

Журнал "Гражданская авиация"

№8, 1939

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 656
ББК 39.1
Ж92

Ж92 Журнал "Гражданская авиация": №8, 1939 / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 49 с.

ISBN 978-5-458-69263-2

Журнал "Гражданская авиация" - орган Главного управления Гражданского воздушного флота при СНК СССР.

ISBN 978-5-458-69263-2

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



„...Гражданский Воздушный Флот..., в случае войны, будет целиком обслуживать нужды обороны“.

К. Е. ВОРОШИЛОВ

З О Л О Т О Й Ф О Н Д Г Р А Ж Д А Н С К О Г О В О З Д У Ш Н О Г О Ф Л О Т А

Четыре Героя Советского Союза

Василий Сергеевич Молоков

Волкан Семенович Горанов

Валентина Степановна Гризодубова

Маврикий Трофимович Слепнев

Пять депутатов Верховного Совета СССР

Василий Сергеевич Молоков

Волкан Семенович Горанов

Валентина Степановна Гризодубова

Алмасарида Георгиевна Смагина

Сона Нуриева

Семь депутатов Верховных Советов союзных республик

Илья Сергеевич Семенов — депутат Верховного Совета РСФСР.

Федор Михайлович Коршунов — пилот, депутат Верховного Совета Казахской ССР.

Семен Иванович Кириков — пилот, депутат Верховного Совета Таджикской ССР.

Анна Авксентьевна Куликова — инженер, депутат Верховного Совета Таджикской ССР.

Татьяна Николаевна Слепова — пилот, депутат Верховного Совета Туркменской ССР.

Григорий Дмитриевич Юрков — пилот, депутат Верховного Совета Узбекской ССР.

Павел Акимович Масленников — инженер, депутат Верховного Совета Узбекской ССР.

Сто десять награжденных орденами Союза Советских Социалистических Республик

**Т р и с т а т р и д ц а т ь
награжденных значками
„Отличник Аэрофлота“**

**С е м ь с о т д в е н а д ц а т ь
н а г р а ж д е н н ы х
г р а м о т а м и Аэрофлота**



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Орган Главного управления Гражданского воздушного флота при СНК СССР

Год издания 9-й. ◆ ВЫХОДИТ ЕЖЕМЕСЯЧНО ◆ 1939 г. АВГУСТ № 8

В. С. Молоков

Герой Советского Союза

Гражданский воздушный флот и оборона

ДЕНЬ авиации 1939 года наша страна встречает в условиях исключительно напряженной международной обстановки. Уже в начале этого года на историческом XVIII съезде партии товарищ Сталин говорил:

«...война, так внезапно подкравшаяся к народам, втянула в свою орбиту свыше пяти сот миллионов населения, распространив сферу своего действия на громадную территорию...

Новая империалистическая война стала фактом».

Со времени партийного съезда угроза распространения империалистической войны на новые страны еще более обострилась. Каждый день приносит все новые факты, свидетельствующие о том, что германо-итало-японские агрессоры, поощряемые реакционными правителями некоторых так называемых демократических держав, продолжают свою



провокационную работу по дальнейшему разжиганию мировой империалистической войны.

В своем гениальном анализе международного положения Советского Союза товарищ Сталин с исчерпывающей ясностью показал, что реакционные руководители крупнейших капиталистических государств всячески стараются направить острие фашистской агрессии против нас, против Советского Союза. Последние события дали ряд новых под-

тверждений этой сталинской оценки.

Все это обязывает нас еще более бдительно следить за развертыванием международных событий, еще с большей энергией работать над реализацией сталинских указаний о том, чтобы «весь народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения...»

и «всемерно укреплять боевую мощь нашей Красной Армии и Военно-Морского Флота».

Оба эти указания вождя народов имеют самое прямое отношение к Гражданскому воздушному флоту, который, являясь резервом Красной Армии, призван, в случае войны «...оказывать содействие боевым силам Военно-Воздушного Флота в деле защиты Родины» (Ворошилов).

