

УДК 656.7(09)(470.331)<<1950/1951>>
DOI 10.26456/vthistory/2025.4.020–036

Из истории развития гражданской авиации в Калининской области в 1945–1951 годы

Л.А. Болокина

ФГБОУ ВО «Тверской государственный технический университет»,
г. Тверь, Россия

В статье рассказывается о деятельности 232-го авиаотряда, который базировался на территории Калининской области в послевоенные годы. Приведена информация о выполнении пилотами постоянных и периодических задач, показателях транспортного, санитарного налета, а также действиях авиации специального применения. Раскрыты особенности функционирования отдельных авиалиний в регионе. Анализируется процесс реализации решения Калининского областного исполнительного комитета о благоустройстве аэропортов местных воздушных линий. Показано взаимодействие органов исполнительной власти областного и районного уровней между собой и с командованием авиаотряда. Выявлены трудности и специфика выполнения решения в различных районах. Особенno сложным оказался вопрос о возможном перемещении аэропорта в областном центре. Основой статьи стали архивные материалы.

Ключевые слова: авиационный отряд, аэродромы, аэропорты, воздушный транспорт, местные воздушные линии, посадочные площадки, райисполкомы, санитарная авиация.

Научных трудов, посвящённых истории гражданской авиации в России, не столь много. При этом преобладают публикации, освещающие эволюцию воздушного законодательства, историю самолётостроения, развертывания аэродромной сети в довоенный и даже в дореволюционный периоды¹.

¹ Бабкина Л.Н., Скотаренко О.В. Планирование деятельности гражданского воздушного флота СССР в период после Великой Отечественной войны 1941–1945 годов // Журнал правовых и экономических исследований. 2024. № 2. С. 157–161; Лазуревская Ю.А. Предпосылки становления гражданской авиации на Юге России // Наследие веков. 2019. № 4 (20). С. 97–105; Лебедева М.Ю., Пиджаков А.Ю. Воздушный транспорт СССР в довоенные годы // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2011. № 170. С. 55–59; Ярошенко А.А. Нормативная база деятельности советской гражданской авиации и система управления отраслью (1921–1941 гг.) // Казанская наука. 2010. № 9. С. 128–135.

В ряде работ Ю.А. Лазуревской раскрываются этапы развития отечественной гражданской авиации в целом и особенности становления авиации на юге России. Автор выделяет структурные элементы гражданской авиации как саморегулирующейся системы, приводит критерии её эффективности, называет факторы, определившие успехи и неудачи отрасли, анализирует формирование системы управления авиацией в России, разоблачает некоторые историографические мифы, возникшие при разработке темы².

В статье Л.Н. Бабкиной и О.В. Скотаренко названы некоторые нормативно-правовые акты и документы, касавшиеся перспектив развития гражданской авиации в СССР после окончания Великой Отечественной войны, принятые ещё в 1944 г. Приведены данные о количестве аэропортов, различных типах самолетов, работниках ряда специальностей, которые были в наличии к тому времени, отмечена потребность в их увеличении для эффективной работы отрасли.

Основные задачи развития гражданской авиации в принятых планах были сформулированы так: воздушный транспорт должен был стать основным видом транспорта для скоростных перевозок пассажиров, почты и срочных грузов на дальние расстояния, средством массовых перевозок в бездорожных районах; авиацию специального применения следовало широко использовать в борьбе с вредителями сельского и лесного хозяйства; санитарная авиация повсеместно должна развиваться как средство скорой медицинской помощи населению и способ борьбы с эпидемиями. Учёные указывают на определённую схожесть проблем гражданской авиации СССР в послевоенный период с теми, которые появились в условиях современных санкций, и считают актуальным изучение методов преодоления трудностей, использованных советским руководством³.

Особенность книги А.И. Жаворонского заключается в том, что автор много лет прослужил в саратовском авиапредприятии и являлся свидетелем части описываемых событий. В тексте рассказывается о зарождении авиации в Саратовском регионе в 1920-е гг. и её дальнейшем развитии. При описании разных видов работ с применением самолетов в народном хозяйстве в послевоенный период приведены интересные примеры. По мнению автора, первая половина 1950-х гг. ХХ в. стала началом бурного развития советской гражданской авиации. Много внимания Жаворонский уделяет судьбам конкретных людей, работавших в отрасли, их заслугам, стилю руководства, изобретениям. Ценность издания определяют также многочисленные иллюстрации⁴.

² Лазуревская Ю.А. История развития отечественной гражданской авиации: от специальных к комплексным исследованиям // Вестник Томского государственного университета. История. 2022. № 77. С. 124–132; *Она же*. Предпосылки становления гражданской авиации на Юге России // Наследие веков. 2019. № 4 (20). С. 97–105.

³ Бабкина Л.Н., Скотаренко О.В. Указ. соч. С. 157–161.

⁴ Жаворонский А.И. В небесах и на земле. Очерки по истории саратовского авиапредприятия гражданской авиации в XX веке глазами участника событий. Саратов, 2003.

Исследователи приводят информацию, которая демонстрирует результаты применения авиации в различных сферах в послевоенные годы. Так, в сельском хозяйстве самолеты использовались не только в целях авиахимической защиты растений от болезней и вредителей, но и для внесения минеральных удобрений, борьбы с сорняками и древесно-кустарниковой растительностью на лугах, пастбищах, трассах высоковольтных линий электропередач. Требуемую оперативность воздушный транспорт обеспечивал при доставке мальков различных рыб, суточных цыплят. Только самые опытные пилоты управляли самолетом при проведении зимней охоты на волков, причинявших большой ущерб скотоводам некоторых советских регионов. Позднее применение авиации при охоте на хищников было строго запрещено из-за запрета посадки самолетов для подбора убитых животных вне аэродромов.

