

9 февраля - День гражданской авиации России



Днём рождения гражданской авиации России считают 9 февраля 1923 года, но первый декрет, заложивший основы российского Аэрофлота, был принят двумя годами раньше, в январе 1921-го. В декрете впервые говорилось о правилах полётов над территорией страны – над сушей и над морем, и впоследствии на этих правилах был основан Воздушный кодекс СССР.

Первая внутренняя авиалиния – старт гражданской авиации в России

В конце 1922 года в РСФСР появился специальный орган – Инспекция Гражданского воздушного флота. Задачей этого ведомства была разработка планов развития гражданской авиации страны, а также контроль над этим развитием, и уже в 1923 году открылась первая внутренняя авиалиния, совсем короткая по нашим меркам – всего 420 км, и из Москвы в Нижний Новгород стало возможным добираться на самолёте – это было начало. А 9 февраля того же года было принято постановление об организации Совета по гражданской авиации – вот потому-то этот день и считается официальным днём её рождения.

Что касается внешних перелётов, то они совершались ещё раньше: на Ходынском поле был устроен аэродром, и к началу 1922 года рейсов по маршруту Москва - Смоленск - Каунас - Кенигсберг – Берлин было выполнено около 100; правда, пассажиров было перевезено немного – всего 338 человек, зато полёты были регулярными.

После первой внутренней трассы стали открываться и другие, и внешние линии тоже добавлялись; потом начались первые перелёты через горы и в Арктику, и строительство воздушного флота стало ускоряться – к нему подключилось всё население страны.

«Трудовой народ, строй свой воздушный флот!»

Первые самолёты, используемые в Советской России, были немецкого производства, но правительство большевиков не растерялось: партийный лозунг «Трудовой народ, строй свой воздушный флот!» оказал поистине волшебное действие, и люди стали собирать деньги – всего за 5 лет, к 1928 году, на собранные народом средства было построено 400 самолётов.

В середине 30-х в России уже были свои авиационные заводы, НИИ, конструкторские бюро и учебные заведения, где выпускали авиационных специалистов. Таких заведений было около 15, и всего за 9 лет - с 1930 по 1939 год – специалистов в стране стало в 20 раз больше! Советские пилоты быстро обучались: навигационное и пилотажное оборудование самолётов было, по тем временам, довольно сложным, но они осваивали новые машины, причём больше всего в те годы готовили международников.

Мы не будем рассказывать здесь о наших знаменитых авиаконструкторах – упомянём лишь несколько имён, известных сегодня всему миру. Это А.Н. Туполев, Н.Н. Поликарпов, С.В. Ильюшин, О.К. Антонов, А.А. Микулин – о самолётах, сконструированных и построенных ими, говорят, что они открыли новую воздушную эпоху, и не только для России, но и для всего мира.

К 1933 году отечественные машины составляли почти 88% авиапарка страны, а в 1935-м отечественными были уже все самолёты. Название «Аэрофлот» появилось ещё в 1932-м – так в сокращённом варианте стали называть Гражданскую авиацию.

20-е и 30-е годы XX столетия знамениты дальними авиаперелётами: наши пилоты уже тогда умели выполнять очень сложную работу. Так, были совершены групповой перелёт через пустыню Гоби – в 1925-м, облёт столиц Западной Европы – в 1926-м, и уже в 1927-м – перелёт Москва - Токио – Москва – это был рекорд дальности, но ещё через 2 года советские пилоты установили новый рекорд – СССР - США.

В 1937 году из России в Америку был совершен беспосадочный перелёт – из Москвы в Ванкувер через Северный полюс.

Гражданская авиация в Великой Отечественной войне

Советское государство налаживало отношения с зарубежными партнёрами, росли авиаперевозки, но началась Вторая мировая война, а потом и Великая Отечественная, и всё резко изменилось – Гражданская авиация должна была стать военной. Конечно, полной реорганизации не было: просто большая часть самолётов была передана воинским частям, а пилоты были мобилизованы, и тоже отправились на фронт, но и в структуре самой Гражданской авиации появилось кое-что новое – была создана Первая авиатранспортная дивизия Гражданского воздушного флота. Сначала она называлась МАГОН - Московская авиационная группа особого назначения, и работать она начала уже во время битвы за Москву, доставляя в тыл к немцам десантников, перевозя оружие, боеприпасы, продукты и медикаменты. Транспортная авиация СССР была у немцев «костью в горле», и они очень хотели уничтожить её: они создали группы «охотников за самолётами», и за каждый сбитый самолёт получали от своего командования большие деньги, но наши пилоты продолжали свою работу.