В капиталистических странах гражданская авиация поставлена на службу прямым военным целям. Особенно откровенно это делается в таких агрессивных странах, как Италия, Германия и Япония.

Воинствующий итальянский фашизм еще в 1935 году широко использовал самолеты транспортных авиакомпаний «Ала Литториа», «Авио Линэ Италия» и др. для переброски в Абиссинию десятков тысяч тонн военных грузов и многих воинских частей.

Агрессивный характер носит самое размещение итальянских воздушных линий. Они пересекают в различных направлениях Средиземное море, соединяя Италию с Испанским Марокко, Тунисом, Египтом, Балеарскими островами, Грецией, французскими владениями в Африке и т. д. Развитие итальянских воздушных сообщений, несомненно, служит общим планам агрессии оси Берлин—Рим в бассейне Средиземного моря, ставит под непосредственную угрозу англо-французские коммуникации.

Не менее агрессивный характер носит развитие гражданской авиации в фашистской Германии. Паутина авиалиний покрывает все пограничные районы Германии, откуда возможен удар немецких военно-воздушных сил против возможных объектов германской агрессии. Дислокация аэропортов воздушно-транспортной фирмы «Дейче Люфтганза» наглядно свидетельствует о том, что многие из них построены не столько по соображениям транспортно-экономическим, сколько как базы для соредоточения, развертывания и маневра военно-воздушных соединений в первые же дни мобилизации и войны.

Да и вообще германский военно-воздушный флот создавался на базе гражданской авиации. Лишенная по Версальскому договору права иметь военную авиацию, Германия фактически не-

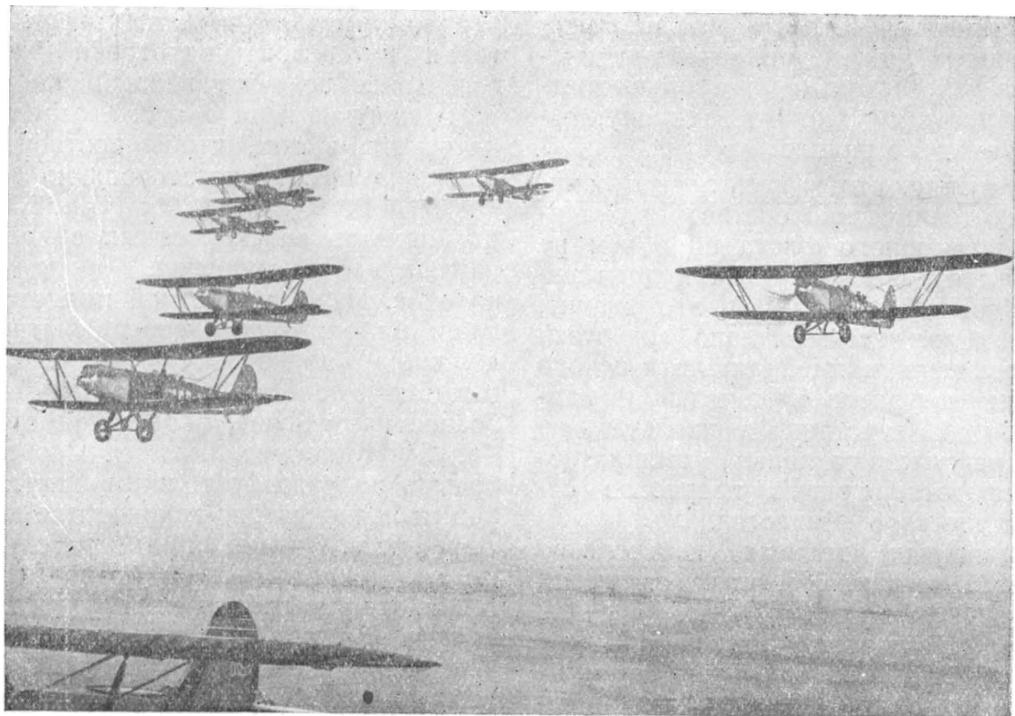
прерывно строила военно-воздушный флот под видом гражданского, создавая все новые и новые авиационные заводы. Кадры военных летчиков-наблюдателей, штурманов, инженеров, радиостов и др. готовились в гражданских авиашколах, притом готовились в количествах, намного превышающих действительную потребность гражданской авиации. На воздушных линиях эксплуатировались такие самолеты, которые легко и быстро могут быть превращены в боевые машины.

