

Пишем историю авиации



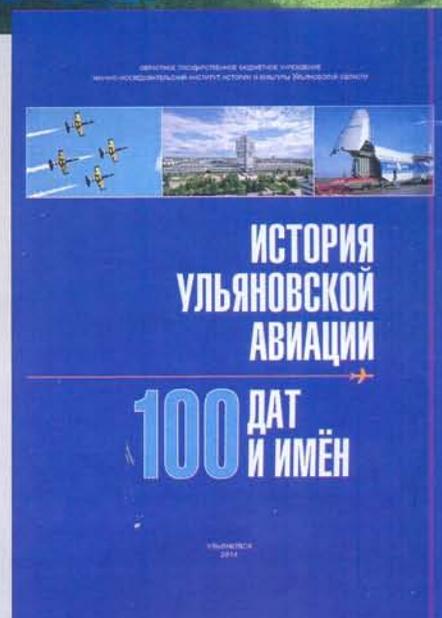
Фото Дмитрия Илюшина

23 декабря 1913 года в небо поднялся легендарный тяжёлый четырёхмоторный бомбардировщик «Илья Муромец» авиаконструктора Игоря Сикорского. Спустя год, 23 декабря 1914 года, по Указу императора Николая II была сформирована первая в мире эскадрилья таких самолётов. Эту дату принято считать днём рождения российской дальней авиации, столетний юбилей которой отмечается 23 декабря 2014 года. К этому событию сотрудники научно-исследовательского института истории и культуры Ульяновской области выпустили книгу «История ульяновской авиации. 100 дат и имён». «Мы надеемся, что полное издание «Ульяновской авиационной энциклопедии» будет подготовлено к следующему Международному авиатранспортному форуму, проведение которого запланировано на 2016 год», – пообещал директор ОГБУ «НИИ истории и культуры Ульяновской области» Сергей Прокопенко.

Книга «История ульяновской авиации. 100 дат и имён» – первый шаг к созданию «Ульяновской авиационной энциклопедии», сделанный сотрудниками НИИ истории и культуры Ульяновской области. Книга рассказывает о событиях непростого пути в небо и о людях, чья авиационная

жизнь и судьба связаны с ульяновской землёй. Здесь подобраны наиболее интересные и значимые события практически столетней истории ульяновской авиации, начиная с первого полёта над Симбирском в 1910 году.

Первая часть книги – «Даты» – ведёт читателя по страницам авиационной



летописи от первых попыток освоения авиаторами симбирского неба до создания ульяновского авиационного кластера. Здесь рассказывается о знаменитой школе ОСОАВИАХИМа, давшей старт кадровой подготовке пилотов в нашем городе, о том, кто и когда выпускал первую авиационную



газету, где располагался центр подготовки стрелков-радистов во время Великой Отечественной войны, чем знамениты ульяновские аэродромы и в чём уникальность авиационного музея под открытым небом. Не менее интересна вторая часть книги – «Имена», рассказывающая о военных лётчиках, инженерах, испытателях, спортсменах, руководителях авиационных предприятий. Среди них пионер авиации русский богатырь И.М. Заикин, исследователь и популяризатор воздухоплавания Н.А. Рынин, один из создателей отечественного авиапрома и художник Г.П. Кадин, дважды Герой Советского Союза И.С. Полбин, почётный гражданин Парижа, Герой Советского Союза генерал-майор Г.Н. Захаров, кавалер ордена Британской империи, Герой Советского Союза В.И. Стрельченко и многие другие.

Подготовка этого издания показала, что авиационная история Ульяновской области многогранна и интересна. Впереди – большая поисковая работа по созданию энциклопедии.

Проект «Ульяновская авиационная энциклопедия» – открытый проект. НИИ истории и культуры Ульяновской области приглашает к сотрудничеству авторов энциклопедических статей, людей, которым интересна и небезразлична авиационная история нашего края. Если вы знаете о ком-то, кто внёс вклад в развитие авиационной отрасли, кто родился, жил, трудился, учился на Симбирской-Ульяновской земле, сообщите об этом, и ваша статья попадёт в энциклопедию.

По вопросам сотрудничества обращаться в НИИ истории и культуры Ульяновской области:

E-mail: nice.nii@mail.ru

Телефоны: +7(927)2701135, 70-11-35.

Почтовый адрес: 432070, г. Ульяновск, ул. Радищева, д. 1.