Скорая медицинская авиапомощь в СССР была организована в начале 1930-х гг., и после Великой Отечественной войны стремительно развивалась. Наряду с людьми, санитарная авиация доставляла по месту назначения консервированную кровь, бактериологические препараты, хирургические инструменты и др. Если в 1946 г. пилоты перевезли почти 70 000 больных и медицинских работников, 943 т груза, то в 1950 г. уже 112 000 медицинских работников, 32 600 больных, 970 т грузов, а в последующие два года советская санитарная авиация по объему выполненных работ вышла на первое место в мире⁵. Хотя в литературе встречаются и несколько иные цифры, показывающие большие успехи в этом направлении⁶.

Знакомство с Таблицей 1 помогает получить представление о темпах роста перевозок пассажиров и грузов в СССР за период 1940–1955 гг. Если в 1950 г. удельный вес авиации среди других видов транспорта составлял 1,6%, то в 1955 г. уже 2,3 %⁷.

Таблица 1.

Динамика авиаперевозок в СССР в 1940–1955 гг.⁸

Годы	Общий объем перевозок, млн ткм	Перевозки		
		пассажиров, млн чел.	почты, тыс. т	грузов, тыс. т
1940	38,0	0,41	14,6	47,5
1946	160,2	1,5	16,8	98,5
1950	243,2	1,5	29,5	131,5
1955	502,4	2,5	63,8	195,0

Целью данной статьи является рассмотрение событий, связанных с развитием гражданской авиации в Калининской области в послевоенные

⁵ История гражданской авиации СССР: научно-популярный очерк / П.Г. Авдеенко, В.И. Артамонов, Н.И. Васильев и др.; ред. Б.П. Бугаев. М., 1983. С. 168.

⁶ История отечественной гражданской авиации / отв. ред. И.А. Филатов. М., 1996. С. 275.

⁷ Там же. С. 292.

⁸ Там же. С. 278, 292.

годы. Публикация основана на материалах из фондов Государственного архива Тверской области (далее – ГАТО).

После завершения Великой Отечественной войны в Калининской области было сформировано подразделение гражданского воздушного флота (далее – ГВФ). В июле 1945 г. появилось Калининское отдельное авиаизвестоно, в состав которого входили Калининский и Великолукский аэропорты. До начала 1946 г. пилоты обслуживали Великолукскую и Калининскую области. В январе 1946 г. на базе авиаизвестона был организован 232-й авиаотряд спецприменения и местных воздушных линий (далее – МВЛ), в котором весной 1946 г. было создано специальное санитарное звено, укомплектованное опытными пилотами, способными выполнять внеуказанные полёты с посадкой на ограниченные площадки⁹.

В июле 1947 г. 232-й авиаотряд с Великолукским звеном был передан из подчинения Северного Управления ГВФ в Московское Управление, но в декабре 1947 г. Великолукское звено и аэропорт возвращены обратно в подчинение Северного Управления, а 232-й авиаотряд остался в составе Московского Управления ГВФ, сохраняя обязанность обслуживать только территорию Калининской области¹⁰.

Постоянными задачами, которые осуществляли пилоты, была перевозка пассажиров, почты, грузов, выполнение санитарных заданий. Периодические задачи зависели от времени года и других факторов, к ним относились, например, опыление водоёмов и посевов, авиаподкормка льна, разведка льда на Волге для выявления заторов, патрулирование лесов от лесных пожаров, облёт утильфиропредприятий, охота на волков, обслуживание выборных кампаний и др.

В Таблице 2 размещены показатели выполнения плана 232-м авиаотрядом за 1946 и 1949 гг. В обоих случаях план был в основном выполнен. Самое значительное недовыполнение в 1946 г. касалось авиации спецприменения и имело несколько причин. Например, не понадобились запланированные полёты по лесоохране, т. к. ведомство организовало собственную авиацию, а опыление водоёмов с личинками малярийных комаров осуществлялось согласно заявкам областной малярийной станции, которых оказалось меньше, чем в плане. Небольшое количество почтовых перевозок объяснялось снижением потребностей областного управления министерства связи.

По санитарному налёту часов до выполнения плана как в 1946 г., так и в 1949 г. не хватало совсем немного, и тут следует принимать во внимание сложность планирования работы санитарной авиации, ведь невозможно было заранее предусмотреть точное число больных, которым потребуется экстренная медицинская помощь, к тому же погода могла помешать срочному вылету. Например, в 1949 г. поступило 889 экстренных вызовов,

⁹ Государственный архив Тверской области (далее – ГАТО). Ф. 1990. Оп. 1. Д. 13. Л. 2, 9.

¹⁰ Там же. Д. 44. Л. 1.

выполнено 865 полетов, среди невыполненных полетов 19 не состоялось по метеоусловиям, но 5 по вине министерства здравоохранения¹¹.