После формального уничтожения своих обязательств, вытекавших из Версальского договора, фашистская Германия полностью подчинила гражданский воздушный флот интересам своей агрессивной политики и фактически милитаризовала его.

Аналогичное положение занимает гражданская авиация и в Японии. Конфигурация воздушных линий, усиленное строительство «гражданских» аэродромов в приграничных районах, типы «комерческих» самолетов, характер движения и перевозок японских линейных самолетов не оставляют ни малейшего сомнения относительно истинного назначения японской гражданской авиации. Особенно это заметно на примере Манчжу-Го. Здесь гражданская авиация, маскируемая под фирмой некоего «самостоятельного» марионеточного общества, фактически является подразделением военно-транспортной службы штаба Квантунской армии.

Несомненно, что это военное использование гражданской авиации обусловливается теми военно-техническими возможностями, которые свойственны самолету вообще и транспортному в частности. Гражданская авиация обладает большим и разнообразным военным потенциалом. В условиях войны Гражданский воздушный флот может быть использован для подготовки кадров, для строительства стратегических путей сообщения, для воинских перевозок, для всестороннего транспортного обслуживания фронта и тыла.

Широко использовать гражданскую авиацию для нужд войны готовятся и во многих буржуазно-демократических странах. Не так давно, например, начальник военно-воздушных сил США генерал Арнольд выступил в печати с заявлением, что в случае войны граж-



Полет в строю.

данные самолеты США сыграют крупную роль в переброске штабов, наземного боевого состава, воинских грузов, сырья для работающей на армию промышленности и т. д.

В нашей стране развитие гражданской авиации подчинено совершенно иным целям, чем в капиталистических странах.

«Нечего доказывать, что внешняя политика Советского Союза в корне миролюбива и направлена против агрессии» (Молотов). СССР больше всего озабочен сохранением мира. Но он готов оказать сокрушительный отпор любому агрессору, который попытается нарушить наши границы. Поэтому чем больше обостряется военная опасность, тем с большей энергией и настойчивостью мы должны укреплять обороноспособность нашей родины. И мы обязаны приложить все силы, чтобы максимально подготовить к участию в обороне Советского Союза и Гражданский воздушный флот.

В чем заключается оборонная роль Гражданского воздушного флота?

Исключительно велико его значение как мощного резерва кадров для военной авиации. За годы сталинских пятилеток мы воспитали замечательные кадры летчиков, прекрасно освоивших со-

временные скоростные самолеты, отважных пилотов, умеющих летать днем и ночью, в хорошую погоду и в сложных метеорологических условиях, летчиков, в совершенстве овладевших слепым полетом, полетом по приборам, радиовождению. Такие мастера летного дела, как Шебанов, Матвеев, Новиков, Карапэлян, Рыбин, Бицкий, Кондратьев, Кокин, Шварц, Яницкий, Табаровский, Галицкий, Тютяев, Бычков, Романенко, Решетников и многие, многие другие, являются представителями передовой советской авиационной культуры — золотым фондом летных кадров нашей страны. Мы имеем немало отличных инженеров, техников, мотористов, связистов, по-стахановски, культурно эксплуатирующих новую вполне современную материальную часть.

На то мы и большевики, чтобы никогда не удовлетворяться достигнутым, чтобы всегда двигаться вперед, добиваться новых и новых успехов.

СССР — великая авиационная держава. Технический уровень нашей авиации растет с каждым днем. Наши самолеты летают все быстрее, выше и дальше. Они оснащаются все более совершенной и сложной аппаратурой. Нам нужны не десятки или сотни отличников-пилотов, стахановцев технической

эксплоатации и связи, а многие тысячи летчиков, инженеров, техников, способных действительно по-большевистски оседлать ту сложную технику, которую им дает родина.

