса парашютистов».

Ан-2 был один из немногих одномоторных самолетов с экипажем из двух пилотов. Второй пилот не только проходил «полировку» своих профессиональных навыков, но и отвечал за погрузку-разгрузку, ситуацию в кабине, следил за бортовыми системами. Ан-2 был важнейшим элементом подготовки кадров гражданской авиации в СССР. Командиры этих воздушных кораблей затем переходили вторыми пилотами на Ан-24, а оттуда, отточив мастерство, — на реактивные авиалайнеры. Эта система позволяла поддерживать весьма высокий профессиональный уровень пилотов.

В народном хозяйстве Ан-2 массово применялся на авиационных работах (АХР). Эти самолеты (их называли ПАНХ — применение авиации в народном хозяйстве) выполняли и аэросев сельхозкультур, и дефолиацию — предуборочное удаление листьев хлопчатника, и десикацию — подсушивание на корню подсолнечника и риса. Сколь ни дико это звучит в наше время, но для повышения урожайности и ускорения созревания хлопчатника на опытных полях Узбекистана с самолетов Ан-2 выполнялась их обработка радиоактивными веществами (интересно, защищались ли как-то экипажи?).



...Менялись лишь способы их загрузки — от ручного труда до полной механизации

В 1956 году в 122-м пермском авиаотряде АХР занимались один самолет Ан-2, два По-2А и один Як-12М. Через три года привлекалось уже четыре Ан-2, а еще через три — девять. В 1963 году уже 15 Ан-2 выполняли АХР. Пермские экипажи Ан-2 сеяли с самолетов рис в Краснодарском крае, летали в Узбекистан на обработку хлопка и даже на борьбу с саранчой в Иран в 1958 году (под подписку о неразглашении и под чужими именами, ветераны рассказали об этом только через 48 лет!).

На обработке озимых каждый Ан-2 заменял 5 тракторов, 15 сеялок и 6 автосамосвалов.

В годы целинной эпопеи Ан-2 превратился в полноценный административный самолет, к услугам которого прибегало все партийное и хозяйственное руководство республики. Вот как отозвался о его работе в своей книге «Целина» первый секретарь ЦК КП Казахстана в 1954-56 годы Л. И. Брежнев: «Для наших передвижений он был незаменим. Летчики выбирали место для посадки с воздуха и могли приземляться в степи где угодно — у любой борозды, трактора, полевого стана. Да и на земле ему покоя не было: не раз, чтобы ветер не перевернул, не поломал наш Ан-2, подгоняли груженные самосвалы и призывали к ним самолет...»

К 1977 году по основным показателям применения сельхозавиации Советский Союз вышел на первое место в мире. В тот год с помощью Ан-2 было обработано 32 млн гектаров посевов. А к началу 1990-х этот показатель достиг 2 млрд гектаров! Ежегодно с помощью авиации обрабатывалось 97 % всех посевов в СССР.

Ан-2 нашел также разнообразное применение в лесном хозяйстве. Авиаторы определяли очаги размножения вредителей и участки с заболевшими деревьями, с целью сохранения ценных пород древесины очищали леса от зарослей кустарника, осуществляли аэросев семян сосны, ели и лиственницы на лесных вырубках. Десятки лет сотни аэрофлотовских Ан-2 во всех районах страны несли патрульную службу, оберегая леса от пожаров. В Пермской области эту задачу выполняла Западно-Уральская база авиационной охраны лесов «Авиалесохрана», сформированная еще в 1943 году.

С 1963 года начались командировки пермских авиаторов на север Тюменской области в распоряжение Тюменской авиагруппы УрТУ ГВФ, у которой, очевидно, не хватало своих собственных исправных бортов. Известный полярный летчик Каминский говорил: «Северная авиация без Ан-2 как левша без левой руки».

Накануне развала СССР Ан-2 был самым массовым советским самолетом, работавшим буквально во всех уголках необъятной страны. Например, на 1 января 1988 года во всем Уральском управлении гражданской авиации насчитывалось 222 самолета Ан-2. А всего в гражданской авиации в тот период эксплуатировалось 6508 «Аннушек», при этом среднегодовой налет каждой машины составлял 494 часа. К началу 1990-х эти самолеты перевезли уже свыше 370 млн пассажиров и 9 млн т грузов и почты.

Столь обширное применение продемонстрировало, что Ан-2 является одним из самых безопасных однодвигательных самолетов в мире. За первые 25 лет эксплуатации (1951-

1975 гг.), по данным ГосНИИ гражданской авиации, из 10 160 построенных самолетов разбилась всего 101 машина, т. е. менее 1%. Если же говорить о причинах катастроф, то по вине материальной части их случился абсолютный минимум. В начале эксплуатации большая часть летных происшествий (86 %) происходила по халатности летного состава (нарушение правил полета на малых высотах, неправильная загрузка, хождение пассажиров в полете и т.д.). Можно привести много случаев, когда отличные летные качества самолета помогли экипажам предотвратить тяжелые летные происшествия.

После 1991 года оплачиваемый спрос на многие виды применения Ан-2 стал резко сокращаться, и сотни самолетов оказались брошены на произвол судьбы. Авиационный бензин, на котором работает двигатель «Аннушки», многократно подорожал и к тому же оказался в дефиците. На некоторых видах применения, например, воздушном патрулировании и АХР, на смену Ан-2 частично пришли более легкие самолеты и мотодельтапланы. Тем не менее, и сегодня можно встретить Ан-2, работающий над просторами всего бывшего СССР. В 2001 году этот самолет попал в число немногих воз-



Посадка пассажиров на очередной рейс самолета Ан-2. Аэропорт Бахаревка, 1983 год



Вылет самолета Ан-2 из аэропорта Березники, 1980-е

душных судов РФ, количество полетов на которых возросло по сравнению с 1997-м.

На 1 сентября 2001 года в России было зарегистрировано 1855 Ан-2, а всего в странах СНГ их парк составлял 3500 машин. Учитывая отсутствие пополнения и план списания, сейчас на просторах бывшего Советского Союза осталось менее тысячи машин Ан-2.

2-е Пермское авиапредприятие (аэродром Бахаревка) прекратило свое существование в 2007 году, а оставшийся самолетно-моторный парк был распродан с аукциона по рекордно бросовым ценам — примерно по 30 тыс. рублей за самолет, который в хорошем состоянии продается за миллион и выше.

Самолет-труженик Ан-2 принадлежит к числу самых распространенных самолетов в мире. Он очень популярен сегодня среди различных коллекционеров, летает в Финляндии, Англии, США, Швейцарии, Саудовской Аравии. Есть несколько «кукурузников» в роскошном VIP-исполнении, приобретенные частными лицами. А в Венгрии старые «аннушки» продолжают опылять поля и сады, вполне окупая все эксплуатационные расходы.

Еще с советских времен велась работа по замене устаревшего и неэкономичного карбюраторного двигателя АШ-62 турбовинтовым. И хотя Ан-3, который должен был полностью заменить Ан-2, существует лишь в считанных экземплярах, попытки энтузиастов вдохнуть новую жизнь в доброго верного «Ана» продолжают.

Никто в мире не строил больших бипланов после появления Ан-2. Но его удачное применение в качестве «бушплана» и для парашютного спорта стали примером при разработке таких зарубежных самолетов, как DHC-3 «Otter» и Short Skyvan.



Схема местных авиалиний в Пермской области в 1960-70-х. Силуэты самолетов обозначают оборудованные аэродромы



Глава 9

ИСТОРИЯ «СОВЕТСКОЙ ЦЕССНЫ»: Як-12

Сейчас схема высокоплана считается «классикой» для легких 3-5 местных самолетов. Но когда знаменитый авиаконструктор А. С. Яковлев взялся за создание своего Як-12, призванного сменить легендарный, но давно устаревший биплан По-2, эта схема еще не была столь популярной. Типичным силуэтом для малого самолета высокопланы стали благодаря американской компании «Цессна» (Cessna Aircraft Co), чьи модели занимают три первых места самых массовых гражданских самолетов мира. Предполагалось, что Як-12 станет для стран соцлагеря таким же распространенным и незаменимым, как «Цессна» за «железным занавесом».

Основные требования к преемнику По-2 оставались все те же: простота и легкость в пилотировании, неприхотливость в обслуживании, дешевизна в производстве и расчет на пилотов небольшой квалификации (таких, как курсанты аэроклубов). При этом требовалось значительно повысить летные характеристики.

Главная составляющая самолета с новыми летными качествами — это новый мотор. Но тут была проблема. Авиапромышленность могла предложить лишь все тот же М-11, разработанный в свое время для У-2. Удалось лишь форсировать его со 110 л. с. до 145 л. с. Поэтому улучшение характеристик нового самолета следовало достигать совершенствованием аэродинамики и повышением весовой культуры.



Несмотря на скромные размеры кабины, Як-12 часто использовался для выброски парашютистов



Летчица Пермского авиаотряда Сазыкина на фоне своего самолета Як-12. Аэродром Горки, 1950-е

Именно с таким же 145-сильным двигателем в 1936-м году появился самолет Cessna C-34 Airmaster. Размерами и взлетным весом равняясь У-2, «Цессна Эйрмастер» имела закрытую четырехместную кабину и вдвое большую скорость полета — 250 км/час.

Для своей машины Яковлев выбрал «цессновскую» схему подкосного высокоплана, которая давала высокую устойчивость и хороший обзор вниз, что особенно важно при посадке. Как и на «Цессне», у яковлевской машины была просторная закрытая кабина автомобильного типа с дверцами, в которой пилот и пассажир (или инструктор) сидели бок о бок, и могли общаться без переговорного устройства.

В начале 1930-х (то есть еще до появления «Эйрмастера») А. С. Яковлев уже разрабатывал подобный так называемый «исполкомовский самолет» под обозначением АИР-6. В терминологии первых пятилеток АИР-6 называли в газетах «воздушным фордом», имея в виду массовый автомобиль ГАЗ-А (лицензионный Форд-А).

Трудно сказать, насколько плотно Яковлев, вслед за советскими автомобильными инженерами, перенимал опыт конструирования у американцев. Известно, например, что наши специалисты подробно знакомились с производством на ряде крупных авиастроительных компаний — «Дуглас», «Валти» (Vultee). На «Валти» выпускались не только бомбардировщики V-11, лицензию на которые приобрел СССР, но и пятиместные высокопланы Stinson Reliant.



Шеренга самолетов Як-12 пермского авиаклуба ДОСААФ. Аэродром Фролы, 1970-е

Перед Великой Отечественной войной советские авиаконструкторы были под сильным впечатлением от немецкого легкого самолета «Шторх» («Аист»). Даже собирались наладить его производство на каунасском авиазаводе. Причем этим занимался известный конструктор О. К. Антонов. Пикантность ситуации в том, что Антонов был ведущим инженером в конструкторском бюро А. С. Яковлева. Оба конструктора пошли каждый своим путем создания замены «кукурузнику» По-2. У Антонова появился проект тяжелого биплана Ан-2. А Яковлев стал работать над монопланом вроде «Аиста».

Весной 1945 года самолет, получивший обозначение Як-10, успешно прошел испытания и был рекомендован к запуску в серийное производство. В городе Долгопрудном под Москвой построили 40 экземпляров этой машины в нескольких вариантах.

Тем временем пермские моторостроители, продолжая форсировать двигатель М-11, довели его мощность до 160 л. с. Яковлев поставил мотор М-11ФР («форсированный с редуктором») на Як-10. Заметим, что на «Цессне Эйрмастер» тоже сменили двигатель на 165-сильный.

Усовершенствованный образец самолета, получивший обозначение Як-12, впервые поднялся в воздух в октябре 1947 года. К тому времени на далекой «Цессне» пошли в серию сразу три модели, которые перевернули всю прежнюю историю фирмы. 240-сильная «Цессна-190» была последней, на которой ставилась массивная «звезда», а легкие 90-сильная «Цессна-120» и 145-сильная «Цессна-170» оснащались уже портативными оппозитными авиамоторами. Там не наращивали, а, наоборот, уменьшали мощность двигателей и вес самолетов (при этом новая «Цессна-170» оставалась пятиместной). А это

сказывалось и на уменьшении цен. Фирма стала продавать не сотни, а тысячи своих самолетов. Потом счет перейдет на десятки тысяч.

Як-12 с мотором М-11ФР выпускался в Долгопрудном с 1948-го по 1950 годы. Всего построено 714 этих трехместных машин. Почти за тот же период на заводе в Канзасе выпустили на порядок больше (7664) легких самолетов «Цессна-120/140», которые выполняли примерно те же задачи, но более экономичным способом за счет «малосильного» двигателя.

А в СССР шли своим путем, и в 1948 году моторостроительное КБ А. Г. Ивченко наконец-то разработало новый, более мощный, чем М-11, двигатель для Як-12. Это была однорядная «звезда» воздушного охлаждения, но не с пятью, а с девятью цилиндрами и мощностью 260 л. с. Двигатель выпускался в Запорожье под индексом АИ-14, а в Воронеже как М-14.

Лишь в конце 1950-х появится «Цессна» с двигателем, сопоставимым по мощности с АИ-14. Но 300-сильные «Цессны» двухсотых серий — это 6-местные микролайнеры, развивающие скорость за 300 км/час (модификации Як-12 с трудом достигнут 200 км/час).

В апреле 1950 года вышло постановление Совета министров СССР об установке на Як-12 двигателя АИ-14Р. Испытания показали, что Як-12Р значительно превосходил Як-12 в скорости, скороподъемности и массе полезной нагрузки. Як-12Р имел 4-местную кабину, в которой за первой парой кресел устанавливался диван для пассажиров.