Как упоминалось ранее, санитарные вылеты доверяли максимально подготовленным пилотам. Зачастую они направлялись в глубинные районы с лесистой болотистой местностью, где площадку нужно было выбрать с воздуха. Не раз пилоты проявляли настоящее мастерство. Весной 1946 г. в пос. Кудеверь Великолукской области случилась эпидемия тифа. Холмистая местность и отсутствие посадочной площадки не помешали пилоту доставить врачей с прививочными медикаментами, совершив посадку и взлёт с дороги. Выполнение задания тщательно продумывалось, был подобран более легкий самолет, не санитарного типа. В итоге полёт прошёл без происшествий, а сотни людей избежали опасности заражения¹². В те же дни другие пилоты осуществили успешные посадки на исключительно ограниченных площадках в Лесном и Нерльском районах, после чего были даны указания районным организациям о подготовке и расширении данных площадок для дальнейшей эксплуатации.

Таблица 2

Выполнение производственного плана в 1946 г. и в 1949 г.¹³

Наименование показателей	1946 г.			1949 г.		
	по плану	фактически выполнено	в % к плану	по плану	фактически выполнено	в % к плану
I. Основные показатели: общий годовой налет, час.	10 897	11 443-31	105	12 088	13 582-03	112
налет тоннно-километров, тыс.	113 000	116 620	103	107 900	120 432	112
перевезено пассажиров, чел.	7 106	8 233	115	8 291	8 704	105
перевезено грузов, кг	210 600	432 019	205	347 600	476 230	137
перевезено почты, кг	36 500	26 237	71	40 700	45 062	111
II. Распределение общего полета по видам: транспортный налет, час.	7 327	8 091-30	110	7 500	8 791-13	117%
санитарный налет, час.	2 500	2 470-19	98	2 400	2 268-49	94
налет авиации спецприменения, час.	1 070	389	36	1 413	1 818-55	128
служебный налет,	—	269-33	—	—	161-24	—

¹¹ ГАТО. Ф. 1990. Оп. 1. Д. 44. Л. 8.¹² Там же, Д. 13. Л. 10.¹³ Там же. Л. 4, 5; Д. 44, Л. 3.

час.						
тренировочный налет, час.	–	225-26	–	235	276-40	141
III. Работа санитарной авиации: перевезено врачей и больных, чел.	–	891	–	1 380	1 452	106
перевезено медгру-за, кг	–	4 060	–	3 000	1 477	48
IV. Авиационно-химическая обработка площадей: общее количество обработанных гектар	–	30 691	–	70 000	85 066	121
V. Особые показатели: налет тонно-километров на 1 час налета	15	14	93	14,3	13,7	96
налет часов на 1 списочный самолет	592	676	114	480	617	149
коммерческая загрузка, %	90	–	–	80	77	96

Возвращаясь к итогам деятельности авиаотряда в 1946 г., отметим, что этот год с точки зрения метеорологической обстановки был благоприятным для лётной работы: из 366 дней использовано 287, а 79 дней оказались не-лётными или ограниченно лётными. Минимальное количество лётных дней – всего 8 – выпало на апрель, когда из-за снеготаяния аэродромы временно вышли из строя, а вот максимальный налёт был достигнут в июле¹⁴.

Среди различных видов налёта на первом месте в послевоенные годы были транспортные работы. В условиях бездорожья, отсутствия других видов транспорта для регулярной связи районов с областным центром, особенно зимой, промышленность ряда территорий региона обеспечивалась сырьём посредством самолётов. Спрос на увеличение объёма транспортных перевозок временами оказывался столь велик, что даже при полном задействовании самолетного парка его не всегда удавалось удовлетворить.

Что именно доставляли самолеты для предприятий? Мануфактуру, хром, клей, резину, каблук, подошву, кожаные товары для кимрских обувных фабрик, ткани, нитки, бумагу, тесьму для трикотажных, швейных фабрик в Бежецке и Кимрах, металлические изделия, краски, масло для райпромкомбинатов и др. Любопытно, что линия Калинин – Киверичи была самой короткой, но опережала другие по количеству рейсов и перевезённых пассажиров, демонстрировала высокий процент коммерческой загрузки. Линия Калинин – Кимры была впереди по количеству перевезённых

¹⁴ ГАТО. Ф. 1990. Оп. 1. Д. 13. Л. 14.

грузов и налету тонно-километров, но коммерческая составляющая оказывалась невысокой из-за частого отсутствия обратной загрузки. Наименее интенсивное движение в 1949 г. происходило на линиях Калинин – Луковниково и Калинин – Толмачи, но они открылись позднее других¹⁵. В Таблице 3 показаны объемы работы воздушного транспорта в Калининской области по основным линиям в 1946 г.

Таблица 3

**Распределение транспортной работы
по отдельным основным МВЛ в 1946 г.¹⁶**

Наименование линии	Количество выполн. рейсов	Налет, час	Перевезено			Налет, тыс км	% коммер. загрузки
			пасс.	почты	груда		
Калинин – Кимры	2 015	2 254-28	1 192	6 934	188 898	26 257	80
Калинин – Киверичи	1 955	1 300-03	3 164	5 385	25 235	19 990	95
Калинин – Бежецк	1 500	1 468-10	1 970	4 285	46 208	23 067	95
Калинин – Лесное	679	801-44	742	2 333	11 441	11 649	90
Великие Луки – Белый	68	101-55	11	273	5 152	904	58
Великие Луки – Сережино	50	64-40	65	74	4 102	975	98

Знакомство с Таблицей 4 помогает составить представление о количестве и некоторых характеристиках аэродромов, которые существовали на территории Калининской области и эксплуатировались 232-м авиаотрядом осенью 1949 г.