Нам нужно, чтобы весь летный и инженерно-технический состав Гражданского воздушного флота ни в чем не отставал от замечательных кадров нашей Красной авиации. А это значит, что мы должны неустанно работать над повышением идеино-политического и общекультурного уровня наших кадров, должны неустанно воспитывать из них дисциплинированных, инициативных, самоотверженных патриотов социалистического отечества.

Авиационная техника непрестанно движется вперед. То, что год назад было верхом совершенства, сегодня уже может оказаться устаревым. В этих условиях застывать в смысле изучения техники на одном месте значит безнадежно отставать от технического прогресса. А в отношении авиации, пожалуй, больше, чем в отношении чего-либо другого, верна поговорка, что «отсталых бьют».

Значит, обязанность всего личного состава Гражданского воздушного флота — изо дня в день учиться, непрестанно двигаться вперед в освоении новейшей техники, в овладении вершинами летной и технической культуры.

Если фашистские агрессоры навязнут нашей стране войну, кадры Гражданского воздушного флота окажут содействие нашей военной авиации и вместе с военно-воздушными силами будут громить врага на его же собственной территории.

Когда родина призовет своих сынов дать отпор врагу, многие работники гражданской авиации, принимая военную присягу, торжественно провозглашают: «Я клянусь защищать ее (родину) мужественно и умело, с достоинством и честью, не щадя своей крови и самой жизни для достижения полной победы над врагами».

Для того чтобы с первого же дня действительно умело защищать свою родину, каждый пилот, каждый инженер, техник, радиост, работник центрального и местного аппарата Аэрофлота должен теперь же неустанно повышать свою боевую подготовку, изучать военное дело. Созданный при

Главном управлении Отдел переподготовки и боевой подготовки призван возглавить всю эту важнейшую работу. Основная задача этого отдела заключается в том, чтобы поставить на должную высоту всестороннюю тренировку летных кадров, их переобучение для полетов на скоростных самолетах, улучшить штурманскую подготовку пилотов. Наряду с летной подготовкой наши пилоты будут совершенствовать и свою подготовку по высшему пилотажу, полетам в строю, полетам на боевое применение, воздушной стрельбе, бомбометанию и т. д. Серьезную боевую подготовку должны будут проходить и инженерно-технические кадры Аэрофлота. Однако помимо работы Отдела переподготовки и боевой подготовки, помимо работы местных тренировочных отрядов немалое значение для успеха этого дела будет иметь инициатива самих авиационных работников, их самостоятельная работа по овладению военно-авиационными знаниями. Задача командиров и политработников Гражданского воздушного флота — возглавить это важнейшее дело, направить его по нужному руслу.

Большую роль в подготовке летных и технических кадров в качестве резерва для военно-воздушных сил играют наши летные и технические училища и вузы. Растущая угроза войны выдвинула задачу усиления боевой подготовки учащихся наших учебных заведений. Долг курсантов, студентов, преподавателей и начальствующего состава наших учебных заведений — приложить все силы, всю свою творческую инициативу, чтобы летные и технические училища и вузы Аэрофлота выпускали не только высококвалифицированных, политически грамотных, культурных и дисциплинированных работников для гражданской авиации, но и отличных, отважных и умелых защитников родины.

Грубейшей ошибкой было бы думать, что роль Гражданского воздушного флота в обороне страны исчерпывается только подготовкой кадров — резерва для военно-воздушных сил РККА. Огромную работу в условиях войны призван выполнять воздушный транспорт. Разнообразнейшая военно-транспортная служба на фронте и ближайшем тылу, переброска командного состава и спе-



Мертвая петля (летное училище Аэрофлота).

циальных соединений, доставка снаряжения, боеприпасов и продовольствия действующим войскам, удаленным от своих баз, перевозка вместе с санитарной авиацией врачей или больных и раненых, нуждающихся в срочной помощи, наконец, перевозка особо срочных грузов, почты и пассажиров в тылу — вот далеко не полный перечень работ воздушного транспорта в военное время. Можно прямо сказать, что в условиях войны транспортная работа гражданской авиации не только не уменьшится, но, наоборот, станет еще более ответственной, более напряженной.