Казалось, перед обновленным Як-12Р открывались широкие перспективы, но тут в его судьбу вмешался «человеческий фактор». И. В. Сталин увидел Як-12 на воздушном празднике в Тушино в августе 1951 года. Самолет ему понравился. Далее, как пишет в своих мемуарах «Цель жизни» сам А. С. Яковлев, вожь после парада уехал в отпуск на Кавказ и захотел, чтобы ему на дачу в горах ежедневно летал Як-12 и доставлял свежие газеты и другую почту. Однако сталинская дача располагалась в воронкообразной лощине среди крутых гор, и летчик, прилетевший на Яке, не смог там приземлиться — пришлось вызывать вертолет Ми-1. По случайному совпадению, в тот же день из-за недисциплинированности летчика произошла авария Як-12Р, на котором летали на охоту два генерала. Чтобы скрыть истинную причину, происшествие решили списать на «плохие качества» самолета, вожь разгневался еще больше. В итоге вышло решение о прекращении производства Як-12Р.

Только после смерти Сталина производство легкого самолета, так нужного и в армии, и в народном хозяйстве, было возобновлено. Выпуск Як-12Р развернули в Ленинграде.

Одновременно с возобновлением производства Як-12Р продолжалось его дальнейшее совершенствование. Новый вариант получил индекс Як-12М (модернизированный).

В 1957 году А. С. Яковлев создал последнюю модификацию — Як-12А. В основном улучшались экономические показатели эксплуатации самолета. Наконец-то стали задумываться о себестоимости грузоперевозок.

А годом раньше в Америке началось производство легендарной «Цессны-172» (на такой приземлился на Красную площадь М. Руст). «172-я» станет рекордсменом мира по популярности — она будет выпускаться пятьдесят с лишним лет, общим числом свыше 43 тысяч экземпляров. В 1957-м появится 100-сильная «семейная» «Цессна-150» (два места для взрослых, два — детских), которую выпустят тиражом в 24 тысячи.

Общий же выпуск всех вариантов Як-12 составит немногим больше 5 тысяч.

Кроме СССР, его массово выпускали в Польской народной республике на авиазаводе PZL. Неизвестное, но небольшое количество самолетов изготовили в Китае.

Поляки на базе Як-12М разработали собственный вариант сельскохозяйственного самолета — PZL-101 «Ворон». В грузовой кабине поставили большой 500-литровый бак для ядохимикатов.

Для СССР с его бескрайними колхозными полями нужен был сельхозсамолет по-сильнее. Таковым был Ан-2. И пассажиров он брал впятеро больше, чем Як-12, а места для взлета-посадки ему требовалось почти столько же. Ан-2 и Як-12 появились в один год. Антонов создавал свой «кукурузник» в инициативном порядке, а его шеф Яковлев, смотревший на это снисходительно, никак не предполагал, что в итоге «Аннушка» почти отовсюду вытеснит Як-12.

Еще одним фактором, не давшим развиваться «советской цессне», стали появившиеся в начале 1950-х вертолеты. Самолет типа Як-12 был, конечно, экономичнее. Но зато не мог садиться и взлетать вертикально, а экономичность в СССР не считалась большим достоинством.



Зимний взлет на лыжах. Аэродром Фролы, 1970-е



Обслуживание двигателя Як-12 могло проводиться в полевых условиях...

Но главное — после войны в СССР фактически свернулась широкомасштабная подготовка пилотов, сопоставимая с количеством пилотов-любителей в США и других развитых странах. Малая авиация потеряла свое основное предназначение — быть «воздушной партией».

Большинство Як-12 эксплуатировались в «Аэрофлоте». Спектр гражданского применения был достаточно широк. «Яки» возили пассажиров между мелкими населенными пунктами по всему Союзу, использовались лесоохранной патрульной службой для поиска очагов лесных пожаров, доставляли в отдаленные точки геологов и геодезистов, проводили аэрофотосъемку.

Учебные Як-12Р и Як-12М с двойным управлением активно использовались для подготовки гражданских пилотов. Этой же цели служили самолеты, принадлежавшие аэроклубам ДОСААФ. Там их использовали и для буксировки планеров, и для лидирования спортивных самолетов, и для выброски парашютистов (для чего снимали правую дверь, а снаружи под дверным проемом укрепляли широкую ступеньку).

Некоторые машины использовались в полярной авиации для осуществления ледовой разведки, а один Як-12 даже летал в Антарктиде.

С 1972 года «Яки» начали повсеместно списывать в связи с выработкой нормативных сроков службы (которые, кстати, неоднократно повышались) и прекращением производства запасных частей. Последние самолеты вывели из регулярной эксплуатации в 1980 году.



... это же относилось и к остальным узлам самолета. Аэродром Фролы, 1970-е

У ветерана Як-12 появились конкуренты на поле малой авиации. Это созданный на основе учебно-пилотажного самолета пассажирский Як-18Т и изящный польский высокоплан PZL «Wilga» («Иволга»). Увы, эти новые машины оснащались все тем же громоздким мотором АИ-14.

Несколько десятков Як-12 разных модификаций сохранились до наших дней, многие из них поддерживаются в рабочем состоянии энтузиастами авиации и продолжают катать пассажиров, а также радуют своими демонстрационными полетами зрителей на различных авиационных праздниках и аэрошоу. По-прежнему «на крыле» и Як-12 пермского аэроклуба.

В 122-й Пермский авиаотряд гражданской авиации первые три самолета Як-12М поступили в начале 1956 года. Одно звено самолетов предназначалось для сельхозработ. В 1957 г. общий налет на этих самолетах составил 255 часов. Для сравнения налет на По-2 — 490 часов. Плановая скорость составляла 140 км/ч.

Количество «Яков» в составе 122-го авиаотряда быстро увеличивалось. К концу 1958 года их было уже 10, через год — 13, а в 1961 году — 16. Однако, спустя десятилетие, число Як-12 в Пермском авиаотряде сократилось до 13.

На рубеже 1950-60-х годов рекордсменом по налетанному на Як-12 километражу был пилот А. Н. Оборин. С августа 1959-го по сентябрь 1960 г. он налетал безаварийно 96 835 км. Этот опыт явно пошел впрок. В 1970-м Оборин совершил первый рейс Пермь-Москва на магистральном авиалайнере Ил-18, затем был назначен командиром эскадрильи тяжелых самолетов Пермского авиаотряда.

Были самолеты Як-12 участниками и довольно курьезных случаев. В одном из архивных дел фонда Пермского объединенного авиаотряда нами был обнаружен приказ командира авиаотряда № 102 от 16 мая 1966 г. «О посадке в аэропорту Большое Савино самолета Як-12 без опознавательных знаков на рулежную дорожку стоянок самолетов ВВС». Служебный документ рисует картину, сильно напоминающую сенсационную посадку воздушного хулигана М. Руста на Красную площадь в Москве, совершенную через двадцать лет.

22 апреля 1966 года в аэропорт Большое Савино на рулежную дорожку стоянок самолетов ВВС (правильнее — ПВО) произвел посадку самолет Як-12 без опознавательных знаков и радиосвязи. При проверке было установлено, что самолет прибыл из Лысьвы с заместителем директора Лысьвенского турбогенераторного завода (далее ЛГТЗ) для встречи пассажиров регулярного авиарейса из Москвы. Таинственный Як-12 пилотировал работник ЛГТЗ Горчун.

Горчун не имел никаких документов кроме удостоверения летчика ДОСААФ, не дававшее ему право полетов на самолетах и воздушных линиях гражданской авиации.

По сообщению старшего инженера Свердловского летного отряда, этот самолет был списан 15 апреля 1966 г. приказом Министерства гражданской авиации № 210.

Командир 122-го летного отряда дал указание самолет не выпускать, отбуксировать на стоянку аэропорта и сдать под охрану. С 29 апреля по 4 мая 1966 года самолет-нарушитель ежедневно сдавался и принимался от охраны ВОХР. С 4 мая самолет под охрану не сдавался, т. к. он не принадлежал гражданской авиации.

В результате неразберихи с охраной пилот Горчун сумел 7 мая прибыть на аэродром Большое Савино, отшвартовать самолет, запустить двигатель и вылететь обратно в Лысьву.

Дежурный по стоянке авиатехник в это время проверял самолеты аэропорта перед сдачей их под охрану ВОХР. От выруливающего Як-12 он находился в нескольких сотнях метров. Задержать вылет при сложившихся обстоятельствах было невозможно.

По результатам расследования этого ЧП, авиатехнику объявили строгий выговор, а материалы расследования передали в областную прокуратуру для привлечения к ответственности работника ЛГТЗ Горчуна и администрации завода за нарушение Воздушного кодекса СССР.

Як-12 оказался задействован еще в одной истории с шумным приземлением. Причем последствия участия этого самолета обернулись своего рода территориальным спором.

Шумное приземление совершил не человек, а... собака. В марте 1961 года, за три недели до сенсационного полета в космос Юрия Гагарина, был запущен космический корабль «Восток» с собакой Звездочкой на борту. По результатам этого полета должно было приниматься решение об отправке в космос человека.

По расчетам, аппарат должен был опуститься где-то в полосе от Волги до Сарпула. 25 марта 1961 года метеоусловия в этом районе не способствовали полетам даже таких

непритязательных самолетов, как Ли-2. В результате после получения сведений о том, что космическая гостья приземлилась где-то в районе Воткинска, лететь выручать Звездочку пришлось пилоту Ижевского летного отряда Льву Окельману на самолете Як-12. «Я сел в свой юркий Як-12, — вспоминает Лев Карлович, — в нагрузку мне дали двух кэбэшников. Через некоторое время я увидел серебристый шар и еле заметный на белом снегу парашют».

Полет ижевского летчика за собачкой из космоса стал поводом поставить в Удмуртии большой памятник, создать музей и настойчиво сообщать его посетителям, что Звездочка приземлилась «между Воткинском и Чайковским».

Пермякам можно бы и уступить своим добрым западным соседям частичку «космоса», у нас (и тут не поспоришь) не то что собаки, сами космонавты приземлялись. Но справедливости ради стоит сказать, что аппарат со Звездочкой опустился к востоку от села Фоки, которое, в свою очередь, расположено восточнее города Чайковского, то есть совершенно определено на территории Пермского края.





Глава 10

«ТЕПЕРЬ ПЕРМЬ —
КРУПНЫЙ АЭРОПОРТ РОДИНЫ»

История пермских аэродромов. 1960-1970 годы

Когда появился аэропорт Большое Савино? Мнения по этому поводу разные. Установившаяся дата — декабрь 1964 года, когда сюда прилетел первый авиалайнер Ил-18 с комиссией из Свердловска, принимавшей новую взлетно-посадочную полосу. Начинать историю с ввода главного объекта, «бетонки», принято во многих аэропортах страны: Пулково, Внуково, Кольцово. Но, например, аэропорт Шереметьево считает датой своего рождения приказ Главного управления гражданской авиации о начале строительства. А самый старый аэропорт столицы на Ходынке вел отсчет своей истории со дня выделения городской Думой земли.

Одним словом, подходы к дате рождения могут быть разными, и касается это не только аэропортов. Например, историю самой Перми с 1970-х принято вести от основания Егошихинского завода (хотя деревня на Егошихе появились существенно раньше).



Работники недавно открытого аэровокзала Большое Савино на недавно открытой Октябрьской площади Перми. 7 ноября 1967 года



Шоссе Космонавтов – дорога к главным воздушным воротам Прикамья

Дата императорского указа о создании города Перми больше не принимается во внимание. В Березниках, наоборот, предпочитают брать за точку отсчета правительственный указ об образовании в 1932 году города, хотя Березниковский содовый завод и железнодорожная станция «Березники» появились в XIX веке.

Не было уверенности в дате рождения аэропорта Большое Савино и у тех, кто был свидетелем его первых лет жизни.

Одна из таких дат — 15 февраля 1965 года, когда с новенькой взлетно-посадочной полосы вылетел лайнер Ил-18 по маршруту Свердловск — Пермь — Москва — Пермь — Свердловск. Примечательно, что командир свердловского воздушного корабля Константин Третьяков был пермяком.

Один из салонов авиалайнера отдали журналистам. Приглашение «Аэрофлота» получили корреспонденты городских, районных и даже заводских газет, репортеры радио



и телевидения. Всем пассажирам на борту в память о рейсе были розданы сувениры. Реклама и пиар и тогда делались с размахом, иной раз таким, что сегодня уже не повторить.

Можно представить, какой степени восторг переполнял корреспондента пермской «Молодой гвардии», писавшего буквально сразу по приземлению: «На карте авиационных трасс легла еще одна красная линия: Пермь — Москва... Быстро растет высота: тысяча, две, четыре, шесть, восемь тысяч метров. Земли уже не видно. Небо — нетронутая бескрайняя голубизна. Ярко светит солнце, тысячами лучей отражаясь от зеркальной поверхности крыла. Впечатление такое, будто над тобой знойное летнее небо. На самом же деле — за бортом минус 50 градусов. Внизу — океан белоснежных облаков, напоминающих снежную пустыню...»

Конечно, авиасообщение Пермь — Москва существовало и раньше. Из Бахаревки самолеты типа Ли-2 и Ил-14 совершали в 1960-м свыше десятка дальних рейсов, включая ежедневный Пермь-Москва с промежуточной посадкой в Ижевске, Казани или Горьком. Полет проходил с небольшой скоростью и на высотах, где велико влияние атмосферных условий. Болтанка, ветер, воздушные ямы... Каково было, например, пассажирам рейса Пермь — Ижевск — Казань — Пенза — Ульяновск — Саратов, длящегося почти целый день?

В газетных публикациях за февраль 1965 года нет никаких упоминаний про новый аэропорт. Масштабный пресс-тур был посвящен новому маршруту, самолету, но не Большому Савино.