Предлагаем вниманию читателей несколько страниц из книги «История ульяновской авиации. 100 дат и имён»

**«Не жалейте копейки...
воздушный флот
необходим для России»**

10 сентября 1912 года в канцелярию симбирского губернатора пришло письмо председателя «Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования» Великого князя Александра Михайловича. В ответ на просьбу помочь созданию воздушного флота в России симбирский губернатор А.С. Ключарёв пообещал предпринять все «меры к достижению возможно благоприятных результатов». Уже 31 октября 1912 года под председательством губернатора состоялось первое совещание Симбирского Центрального Комитета по организации сборов на воздушный флот. Александр Степанович Ключарёв обратился к богатым симбирянам с просьбой о целевых взносах. Первое пожертвование в сто рублей сделал 26 октября губернский секретарь Н.П. Пастухов, в тот же день одну тысячу рублей внёс в местное казначейство крупнейший симбирский фабрикант и купец Н.Я. Шатров.

С согласия императора для поощрения жертвователей были учреждены нагрудные знаки: за пожертвование в 500 рублей – золотой, в 100 рублей – серебряный. Для сравнения: месячное жалование генерал-майора в то время составляло 312 рублей, а стоимость плотного обеда равнялась 25 копейкам. В отдельных случаях за особые труды и заслуги нагрудный знак выдавался бесплатно. Для широкого распространения были выпущены памятные серебряные жетоны на цепочке, которые продавались за 3 рубля. Одновременно действовали другие способы популяризации: от информационной поддержки в симбирской прессе до рекламных щитов, брошюр и настольных игр.

В ноябре 1912 года из Санкт-Петербурга в губернию пришли золотые знаки, первый из которых получил Н.Я. Шатров. Вдова потомственного почётного гражданина Симбирска А.А. Кирпичникова предпочла вариант знака в форме кулона с золотой цепочкой. Серебряный знак был выдан Н.П. Пастухову.

Архивные документы свидетельствуют, что вопрос сбора пожертвований находился на личном контроле

губернатора. Только за период с 26 октября 1912 года по 1 января 1913 года удалось собрать 5789 рублей. Наиболее крупные взносы были сделаны в губерньском городе. Наибольшую активность проявили в Карсунском уезде. Основную долю пожертвований обеспечили фабриканты, купцы, дворяне, чиновники, гуманитарная и техническая интеллигенция.

Пропагандистская афиша гласила: «Не жалейте копейки. Кто любит Родину и кому дорога Россия, тот должен помнить, что воздушный флот необходим для России».

**У истоков
отечественного авиапрома**

Один из создателей отечественного авиапрома – Георгий Петрович Кадин – родился 3 апреля 1885 года в селе Аксаур Карсунского уезда Симбирской губернии (ныне Инзенский район) в крестьянской семье. В 1909 году он окончил полный курс факультета живописи Казанского художественного училища, а затем и архитектурный факультет этого же училища с правом внеконкурсного поступления в академию художеств. Но вместо академии Георгию Петровичу пришлось подавать прошение о зачислении вольноопределяющимся, что давало право после отбытия двух лагерных сборов сдать экзамен на первый офицерский чин – прапорщика запаса.

В самом начале Первой мировой войны Георгий Петрович Кадин, как офицер запаса, был призван в армию и отбыл в распоряжение начальникова артиллерии Западного фронта. Он оказался отличным командиром-артиллеристом, был награждён пятью боевыми орденами, к осени 1916 года был дважды повышен в чинах, стал георгиевским кавалером и получил именованное «Золотое оружие».

В октябре 1916 года его откомандировали на радиокорсы при штабе 4-й армии, а затем – на специальный курс корректировки артиллерийской стрельбы с самолётов. Новая специальность увлекла Георгия Кадина. Он был направлен в Киевскую военную школу лётчиков-наблюдателей и, окончив её, в апреле 1917 года возвратился в свой авиаотряд штатным лётчиком-наблюдателем.

Началась новая полоса в жизни Георгия Петровича. После революции он был избран командиром красногвардейского 25-го авиаотряда, в годы Гражданской войны стал начальником



Г.П. Кадин

Тверской авиагруппы Красной армии, помощником начальника, а вскоре начальником воздушного флота Юго-Западного фронта.

Последняя должность Г.П. Кадина в армии – старший инспектор и одновременно начальник оперативного отряда штаба воздушного флота республики. В ноябре 1921 года его, как инженера-архитектора, перевели из Военно-воздушных сил в Главное управление авиационной промышленности.

В 1920-е годы Г.П. Кадин был одним из ведущих создателей отечественного авиапрома, внёс вклад в становление советского воздушного флота. Он возглавлял правление фабрично-заводских предприятий Военно-воздушного флота «Промвоздух», которое в момент организации получило в своё ведение авиапарки – технические воинские строевые части. Позднее «Промвоздух» был переформирован в объединение ремонтных заводов.