Таблица 4

Аэродромная сеть Калининской области по состоянию на 1 октября 1949 г.¹⁷

Расположение аэродрома от населенного пункта	Размер летного поля, м	Размер летного поля с обработанной полосой под хода, м	Возможность расширения летного поля, м
1. Калинин – на юго-восточной окраине города, на расстоянии 0,7 км	D – 600 м	1001 × 1086	Нет возможности ввиду окружающих болот
2. Кимры – к северо-западу от г. Кимры, на расстоянии 2 км	1000 × 400	1580 × 500	К юго-востоку на 500 м
3. Киверичи – западнее окраины с. Киверичи	470 × 400	170 × 400	К югу на 300 м
4. Бежецк – юго-	450 × 400	700 × 700	Невозможно, площадь

¹⁵ ГАТО. Ф. 1990. Оп. 1. Д. 13. Л. 3; Д. 44. Л. 6, 7.

¹⁶ Там же. Д. 13. Л. 8.

¹⁷ Там же. Д. 47. Л. 7, 7 об.

восточнее г. Бежецка на 200 м			ограничена строениями
5. Красный Холм – к северо-западу от г. Красный Холм, на расстоянии 3 км	700 × 400	700 × 400	К северо-западу на 500 м
6. Толмачи – восточнее с. Толмачи на 450 м	700 × 400	875 × 500	К северу на 300 м, к востоку на 400 м
7. Лесное – к юго-востоку от пос. Лесное, на расстоянии 4 км	400 × 400	700 × 450	Вв каждую сторону до 200 м за счёт раскорчевки леса
8. Луковниково – к юго-западу от пос. Луковниково,	600 × 600	700 × 600	К северу на 500 м, к востоку на 300 м
9. Вышний Волочек	300 × 700	300 × 700	Расширение не ограничено

18 апреля 1950 г. после соответствующего постановления Совета министров СССР и распоряжения Совета министров РСФСР Калининский областной исполнительный комитет депутатов трудящихся принял решение «О благоустройстве аэропортов местных воздушных линий и улучшении обслуживания пассажиров»¹⁸.

Принятию данного решения предшествовала подготовка справки, составленной командиром 232-го авиаотряда, который, видимо, являлся и непосредственным автором проекта текста решения. Согласно этой справке, по состоянию на 1 декабря 1949 г. аэропорты местных воздушных линий в регионе имели следующие недостатки. В городах Бежецке, Красном Холме, Кимрах отсутствовали постоянные аэродромные знаки. В Бежецке, Красном Холме, Лесном, Луковникове, Толмачах (центр Новокарельского района – Л.Б.) не было помещений для продажи пассажирских авиабилетов. В Красном Холме часть лётного поля оказалась незаконно запаханной МТС, в Лесном и Толмачах не произведена планировка лётного поля, на лётном поле в Лесном не завершена расчистка кустарника и деревьев. В Луковникове на лётном поле остались не засыпанными воронки от бомб и вырытые в войну окопы. В Киверичах (Теблешский район – Л.Б.) аэродром по своим размерам был мал и не отвечал условиям безопасности полётов, требовалось расширение до размеров 700 × 400 м.; с северной стороны не закончена раскорчевка леса, который препятствовал подходу к аэродрому, а по границе аэродрома проходила дорога, которая мешала осуществлению посадки. По мнению автора справки, дорогу следовало закрыть.

Во всех перечисленных аэропортах, за исключением Кимрского, отсутствовали станционные здания для размещения радиостанций, организации пассажирских залов ожидания и других служб аэропорта. Также констатировалось, что от Волоколамского шоссе до здания аэровокзала в Калинине на протяжении полутора километров отсутствовал подъездной

¹⁸ ГАТО. Ф. 2043. Оп. 19. Д. 13. Л. 155.

путь. Кроме того, руководитель авиаотряда предлагал открыть в области новые авиалинии из областного центра в районные центры Есениовичи, Нерль, Оршу, Ржев, где станционных зданий и земельных участков под аэродромы не было. В заключение он напоминал, что за последние месяцы в Калининский авиаотряд прибыли новые специалисты – пилоты, инженеры и авиатехники в количестве 12 человек, но квартирами они все ещё не обеспечены¹⁹.

Возвращаясь к тексту апрельского решения облисполкома, приведём его основные положения. Главы исполкомов Бежецкого, Кимрского, Краснохолмского, Лесного, Луковниковского, Новокарельского, Теблешского райсоветов, Бежецкого и Кимрского горсоветов обязывались к оказанию необходимого содействия и помочи в выполнении работ по приведению аэродромов МВЛ в технически исправное состояние, отвечающее безопасности полётов путём выделения рабочей силы и местных стройматериалов. Помощь следовало оказывать командиру авиаотряда Юркину, которому нужно было выполнить необходимые работы до 15 мая 1950 г.