ЗВЕЗДНАЯ ДОРОГА К ПЕРМСКОМУ АЭРОПОРТУ

16 февраля 1965 года из аэропорта Большое Савино ушел первый самолет регулярного пассажирского сообщения Свердловск-Пермь-Москва. А через месяц новый аэропорт, где еще не было ни аэровокзала, ни многих других помещений, оказался забит авиационной техникой, сюда торопились попасть столичные журналисты и высокие чины.

18 марта с космодрома Байконур стартовал космический корабль «Восход-2». После того как корабль совершил виток вокруг Земли, из него впервые в истории вышел в открытый космос человек. Проплыв над страной от Черного моря до Якутии, космонавт Алексей Леонов вернулся на борт «Восхода», где его ожидал Павел Беляев. Автоматика должна была посадить их аппарат в расчетной точке казахстанской степи. Никто не мог предположить, что посадка произойдет в Прикамье.

Случился ряд технических неполадок, и посадочный маневр пришлось выполнять в ручном режиме, да еще и с некоторым запозданием. В итоге космический батискаф «присел» на парашюте между стволами сосен в глухой парме, в 70 километрах от Усоляя.

Специальный поисковый авиационный отряд ВВС тогда дислоцировался в Кемеровской области, ведь самым опасным считалось аварийное приземление на бескрайних и холодных просторах Сибири. Поэтому организация поиска и спасения Леонова и Беляева на первом этапе легла на авиационные силы, что имелись в Пермской области.

Были привлечены самолеты гарнизона ПВО «Сокол» (барражирующие перехватчики Як-25 использовались в качестве ретрансляторов связи), но непосредственный поиск вели гражданские летчики Пермского авиаотряда на четырех самолетах Ан-2 и вертолетах Ми-1. Были задей-



Космонавты П. И. Беляев и А. А. Леонов в аэропорту Большое Савино после трех дней «гостевания» в пермской тайге. 21 марта 1965 года

стованы и вертолеты Ми-4 внутренних войск, дислоцированных в регионе.

Спустя несколько часов после посадки космического аппарата, он был обнаружен пилотом-вертолетчиком пермского авиаотряда В. Ф. Жуновым. Операция по спасению заняла двое суток, добраться до космонавтов в непроходимом лесу при глубоком снежном покрове оказалось крайне сложным. Василий Жунов на своем вертолете высадил команду спасателей, затем снабжал с воздуха космических гостей и их спасателей продуктами и вещами.

21 марта Леонов и Беляев на лыжах отправились на оборудованную в нескольких километрах вертолетную площадку. Их выдвижение контролировал с воздуха неутомимый Жунов. А еще через некоторое время с помощью местных лесорубов и тяжелого вертолета Ми-6 удалось эвакуировать и космический аппарат.

Когда космонавты, на которых так и осталась теплая одежда пермских пилотов, приземлились в Большом Савино, их ждала горячая встреча

пермяков. Во временном деревянном здании аэровокзала прошла пресс-конференция для многочисленных корреспондентов центральных и местных СМИ. Там же по телефону космонавты доложили лично Л. И. Брежневу об успешном завершении космического полета.

Затем специальный самолет доставил экипаж на космодром Байконур...

В своей речи в Москве космонавт П. И. Беляев сказал: «Большое впечатление произвели на нас просторы и богатства природы Пермского края. На всю жизнь мы запечатаем в своих сердцах радушие и гостеприимство пермяков».

16 февраля 1968 года торжественно открылся современный аэровокзал аэропорта Большое Савино. А 19 марта здесь вновь встречали летчиков-космонавтов П. И. Беляева и А. А. Леонова, объявленных почетными гражданами Перми. В честь них были переименованы две улицы в Индустриальном районе. А старинный Казанский тракт, ведущий из города к аэропорту, был назван Шоссе Космонавтов.



Торжественная встреча «гостей из космоса». Слева направо – командующий Уральским военным округом генерал-полковник И. В. Тутаринов, председатель Пермского облисполкома Б. В. Коноплев, первый секретарь Пермского обкома К. И. Галаншин

А вскоре аэропорт принимал пассажиров самого высокого полета — космонавтов Беляева и Леонова, совершивших на спускаемом аппарате «Восход-2» посадку в Усольском районе Пермской области. 20 марта космонавтов, проводивших сутки на месте нештатной посадки в прикамской тайге, привезли вертолетом на аэродром, откуда они вылетели специальным самолетом Ан-12 на Байконур. Когда на летном поле Большого Савино приземлился Ми-6 с космонавтами, пассажиры, ожидавшие свои рейсы у деревянного вокзальчика, дружно понеслись к героям-космонавтам, увлекая за собой и цепь охранения.

В мае того же 1965 года Ил-18 стал летать из Перми в Ленинград, Ташкент, Сочи, Минеральные Воды, в газете «Звезда» (официальный орган властей Пермской области) наконец было признано: в Перми появились новые воздушные ворота.

«Пермский аэропорт молод. Но как быстро меняется его облик. Воздушные ворота Перми значительно раздвинутся, станут наряднее. Растет современный аэровокзал из бетона, металла, стекла. Недалек день, когда из пермского аэропорта будут взмывать в воздух Ту-104, Ан-10...»



Первые почетные граждане советской Перми прибыли в Большое Савино регулярным рейсом из Москвы. 19 марта 1968 года

В ноябре 1965 года — еще одна дата рождения аэропорта: закончено строительство перрона и стоянок самолетов, персонал полностью переключен на пассажирские перевозки. Остается непонятным — как же в деревянной временке размещалось свыше тысячи пассажиров ежедневно, пока два года возводилось здание аэровокзала?

Лишь в ноябре 1966-го появилось первое благоустроенное пристанище для пассажиров — гостиница.

Газеты писали: «Гостинице придумано название «Восход». Ведь именно отсюда были доставлены после посадки на уральской земле штурманы легендарного космического корабля».

Судя по тому, что гостиница была рассчитана ровно по вместимости одного Ил-18, предназначалась она, главным образом, для транзитных пассажиров, задерживающихся по погодным условиям. «Аэрофлот» предпочел пермской оригинальности свой стандартный гостиничный бренд «Полет».

А тем временем на главном пусковом объекте, аэровокзале, кипела работа по отделке интерьера. Пермская пресса смаковала в предвкушении: «Для устройства потолка применены не древесно-волоконистые, как предусматривалось первоначально, а перфорированные древесно-стружечные плиты... Не менее изящно предусмотрено оформить ограждение антресолей. Хромированные стойки соединятся листами органического стекла. Оригинальна и привлекательна наружная отделка здания. Весь фасад — металлические рамы и специальное полированное стекло».

А вот еще: «Легкое, ажурное, воздвигнутое из металла и стекла, здание аэровокзала снаружи и изнутри отделано с большим вкусом и мастерством. Здесь — все удобства, здесь все радует глаз».

Читая газеты того времени, можно подумать, что в Большом Савино возводится архитектурный шедевр, что-то подобное только что открытому «Шереметьево-1».

В действительности пермский аэровокзал был типовым проектом на 200 пассажиров в час. Для такого города, как Пермь, он был мал с самого начала. Почему остановились на этом проекте — ответ не в сфере экономических расчетов. Скорее всего ключевую роль сыграло ревностное соблюдение в СССР негласной таблицы о рангах городов и регионов, в данном случае по линии Уральского управления гражданской авиации.

Но 45 лет назад в истории Большого Савино наступил особенно торжественный день. Главная пермская газета «Звезда» вышла с аншлагом «АЭРОВОКЗАЛ ОТКРЫТ!»

Ровно в полдень 18 февраля 1967 года в просторном, еще не разделенном никакими перегородками новом вокзальном здании открылся митинг. Зал заполнили многие сотни людей: пассажиры, строители, авиаторы.

Примечательно, что незадолго перед этим ввели в строй новое здание железнодорожного вокзала Пермь II. Те же самые штукатуры и отделочники работали на сооружении главных воздушных ворот Прикамья. «Теперь Пермь прочно связана с внешним миром по земле, по воде и по воздуху».

Слова об ответственности перед жителями и горячей любви к своему городу, многократно звучавшие в выступлениях ораторов были тогда не фигурами речи, а точно передавали настроения людей, создавших своими руками аэровокзал Большое Савино.

Председатель Пермского областного исполкома (а позже первый секретарь обкома КПСС и полновластный хозяин Прикамья все 1970-80-е годы) Борис Коноплев разрезал традиционную красную ленточку и произнес: «Отныне Пермь — крупный аэропорт Родины!»

После митинга пилоты пригласили строителей в самолет Ил-18 и взлетели в небеса. Такие были времена...

Высокий гость из Свердловска — начальник Уральского управления гражданской авиации И. Е. Сидоренко назвал здание аэровокзала самым современным на Урале. Действительно, вокзалы-дворцы в Свердловске и Челябинске были построены в 1950-е годы. Но главный авиатор Урала, конечно, был в курсе, что вот-вот откроется новый терминал в Свердловске (Кольцово), завершается строительство аэровокзалов в Тюмени, Ханты-Мансийске, Уфе, возводятся аэровокзалы в Бегишево у Нижнекамска, в Нижневартовске, проектируются в Ижевске, Оренбурге и Сургуте. Эти различные по населению и интенсивности авиасообщений города имели одно общее — новые аэровокзалы там были крупнее, чем в Перми (а многие обзаводились вторым терминалом).

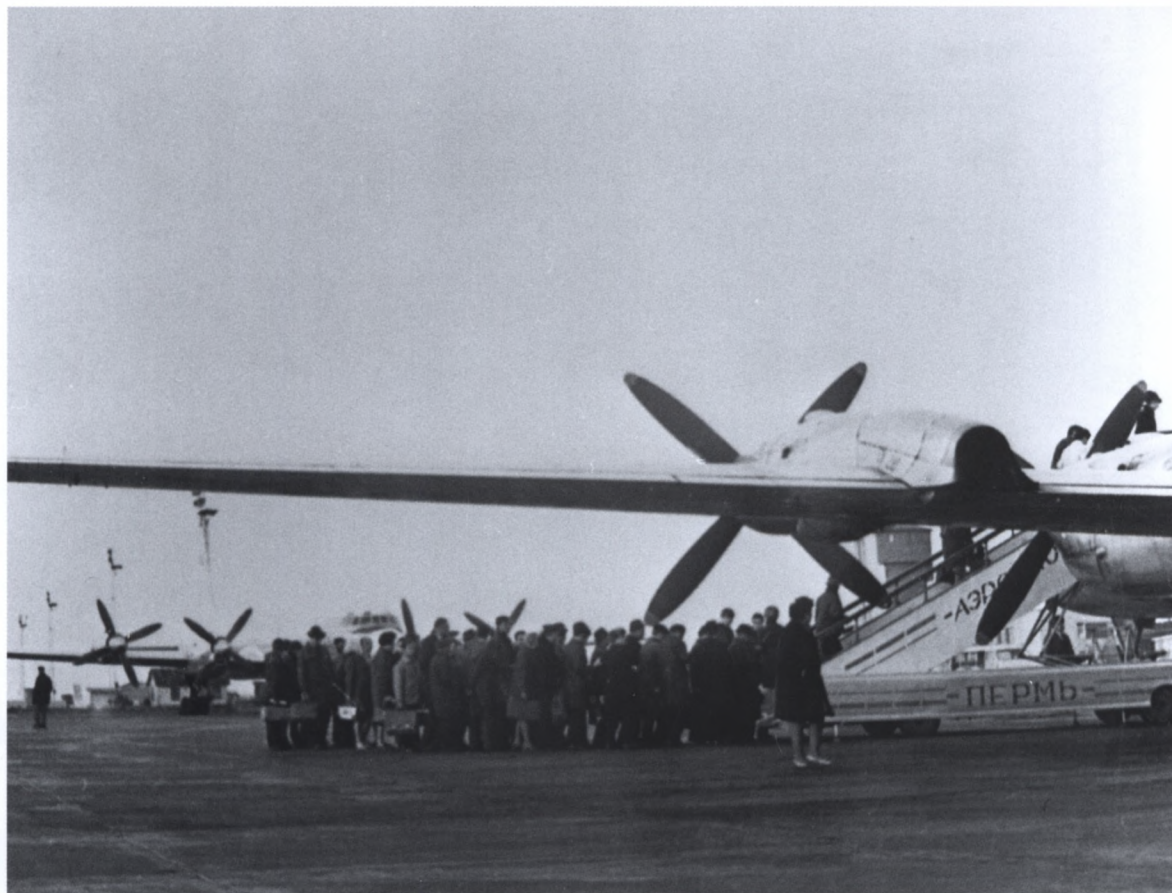
Авианачальника из Свердловска параметры аэропорта Большое Савино несколько не смущали. Прямо на митинге он поставил задачу «перевезти в этом году не менее полумиллиона пассажиров», то есть сразу на всю нормативную нагрузку открываемого аэровокзала. Попутно товарищ Сидоренко авторитетно сообщил: «Сегодня празднуют не только строители. Четверть века назад (*то есть в 1942 году*. — Авт.) в Перми приземлился первый двухместный самолет».

Хорошая иллюстрация степени представления «высокого начальства» о Прикамье и развитии здесь авиации! Первый двухместный «Фарман» приземлился в Перми еще до революции. С 1923-го частенько приземлялся пятиместный «Юнкерс». В 1940-м открыта регулярная авиалиния на пассажирском самолете «Сталь-2» (кстати, Свердловск-Пермь). Ну, а в 1942-м на пермских аэродромах во Фролах, на Горках и на Бахаревке частым гостем были уже 28-местные Ли-2.

Через несколько месяцев после окончательного открытия аэропорта Большое Савино здесь появились новые 50-местные турбовинтовые самолеты Ан-24, сменившие все еще летавших старичков Ли-2. Первый рейс пермского экипажа Ан-24 на Москву состоялся 14 октября 1967 года.

Одновременно современная техника вступала в строй на земле. Был оснащен районный диспетчерский пункт, заработали радиолокационные системы обзора и посадки.