При участии Г.П. Кадина в 1924 году на ленинградском заводе «Большевик» был выпущен первый серийный советский авиамотор М-5, мощностью 400 лошадиных сил. В 1925 году Георгий Петрович участвовал в инженерно-строительном оборудовании трассы исторического перелёта группы советских самолётов по маршруту «Москва – Пекин». Кадин руководил строительством авиазаводов, объектов жилья и соцкультбыта для авиапосёлков. Последняя его работа, завершённая за две недели до смерти, – проект общежития Московского авиационного института.

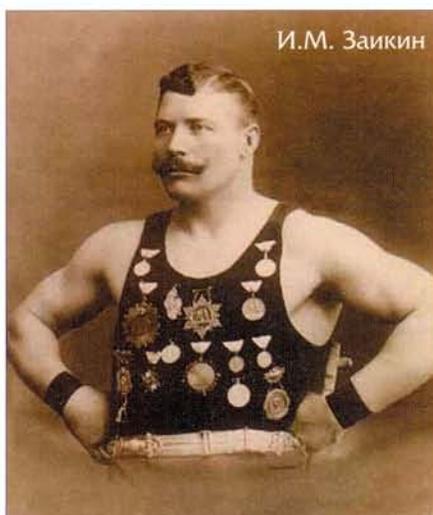
Не оставил он и занятие живописью, став основоположником жанра авиационного пейзажа. Картины Георгия Петровича (а писал он под псевдонимом

Георгий Георгиев) «Великий перелёт», «Ночь над облаками», «Бой над Кронштадтом», «Гибель лётчика Черухина», «Два ураганных артиллерийских огня» экспонировались во многих городах. Умер Г.П. Кадин 28 апреля 1931 года. В его родном селе Аксаур установлен памятник землякам, погибшим во время Великой Отечественной войны. Автор памятника – дочь Георгия Кадина.

Русский богатырь и первый авиатор

Выдающийся русский атлет Иван Михайлович Заикин родился в 1880 году в крестьянской семье в селе Верхнее Талызино Курмышского уезда Симбирской губернии. Он был не просто знаменитым борцом, но и входил в первую десятку российских авиаторов.

В начале прошлого века на Руси были три великих богатыря, своей силой и удачей удивлявшие весь мир. Все они носили имя Иван: Поддубный, Шемякин и Заикин. В 1904 году Иван Заикин принял участие во всероссийском любительском чемпионате в Санкт-Петербурге, где по гилям выиграл первый приз. Так стал он профессиональным атлетом и борцом. Это было начало его блестящей карьеры. Иван Михайлович стал одним из сильнейших профессиональных борцов своего времени, двукратным чемпионом мира. Успешно выступал в России, Европе, Америке и Австралии.



И.М. Заикин

Освоил Иван Михайлович и абсолютно новое для тех лет лётное дело, ставшее потом смыслом его жизни. Толчком к этому послужили показательные выступления в Одессе на аэроплане Элизы Раймонды Дерош – одной

из первых женщин-пилотов в мире. Ивана Заикина неудержимо потянуло в ряды смельчаков «человеко-птиц».

На следующий день с подачи известного русского писателя Куприна, который очень любил и ценил Заикина, все одесские газеты объявили о том, что знаменитый чемпион собрался во Францию учиться на авиатора. Руководитель цирка был взбешён: выступления Заикина собирали толпы людей. В разгар разгоревшейся между директором и борцом перепалки в комнату вошёл знаменитый писатель и поддержал Ивана Михайловича. Заикина поддержали и богатые купцы, которые пообещали купить ему аэроплан.

Вскоре русского богатыря многие парижане знали в лицо, выражали своё восхищение его силой и мастерством. Многие соотечественники, жившие во Франции, искали знакомства с Заикиным и помогали ему – кто деньгами, кто покровительством, кто в качестве переводчика (он не знал французского языка, на котором осуществлялось обучение лётному мастерству).

Когда деньги закончились, Иван Михайлович без раздумий заложил свои чемпионские регалии вместе с золотыми часами, а на вырученные деньги махнул в Россию, чтобы опять обратиться к купцам за помощью. В итоге он получил-таки диплом пилота. Произошло это радостное для него событие в августе 1910 года. А в октябре он уже выступал на открывшейся в Москве Неделе первых показательных полётов на Ходынском поле вместе со своим одесским другом Ефимовым и Михаилом де Кампо-Сцилио.

В рассказе «Мой полёт» А.И. Куприн признался: «Со свойственной этим упрямым волжанам внезапной решительностью он (Заикин) сказал: «Я тоже буду летать!» Дёрнул меня чёрт сказать: «Иван Михайлович, беру с вас слово, что первый, кого вы поднимите из пассажиров, буду я!».