Немалое значение будет иметь и работа авиации специального применения. Помимо чисто оборонных заданий, которые она сможет выполнять, авиация специального применения должна будет, так же как и в мирное время, с большим напряжением бороться против вредителей сельскохозяйственных растений, за высокий урожай хлебов и технических культур. Ведь в военное время потребность в продовольствии и технических культурах не уменьшится.

Огромные задачи, выдвигаемые перед Гражданским воздушным флотом в условиях войны, обязывают нас теперь же добиваться абсолютной безо-

пасности, регулярности воздушных сообщений, максимально четкой организации перевозок, общей слаженности работы всех подразделений ГВФ: аэропортов, служб перевозок, диспетчерского аппарата, ремонтных баз, служб погоды и особенно служб связи.

Каждый работник Гражданского воздушного флота обязан работать так, чтобы обеспечить безотказную, безаварийную, четкую и регулярную работу Гражданского воздушного флота в военное время.

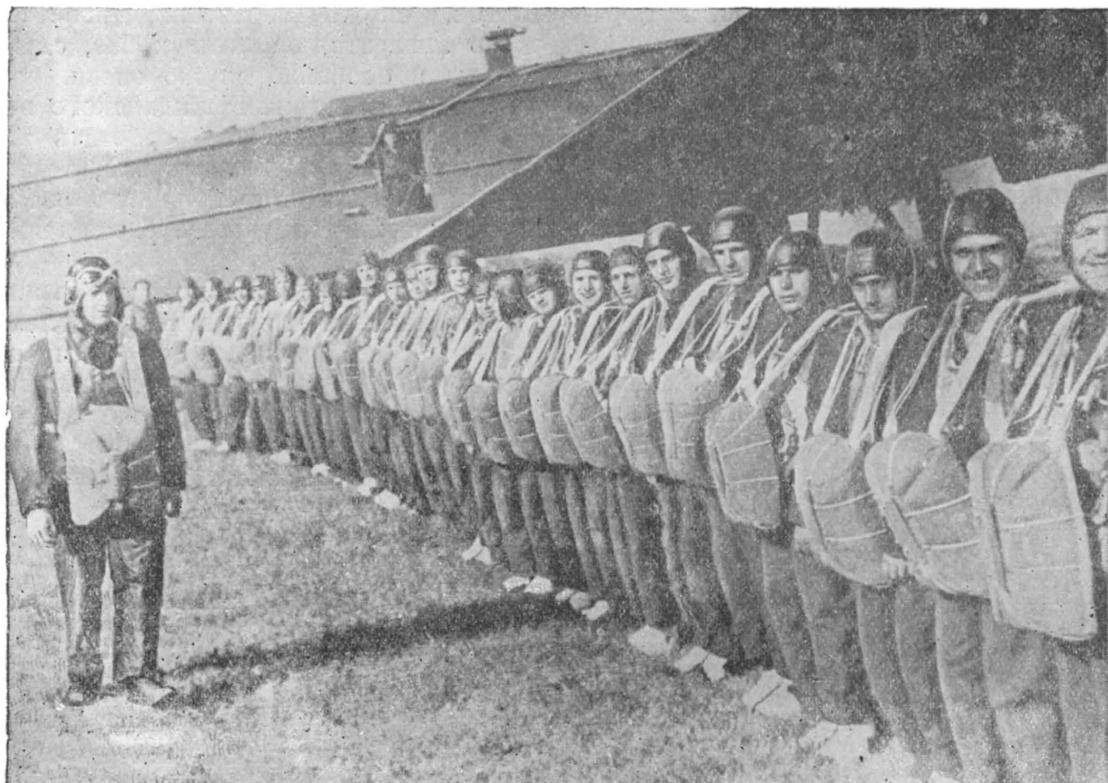
Многие руководящие работники, командиры и начальники подразделений должны быть готовы в случае войны занять свои места в военной авиации. Это обязывает их теперь же всерьез заняться подготовкой заместителей, которые с успехом могли бы их заменить в случае войны.