Говоря об истории Большого Савино нельзя забывать о соседях — военных летчиках. В то время, как велось обустройство пассажирского терминала, росло число авиарейсов в разные города страны, в гарнизоне «Сокол» тоже происходили важные события.



Посадка пассажиров на авиалайнер Ил-18. Большое Савино, конец 1960-х

Еще недавно здесь базировались три авиаполк истребителей ПВО. С открытием пассажирского аэропорта на взлетно-посадочной полосе становилось слишком тесно. Один авиаполк передислоцировали под Нижний Тагил еще в 1960-м. Затем с ростом интенсивности пассажирского движения в Большом Савино перелетел в Тюменскую область второй авиаполк. С 1969 года стоянки авиалайнеров соседствуют с капонирами 764-го истребительного авиаполка.

В мае 1970 года пермские экипажи стали летать на тяжелых лайнерах Ил-18. В пермской эскадрилье в семидесятые годы было 23 экипажа, летающих на этом типе самолетов.

Кроме того, в Большом Савино совершали посадку реактивные Ту-104 регулярного авиасообщения с Москвой, Ленинградом, Новосибирском, Киевом.

Все это происходило параллельно с перевооружением 764-го авиаполка на новый тип боевых машин — МиГ-25.

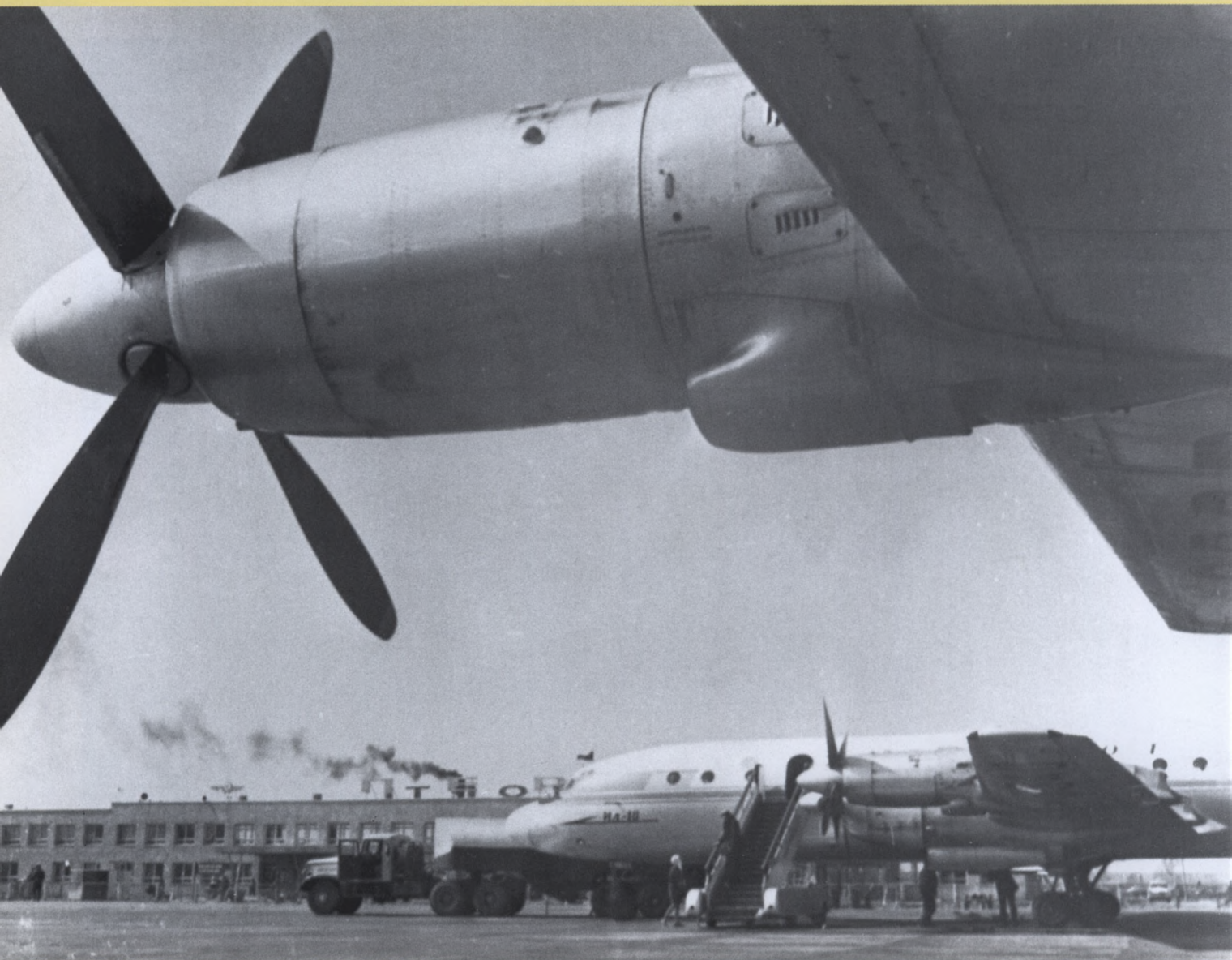


Торжественный митинг по случаю открытия нового аэровокзала, 16 февраля 1968 года

Газета «Звезда» за 1973 год сообщала, что Большое Савино связано авиалиниями с 33 крупными городами страны, а аэропорт Бахаревка — почти с 40 населенными пунктами области (флот малой авиации Прикамья составлял внушительную цифру в шестьдесят машин).

«Прошло 30 минут, а за это время успели уйти корабли на Куйбышев, Киров, Омск, Горький. Прилетели — из Челябинска, Свердловска», — приводил корреспондент обычный полетный график в «мертвом» феврале. Даже если это были Ан-24, то получается, что через аэровокзал за полчаса прошло порядка 3000 человек. В тридцать раз больше, чем расчетные 200 пассажиров в час!





Глава 11

ПЕРВЫЙ ЛАЙНЕР БОЛЬШОГО САВИНО: Ил-18

Уже в 1950-х стало ясно, что самолеты с поршневыми двигателями типа Ли-2 и Ил-14 не соответствуют ни возросшим требованиям по экономичности, ни бурному росту пассажирских перевозок. Перелет на поршневом лайнере из Перми до Ленинграда, к примеру, длился свыше шести часов, с промежуточными посадками на дозаправку и отдых пассажиров. В военной авиации уже широко применялись авиационные газотурбинные двигатели. Массовым турбовинтовым лайнером «Аэрофлота» стал Ил-18. Именно он оказался первым пассажирским самолетом, совершившим посадку в Большом Савино.

Первенцем советской гражданской реактивной авиации стал Ту-104 (1956 год), успешно «конверсированный» из бомбардировщика Ту-16. Благодаря реактивным двигателям, существенно увеличилась скорость полета и пассажировместимость. Однако экономичность самолета была невысокой.

В результате массовым самолетом гражданской авиации стал турбовинтовой Ил-18, специально спроектированный как пассажирский лайнер. Интересно, что под таким индексом уже существовал четырехдвигательный пассажирский самолет 1946 года, не пошедший, однако, в серию. Новый Ил-18 оснащался четырьмя турбовинтовыми дви-



Подготовка первого Ил-18 рейса Пермь-Москва. Большое Савино, февраль 1965 года

гателями мощностью по 4000 л. с. марки АИ-20. В 1963-65 годах этот авиадвигатель выпускался в Перми.

Новый двигатель был не только существенно мощнее поршневых моторов А. Д. Швецова АШ-62 (1000 л. с.) и АШ-82 (1700 л. с.), которыми оснащались Ли-2 и Ил-14 соответственно. Он был гораздо экономичнее и по удельному расходу топлива, и по его стоимости, ведь вместо дорогого авиабензина использовался керосин.

При полете с полной загрузкой от Перми до Москвы Ил-18 расходовал примерно по 80 кг топлива на пассажира (меньше, чем более поздний Ту-134!), в то время как поршневой Ил-14 — свыше 200 кг, а реактивный Ту-104 сжигал по 300 кг горючего на каждого пассажира.

Ил-18 быстро вытеснил Ту-104 в гражданской авиации. Ведь эта турбовинтовая машина была значительно более неприхотлива и надежна. Салон «Ила» вмещал больше кресел, и хотя крейсерская скорость была на треть ниже, зато дальность полета и экономичность выше в два раза. А главное — он считался более безопасной машиной.

Самолет Ил-18 — самый массовый из первого поколения советских авиалайнеров с газотурбинными двигателями. Он совершил свой первый полет в 1957 году, всего через год после Ту-104. Серийное производство велось на московском заводе № 30 «Знамя труда» с 1959 года (соответственно, Ил-18 получил имя собственное — «Москва»). Выпуск продолжался до 1978 года. Построено 564 самолета. Пережив все другие турбореактивные авиалайнеры первого поколения, Ил-18 и сегодня летает в небе России.



Ил-18 был главным самолетом на перронах центральных советских аэропортов до середины 1970-х



За характерную форму носа Ил-18 называли «дельфином». Экспонат ВДНХ СССР, Москва, 1960 год

За создание Ил-18 группе конструкторов во главе с генеральным конструктором С. В. Ильюшиным в 1960 году была присуждена Ленинская премия.

Установка ТВД потребовала новых приемов управления самолетом. У поршневых двигателей повышение тяги происходило «по-автомобильному» — подачей «газа», т. е. увеличением частоты вращения. У турбовинтовых двигателей частота вращения турбины постоянна, для изменения тяги необходимо производить поворот лопастей — менять шаг винта. Поворот лопастей винта в полете должен быть абсолютно надежным, так как сбой может привести к незапланированной отрицательной тяге, то есть торможению самолета.

На первых самолетах Ил-18 были опробованы два типа двигателей: НК-4 и АИ-20. Государственные и эксплуатационные испытания показали, что двигатель АИ-20 оказался более надежным.

Если поршневые самолеты летели на небольших высотах, были сильно зависимы от переменчивого состояния нижних слоев атмосферы (воздушные ямы, тряска, туман, низкая облачность и т. п.), то полет Ил-18 проходил на эшелоне 10 тысяч метров. Поэтому фюзеляж обеспечивал герметичность, а салон оснащался системами кондиционирования и микроклимата. Условия для пассажиров на Ил-18 вполне сравнимы с комфортом самолетов последующих поколений. Каждый пассажир имел индивидуальное управление вентиляцией и локальное освещение. Пассажирские места оборудованы удобными креслами с отклоняющимися спинками.



Четыре турбовинтовых двигателя оказались экономичнее, чем два турбореактивных самолета Ту-104

Поскольку промежуточных посадок «на обед», как у поршневых самолетов, больше не требовалось, пассажиры получали питание в полете. Ил-18 оборудовался буфетом-кухней. Для приема пищи в заднем кармане каждого сиденья имелся полированный столик, который следовало закрепить на подлокотниках.

Ил-18 оснащался радиолокатором, предупреждающим о препятствиях (горы, высотные здания и пр.), встречных самолетах и грозовых фронтах. За своеобразную форму обтекателя самолет получил прозвище «дельфин».

Первый опытный самолет Ил-18 (1957 год) был рассчитан на 75 пассажирских мест или 12 т коммерческого груза и имел два салона, разделенных буфетом, в каждом салоне имелись свои входные двери. Серийные самолеты выпускались в варианте Ил-18А (1958 год). Выяснилось, что мощные турбовинтовые двигатели создают в салоне большой шум и вибрации. Генеральный конструктор принял решение о перекомпоновке пассажирских салонов. В зону винтов переместились гардероб и буфет. Одновременно было увеличено число пассажирских мест до 89 и частично усилена звукоизоляция.

На самолете Ил-18В (1960-1965 годы) появилось три пассажирских салона, входные двери перенесены в вестибюли между ними. В переднем вестибюле в зоне винтов размещены гардеробы и туалеты, в заднем — буфет.

На самолете Ил-18Е (1965-1966 годы) число пассажирских мест увеличено до 120 с максимальной плотностью компоновки, при общем улучшении комфорта: модернизированы туалеты, гардеробы и буфет, улучшена отделка салонов, установлены более комфортабельные кресла.

Для полетов в Антарктиду в 1962 году на Ил-18В установили дополнительные баки вместо пассажирских кресел, благодаря чему запас топлива увеличился в полтора раза.

В феврале 1981 года Ил-18 совершил беспрецедентный перелет Москва — Антарктида вдоль меридиана, проходящего по Восточной Африке. Перелет протяженностью 16 000 км был совершен с двумя промежуточными посадками за 25 летных часов.

В октябре 1979 года, когда отмечалось 20-летие эксплуатации в СССР самолета Ил-18, в знак признания заслуг этих крылатых машин одна из них была установлена в виде памятника в аэропорту Шереметьево.



В честь 20-летия выхода на авиатрассы Ил-18 был установлен на вечную стоянку в аэропорту Шереметьево. Октябрь 1979 года



Возвращение в аэропорт приписки из очередного рейса. Большое Савино. 1977 год

Первый самолет Ил-18 приземлился в Большом Савино 15 декабря 1964 года. На нем прибыла техническая комиссия из Свердловска, принявшая в эксплуатацию реконструированную взлетно-посадочную полосу, ранее использующуюся только военными самолетами гарнизона «Сокол».

Одновременно приказом командира Пермского объединенного авиаотряда от 25 ноября 1964 года командир корабля Ли-2 А. Н. Оборин (уже знакомый нам по предыдущим публикациям) был направлен в Ульяновскую школу высшей летной подготовки на сборы по переучиванию на Ил-18. Они продолжались до марта 1965 года. Позднее туда же были направлены и другие члены пермских экипажей Ли-2. Кроме того, к обслуживанию Ил-18 готовился технический и диспетчерский персонал. Так, летом 1964 года в Москву и Запорожье была направлена группа пермских авиамехаников для изучения двигателей и конструкции самолета Ил-18.