Полёт Заикина с Куприным состоялся в Одессе 12 ноября 1910 года. Это было первое знакомство Куприна с моторной авиацией. К сожалению, полёт закончился аварией самолёта. В своём рассказе Куприн пишет о том, как мужественно вёл себя Заикин, когда авария стала неизбежной: «Только впоследствии я узнал, что Заикин в эту критическую секунду сохранил полное хладнокровие. Он успел рассчитать, что лучше пожертвовать аэропланом и двумя людьми, чем произвести панику и, может быть, стать виновником нескольких человеческих жизней».



На одной из своих бойцовских фотографий почти сто лет назад Иван Михайлович попросил каллиграфическим почерком вывести «Авиаторъ И. Закин. Он же борец Ч. М. (чемпион мира)». Судя по этому небольшому факту, он, прежде всего, считал себя авиатором, а о звании чемпиона мира по греко-римской борьбе упоминает во вторую очередь.

С 1928 года И.М. Закин с женой жил в Кишинёве. В 1940 году, после того как Бессарабия вошла в состав Советского Союза, ему присвоили звание заслуженного мастера спорта и назначили персональную пенсию. В 1945 году он вместе с Иваном Поддубным был почётным гостем на 60-летнем юбилее отечественной тяжёлой атлетики. О Иване Закине рассказывает писатель Владимир Кунин в книге «Воздухоплаватель», посвящённой первым русским авиаторам, а в 1975 году по его же сценарию на киностудии «Ленфильм» был снят одноимённый кинофильм.

Умер Иван Михайлович в 1948 году. В доме, в котором он прожил последние двадцать лет своей жизни, был открыт музей, а улица Каменоломная стала улицей Закина. На родине Закина в селе Сеченово Нижегородской области (часть Симбирской губернии с его родным селом была включена в состав Нижегородской области) ему установлен памятник.

Ульяновское отделение ОСОАВИАХИМа

С целью пропаганды военных знаний среди населения в Советском Союзе создавались специальные общественные организации. Наиболее крупными были ОДВФ (общество друзей воздушного флота), которое должно было способствовать развитию отечественной авиации; ДОБРОХИМ (общество друзей химической обороны и химической промышленности), главными задачами которого были подготовка населения к противохимической обороне и содействие государству в химической промышленности, и ОСО СССР (Общество содействия СССР). В мае 1925 года ОДВФ и ДОБРОХИМ слились в одно общество – АВИАХИМ.

23 января 1927 года Первый Всесоюзный съезд АВИАХИМа и пленум Центрального Совета ОСО постановили реорганизовать два общества в одно под названием ОСОАВИАХИМ (Союз обществ друзей обороны и авиационно-химического строительства СССР). Позже оно стало именоваться



Рекламный плакат ОСОАВИАХИМа. 1930-е

«Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству», превратившись в самую крупную военизированную общественную организацию. Перед Великой Отечественной войной ОСОАВИАХИМ подготовил до 80% военнослужащих сухопутных войск, флота и до 100% авиации. Не последнюю роль в этой подготовке сыграет Ульяновская краевая лётная школа ОСОАВИАХИМ.

Объединение АВИАХИМа и ОСО в Ульяновске было проведено 1–2 декабря 1926 года. Ульяновское отделение насчитывало 18 155 человек, объединённых в 386 ячеек. В них существовали военно-спортивная, агитационная, авиационно-химическая секции, подсекция охоты, действовала городская авиахимкоманда.

Авиахимическая секция стала ведущей в Ульяновском ОСОАВИАХИМе. В её рамках работали авиаспорткружок и кружок моделизма и изобретательства, который занимался конструированием аэросаней.

Новая страница истории Ульяновска

Павел Васильевич Дементьев – министр авиационной промышленности СССР, который 28 апреля 1975 года подписал приказ № 175 о строительстве в Ульяновске комплекса из трёх заводов: самолётостроительного, агрегатного и приборостроительного.

Новая страница истории г. Ульяновска, на долгие годы определившая его будущее, связана с тем, что Павел Васильевич Дементьев был уроженцем

Симбирской губернии. Он родился в чувашском селе Убей Буинского уезда в семье учителя. (До 1920 года Буинский уезд входил в состав Симбирской губернии, в настоящее время это село относится к Дрожжановскому району Татарстана). После окончания Убеёвской сельской школы Павел Васильевич учился в Симбирском (Ульяновском) профессионально-техническом училище, которое окончил в 1927 году. С нашим городом были связаны юные годы Павла Дементьева, начало его трудовой биографии. Таким образом,



П.В. Дементьев

суперпредприятие по строительству широкофюзеляжного самолёта выглядело своеобразным подарком родному городу. По воспоминаниям инженера Г. Андиферова, об этом Павел Васильевич сказал на совещании с первым секретарём Ульяновского обкома КПСС А.А. Скочилковым летом 1974 года, на которое были приглашены строители. Фраза о подарке прозвучала как шутка, но, как гласит народная мудрость, «в каждой шутке есть доля правды».