Лесной, Луковниковский, Новокарельский райисполкомы и Бежецкий горисполком должны были выделить в срок до 30 апреля 1950 г. вблизи аэродромов необходимые помещения под агентства Главного управления ГВФ (далее – ГУ ГВФ) для обслуживания пассажиров. Теблешскому райисполку следовало обеспечить расширение площади существовавшего аэродрома до размеров 700×400 м и произвести раскорчевку леса с северной стороны, закрыть дорогу по границе аэродрома или же выделить площадку для аэродрома в новом месте размером 700×700 м. Есенивичский, Нерльский, Оршинский, Ржевский райисполкомы в срок до 1 июня 1950 г. должны были выделить земельные участки для аэродромов размером 700×700 м, провести на них все необходимые планировочные работы и отвести помещения для агентств и ожидания пассажиров. Уже в 1950 г. планировалось открыть местные воздушные линии по маршрутам Калинин – Есенивичи, Калинин – Нерль, Калинин – Орша, Калинин – Ржев. Исполкомам всех вышеупомянутых районов предписывалось привести в порядок дороги, связывавшие райцентры с аэропортами, и обеспечить регулярное движение автотранспорта по ним.

Председателям исполкомов райсоветов области в срок до 1 июля 1950 г. следовало отвести вблизи районных больниц посадочные площадки размером 700×700 м для приёма самолетов санитарной авиации²⁰.

Кроме того, облисполком обращался в ГУ ГВФ СССР с просьбой о выделении 300 000 руб. для выполнения некоторых из намеченных работ. Уточним, что уже в начале мая последовал ответ, в котором отказ в удовлетворении просьбы объяснялся ограниченным и уже распределённым лимитом капиталовложений²¹.

¹⁹ ГАТО. Ф. 2043. Оп. 19. Д. 13. Л. 161, 161 об.

²⁰ Там же. Л. 155–156.

²¹ Там же. Л. 167.

В сентябре 1950 г. временно исполняющий обязанности командира 232-го авиаотряда сообщал председателю Калининского облисполкома о том, чего удалось достичь к 1 сентября в процессе исполнения апрельского решения, а именно: на всех действующих аэродромах МВЛ сделаны пограничные знаки, ветроуказатели, частичная планировка и частичная расчистка от кустарника и леса полос подхода. При этом он признавал, что в основном решение не было выполнено по независящим от авиаотряда причинам. К примеру, Теблешский райисполком дорогу не закрыл, раскорчевку леса произвёл только наполовину, расширения аэродрома не сделал, как и Лесной райисполком. Несмотря на неоднократные просьбы командования авиаотряда, райисполкомы не выделяли рабочей силы для планировки аэродромов.

Существовавшие посадочные площадки для санитарной авиации при районных больницах своими размерами не отвечали безопасности взлётов и посадок самолетов, площадки не были спланированы, на них наблюдались глубокие борозды от конной и тракторной вспашки, что грозило поломкой самолетов, а намеченные площадки не сохранялись, даже наоборот, запахивались, но районные власти не принимали никаких мер; в ряде же районов площадки и вовсе отсутствовали. В силу этого иногда пилотам приходилось отказываться от выполнения санитарных авиазаданий. Соколов просил содействия в выполнении намеченных планов²².

3 октября 1950 г. из облисполкома в 33 района области были отправлены обращения с просьбой сообщить в срок до 1 ноября, что конкретно сделано по выполнению апрельского решения.

17 февраля 1951 г. командование авиаотряда вновь обратилось к главам Калининского облисполкома и Калининского облздравотдела с просьбой принять меры для реализации решения от 18 апреля в части санавиации. Предлагалось обязать заведующих райздравотделами войти с ходатайствами в райисполкомы об отводе земельных участков под аэродромы для взлёта и посадки самолётов, размером 400×700 м, с расположением длинной стороны по направлению господствующих ветров, с выделением летного поля 400×400 м. Уточнялось, что площадки необходимо подбирать с учётом безопасных открытых подходов, с грунтом, обеспечивающим хорошую фильтрацию, и низким горизонтом грунтовых вод, с минимальными земляными и другими работами, т. к. на благоустройство площадки должны привлекаться силы местного населения в порядке массовых субботников.

Одновременно сообщалось, что после 16 января 1951 г. посадки санитарных и других самолетов вне аэродромов, т. е. на случайных необработанных площадках или сельскохозяйственных полях, категорически запрещены. С учётом этого, во избежание срыва срочных перевозок самолётами больных, следовало приступить к организации посадочных площадок при каждой районной больнице. Руководство авиаотряда выделяло районы, в которых это нужно было сделать в первую очередь. В список вошли Горицкий, Козловский, Кувшиновский, Молодотудский, Рамешковский, Ржевский,

²² ГАТО. Ф. 2043. Оп. 19. Д. 13. Л. 192, 193.

Старицкий, Тургиновский районы. Также назывались с. Сушегорица Сандовского района, с. Рождественское (возможно, Рождествено. – Л.Б) Оршинского района, д. Баталино Фировского района, а под Селижаровом, видимо, подразумевался Кировский район. В этих районах отвод земельных участков нужно было завершить к 1 июня 1951 г., тогда как в остальных – к концу 1951 г.²³

После данного обращения 12 марта 1951 г. облисполком направил в 32 района очередное напоминание о том, что нужно подобрать площадки для санитарных самолетов и оформить отвод установленным порядком, а с учётом наличия особых технических требований в комиссии по данным вопросам рекомендовалось приглашать специалистов из авиаотряда. Срок исполнения был указан 15 мая 1951 г.²⁴

В марте командование авиаотряда информировало председателя облисполкома о ситуации в нескольких районах и снова просило содействия. В Лесном и Новокарельском районах расчистка подходов к аэродромам остановилась, причём в Лесном районе начальнику аэродрома в этом деле якобы чинили препятствия работники райисполкома. Положение в Тебешском районе описывалось невнятно: вопрос о закрытии дороги и расширении аэродрома ставился дважды, «но оба раза срывался из-за саботажа 3-х – 4-х колхозников колхоза “Новая жизнь”, которых поддерживает старший землеустроитель...»²⁵. Понять из документа, в чём именно выражался саботаж, невозможно.