15 февраля 1965 года Ил-18 первый раз полетел в регулярный авиарейс Свердловск-Пермь-Москва. По этому случаю Уральское управление авиации один салон лайнера отдало журналистам пермских СМИ, прокатив их до столицы и обратно. Полет до Внуково занял два с половиной часа, билет стоил 34 рубля, студентам и курсантам военных училищ предоставлялась 50-процентная скидка.

С мая 1965 года Ил-18 начал летать по маршрутам Свердловск — Пермь — Ленинград и Свердловск — Пермь — Ташкент.

С середины 1960-х пермские авиаторы уже регулярно обслуживали транзитные Ил-18 Уральского управления (аэропорт Кольцово) и других управлений гражданской авиации. Эти самолеты выполняли пассажирские рейсы, а также спецзадания, например, рейс 173 Москва-Пермь-Свердловск назывался «матричным», т. к. доставлял в областную типографию матрицы центральных газет.

Согласно отчету за апрель 1965 года, план по коммерческой загрузке самолетов Ил-18 (очевидно, транзитных) был выполнен в Большом Савино на 130 процентов!

В 1966 году Ил-18 летали на маршруте Пермь — Минеральные Воды — Адлер (рейсы 1640/1641).

Когда в феврале 1967 года состоялось торжественное открытие пассажирского терминала (аэровокзала) Большое Савино, то группу строителей пригласили на борт Ил-18 и совершили для них полет над Пермью и ее окрестностями.

В те годы в аэропорту Большое Савино имелось всего четыре стояночных места для Ил-18. При приеме бортов сверх того числа приходилось размещать лайнеры на северной или южной рулежных дорожках.

Случались происшествия, связанные с повреждением самолетов наземным обслуживающим транспортом. Не везло Ил-18 со спецмашиной АПК-6 (лифт-погрузчик на базе тяжелого грузовика МАЗ-200). В 1966 году такая машина, неудачно маневрируя, пробила гермокабину самолета Ил-18 «СССР-75819», а два года спустя от нее пострадал элерон левого крыла ИЛ-18 «СССР-75445» Уральского управления гражданской авиации.

Случались и «курьезные» происшествия. Ил-18 «СССР-75769» в январе 1968 года был поврежден автотрапом (водитель оказался в нетрезвом виде). А летом того же года спецавтомашина МА-7 (ассенизационная цистерна) при выполнении предполетного технического обслуживания Ил-18 «СССР-75711» повредила его правый борт. При обработке санузла машиной МА-7 одновременно осуществлялась заправка самолета. Под весом топлива Ил-18 просел, в результате корпусом агрегатов машины МА-7 был пробит правый борт фюзеляжа. Рейс до Свердловска был сорван.

Почти анекдотичный случай был зафиксирован в мае 1971 года, когда один сменный инженер авиатехнической базы решил показать своим знакомым внутреннее оборудование Ил-18 и случайно запустил два правых двигателя.

В мае 1970 года в рейс на Москву отправился полностью пермский экипаж (КВС А.Н. Оборин).

А с января 1971 года в Большом Савино сформирована авиаэскадрилья тяжелых самолетов (Ил-18 и Ли-2). Ее командиром стал А. Н. Оборин. Первоначально в составе эскадрильи имелись три экипажа Ил-18, но к 1976 году было подготовлено уже 23 экипажа на Ил-18. Эскадрилья просуществовала до 1978 года.



Ил-18 уже редкий гость в аэропортах, но иногда он совершает посадку в Большом Савино

По итогам социалистического соревнования в честь XXIV съезда КПСС в 1971 году первое место заняла 1-я эскадрилья 311-го летного отряда, а победителем среди экипажей стала команда самолета Ил-18 командира корабля М. И. Давлетшина.

По итогам 1971 года общий налет на Ил-18 в Пермском авиаотряде составил 5200 часов.

В 1973 году общий налет на Ил-18 в Пермском авиаотряде составил 9300 часов (для сравнения, на Ан-24 — 18 000, на Ли-2 — 3700). В этом же году впервые на самолете Ил-18 «СССР-75696» собственными силами АТБ была произведена замена двигателя.

Пермские экипажи летали на ежедневном рейсе 313/314 (Пермь-Москва) и рейсе 3101/3102 (Ленинград) — четыре раза в неделю. Кроме того, летали на курортные направления.

Весной 1974 года случились две аварии в полете. В апреле командир Ил-18 В. М. Романенко выполнял рейс 313 Москва — Пермь. После пролета аэропорта Киров на высоте 7800 метров в кабине появился запах гари и по приборам выявился интенсивный расход масла из бака третьего двигателя. Действуя в соответствии с правилами, экипаж зафлюгировал винт неисправного двигателя. Посадка в Перми прошла благополучно.

В мае того же года Ил-18 под управлением командира корабля А. В. Шебаршова выполнял рейс 3087 Пермь — Минеральные Воды — Сочи. В районе станции Менделеево на высоте 5000 метров обнаружен интенсивный уход масла из бака второго двигателя. Было решено возвращаться в аэропорт вылета — Большое Савино. Посадка проводилась

с посадочным весом, превышающим максимальный, однако полет закончился благополучно.

Судя по регистрационным номерам, в Пермском авиаотряде эксплуатировалось не менее шести бортов Ил-18. С 1977 года они стали вытесняться реактивными лайнерами Ту-134. Тогда в Большом Савино имелись четыре «восемнадцатых». В частности этот самолет летал на маршруте Пермь-Ташкент до конца 1970-х, когда его заменил Ту-154.

В январе 1979 года командир Пермского объединенного авиаотряда Л. А. Тренев выступил с развернутым интервью в газете «Звезда», где среди прочего сообщил: «Ту-134 полностью вытеснят из расписания 1979-го года самолеты Ил-18».

Один из «долгожителей» — Ил-18 «СССР-75724» — долго стоял в Большом Савино на хранении. Вероятно, именно его фюзеляж используется на хоздворе аэропорта в качестве склада.

Считанные единицы Ил-18, в основном питерской прописки, еще в 2000-е летали на северных маршрутах. С 2002 года на территории России было запрещено использование Ил-18 на пассажирских перевозках. Часть самолетов была переделана в грузовой вариант. По заключению практиков, Ил-18 в варианте «грузовика» оказался даже лучше, чем транспортный Ан-12 по показателям грузоподъемности и энерговооруженности.

Хотя Ил-18 создавался только для гражданской авиации, в отличие от переделанного из бомбардировщика Ту-104 или Ан-10 «двойного назначения», на его основе были созданы самолеты военного применения Ил-20 (самолет радиоэлектронной разведки и РЭБ), Ил-22 (воздушный командный пункт), Ил-38 (противолодочный самолет, состоит на вооружении ВМФ России и Индии).

Ил-20 в качестве ретранслятора спецсвязи используется в правительственном летном отряде «Россия».

Время от времени Ил-18 продолжает садиться и взлетать в Большом Савино. Это самолет-лаборатория, принадлежащий НПП «Мир» (Санкт-Петербург).





Глава 12

ГЛАВНЫЙ ГОЛОС
СОВЕТСКИХ АЭРОДРОМОВ: Ан-24

В конце 1950-х больше половины авиаперевозок в СССР осуществлялось на маршрутах дальностью до 1000 км. Это были полеты между соседними областными центрами или более-менее крупными городами. Обслуживали их поршневые Ли-2 и Ил-14. Они считались уже морально устаревшими, не соответствовали новым требованиям по экономическим параметрам. В КБ О. К. Антонова был создан турбовинтовой самолет, призванный заменить поршневую авиацию на коротких авиалиниях. Машина получила индекс Ан-24 и стала выпускаться с 1962 года. Этот самолет с характерным силуэтом стал летать везде, где были аэропорты. Он летает и сегодня.

За рубежом тоже стремились заменить на региональных авиалиниях легендарный «Дуглас» DC-3 (родственник советского Ли-2) экономичным турбовинтовым самолетом. Но к концу 1950-х лишь две страны добились в этом успехов: Великобритания и Нидерланды. В 1955 в воздух поднялись первые образцы самолетов Handley Page HPR7 и Fokker F27, оба оснащались двигателями Rolls Royce Dart.

Разработка самолета Ан-24 началась с 1958 года, первый полет прототип совершил в октябре следующего года. Конструкторы ОКБ Антонова явно находились под впечатлением от голландского «Фоккера» F27. Как раз в 1958 году он стал выпускаться по ли-



Турбовинтовой Ан-24 сделал авиацию удобным средством межрегионального транспорта



Ан-24 быстро вытеснил поршневые самолеты ближних авиалиний. На переднем плане Ил-14, позади виден Ли-2 Пермского авиаотряда. Аэропорт Большое Савино, начало 1970-х

цензии в США. «Двадцать четвертый» и «двадцать седьмой» близки как по дизайну, так и по своим техническим характеристикам. Оба были первоначально рассчитаны на 44 пассажира.

В украинском авиапроме сложилась крепкая связка: самолеты О. К. Антонова (Киев) — двигатели А. Г. Ивченко (Запорожье). Специально для «двадцать четвертого» был создан турбовинтовой двигатель АИ-24. Он был мощнее, чем Rolls Royce Dart — 2500 л. с. против 2000-2300 л. с.

В ходе испытаний выяснилось, что Ан-24 значительно эффективнее своих поршневых предшественников. Во-первых, салон вмещал в полтора-два раза больше пассажиров, при этом размещение кресел стало более комфортабельным. Турбовинтовые двигатели позволяли лететь со скоростью около 500 км/час, самолеты типа Ил-14 летали на скорости 300 км/час. Дальность полета почти вдвое превышала возможности поршневых лайнеров. Расход топлива у Ан-24 при полете от Перми до Москвы составлял примерно 90 кг керосина на пассажира, чуть больше, чем у дальнемагистрального Ил-18, и многократно меньше, чем у Ил-14 (220 кг авиабензина на пассажира).

Самолет оснащался новым поколением авионики, имел штатный локатор, позволяющий безопасно летать в ночных условиях и при ограниченной видимости. Как и порш-

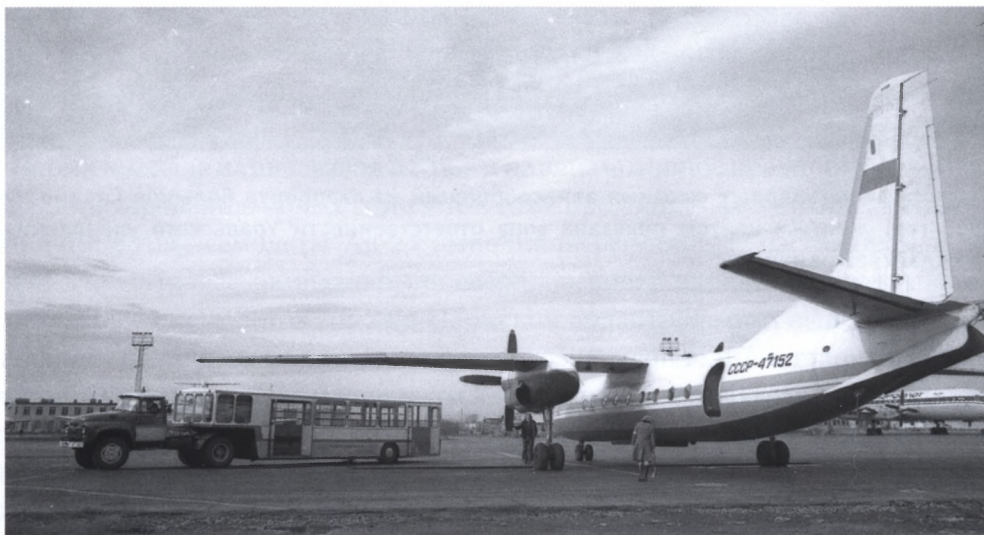
невые предшественники, турбовинтовой Ан-24 неплохо чувствовал себя на травяном взлетном поле. Ведь в те времена большинство аэродромов страны не имели «бетонку». Для самолета требовалась взлетная полоса длиной 800 метров.

Мощности двигателей хватало, чтобы Ан-24 мог взлететь даже если один из них отказал в полете. «Ан» запросто разбежался по раскисшим от дождя грунтовым аэродромам, где более слабые «поршни» не могли разогнать машину.

