

Опорный аэропорт державы

Кольцово в годы Великой Отечественной войны выполнял важную связующую функцию между СССР и США

Великую Отечественную войну Кольцово встретил небольшим аэродромом для тренировок летно-подъемного состава. Здесь, на поляне между болотом и лесом, выровняли почву и создали дерновой покров для аэродрома. Начавшаяся война изменила судьбу не только аэропорта, но и всей большой страны.

Начало

1941-й. Уже 22 июня, в день начала войны, в Кольцово началось масштабное строительство взлетно-посадочной полосы с твердым покрытием. К 15 октября аэродром был готов к эксплуатации. Километровая полоса была построена в рекордно короткие сроки – за 114 дней.

1941-й, октябрь – в Кольцово был эвакуирован Научно-испытательный институт военно-воздушных сил Красной армии. Он проводил испытания и, более того, доработку не только отечественных, но и зарубежных самолетов. За время пребывания в Кольцово до весны 1943 года институтом было проведено 2 200 испытаний.

1942-й, 15 мая – с аэродрома Кольцово взлетел первый в мире истребитель БИ-1 с ракетным двигателем, пилотируемый капитаном **Григорием Бахчиванджи**. Это событие стало началом эры реактивных полетов в мировой воздушной практике.

При этом испытания зарубежных машин показали, что почти каждая из них имела серьезный изъян. Так, не вышла из штопора «Аэрокобра» – американский истребитель, который начали поставлять летом 1942 года. В результате испытаний погиб подполковник **Константин Груздев** – выдающийся летчик, сбивший на фронте 19 немецких самолетов. В марте 1943 года во время испытаний максимальной скорости БИ-1



в горизонтальном полете погиб и капитан Бахчиванджи.

От Аляски до Урала

С первых дней Великой Отечественной войны возникла острая необходимость воздушного моста от авиационных заводов к фронту, в связи с чем была сформирована особая перегонная авиагруппа гражданской авиации. Уже через два месяца после начала войны в США отправилась первая бригада летно-технического состава во главе с Героями Советского Союза **Михаилом Громовым** и **Георгием Байдюковым**, перед которыми была поставлена задача принять для перегонки на советско-германский фронт бомбардировщики.

Для выполнения задачи требовался надежный, недостижимый для противника воздуш-

ный путь, им стал маршрут от Фербенкса (штат Аляска) до Красноярска. В кратчайшие сроки на маршруте в условиях суровых морозов были построены десятки основных и запасных аэродромов, завезено горючее, запасные части, навигационное оборудование и продовольствие. Благодаря открытию направления фронты стали получать 120-150 самолетов в месяц.

Конвейер доставки истребителей заканчивался в Красноярске отстыковкой плоскостей и погрузкой в вагоны, но это увеличивало время доставки на фронт.

1943-й, весна – из Красноярска через Кольцово начали перегонять истребители во фронтовые части. Темп перегонки значительно возрос и к осени 1944 года составлял 400 самолетов в месяц. Таким образом было пе-

реброшено более 14 тысяч единиц американской воздушной техники, а также отечественные самолеты авиационных заводов Сибири и Дальнего Востока.

Гражданский аэропорт

1943-й, 10 июля – был издан приказ о перебазировании аэропорта Свердловск в аэропорт Кольцово. Порт перешел в подчинение северо-восточной воздушной транспортной магистрали «Москва – Уэлькаль». Впервые в истории нашей страны на единой базе были объединены военно-воздушные силы и гражданский воздушный флот.

В Кольцово перевели 160 специалистов, также на небольшие сроки мобилизовали по 20-30 человек из районов Свердловской области, для работы на аэродроме привлекали

и авиационных специалистов госпиталя.

1943-й, сентябрь – в аэропорту было объявлено казарменное положение: прекращена перевозка личного состава из Кольцово в город и обратно, изъяты продовольственные карточки. Личный состав самостоятельно выполнял все виды работ, чтобы обеспечивать жизнедеятельность, практически перешел на натуральное хозяйство – от уборки снега с аэродрома до пошива обуви и работы на подсобном хозяйстве.