Знакомство с ответами от райисполкомов, которые поступали в облисполком вслед за его указаниями, позволяет представить в целом положение с аэродромами. Несколько председателей райисполкомов просто отчитались об отводе земельных участков для приема самолетов санитарной авиации. В Молодотудском районе выбрали место северо-западнее с. Молодой Туд вверх по течению р. Тудовки; в Максатихинском территории площадки граничила с пос. Максатиха; в Сандовском районе площадка находилась вблизи Сушегорицкой районной больницы. В Кашинском, Завидовском районах места были также определены. В Кесовогорском районе площадку предполагалось обустроить у д. Баждеры. Из Оленина и Луковникова сообщили, что предполагают принимать самолеты санитарной авиации на действовавших аэродромах, которые находились на расстоянии соответственно 2 км и 900 м от районных больниц²⁶.

В Конаковском районе земельный участок для площадки был выделен в западной части г. Конаково между существовавшей застройкой улицы Боровая и лесным массивом Бор, однако позднее выяснилось, что, по мнению специалистов из авиаотряда, выбранная территория не отвечала техническим требованиям и требовалось подыскать другое место²⁷.

²³ ГАТО. Ф. 2043. Оп. 19. Д. 13. Л. 222.

²⁴ Там же. Л. 223.

²⁵ Там же. Л. 221.

²⁶ Там же. Л. 176, 178, 179, 182, 184–187.

²⁷ Там же. Л. 174, 194.

В Осташковском, Вышневолоцком и Медновском районах поблизости от районных больниц ровных площадей установленных размеров не было. В условиях Осташковского района для санитарной авиации предполагалось использовать ранее существовавший аэродром в Зехновском сельсовете на расстоянии 25 км от районной больницы²⁸. В Вышневолоцком районе районной больницей считалась Красномайская. Председатель райисполкома предлагал принимать самолёты на Елизаровской площадке, которая была в ведении ДОССАФ и находилась в 18 км от райбольницы. Также он обращал внимание, что участковая Ильинская больница может обслуживаться с существовавшего Домославльского аэродрома, расстояние между ними составляло 5 км²⁹. Очевидно, что главное преимущество санитарной авиации – оперативная помощь больным – в подобных обстоятельствах фактически утешалось. Что касается Медновского района, то отсутствие места для площадки в данном случае не рассматривалось областным руководством как проблема, видимо, из-за близости к областному центру³⁰.

В с. Кесьме, центре Овинищенского района, уже существовал аэродром, построенный военными инженерами. К 1950 г. он был передан одному из колхозов и использовался как сенокосное угодье. Судя по документам, председатель райисполкома проявил инициативу, лично присутствовал на общеколхозном собрании, где поставил вопрос об отводе части площади аэродрома для того, чтобы от г. Калинина до с. Кесьмы была установлена постоянно действовавшая пассажирская авиалиния, как в других отдалённых от областного центра районах. Собравшиеся колхозники согласились, было принято постановление, и глава райисполкома обратился с этим предложением уже к председателю облисполкома, который, в свою очередь, направил копию обращения командиру авиаотряда³¹.

Ещё в марте 1936 г. по заданию областного совета «Осоавиахима» в пос. Рамешки на расстоянии 0,5 км от Рамешковской районной больницы был отведён земельный участок для приёма санитарной авиации. Позднее участок находился во временном пользовании соседнего колхоза, который в ноябре 1950 г. был поставлен в известность о прекращении пользования данной территорией. В апреле 1951 г. были проведены землеустроительные работы и оформление участка, переданного под посадочную площадку³².

При отводе земель под посадочные площадки в нескольких случаях возникли определенные проблемы. Например, в Козловском районе райисполком отказал заведующему райздравотделом в рассмотрении данного вопроса, и потребовалось вмешательство облисполкома, прежде чем на территории государственного земельного фонда оказался отведен участок близи райбольницы³³.

²⁸ ГАТО. Ф. 2043. Оп. 19. Д. 13. Л. 180, 227.

²⁹ Там же. Л. 170.

³⁰ Там же. Л. 168, 222.

³¹ Там же. Л. 171, 172.

³² Там же. Л. 177, 205–207.

³³ Там же. Л. 234–237.

На территории Краснохолмского района в 1935 г. был произведён земельный отвод под аэродром у д. Анисимова. Затем земельный участок ряд лет использовался под посевы сельскохозяйственных культур подсобными хозяйствами детских домов, школ, различных организаций и учреждений города Красный Холм. Кроме того, один из колхозов возбудил ходатайство о передаче территории аэродрома в их постоянное пользование, т. к. участок вклинился в территорию колхоза. Председатель Краснохолмского райисполкома просил облисполком сообщить, числится ли указанный участок за аэродромом и можно ли передать его колхозу³⁴.

Командование 232-го авиаотряда возражало против передачи земель колхозу и ссылалось на статьи Воздушного Кодекса, согласно которым все аэродромы, не используемые ВВС, переходили безвозмездно в распоряжение ГУ ГВФ и эксплуатировались одним из подразделений ГВФ, каковым в данном случае являлся авиаотряд. Более того, инженер авиаотряда напоминал о необходимости расширения существовавшей посадочной полосы до стандартных размеров с сохранением травяного покрова³⁵.