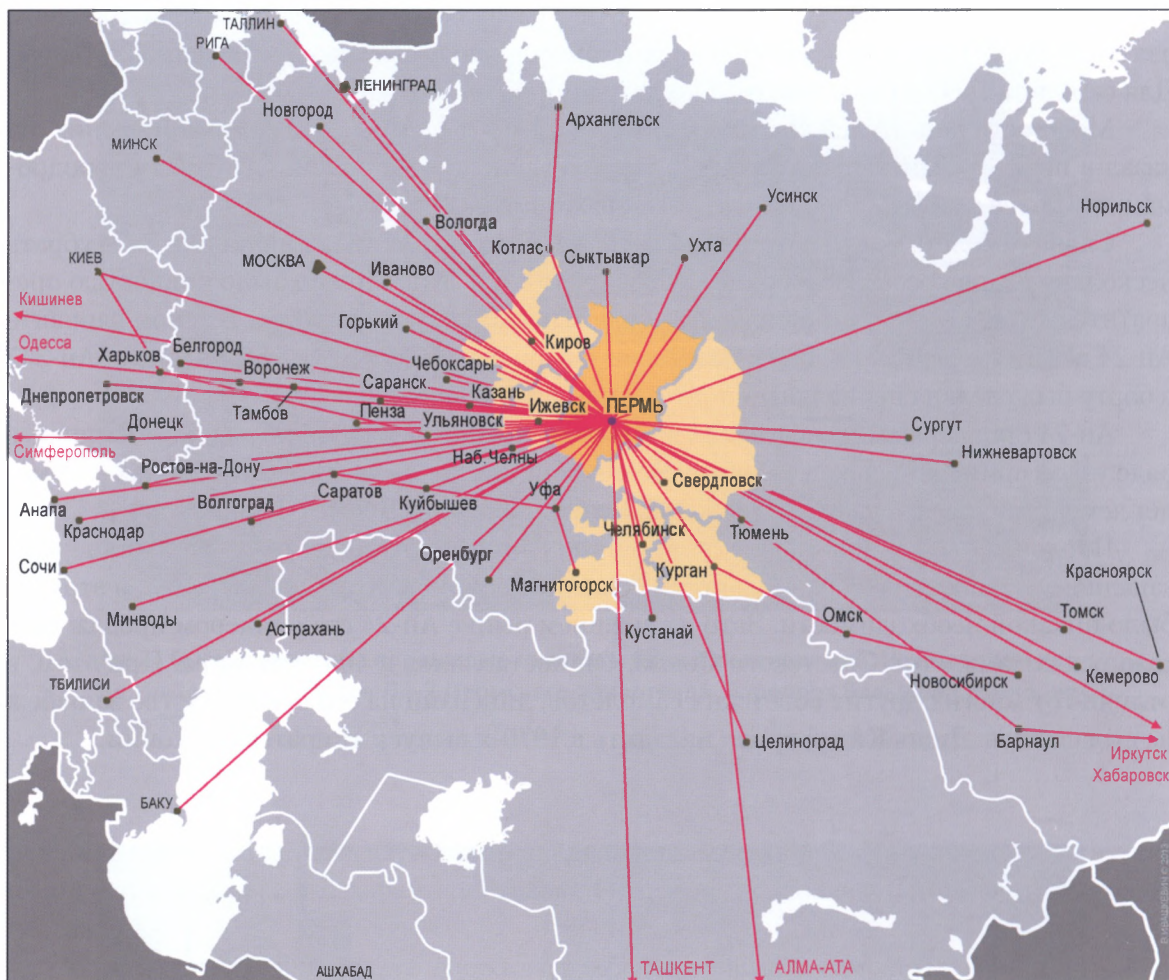
Салон самолета мог трансформироваться. Сил самого экипажа хватало, чтобы убрать несколько рядов кресел, освободив место под почту и груз. Можно было полностью превратить самолет в почтово-багажный, убрав все пассажирские кресла. В таком варианте Ан-24 поднимал около 4 тонн груза. Позже в варианте Ан-24Т (другой индекс — Ан-34) в борту был сделан специальный погрузочно-разгрузочный люк.

Ан-24 стал первым отечественным самолетом, у которого вместо клепки в обшивке в ряде узлов применялись клеесварные соединения. Дважды — в 1967 и 1969 годах — самолет демонстрировался на Международном авиасалоне в Ле-Бурже (Франция).

Продвижение самолета на внутренние линии «Аэрофлота» проходило «по-западному», с помощью специальных рекламных роликов. Хотя, казалось бы, в этом не было никакой необходимости. Зато на внешнем рынке Ан-24 стал лидером продаж пассажирских самолетов Советского Союза. Он поставлялся в 40 стран мира. При этом, в отличие от многих других советских самолетов, лицензии на его производство за рубежом не выдавались. Лишь Китай сумел наладить в 1970-х выпуск «пиратской» копии.



Два характерных силуэта советских аэропортов — самолет Ан-24 и перронный автобус АППА-4. Большое Савино, 1977 год



Маршруты регулярных союзных авиасообщений из аэропорта Большое Савино на 1980 год. Желтым цветом показана зона ответственности Уральского управления гражданской авиации

К 1970-м самолеты Ан-24 практически вытеснили с местных авиалиний поршневые Ли-2 и Ил-14. Треть всех пассажироперевозок воздушным транспортом в Советском Союзе приходилась на сравнительно небольшой Ан-24.

Конструкция самолета продемонстрировала высокую надежность. Ресурс Ан-24 был доведен до 50 000 летных часов (или 35 тысяч полетов). Это был наибольший показатель среди гражданской авиации в СССР.

Транспортный вариант самолета — Ан-26 — имел оригинальный третий двигатель. Это был небольшой турбореактивный агрегат, который помещался в стандартной



Новый Ан-24 в качестве экспоната Международного авиасалона в Ле Бурже, 1969 год

правой мотогондоле самолета. Этот двигатель помогал своей тягой взлетать с большой нагрузкой, страховал в случае отказа основного мотора, а на стоянках питал бортовую электросеть. Удобный агрегат затем стали монтировать и на пассажирском Ан-24 (модификация РВ).

В 1982 году на самолете Ан-24РВ женскими экипажами М. Л. Попович и Г. Г. Корчугановой было установлено 39 мировых рекордов.

В Пермском объединенном авиаотряде освоение нового среднемагистрального самолета Ан-24 началось уже на следующий год после официального начала его эксплуатации в гражданской авиации. В начале 1963 года группа инженерно-технического персонала из Перми выехала на авиазавод в Киев и на авиамоторное предприятие в Запорожье. Обучение пилотированию новых самолетов тоже проходило на Украине, в Кировограде.

Уже в 1964 году самолеты Ан-24 выполняли регулярные пассажирские рейсы из Перми в Москву. Правда, экипажи были свердловские. В апреле 1965 года план по коммерческой загрузке самолетов Ан-24 в Пермском авиаотряде был выполнен на 108 процентов.

Переучивались на Ан-24, в основном, экипажи, ранее летавшие на Ли-2. После соответствующего обучения они получали специальные допуски к полетам в Московской воздушной зоне и в другие аэропорты. Например, в феврале 1967 года к полетам в аэропорт Адлера были допущены командир корабля Ан-24 А. М. Богомолов, штурманы А. Н. Торопов и А. А. Смелков.

13 октября 1967 года летчики А. М. Богомолов и И. М. Дронов, прошедшие полный цикл освоения самолета в составе Свердловского авиаотряда, перегнали в Большое



Во флоте «Пермских авиалиний» имелось семь воздушных судов типа Ан-24 и Ан-26

Савино первый Ан-24 пермской приписки. Это был бортовой номер «СССР-47761» (затем борт передали в Киров, позже в Сыктывкар). Уже на следующий день самолет отправился в рейс на Москву. Бригада пермских авиатехников (инженер смены В. Пономарев) сумела менее чем за сутки подготовить машину малознакомого типа к полету. Примечательно, что для всех членов экипажа, кроме командира корабля И. М. Дронова, это был первый полет на Ан-24. Несмотря на волнения, полет прошел успешно. Вскоре в Большом Савино стали базироваться свыше десятка Ан-24.

В декабре 1968 года инженеры и техники авиационно-технической базы Пермского объединенного авиаотряда впервые выполнили регламентное техническое обслуживание борта «СССР-47761» после 100-часового налета. Освоение в Большом Савино регламентных работ по Ан-24 исключило необходимость направлять эти самолеты для обслуживания в Свердловск. Уже на следующий день машины отправлялись в рейс по расписанию. Позже пермские техники проводили сервисное обслуживание и кировских, и удмуртских «двадцатьчетверок».

1 апреля 1969 года в составе Пермского объединенного авиаотряда был организован 311-й летный отряд. Он состоял из двух авиаэскадрилий. В первую входили экипажи самолетов Ан-24 и Ли-2, во вторую — экипажи Ан-2 (аэропорт Бахаревка).

На Ан-24 выполнялись рейсы на линиях союзного значения, а также заказные. В 1969-м общий налет по аэропорту Большое Савино на Ан-24 составил 8500 часов. Для сравнения, на Ли-2, которых было примерно столько же, налет составлял менее 5000 часов.

В 1970 году транспортный налет на Ан-24 пермского базирования составил 1581 час (102 % плана), а на Ли-2 — 437 часов. В следующем году — соответственно 1677 и 439. А в 1973 году общий фактический налет на пермских Ан-24 приблизился к 18 тысячам часов (Ил-18 — 9 тысяч часов, Ли-2 — менее 4 тысяч часов).

С 1971 года, в связи с участвовавшими случаями воздушного пиратства, экипажи гражданской авиации получили личное оружие — пистолеты ТТ и ПМ. К вооружению оказались готовы не все. Имелись случаи неосторожного обращения с оружием.

Самолеты Ан-24 были самыми популярными машинами в летном расписании пермского аэропорта. Разумеется, в Пермском авиаотряде с ними случались и происшествия, и даже курьезы.

Например, 28 декабря 1971 года у Ан-24 (КВС Потеев) на высоте 5700 метров отказал левый двигатель. Самолет выполнял рейс 1647 Пермь — Свердловск — Курган — Омск — Новосибирск. Отказ двигателя (из-за конструктивно-производственного дефекта) случился после взлета из Омска. Благодаря умелым действиям экипажа, самолет благополучно долетел на одном двигателе и доставил до Новосибирска 43 пассажира и 443 кг груза.

Что же касается курьезов... В феврале 1974 года при проверке в аэропорту Кольцово коммерческим ревизором наличия билетов у пассажиров рейса 3106 (Новосибирск —



Свой Ан-24 имелся на рубеже веков и в аэропорту Березников. Оттуда совершались регулярные полеты в Москву и Санкт-Петербург, Краснодар и Самару

Омск — Курган — Свердловск — Пермь) на борту пермского Ан-24 были обнаружены... восемь «зайцев». Работники гражданской авиации пытались «наудачу» добраться до Перми. При появлении ревизора пять человек выпрыгнули из самолета через дверь переднего багажного отделения, два человека пытались скрыться в хвостовом багажнике, один — в туалете. Как объяснил экипаж, служебные пассажиры были с незарегистрированными билетами и ожидали окончания посадки, чтобы выяснить, будут ли свободные места. Бортпроводница вообще не заметила неоформленных пассажиров, хотя при предполетной подготовке была обязана осмотреть все служебные помещения. Вопреки требованиям инструкций, второй пилот не убедился в правильности загрузки самолета и размещения пассажиров, а командир корабля не потребовал от него соответствующего доклада. Таким образом, только вмешательство ревизора предотвратило возможный полет с перегрузкой, чреватый серьезными последствиями. Командир корабля и члены экипажа получили по выговору.

Впрочем, лишними на самолете могли быть не только люди. В архиве Пермского авиаотряда имеется интересное рацпредложение об использовании стетоскопа для прослушивания «посторонних механизмов» (!) в двигателе Ан-24.

По имеющимся данным, в Пермском объединенном авиаотряде эксплуатировались до 10 бортов Ан-24. Эти самолеты стали долгожителями-рекордсменами, пролетав в ливреях «Пермских авиалиний» и авиакомпании «Березники» до середины 2000-х. Причем березниковский Ан-24 иногда совершал посадку в Перми на грунтовый аэродром Бахаревка! Из аэропорта Березников (ныне закрытого) Ан-24 летали в 1990-е в Москву и Санкт-Петербург.

В расписании аэропорта Большое Савино 1993 года значилось полсотни рейсов. Из них половина выполнялась на Ан-24. Они доставляли пассажиров в Ижевск, Сыктывкар, Екатеринбург, Челябинск, Уфу, Оренбург, Тюмень, Сургут, Магнитогорск, Казань, Йошкар-Олу, Котлас, Саратов, Ульяновск, Набережные Челны, Иваново... Словом, во все аэропорты, какие только имелись в радиусе тысячи, а то и более километров от Перми.

На начало 2000-х в Большом Савино имелось уже 80 рейсов, четыре из них выполняли аэробусы авиакомпании «Люфтганза». Основным лайнером того периода являлся Ту-134 (34 рейса). Но сразу следом шел Ан-24 (32 рейса). Причем этот самолет ближних линий летал в Ростов-на-Дону, Минводы, Краснодар.

Такое использование Ан-24 можно было бы отнести к «издержкам времени», скудности флота провинциальных авиакомпаний. Но если взглянуть в расписание, например, крупнейшего аэропорта Пулково за благодатный 1974-й год, обнаружится, что Ан-24 часто обслуживали те же маршруты, что и дальнемагистральные Ил-18 или Ту-134. Из Ленинграда Ан-24 отправлялись в Оренбург, Херсон, Ставрополь, Симферополь! Это говорит в пользу высоких летных качеств, универсальности и незаменимости этой замечательной машины гениального советского авиаконструктора.

Производство семейства Ан-24 продолжалось до 1979 года. Всего на трех заводах (в Киеве, Иркутске и Улан-Удэ) изготовлено 1200 самолетов различных модификаций (для сравнения, популярных за рубежом Fokker F27 было выпущено около 700).

Создано около 30 вариантов Ан-24, в том числе специальные транспортные Ан-26 и Ан-32, самолет для аэрофотосъемок Ан-30.

После первого поколения турбовинтовых межрегиональных лайнеров, где Ан-24 стал классикой, в мировом авиастроении создано множество двухмоторных самолетов аналогичного назначения. В нашей стране на смену «двадцать четвертому» должны были массово прийти Ил-114 и Ан-140, но этого так и не произошло. Несколько сотен Ан-24 по-прежнему остаются основными самолетами местных авиалиний России и стран СНГ. Спрос на машины даже заставил подвергнуть «обратной конверсии» транспортный вариант, появилась модификация Ан-26-100, оснащенная 43 пассажирскими местами.

В составе воздушного флота авиакомпании «Пермские авиалинии» имелись два Ан-26-100, четыре Ан-24 и один Ан-26. Машина с бортовым номером RA-47773, выпущенная в далеком 1967 году, ныне установлена в одном из парков микрорайона Балатово и превратилась в кафе «Ан-24».