Они принимали самое активное участие в эвакуации жителей из осаждённого Ленинграда и доставляли в город грузы; во время Сталинградской битвы они совершили более 46 тысяч вылетов, а военных грузов доставили около 2500 тонн; точно так же они летали в осаждённый Севастополь, участвовали в боях за Украину и Прибалтику, а потом помогали войскам добивать фашистов на территории Италии. Кроме этого, во время войны гражданские пилоты, ставшие военными, много раз летали в города Европы – в том числе и в Великобританию, в Африку и Америку, обеспечивая нашей стране связь с союзными государствами.

Немногие гражданские знают, что Акт капитуляции фашистской Германии 9 мая 1945 года был доставлен в Москву самолётом Ли-2, созданным уже в годы войны конструктором Б.П. Лисуновым на базе гражданского пассажирского самолёта – эти самолёты часто использовались, как бомбардировщики, и военные лётчики их очень любили - ими же доставляли грузы и десант.

Аэрофлот СССР – дальше, выше и быстрее

Воздушное международное сообщение, нарушенное Второй мировой войной, после её окончания стало быстро восстанавливаться: возобновились рейсы из СССР в Европу, и появились новые – в Среднюю Азию, Монголию и Западный Китай. Аэропорты стали переоснащать: вместо Ли-2 появились Ил-12 и Ил-14, и к 1948 году объём пассажирских и грузовых перевозок вырос во много раз. В дальнейшем международные авиалинии стали чаще использовать в коммерческих целях – это был явный прогресс, а затем стали заключаться соглашения о взаимном коммерческом сотрудничестве между правительствами СССР и других стран. Всего за 10 лет, прошедших после окончания Второй мировой войны, количество международных связей СССР выросло втрое: на международных авиалиниях в 1955-м было перевезено около 70 тысяч пассажиров, тысячи тонн грузов и почты, а в 1959 году открылся наш знаменитый аэровокзал Шереметьево – первый международный аэропорт страны.

Реактивные самолёты появились в СССР в конце 40-х годов, а в 1956 году Запад увидел советский Ту-104 – этот самолёт всех очень удивил, и к тому же подобные американские, английские и французские самолёты появились позже – в 1958-59 годах. Российские реактивные самолёты имели большой успех, но появились и проблемы – реактивным двигателям требовалось много топлива. Проблема эта была актуальной для всех стран, но наши конструкторы снова сработали быстрее, хотя мы не заостряем на этом внимание – быть первыми для нас всегда было нормальным, даже в условиях, в которых западные учёные и конструкторы вряд ли могли бы создать что-то подобное. Уже в 1957-м появились самолёты с турбореактивными двигателями, позволявшими существенно экономить горючее – первым таким самолётом стал Ил-18, и он сразу стал использоваться для дальних перелётов, причём не только на Северный полюс, но и в Антарктиду.

Потом был Ту-144, который тоже удивил мир: когда самолёт прилетел в Нью-Йорк, сотрудники аэропорта даже не смогли вовремя принять пассажиров – не было подходящего по высоте трапа. В 60-е годы открылись новые авиалинии в Азию, Африку и Латинскую Америку; полёты через Атлантику стали регулярными; появились Ил-62, Ту-154, Ил-86; стали расти объёмы грузоперевозок, а сотрудничество с другими государствами стало быстро развиваться.

Современное состояние Гражданской авиации России эксперты оценивают неоднозначно, но трудностей у нас хватает везде, и они всё равно преодолеваются – это вопрос времени. Крупнейшим авиаперевозчиком России сейчас является «Аэрофлот», и перелёты становятся всё комфортнее, а сообщение между самыми отдалёнными странами – всё проще и легче.

Мы поздравляем с профессиональным праздником не только пилотов Гражданской авиации РФ, но и всех, благодаря кому эта отрасль существует и развивается: пусть небо для них всегда будет ясным, полёты и путешествия – счастливыми, а высота – захватывающей, но безопасной!