Вероятно, самая длительная переписка между разными должностными лицами велась по поводу аэродрома в Бежецком районе, точнее дома, который ранее принадлежал аэропорту, а в военное время как бесхозное имущество был передан Бежецким райисполкомом строительной конторе. Этот дом в период войны находился за чертой города, был полуразрушен, и трест Облкибинсельстрой занимался его восстановлением. Здание было перевезено в г. Бежецк, предназначалось для конторы и рабочего общежития. В 1950–1951 гг. попытки авиаотряда вернуть дом, в том числе в рамках исполнения решения облисполкома от 18 апреля 1950 г., натолкнулись на упорное сопротивление строительного треста, и из имеющихся документов неясно, за кем в итоге было признано право собственности³⁶.

Гораздо более серьёзная проблема возникла в связи с аэропортом областного центра, явившимся основным в регионе. В декабре 1945 г. правительство утвердило проект генеральной планировки г. Калинина. Согласно проекту, земельный участок в количестве 108 га, который к 1950 г. занимал калининский аэропорт, отходил под жилищное строительство, и перенос аэродрома на новое место базирования должен был произойти в течение трёх лет. Понятно, что к апрелю 1950 г. срок истёк. При этом Калининская городская архитектурно-планировочная комиссия дальнейший отвод земельных участков фактически уже должна была производить за счёт территории аэродрома, что, безусловно, помешало бы его нормальному функционированию.

Место, которое занимал аэропорт, являлось наиболее удобным и выгодным с точки зрения авиатранспортных перевозок в регионе. Хорошие подъездные пути к аэродрому, близость расположения железнодорожного

³⁴ ГАТО. Ф. 2043. Оп. 19. Д. 13. Л. 231.

³⁵ Там же. Л. 233.

³⁶ Там же. Л. 188, 189, 210–216.

вокзала, города и городского транспорта обеспечивали приток пассажиров и рост авиаперевозок из года в год. Именно такое мнение выразило командование 232-го авиаотряда в феврале 1950 г., обращаясь к своему вышестоящему руководству и областным руководителям с просьбой ходатайствовать перед ГУ ГВФ и Советом министров СССР о пересмотре решения о переносе аэродрома и сохранении данного участка за авиаотрядом. В случае отказа предлагалось ходатайствовать о выделении средств на перенос и устройство аэропорта Калинин на новом месте с отводом земельного участка³⁷.

Для более ясного представления об объёмах работы Калининского аэропорта приведём данные за 1949 г.: тогда было отправлено 5 513 самолетов, а принято 5 503 самолета, отправлено и принято 8 804 пассажира и 388 т грузов и почты³⁸. Несмотря на наличие серьёзных проблем, в том числе трудностей с горючим, в течение года не было ни одного случая срыва полётов из-за отсутствия горючего или несвоевременной заправки самолетов.

В марте последовало новое обращение командования авиаотряда, где высказанные соображения были дополнены результатами осмотра мест, наиболее удобных для возможного размещения аэропорта. Комиссия авиаотряда совместно со старшим землеустроителем Калининского исполнкома райсовета рассмотрели три места, но ни одно из них не подошло по следующим причинам.

Земельный участок за д. Власьево характеризовался высоким уровнем залегания грунтовых вод, сильно пересечённым рельефом, отсутствием открытых подходов из-за окружающего леса и кустарников. Кроме того, прямо посередине участка был водораздел и проходила высоковольтная линия, а размер территории составлял всего 20–30 га вместо необходимых 160 га.

Земельный участок у д. Глазкова также оказался мал, сильно заболочен, а подходы сильно ограничены лесом и телефонными проводами, к тому же в километре располагался учебный аэродром аэроклуба ДОССАФ, а располагать аэродромы ближе 10 км не разрешалось.

Земельный участок за д. Киселево имел резко выраженный рельеф местности с проходящим посередине водоразделом, пересекался высоковольтной линией, при этом 60 % территории было заболочено. Помимо этих участков, комиссия осмотрела всю местность вокруг Калинина в радиусе 15–20 км, но территории, подходящей для устройства аэродрома, так и не нашла. Удалить же аэродром от областного центра на 30–40 км представлялось совершенно нецелесообразным, т. к. существование авиации МВЛ теряло смысл и авиаотряду грозило расформирование из-за прекращения потока пассажиров и грузов. Поэтому вновь предлагалось оставить аэропорт на старом месте³⁹.

³⁷ ГАТО. Ф. 2043. Оп. 19. Д. 13. Л. 202.

³⁸ Там же. Д. 44. Л. 39.

³⁹ Там же. Л. 198–200.

Руководство облисполкома обратилось, в свою очередь, к председателю Калининского горисполкома и попросило разработать и представить на рассмотрение предложения по данному вопросу. Заключение горисполкома было следующим. В случае оставления аэропорта на прежнем месте исключалась возможность спрямления Волоколамского шоссе и его обстройка каменными капитальными домами, кроме того, в юго-западном и юго-восточном направлениях от аэродрома также исключалась возможность строительства гражданских или промышленных сооружений. Складская зона и пищевые предприятия, предусмотренные Генеральным планом в северо-восточном направлении от аэродрома, должны быть перемещены на другие участки. Не возражая принципиально об оставлении аэропорта Калинин на прежнем месте, исполком горсовета считал необходимым несколько изменить границы земельного участка, удалив его от Октябрьской железной дороги на 350–400 м и сдвинув на такое же расстояние в сторону Бурашевского шоссе⁴⁰.