1944-й, январь-февраль – за Кольцово было закреплено звено тяжелых самолетов Ли-2. В летно-подъемный состав зачислены 24 человека. В основном это были гражданские летчики, призванные на военную службу. Обслуживающий техсостав также состоял из работников гражданской авиации. В самолетный парк, помимо двух Ли-2, вошли еще два трофейных транспортных самолета Юнкерс-52.

1945-й, июль – два первых пассажирских рейса состоялись в Кольцово вскоре после Победы на Ли-2. Маршруты у них были следующие: Свердловск – Казань – Москва – Свердловск и Свердловск – Уфа – Куйбышев – Саратов – Волгоград – Минводы – Свердловск.

Примечательно, что в период военного и послевоенного времени в Кольцово не произошло ни одной катастрофы или аварии. В непростые послевоенные годы безопасность полетов обеспечивали выдающиеся пилоты и специалисты авиационной отрасли, люди, прошедшие войну, труженики тыла. Именно они после войны продолжили активно развивать аэропорт и двигать вперед отечественную авиацию.

★
*Андрей КЛИМЕНСКИХ,
УК «Аэропорты Регионов»*

Крылатый металл

← Начало на стр. V

Со второго полугодия 1941 года расширилось массовое производство самолетов, запущенных в серию перед войной – истребителей ЛаГГ-3, МиГ-3 и Як-1, штурмовика Ил-2 и других. С середины 1942 года по мере возрастания выпуска качественных марок стали, алюминия и легких сплавов началось крупносерийное производство самолетов Як-9 с более легкими крыльями.

Весной 1943-го прошел испытания облегченный самолет Як-3, превосходивший немецкие истребители по скорости и всем видам воздушного маневра на высотах до 6 000 м. Основу советской бомбардировочной авиации составляли пикирующие са-

молеты-бомбардировщики Пе-2, конструкция которых в дальнейшем была значительно улучшена. В сентябре 1942 года прошел летно-боевые испытания бомбардировщик Ту-2, который имел большую бомбовую нагрузку и обладал высокой степенью живучести в бою. В этом же году КБ Лавочкина усовершенствовало истребитель ЛаГГ-3, заменив его самолетом Ла-5, обладавшим более высокими маневренностью и скоростью. Для этих и многих других типов самолетов плавил металл, катал листы, прессовал профили, делал штамповки завод №95.

В 1943 году советская авиация завоевала господство в воздухе, превзойдя противника как по качеству, так и по количеству само-

летов. В этот год авиапромышленность дала около 35 тыс. самолетов – на 37,4% больше, чем в 1942 г. Производство новейших типов самолетов зависело от поставок металла авиационной промышленности. И вклад в это Верхнесалдинского завода №95 особенно значителен.

На заводе №95 работали более пяти тысяч человек. Из них 70% составляли подростки. На их плечи легла вся тяжесть выполнения срочных фронтовых заданий. Объемы выпуска продукции постоянно росли. Пиком стал 1943 год – было произведено 36 тысяч тонн изделий. Всего же за годы войны завод №95 изготовил более 145 тысяч тонн листов, профилей, прутков, труб, штамповок и лопастей.

Завод №519 произвел в годы войны более 126 тысяч тонн капсульной, радиаторной, томпаковой, латунной и медной ленты, проката из спецсплавов, латунных и медных листов, а также другой необходимой фронту продукции, обеспечивая главным образом производство боеприпасов. На этом заводе работали порядка 2,5 тысячи человек. Несмотря на то что салдинские заводы относились к разным наркоматам, цель у них, как и у всего народа, была одна – самоотверженным трудом приблизить долгожданную Победу. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 сентября 1945 г. завод №95 наградили орденом Ленина.

Решением ВЦСПС и НКВД СССР от 16 апреля 1946 года заводу на вечное хранение передали Красное знамя ГКО, которое он завоевывал 21 раз. Десятки работников заводов №95 и №519 награждались орденами и медалями СССР за самоотверженный героический труд.

Героический боевой и трудовой подвиг металлургов, внесших колоссальный вклад в разгром ненавистного врага, навсегда останется в памяти нашего народа.

★
*Аркадий ЕЖОВ,
руководитель музейно-выставочного центра
ПАО «Корпорация ВСМПО-Ависма», кандидат
исторических наук*