



# Традиция – побеждать!

*Весомый вклад работников института в победу над врагом*

**А**эропроект имеет многолетнюю историю и устоявшиеся профессиональные традиции. Вот уже более 80 лет коллектив предприятия вносит определяющий вклад в развитие наземной базы отечественной гражданской авиации. За это время Аэропроектом выполнено колоссальное количество изысканий, проектов и научных исследований по развитию аэропортовой инфраструктуры страны.

За свою историю предприятие переживало многие потрясения, работало в тяжелейших условиях, но, сплотившись, коллектив Аэропроекта всегда решал и решает задачи любой сложности. Так было и во время Великой Отечественной войны.

Вероломное нападение фашистской Германии на нашу страну застало гражданскую авиацию за обычной мирной работой. За три месяца до начала войны экспедиции Аэропроекта под руководством Ф.Г. Новикова и М.И. Марценицына выполнили изыскания и обеспечили необходимой технической документацией строительство аэродромов вдоль западной границы страны.

Проявляя настоящие образцы ответственного отношения к своим обязанностям, все, от чертежницы до автора проекта, обеспечили строительство двух десятков аэродромов с искусственными взлетно-посадочными полосами.

Перед началом войны по проектам, разработанным специалистами Аэропроекта, было закончено строительство центрального московского аэропорта Внуково, торжественное открытие которого намечалось на 22 июня 1941 года, но мирные планы порушила война. Уже в июле на базе аэропорта была сформирована Московская авиационная группа особого назначения ГВФ.

Обращение правительства к народу с призывом встать на защиту Родины вызвало огромный патриотический подъем среди работников гражданской авиации. На многочисленных митингах летчики, инженеры, техники, рабочие, служащие выражали готовность вместе со всем советским народом бороться с врагом.

С началом войны многие сотрудники Аэропроекта были мобилизованы и направлены в действующую армию. Они выполняли задания командования по изысканиям, проектированию и строительству фронтовых и тыловых аэродромов, применяя свои знания и богатый опыт для обеспечения активных боевых действий Военно-воздушных сил Красной армии.

После окончания войны многие из них вернулись в Аэропроект и своим трудом внесли вклад в развитие гражданской авиации.

Однако не всем было суждено увидеть мирное небо над Родиной. Среди тех, кто отдал свою жизнь в борьбе за ее честь и независимость, А.Ф. Архипов, В.И. Блинов, П.Н. Гаврушев, П.М. Господаренко, Н.И. Денисов, В.В. Комаров, Я.Х. Пикуль-Ренкович, Х.Л. Пиевский, Ф.Ф. Поляков, М.А. Петренко, Д.И. Потапенко, П.М. Рошин, А.В. Суходольский, И.Ф. Себекин, А.П. Сионский, М.В. Тюрин. Память о погибших в период Великой Отечественной войны сотрудников сохраняется из поколения в поколение работников института.

Среди ушедших на фронт был и инженер-конструктор В.Ф. Башкиров, который окончил летную школу Осоавиахима и школу летчиков-инструкторов. За героизм, проявленный в воздушных боях над Сталинградом, ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Всего генерал-майор В.Ф. Башкиров за годы войны совершил более 300 боевых вылетов, в которых сбил 18 самолетов против-



**Гордость коллектива  
В.Ф. Башкиров**

ника. В 1946–1947 годах он был начальником Аэропроекта.

С началом войны работники Аэропроекта были задействованы в проектировании объектов строительства аэродромов оборонительных поясов на территориях Средне-Волжского и Сибирского военных округов.

Как известно, 9 октября 1941 года Государственный Комитет Обороны принял решение об организации доставки самолетов и грузов из США в СССР по воздуху. Создание этой трассы возлагалось на Главное управление гражданской авиации.

Наиболее квалифицированные кадры проектировщиков – сотрудников Аэропроекта были привлечены к строительству аэропортов по всей трассе от Красноярска до Уэлькаля на Чукотке. Для ее функционирования уже в ноябре 1941 года началась реконструкция имевшихся аэродромов. В Красноярске удлинены две взлетно-посадочные полосы, построены рулежные дорожки и места стоянки самолетов. Был реконструирован аэродром в Якутске. Строительство новых аэродромов началось в 1942 году. Вдоль трассы строились узлы связи, радионавигации, метеорологические станции, уточнялись полетные карты. 27 апреля 1942 года гражданский воздушный флот, строивший и эксплуатировавший трассу, был подчинен Военно-воздушным силам Красной армии.

После принятия решения об использовании трассы для перегонки боевых самолетов из США по договору ленд-лиза была развернута большая работа по изысканиям и проек-

тированию остальных аэропортов для обеспечения бесперебойной эксплуатации трассы. При общей протяженности трассы по территории страны около 5000 км за годы войны были построены и введены в эксплуатацию 16 аэродромов и 274 здания и сооружения. В числе вновь построенных – базовые аэропорты Уэлькаль, Марково, Сеймчан, Якутск, Киренск, а также ряд промежуточных и запасных аэродромов – Чаплино, Анадырь, Танюрер, Магадан, Берелех, Зырянка, Олекминск, Витим, Нижне-Илимск и др.