По сведениям популярного среди авиапассажиров сайта www.airlines-inform.ru, где обсуждаются все модели пассажирских самолетов, Ан-24 посвящено свыше 400 отзывов. Примерно столько же у Боинга-767-300 («Эйрбасу» A319 уделили внимание 280 раз, а «Эмбраеру» — чуть больше 60). И хотя «Ану» досталось много нареканий по части комфорта, большинство вспоминают о полетах на этом самолете с ностальгией и доброй улыбкой.

На летном поле Большого Савино среди гула турбин современных авиалайнеров иногда можно услышать особенный звонкий рокот моторов. Это голос редкого ныне го-
стя — Ан-24. Но когда-то именно он был главным голосом аэропорта.





Lufthansa

A319-100
Aach

LERNB

LE

58

Послесловие

НЕБО ЗОВЕТ, КАК И ПРЕЖДЕ

В 1972 году пермские авиаторы перевезли 770 тысяч пассажиров и 13 тысяч тонн грузов. Сравните: международный аэропорт Шереметьево в 1969-м перевез 715 тыс. пассажиров и 22 тыс. тонн грузов. На 1975-й в аэропорту Большое Савино брали обязательства перешагнуть за отметку один миллион пассажиров. Заветная цифра стабильно перекрывалась все 1980-е годы, а в 1989-м был поставлен рекорд: 1,3 миллиона пассажиров.

Главным техническим средством трудовых достижений авиаторов стал самолет Ту-134, оснащенный пермскими двигателями Д-30. В пермском аэропорту он появился в 1977 году. В расписании 1979 года Ту-134 почти полностью вытеснил Ил-18 и Ан-24.

В 1978 году в Перми стали садиться первые Ту-154 рейса Новосибирск-Пермь-Киев (на Ан-24 перелет до Киева длился девять часов!). В следующем году этот лайнер открыл «фруктовую экспресс-линию» Ташкент-Пермь. Кроме того, стали садиться реактивные минилайнеры Як-40.

Аэровокзал давно нуждался в серьезном расширении. Не соответствовал времени и старый аэропорт местных авиалиний на Бахаревке. Но вместо реконструкции аэропортов в областном центре в 1975-м началось строительство нового аэропорта во втором по величине городе региона — Березниках. Выглядевшее на первый взгляд обоснованным, это решение не выдержало проверку временем. Судьба березниковского аэропорта, увы, не сложилась. Разгрузить пермский авиаузел он не мог, а локальным хабом для близких северных территорий и не пытался стать. Авиамост с соседней республикой Коми поддерживался с полевого аэродрома в Кудымкаре, откуда «кукурузники» Ан-2 летали на рекордную для таких самолетов дальность в 400 километров.

С 1981 года в Большом Савино появились собственные авиалайнеры Ту-154. Одновременно аэропорт обзавелся одной важной технической особенностью: заработал прямой топливопровод с ПНОСа. Даже удивительно, что близко соседствуя с крупным нефтеперегонным комбинатом, авиапредприятие долгие годы завозило топливо дальними маршрутами на обыкновенных автобензовозах.

В начале 1980-х заговорили о строительстве городского аэровокзала по примеру московского. Строить его предполагалось в районе Центрального рынка, в комплексе с реконструкцией автовокзала. Идея могла оказаться неплохой, трансферт на скоростном автобусе до трапа самолета составлял всего 25 минут. Но было упущено благоприятное время для реализации проекта. Уральскому управлению гражданской авиации вновь стало не до пермских проблем. Там озаботились переносом и модернизацией аэропорта местных авиалиний Уктус, а в аэропорте Кольцово началось строительство новой взлетно-посадочной полосы, рассчитанной на прием новейших аэробусов Ил-86.



В пилотской кабине Ту-134. Аэропорт Большое Савино, начало 1990-х

Хотя крупные самолеты больше не садились на аэродроме Бахаревка, в начале 1980-х здесь произошла уникальная посадка такого тяжеловеса, как Ил-76. Самолет предназначался для Пермского военно-авиационного технического училища (ВАТУ). Как и тридцать лет до этого (когда военно-морское авиаучилище принимало на импровизированный аэродром реактивные бомбардировщики), для приема самолета силами курсантов была создана ледово-снежная временная посадочная полоса. Надо сказать, что не только посадка, но и сам самолет был необычен — бывшая летающая лаборатория искусственной невесомости для подготовки космонавтов. Теперь от того примечательного самолета осталась одна кабина, которая видна всем проезжающим Верхние Муллы по дороге в аэропорт. Здесь находится частный авиационный музей.

Стоит упомянуть и посадку в Большом Савино в мае 1990 года «супертяжеловоза» 200-тонного Ан-124. Для взлетно-посадочной полосы аэродрома в то время (до реконструкции в начале 2000-х) прием гиганта оказался серьезным испытанием, которое было успешно выдержано.

До конца 1980-х продолжали летать самолеты летного отряда авиамоторного завода с аэродрома во Фролах. Там содержалась оборудованная посадочными огнями полоса длиной 1200 метров. В составе авиаотряда имелись Ан-2, Ли-2, Ил-14. Потом появились заводские Ту-134, базировавшиеся в Большом Савино, и фроловский аэродром стал полностью принадлежать спортивному авiakлубу. На память о «большой авиации» на аэродроме остался один Ил-14.

Напряженный полетный график вплоть до начала 1990-х существовал у аэропорта местных авиалиний Бахаревка. Второй пермский авиаотряд имел «на крыле» три десятка Ан-2, большой парк вертолетов Ми-2 и Ми-8. В небе над Бахаревкой и Крохалевкой слышался непрекращающийся характерный рокот моторов малой авиации. В перестроечные годы планировался переход на новый самолет Ан-28. Но переоснастить успели только флотилию свердловского аэропорта Уктус. Поговаривали и о необходимости переноса

Бахаревки на новое место, в район Бродовского тракта. Но эти проекты были еще более эфемерными, чем создание городского аэровокзала у рыночной площади.

Для малой авиации в Прикамье была создана большая сеть местных аэродромов. Чернушка, Куеда, Барда, Елово, Фоки, Ильинский, Большая Уса, Чермоз, Пожва, Уинское, Соликамск, Нытва, Красновишерск, Чердынь, Коса, Гайны... Практически каждый рай-центр имел свои маленькие «воздушные ворота». Но это было свидетельством не только расцвета советской авиации, но и совершенно недостаточного развития в то время наземной дорожной сети в Прикамье. С появлением надежного автомобильного сообщения исчез, например, популярный (два раза в день!) авиарейс Пермь-Калинино. Хотя как бы пригодился калилинский аэродром в наше время, ведь это самый быстрый путь к месту массового паломничества — Белогорскому храму!

Но у каждого времени свои ценности, свои достижения и свои ошибки. История СССР, «государства нового типа», провозгласившего высокие идеи коллективного товарищества и трудового энтузиазма, подходила к концу. Оказалось, что и в Советском Союзе твердый успех достигается не скромными энтузиастами и идеалистами, а совершенно капиталистической деловой хваткой.

Становилось все более очевидным, что быть «крупным аэропортом Родины» и честно выполнять государственные планы — не значит получить взамен от Родины соответствующее количество внимания и заботы. Понимание этого факта было для пермяков, «живущих здоровой северной жизнью», как верно подметил космонавт и почетный гражданин Перми Леонов, трудным.

«Ждать, что кто-то извне, сверху, начнет организацию этого сложного дела, не имеет смысла» — слова прозрения из статьи «Большое Савино — международный аэропорт?», опубликованной в 1990-м, в последний советский год. Дальше началась совсем другая история. История потери пермского воздушного флота. История, увы, недолгой жизни авиакомпании «Пермские авиалинии». И — начало отсчета истории международного аэропорта «Большое Савино».





СОБЫТИЯ В АВИАЦИОННОЙ ЖИЗНИ ПЕРМИ (1910-1975 ГОДЫ)

1910

26 ноября (9 декабря) — первое сообщение о предполагаемых предстоящей весной полетах Василия Каменского в Перми. Перед этим в губернской столице ожидали приезд известного авиатора Уточкина.

1911

В феврале-марте в газетах периодически сообщается о «молодом пермяке-авиаторе» В. В. Каменском, который приобрел летательный аппарат системы «Блерио» и обещает полеты в Перми.

27 мая (9 июня) — «Пермские губернские ведомости» написали, что авиатор Каменский приезжает «на будущей неделе». Для полетов ему сдан в аренду городской ипподром с платой в 100 рублей за день.

Июнь — сообщение в газете «Пермский край» о предполагаемом в Перми полете авиатора Д. И. Волкова на собственном аэроплане системы «Фарман». Там же говорится, что в Пермь приехал авиатор А. Ф. Даншин, который предполагает на днях устроить полет на ипподроме или на велодроме «один, а если найдется, то с компаньоном».

26 июня (9 июля) — объявленный полет в Перми авиатора П. В. Евсюкова не состоялся «вследствие непредоставления необходимого свидетельства о регистрации аппарата Фармана». Много-

численная публика довольствовалась внешним осмотром новинки техники.

27 июня (10 июля) — во время пробных полетов ранним утром П. Евсюков при посадке зацепил аэропланом забор ипподрома. Происшествие видели немногие, что позже стало одной из причин приписывания этого случая В. Каменскому. Фактически Каменский не был допущен городскими властями к публичным полетам, так как не имел на тот момент диплома пилота.

10-11 (23-24) июля — всероссийский авиаперелет Петербург-Москва, вызвавший бурную реакцию общественности. Победителем стал А. Васильев.

17 (30) июля — на песчаном плесе в Нижней Курье пытался летать авиатор-любитель В.В. Каменский. Свои демонстрации он продолжал несколько дней, собирая овации публики. Однако, по сообщениям газет, максимальная высота «полета» едва достигала двух метров («десять четвертей»).

9 ноября — В. В. Каменский получил в Варшаве официальный диплом пилота-авиатора Международной воздухоплавательной федерации.

1912

29 апреля — В. Каменский разбился во время демонстрационных полетов в Польше. Авиатор получил ранения, спланировав с высоты в 40 метров. Аэроплан сильно поврежден.

3 (16) июня — сообщение в «Пермских губернских ведомостях» о приезде в Пермь авиатора Каменского, который вновь предполагает совершить здесь полет на «Блерио», пока находящемся в ремонте.

7 (20) июня — в пермских газетах публикуется реклама о предстоящих полетах на ипподроме знаменитого авиатора А. Васильева.

10 (23) июня — успешная демонстрация полетов А. Васильева в Перми в ходе его уральского турне. Повторно полеты в Перми состоялись 11 и 24 июня по старому стилю.

13 (26) июня — совет Императорского всероссийского аэроклуба отказал Каменскому выделить ссуду на ремонт аэроплана «за неимением свободных средств».

1913

Лето — в ряде всероссийских иллюстрированных изданий появляется заметка с фотоснимками «Новое русское изобретение». В ней говорится об «аэроходе» — переделке В. Каменским его аэроплана «Блерио» в оригинальный аэроглиссер. Новое транспортное средство, предлагаемое для почтовых сообщений, прошло испытания на Каме.

* * *

1923

Март — созданы три национальных авиаперевозчика: «Добролет» (РСФСР), «Закавиа» (Закавказская СФСР) и «Укрвоздухпуть» (Украинская ССР).

26 апреля — Л. Д. Троцкий, выступая в Москве в Доме Советов, призвал создать Общество друзей воздушного флота (ОДВФ) — организацию для сбора средств на авиацию.

Май — создано Пермское губернское оргбюро Общества друзей воздушного флота. В Перми открыт филиал Российского акционерного общества «Добролет».

Май-июль — активная кампания по привлечению к сбору средств на три самолета «имени Пермской губернии». Расчетная сумма — 36 тысяч золотых рублей. Кампания «Три самолета» продолжалась до конца года.

Июль — образовано Пермское общество друзей воздушного флота (председатель С. Я. Окулов).

2 ноября — газета «Звезда» сообщила о приобретении Пермским авторемонтным заводом (будущий завод им. Дзержинского) двух аэропланов «Фарман-30» и двух «Моска-Бис».

2 декабря — подведены итоги работы Пермского ОДВФ за полгода: собрано 38 тыс. рублей золотом.

1924

Февраль — исполком Уральской области, в которую вошел Пермский округ, направил в Москву П. Ключева, начальника первой уральской авиастанции, за пассажирским самолетом «Юнкерс». В марте самолет своим ходом прибыл в Екатеринбург, затратив на перелет семнадцать суток (по погодным условиям). Он получил имя «Красный Урал». Через

год самолет будет перемещен для работы на Крайнем Севере.

16 июня — в Пермь прилетел агитационный самолет «Юнкерс» «Все в Авиахим». Он приземлился на подготовленной для этого площадке за рекой Мулянкой, на левом берегу Камы.

28 июня — самолет «Все в Авиахим» совершил первые полеты над Пермью и Мотовилихой с почетными пассажирами на борту. Самолет летал над городом с агитационными целями до 6 июля.

7 июля — «Юнкерс» вылетел из Перми в Лысьву и Чусовой.

1925

Март — очередной прилет в Пермь агитационного самолета «Юнкерс» (летчик А. Копылов). Самолет садился на лыжах на снежное поле Городских Горок.

Июль-август — самолет А. Копылова «Все в Авиахим» делал демонстрационные полеты в Перми, Мотовилихе, Лысьве, Чусовом, Добрянке, Чермозе, Усолье и Пожве. В экипаж самолета входил писатель Б. Пильняк.

1927

8-18 марта — новый прилет в Пермский и Верхнекамский округа Уральской области самолета «Все в Авиахим». В Перми был совершен ремонт двигателя. Писатель Леонид Полярный, прилетевший на самолете, опубликовал серию заметок в газете «Звезда».

1928

Март — самолет «Все в Авиахим» в ходе 3-месячного «агитоблета» совершал по-

леты в Кунгуре, Перми, Кизеле и Усолье. В Перми самолет садился на ледовый аэродром на Каме.