Исключительное значение приобретает развертывание массовой оборонной работы во всех подразделениях Гражданского воздушного флота. Не должно быть ни одного авиационного работника, который не имел бы какой-нибудь военной специальности, не сдал бы норм по противовоздушной и химической обороне, не владел бы винтовкой или пулеметом. Работники летных подразделений, аэропортов, ремонтных

предприятий должны быть отлично обучены всем элементам противовоздушной обороны своих предприятий, каждый должен точно знать свое место, свою роль, свои обязанности на случай воздушной тревоги.

Международная обстановка такова, что всякое промедление в вопросах налаживания оборонной работы и повышения мобилизационной готовности Гражданского воздушного флота является преступлением. Эта работа дол-

жна стать в центре внимания всего аппарата Гражданского воздушного флота сверху донизу, его политических и общественных организаций. Надо в кратчайший срок добиться того, чтобы в случае нападения на нашу страну Гражданский воздушный флот, весь коллектив его работников самоотверженно и умело выполнял все те задания, которые поставят перед ним правительство, партия и вождь народов товарищ Сталин.



Парашютисты.



В. С. Горанов
Герой Советского Союза

Летное училище и оборона родины

ГРАЖДАНСКИЙ воздушный флот—боевой резерв славной Красной авиации. Этот лозунг особенно популярен среди работников гражданской авиации. Он наполняет их чувством гордости за ту ответственную и почетную роль, которая им отведена в обороне нашей родины. К сожалению, далеко не все, кто искренне гордится этой почетной ролью, достаточно ясно представляют себе, к чему обязывает это положение резерва Красной авиации.

Нарком обороны товарищ Ворошилов на XVIII съезде партии заявил, что Гражданский воздушный флот «... в случае войны будет целиком обслуживать нужды обороны». Естественно, что в выполнении этой задачи ведущую роль будут играть пилоты. Кто же и как готовят наших пилотов к тому, чтобы они наиболее успешно справились с этой ролью?

Почти единственным источником пополнения летных кадров Аэрофлота являются авиационные летные училища. Это они призваны родиной стать подлинными кузницами, где выковывается несокрушимое племя сталинских соколов.

Наши летные школы из года в год

улучшают свою работу, выпускают все более подготовленные кадры. Молодые патриоты, кончающие наши летные училища, как правило, отлично справляются с работой, которая им поручается. Они по-стахановски работают в отрядах специального применения на трудном и ответственном участке борьбы с вредителями сельскохозяйственных растений и малярией, они успешно летают на линиях местной связи, постепенно осваивают работу и в транспортных отрядах. Молодой пилот, только что окончивший летное училище, не только умеет летать на учебном и почтовом самолетах, но и обладает основными навыками вочных и слепых полетах.

Из питомцев наших летных школ выросли десятки и сотни превосходных пилотов, многие из которых уже стали командирами и в свою очередь уже обучили многие десятки новых пилотов. Нет никакого сомнения, что, продолжая совершенствовать теоретическую и летную учебу в наших летных училищах, мы добьемся еще больших успехов в этом направлении.

Однако, рассматривая гражданскую авиацию как резерв Военно-воздушных

сил, мы должны признать, что наиболее отсталым участком в работе летных училищ является боевая подготовка.

Наша молодежь, идущая учиться в летные училища Аэрофлота, любит авиацию, горит желанием поскорее овладеть летным мастерством, чтобы в случае нападения на нашу родину самоотверженно защищать ее священные рубежи. Среди летной молодежи, как и среди старших поколений гражданских летчиков, исключительно популярна мысль об их готовности «... по первому зову партии пересесть на боевые корабли и громить врага на его же территории».