Все проектно-изыскательские работы по аэропортам трассы выполняла группа специалистов Аэропроекта, которая приняла непосредственное участие и в их строительстве. В состав группы вошли: А.А. Арнольд, Д.И. Артемов, А.Т. Виноградов, Б.В. Гречишкин, Я.Г. Грозовский, Ф.К. Дернов, Н.И. Жмаев, Д.Л. Канторович, В.Т. Клементьев, А.И. Круглов, К.П. Николаев, И.Я. Новичков, Н.Т. Полков, К.А. Рыжиков, К.Н. Стрельченко, Ю.Р. Струве, А.М. Сэт, В.М. Тремаскин, М.А. Турек, Б.А. Цайтц, П.И. Целев, С.Е. Шерман, В.В. Шумов, М.С. Яковлев, Р.С. Ялышев.

Работы по созданию трассы проводились в тяжелейших условиях Крайнего Севера, для которого свойственны низкая (до –50) температура, ветры и метели зимой и распутица, топи, непроходимые болота – летом. Люди жили в невыносимых условиях, в землянках, работали практически круглосуточно, но были полны энтузиазма и желания как можно скорее выполнить эту ответственную и важную работу.

По мере строительства трассы обогащался опыт аэродромного строительства, появлялись новые типы покрытий. В Уэлькале была спроектирована и построена ВПП из деревянных реек с промежутками, заполненными гравием. В аэропортах Киренск, Якутск и Сеймчан выполнены аэродромные покрытия из оптимальных гравийных смесей, обработанных жидким битумом способом смешения на месте. В Марково и Танюрере устроены покрытия из сборных металлических плит.

По проектам института в аэропортах Якутск и Киренск были построены деревянные аэровокзалы и ангары, представлявшие значительный интерес по своему архитектурному и конструктивному решению. Осваивались новые типы светосигнального и радионавигационного оборудования.

Прохождение воздушной трассы по нежитым районам, над тайгой и в значительной части над горной местностью (Верхоянский хребет) обуславливало повышенные требования к радиотехническому обеспечению полетов. Различная дальность – от 800 до 1500 км между базовыми аэропортами и от 200 до 400 км между запасными – вызвала необходимость организации связи как наземной, так и авиационной воздушной по нескольким каналам, обслуживавшимся передатчиками различной мощности и в разных диапазонах волн. Перегонка самолетов производилась группами. В аэропорт посад-

ки одновременно прибывали несколько самолетов, поэтому их нужно было рассредоточить на подлете и быстро одному за другим обеспечить безопасную посадку. Самолеты, поступившие из США, имели на борту радиостанции командной связи, поэтому аналогичная командная связь требовалась и в аэропортах.

В ноябре 1942 года по воздушной трассе Фэрбенкс – Нома (на Аляске) – Уэлькаль – Красноярск общей протяженностью 6306 км началась перегонка боевых самолетов, перевозка продовольствия и различной техники. Материальное обеспечение трассы происходило через порты в Магадане, Тикси, Провиденция, Амбарчике и Уэлькале, откуда по рекам и дорогам грузы развозились в 25 пунктов приема.

К 1945 году на базе главной трассы функционировали маршруты: Красноярск – Уэлькаль, Якутск – Хабаровск, Анадырь – Магадан – Хабаровск, Магадан – Киренск – Красноярск и Якутск – Тикси, в том числе для перегонки самолетов в состав Забайкальского, 1-го, 2-го Дальневосточных фронтов и Тихоокеанского флота для обеспечения боевых действий против Японии. В августе 1945 года поставки авиатехники из США по трассе прекратились.

За участие в строительстве воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль большая группа сотрудников Аэропроекта была награждена орденами и медалями. После войны многие из аэропортов трассы стали основой развития воздушных сообщений в отдаленных районах Якутии, Колымы и Чукотки, которые и поныне служат в качестве аэропортов действующих воздушных линий гражданской авиации.

В начале 1943 года под ударами Красной армии немецкие войска откатывались все далее на запад, оставляя после себя руины городов, промышленных и транспортных сооружений. Правительством принимались неотложные меры по восстановлению аэропортов на освобожденных территориях.

Так, 27 февраля 1943 года начальником ГУГВФ был издан приказ «Об организации аэропортов и аэродромов на территории, освобожденной от немецко-фашистских захватчиков». В работу по восстановлению разрушенных аэропортов включались работники всех подразделений гражданской авиации страны, в том числе и Аэропроекта. За годы войны с участием специалистов Аэропроекта были построены сотни прифронтовых и оперативных аэродромов, которые сыграли важную роль в разгроме фашистских войск.

9 мая 1945 года завершилось самое трудное для советского народа испытание – окончилась Великая Отечественная война. Начался новый этап в жизни всего советского народа, в том числе и коллектива Аэропроекта.

**По архивным материалам  
ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект»**



**Сотрудники Аэропроекта до войны**



**Проведение изысканий под строительство аэродрома**