11 июля — опубликовано решение президиума окрисполкома о необходимости иметь в Перми постоянную авиаплощадку в районе Горок.

1930

15 мая — открытие линии регулярного воздушного сообщения Москва — Свердловск — Иркутск.

15 августа — самолет «Юнкерс-13» совершил первый пассажирский рейс по маршруту Свердловск — Челябинск — Магнитогорск.

21 июля — Пермский горсовет выделил участок для строительства аэродрома в районе Бахаревка.

23 августа — РВС СССР постановил сформировать в Перми 3-ю военно-техническую школу ВВС. Основные преподавательские кадры прибыли из 1-й Ленинградской школы авиатехников. Под школу выделено здание бывшей семинарии (позже комплекс ПВКИУ).

24 октября — газета «Звезда» опубликовала сообщение об открытии со следующего года регулярного «воздушного почтово-пассажирского движения» на линии Свердловск-Пермь-Соликамск.

29 октября — акционерное общество «Добролет» переименовывается во Всесоюзное объединение гражданского флота.

1931

25 июня — два гидроплана ГУЛАГа ОГПУ совершили полет из Перми до пристани Красновишерск, затем вылетели через



Чусовое озеро на Ухту, открыв транспортное сообщение Кама-Печора.

Июль-август — в газете «Звезда» печатаются несколько статей с призывом построить в Перми «мощный аэродром» и открыть воздушное сообщение Москва — Ижевск — Пермь — Березники — Вишнимз (Красновишерск).

Декабрь — начал эксплуатироваться аэропорт Бахаревка для обучения курсантов 3-й школы военных авиатехников.

1932

26 марта — Всесоюзное объединение гражданского флота, «Укрвоздухпуть» и «Закавиа» объединяются в ГУ ГВФ СССР «Аэрофлот».

27 ноября — приказом РВС СССР пермская авиашкола переименована в Объединенную военную школу пилотов и авиатехников (ВШПАТ). Активно перестраивается здание училища, возводятся новые учебные и жилые корпуса, в том числе на аэродроме Бахаревка.

1933

12 августа — образован Пермский аэроклуб.

18 августа — в честь Дня авиации проходит воздушный праздник на «Камчатке» между Казанским трактом и заводом № 19.

15 декабря — прибытие в Пермь двух гидросамолетов для треста «Камлесосплав».

1934

18 ноября — газета «Звезда» озвучивает планы пермского аэроклуба по строи-

тельству «Городка авиации». Амбициозный проект, включающий мачту для дирижаблей, бассейн для гидросамолетов и комплекс различных зданий, оценивается в 1 млн. рублей. Предполагается, что с 1935 года новый аэродром будет обслуживать самолеты всех пермских предприятий.

1935

6 июня — на склоне реки Данилихи проведены первые полеты на планере ПС-2 с двухместной кабиной.

24 июня — юбилейный номер газеты «Звезда» в отдаленные сельсоветы Пермского района Свердловской области доставлен самолетом пермского аэроклуба им. ЦК ВЛКСМ.

2 сентября — стартовал авиаперелет в составе около 40 самолетов малой авиации по маршруту Москва — Казань — Пермь — Свердловск — Челябинск — Оренбург — Сталинград — Киев — Москва. Командор авиаперелета — начальник авиации «Осоавиахима» СССР Е. А. Гельфер.

3 сентября — участники авиаперелета приземлились в Перми. Вместо аэродрома Фролы самолеты сажались на военном аэродроме Бахаревка, закрытом для публики. Пермский аэроклуб и городские власти получили критическую оценку в центральной печати. Пилоты характеризуют участок от Перми до Свердловска: «300 км над лесами, болотами, горами, делающими чрезвычайно рискованной вынужденную посадку».

Ориентировка на этом участке также достаточно затруднена».

1936

На пермском аэродроме на Горках стало базироваться звено самолетов По-2 Свердловского авиаотряда спецприменения и воздушных перевозок.

1938

8 марта — 3-я военно-техническая школа ВВС РККА передана в только что созданный наркомат ВМФ. В апреле школе присвоено наименование Военно-морское авиационно-техническое училище. Прибыло 8 самолетов МБР-2. Для посадки гидросамолетов используется Кама.

Декабрь — начало строительства морского гидроаэродрома ВМАТУ на правом берегу Камы.

1939

На пермском аэродроме на Горках открыто служебное здание аэровокзала.

11 декабря — решение ЦК ВКП (б) и СНК СССР о передаче аэродрома во Фролах моторостроительному заводу № 19. Пермский аэроклуб просит о выделении земли под аэродром в районе Мотовилихи (Запруд).

1940

2 февраля — образование 207-го Пермского авиаотряда спецприменения и местных воздушных линий Уральской авиагруппы ГВФ в составе 13 самолетов. Установлено ежедневное почтовое сообщение Свердловск — Молотов — Ку-

дымкар — Гайны. На пассажирской линии Молотов — Свердловск действует 4-местный самолет «Сталь-2».

Август — летчики 207-го авиаотряда в течение 13 дней снабжали продуктами экспедицию на хребте Кваркуш.

1944

Январь — открыты авиалинии Молотов — Кудымкар и Молотов — Ижевск на По-2.

1952

Июнь — под Пермью на аэродроме Большое Савино началось формирование 87-й истребительной авиационной дивизии ПВО в составе 763-го, 764-го и 765-го истребительных авиационных полков. Строится бетонная взлетно-посадочная полоса для реактивных истребителей МиГ-15бис.

1954

На аэродром Молотов — Горки прибыл первый самолет Ан-2 (КВС Т. Асабин).

1956

Начинается перенос аэродрома Горки на летное поле Бахаревка. Создается новый городской аэропорт. В 207-м авиаотряде числится 26 самолетов По-2, пять Ан-2 и три Як-12.

10 июля — пермское МВАТУ передается в состав ВВС Уральского военного округа. Через год училище переименовано в ВАТУ. В 1958 году пермское ВАТУ перейдет на подготовку офицеров-ракетчиков, а в 1962 году будет преобразовано в высшее командно-инженерное

училище (ПВКИУ). На Бахаревке разместится училище-дубликат: ВАТУ нового формирования.

1957

6 декабря — открыт новый аэропорт Бахаревка.

1958

Пермский аэропорт обслужил 60 тысяч пассажиров.

1959

В Пермском авиаотряде появилось звено вертолетов Ми-1. Через аэропорт Бахаревка на самолетах Ил-14 совершаются транзитные воздушные рейсы на Москву, Куйбышев, Уфу, Саратов, Ульяновск, Пензу, Казань, Горький.

25 декабря — первый рейс Пермь — Днепропетровск совершает магистральный самолет Ли-2, освоенный летчиками Пермского авиаотряда.

1961

Май — открылся прямой беспосадочный рейс Москва — Пермь на самолетах Ил-14 (московские экипажи).

Декабрь — в ходе технического испытательного рейса Москва — Красноярск — Якутск в аэропорту Бахаревка совершил посадку первый реактивный авиалайнер. Это был самолет Ту-124, оснащенный двигателями Д-20П конструкции П. Соловьева.

1962

В аэропорту Бахаревка установлены посадочные огни.

1964

28 февраля — открыт ежедневный рейс Пермь-Ленинград на самолете Ил-14 (время полета — 6 часов).

Ноябрь — на аэродроме Большое Савино принята в эксплуатацию реконструированная бетонная ВВП длиной 2200 м. На время реконструкции военная авиация гарнизона «Сокол» передислоцируется в район Нижнего Тагила.

Декабрь — первый технический рейс самолета Ил-18 Свердловск (Кольцово) — Пермь (Большое Савино).

Пермский аэропорт Бахаревка обслужил 380 тысяч пассажиров.

1965

8 февраля — начало регулярных грузовых авиарейсов из аэропорта Большое Савино

16 февраля — открытие нового аэропорта союзных линий Большое Савино. Первый рейс Свердловск — Москва — Пермь на самолете Ил-18 (КВС К. В. Третьяков).

Май — рейсы на Ил-18 из Большого Савино до Ленинграда и Ташкента.

Сентябрь — эскадрилья самолетов Ли-2 перебазируется с Бахаревки в Большое Савино.

Ноябрь — в аэропорту Большое Савино закончено строительство перрона и стоянок самолетов, введена двухсменная работа.

1966

Ноябрь — сдача приемной комиссии в аэропорту Большое Савино гостини-



цы на 90 мест с рестораном. Первоначально гостиница называлась «Восход» в честь космического корабля, приземлившегося в Пермской области (позже — «Полет»).

1967

Оснащение аэропорта Большое Савино техническими средствами управления воздушным движением и посадкой.

16 февраля — торжественное открытие здания вокзала аэропорта Большое Савино. Проектная пропускная способность — 500 тыс. пассажиров в год.

13 октября — на постоянное базирование в Большое Савино прибыл ближне-магистральный турбовинтовой лайнер Ан-24. На следующий день самолет отправился в первый рейс на Москву.

Ноябрь — создание районного диспетчерского пункта (с 1978 — РЦ ЕС УВД).

1969

На аэродроме совместного базирования Большое Савино остается один 764-й истребительный авиаполк ПВО. Эта воинская часть, перетерпев разные стадии реформирования, не меняет свою дислокацию по настоящее время.

1970

Май — на дальнемагистральных турбовинтовых авиалайнерах Ил-18 стали летать пермские экипажи.

1971

1 января — сформирована авиаэскадрилья тяжелых самолетов (Ил-18 и Ли-2).

Комэск — А. Н. Оборин. Первоначально — три экипажа Ил-18, к 1976 году в эскадрилье имелось 23 экипажа Ил-18.

1972

1 января — образован Пермский объединенный авиаотряд (ОАО) «Аэропорт Большое Савино» (командир А. Н. Болонин) и 2-й Пермский ОАО «Аэропорт Бахаревка» (командир И.И. Кожа).

К концу года Пермь имеет регулярное авиасообщение с 33 крупными городами страны и почти 40 пунктами Пермской области. Перевезено 779 тыс. пассажиров, 13 тыс. тонн почты и грузов.

1974

Прекращена эксплуатация в Пермском авиаотряде поршневых самолетов Ли-2.

Специалисты из ЧССР устанавливают радиолокатор РСП РП-3Г.

1975

Начало строительства аэропорта в Березниках.

Февраль — в Свердловске (Кольцово) стали базироваться новейшие авиалайнеры Ту-154.

1977

14 октября — на постоянное базирование в Большое Савино прибыл из Волгограда авиалайнер Ту-134А, оснащенный двигателями П. Соловьева Д-30. Начало эры современной реактивной пассажирской авиации в Прикамье.



Владимир Ивашкевич, Михаил Гриф

САМОЛЕТЫ ПЕРМСКОГО НЕБА

История становления гражданской авиации в Перми. 1910-1970 годы

Вступление	5
Глава 1.	
ПЕРВЫЕ ПОКОРИТЕЛИ НЕБА ПРИКАМЬЯ (история пермских аэродромов 1910-1933 гг.)	7
Глава 2.	
ВСЯ ПРЕЛЕСТЬ ПРОСТРАНСТВА... (самолет «Блерио»)	19
Глава 3.	
ГЛАВНЫЙ САМОЛЕТ «ДОБРОЛЕТА» («Junkers F13»)	29
Глава 4.	
МЕЧТАЯ О «ГОРОДЕ АВИАЦИИ» (история пермских аэродромов 1933-1954 гг.)	39
Глава 5.	
СОВЕТСКИЙ НАРОДНЫЙ САМОЛЕТ: По-2	51
Глава 6.	
ПЕРЕКРЕСТОК ВОЗДУШНЫХ ТРАСС (история пермских аэродромов 1955-1964 гг.)	61
Глава 7.	
«АМЕРИКАНЕЦ» С ПРИКАМСКИМ СЕРДЦЕМ: Ли-2	67
Глава 8.	
«КУКУРУЗНИК» ДЛЯ ПОЛЕЙ, ЛЕСОВ И РЕК: Ан-2	75
Глава 9.	
ИСТОРИЯ «СОВЕТСКОЙ ЦЕССНЫ»: Як-12	87
Глава 10.	
«ТЕПЕРЬ ПЕРМЬ – КРУПНЫЙ АЭРОПОРТ РОДИНЫ» (история пермских аэродромов 1965-1975 гг.)	97
Глава 11.	
ПЕРВЫЙ ЛАЙНЕР БОЛЬШОГО САВИНО: Ил-18	109
Глава 13.	
ГЛАВНЫЙ ГОЛОС СОВЕТСКИХ АЭРОДРОМОВ: Ан-24	119
Заключение	
НЕБО ЗОВЕТ, КАК И ПРЕЖДЕ	129
Хронология важнейших событий	133

Самолеты пермского неба.
История становления гражданской авиации в Перми. 1910-1970 годы

Авторы: Владимир Владимирович Ивашкевич, Михаил Леонидович Гриф

Фотографии из пермских архивов (ГАПО, ПГАНИ, Пермского АСК ДОСААФ, ОАО «Международный аэропорт «Пермь»), из фондов ГКБУК «Пермский краеведческий музей» и частных собраний авиаторов Пермского края

Издатели выражают благодарность Совету ветеранов
ОАО «Международный аэропорт «Пермь»

Продюсер проекта: Юлия Ворожцова
Верстка: Григорий Мишланов
Корректоры: Ольга Калих, Майя Горбунова

Подписано в печать 18.06.2013 г.
Формат 60х90^{1/8}. Усл. печ. л. 18,0.
Тираж 1000 экз. Заказ № 430.

Отпечатано в соответствии
с предоставленным оригинал-макетом
в ОАО «ИПП «Уральский рабочий»
620990, г. Екатеринбург, ул. Тургенева, 13
<http://www.uralprint.ru>, e-mail: sales@uralprint.ru

ISBN 978-5-9903725-5-9