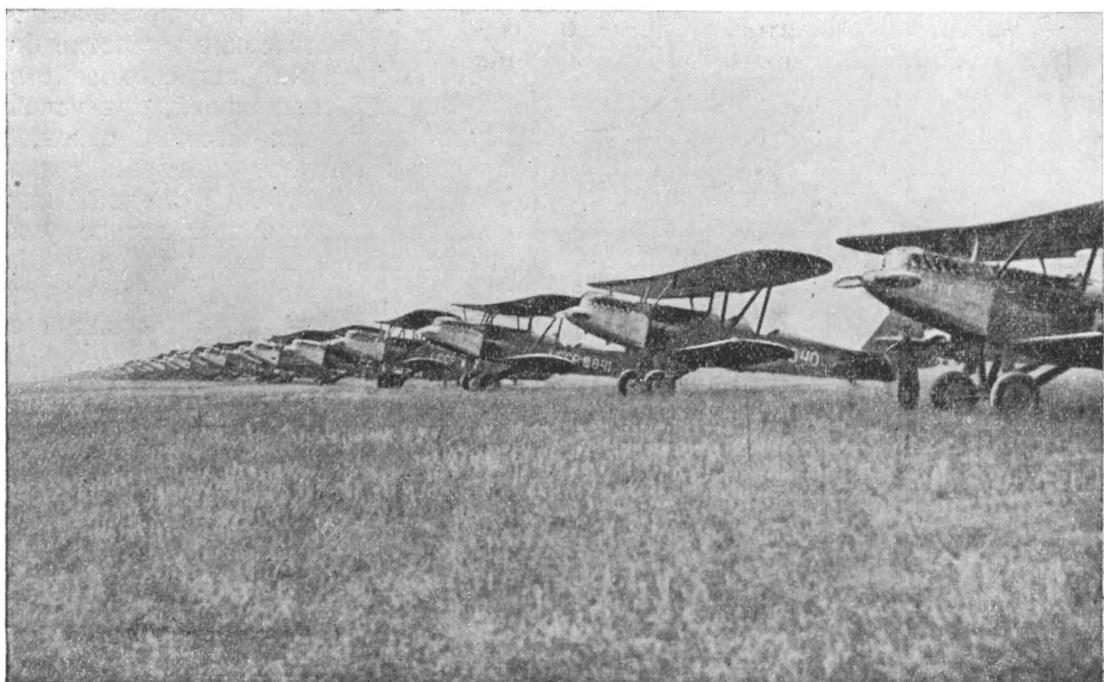
Но в наше время с его сложнейшей боевой техникой одной готовности пересесть на боевую машину еще мало. Даже отличного умения водить современные скоростные самолеты тоже мало для летчика самой могучей в мире Красной авиации. Наш летчик должен иметь отличную не только летную, но и боевую подготовку. Он должен уметь провести свою машину в целости над линией расположения неприятеля, найти заданную цель, точно ее разбомбить и невредимым вернуться обратно. Он должен хорошо знать технику и тактику воздушного боя. А для всего этого

нужны глубокие военные знания, нужна специальная боевая тренировка.

Давать своим воспитанникам знания и навыки, необходимые боевому летчику, — это и есть важнейшее звено, которым должны сейчас овладеть наши летные училища, чтобы стать на уровень задач, вытекающих из нынешней международной обстановки.

В грядущей войне одним из главных преимуществ наших летчиков, наших бойцов перед летчиками и солдатами фашистских армий будет то, что наши люди будут знать, за что они борются, будут знать, что они ведут самую справедливую из войн — войну за свою социалистическую родину, войну против агрессора, войну за освобождение всего человечества от кошмаров фашистского варварства.

Первая задача летного училища — воспитывать своих курсантов в духе беззаветной преданности делу Ленина—Сталина, вооружать их ценнейшим оружием марксизма-ленинизма, ибо и к пилоту полностью относятся мудрые слова великого Сталина на XVIII съезде ВКП(б): «Ленинец не может быть только специалистом облюбованной им отрасли науки, — он должен быть вместе с тем политиком-общественником, живо интересующимся судьбой своей



Самолеты на старте (летное училище Аэрофлота).