Таким образом, можно констатировать, что во второй половине 1940-х – начале 1950-х гг. гражданская авиация на территории Калининской области использовалась достаточно интенсивно, полёты осуществлялись из областного центра в ряд районов. Осуществлялись авиационные транспортные, санитарные работы, полеты по спецприменению. В 1950–1951 гг. в регионе были проведены мероприятия, способствовавшие развитию воздушного транспорта: обустроена часть аэродромов, выделены земельные участки под посадочные площадки для санитарной авиации, открывались новые воздушные линии. Наиболее активные усилия предпринимало командование 232-го авиаотряда, для которого развитие аэродромной сети было исключительно важно. Однако полностью выполнить решение облисполкома от 18 апреля 1950 г. в части районов оказалось невозможно из-за отсутствия подходящих земельных участков, сложностей с выделением людей для выполнения различных работ, необходимостью учета интересов колхозов и иных проблем.

Список литературы:

1. Бабкина Л.Н., Скотаренко О.В. Планирование деятельности гражданского воздушного флота СССР в период после Великой Отечественной войны 1941–1945 годов // Журнал правовых и экономических исследований. 2024. № 2. С. 157–161.
2. Лазуревская Ю.А. История развития отечественной гражданской авиации: от специальных к комплексным исследованиям // Вестник Томского государственного университета. История. 2022. № 77. С. 124–132.
3. Лазуревская Ю.А. Предпосылки становления гражданской авиации на Юге России // Наследие веков. 2019. № 4 (20). С. 97–105.

⁴⁰ ГАТО. Ф. 2043. Оп. 19. Д. 13. Л. 196.

4. Лазуревская Ю.А. Предпосылки становления гражданской авиации на Юге России // Наследие веков. 2019. № 4 (20). С. 97–105.
5. Лебедева М.Ю., Пиджаков А.Ю. Воздушный транспорт СССР в довоенные годы // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2011. № 170. С. 55–59.
6. Ярошенко А.А. Нормативная база деятельности советской гражданской авиации и система управления отраслью (1921–1941 гг.) // Казанская наука. 2010. № 9. С. 128–135.

Об авторе:

БОЛОКИНА Любовь Александровна – кандидат исторических наук, доцент, кафедра психологии, истории, философии, «Тверской государственный технический университет», (Россия, 170026, г. Тверь, набережная Афанасия Никитина, д. 22), e-mail: bolokinal@mail.ru

From the history of civil aviation development in Kalinin region in 1945-1951

L.A. Bolokina

Tver State Technical University, Tver, Russia

The article describes the activities of the 232nd Aviation Unit, which was based in the Kalinin Region in the post-war years. The article provides information on the performance of permanent and periodic tasks by pilots, the indicators of transport and medical flights, as well as the actions of special aviation. The features of the functioning of individual airlines in the region are revealed. The process of implementing the decision of the Kalinin Regional Executive Committee on the improvement of local airline airports is being analyzed. The interaction between regional and district executive authorities and the command of the air squadron is demonstrated. Difficulties and specific features of implementing the solution in various regions have been identified. The issue of a possible relocation of the airport in the regional center was particularly complicated. The article is based on archival materials.

Keywords: aviation squad, airfields, airports, air transport, local air lines, landing sites, district executive committees, sanitary aviation.

About the author:

BOLOKINA Lyubov Aleksandrovna – Candidate of History, Docent, Department of Psychology, History and Philosophy, Tver State Technical University, (Russia, 170026, Tver, Af. Nikitina embankment, 22), e-mail: bolokinal@mail.ru

References:

- Babkina L.N., Skotarenko O.V. *Planirovaniye deyatel'nosti grazhdanskogo vozdushnogo flota SSSR v period posle Velikoj Otechestvennoj vojny 1941–1945 godov*, Zhurnal pravovyh i ekonomicheskikh issledovanij, 2024, № 2, S. 157–161.
- Lazarevskaya Yu.A. *Istoriya razvitiya otechestvennoj grazhdanskoy aviacii: ot special'nyh k kompleksnym issledovaniyam*, Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta, Iстория, 2022, № 77, S. 124–132.
- Lazarevskaya Yu.A. *Predposylki stanovleniya grazhdanskoy aviacii na Yuge Rossii*, Nasledie vekov, 2019, № 4 (20), S. 97–105.
- Lazarevskaya Yu.A. *Predposylki stanovleniya grazhdanskoy aviacii na YUge Rossii*, Nasledie vekov, 2019, № 4 (20), S. 97–105.
- Lebedeva M.Yu., Pidzhakov A.Yu. *Vozdushnyj transport SSSR v dovoennye gody*, Nauchnyj vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoy aviacii, 2011, № 170, S. 55–59.
- Yaroshenko A.A. *Normativnaya baza deyatel'nosti sovetskoy grazhdanskoy aviacii i sistema upravleniya otrasl'yu (1921–1941 gg.)*, Kazanskaya nauka, 2010, № 9, S. 128–135.

Статья поступила в редакцию 12.08.2025 г.

Подписана в печать 28.11.2025 г.