

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВИАЦИИ БАМПРОЕКТА В ПРОЕКТИРОВАНИИ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Бурное развитие авиации в 1930-е гг. сделало возможным ее интенсивное использование не только в военных, но и гражданских целях, в т.ч. и в различных отраслях народного хозяйства (строительство, связь, сельское хозяйство и др.). На изысканиях железнодорожных магистралей она впервые была применена в 1936 г., когда при Союзтранспроекте НКПС был организован сектор новых видов изысканий. В его задачу входило создание и применение аэрофотосъемки на изысканиях железных дорог, но в этом же году сектор был ликвидирован, а авиация перешла одним из подразделений в БАМпроект и стала именоваться «Аэрофотосъемочная экспедиция»¹.

Первые два года работы экспедиции были не совсем удачными, и планы 1936-1937 гг. не выполнялись. Только в 1938 г. положение дел улучшилось, и аэрофотосъемочные работы были выполнены на 125% - заснято 62240 кв. км местности при общем налете самолетов 1 481 час². Положительный опыт работы авиации в 1938 г. и желание руководства БАМпроекта максимально использовать ее при строительстве Байкало-Амурской магистрали привели к тому, что аэрофотосъемочная экспедиция БАМпроекта стала самостоятельной производственной единицей в его структуре. 13 сентября 1938 г. была создана Авиагруппа БАМпроекта, которая обслуживала аэрофотосъемочные работы и визуальную рекогносцировку для железнодорожных изысканий, транспортную перевозку людей и грузов, обеспечивала авиасвязь в районах строительства железнодорожных магистралей ГУЛЖДС НКВД.

На активе изыскателей и проектировщиков в январе 1939 г. Нарком путей сообщения Л.М. Каганович со всей остротой поставил вопрос внедрения новейшей техники в дело железнодорожных изысканий, особо указав на роль авиации в освоении мало исследованных районов. Объем работ авиации был увеличен в 2,5 раза, в дополнение к существующей авиабазе в Иркутске была создана еще одна в Комсомольске, правительством было принято постановление о приобретении для авиаотряда 10 новых самолетов и пополнении летно-технического состава кадрами.

¹ Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.119. Л.1в.; Д.146. Л.2-3

² Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.24. Л.218

В целях улучшения систематического контроля над производством и летной работой, воспитания летного состава и повышения дисциплины труда 22 июня 1940 г. начальником БАМпроекта была утверждена новая структура и положение авиагруппы.

В составе авиагруппы были созданы авиаотряды, авиазвенья и авиабазы, непосредственно подчиненные Начальнику авиагруппы. Авиабазы находились в Иркутске (1938-1941 гг.), Комсомольске на Амуре (1939-1940 гг.) и Югорский авиаотряд в п. Абези (Коми АССР) – за Полярным кругом (1941 г.). Основной производственной единицей стало авиазвено, входящее в состав авиаотряда. С этого времени авиация в железнодорожных изысканиях стала применяться почти по всей трассе БАМ, от Байкала до Охотского моря. Авиагруппой полностью была освоена трасса БАМ от Усть-Кута до Советской Гавани и Владивостока¹.

С 1941 г. начали проводиться работы за Полярным кругом на участке Воркута - Хабарово.

Несмотря на сложные геологические и климатические условия (горные районы, вечная мерзлота и заболоченность, тайга), редкое население и разбросанность населенных пунктов на большие расстояния, неустойчивую метеорологическую обстановку и отсутствие метеостанций, схематичность картографического материала, отсутствие аэродромов и гидропортов авиация со своими задачами справилась (таблица 1).

Таблица 1 – Объемы работ, выполненные авиаотрядом в 1936-1941 гг.

| Наименование | 1936 г. | 1937 г. | 1938 г. | 1939 г. | 1940 г. | 1941 г. (до 4 октября) | Всего |
|------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|------------------------|---------|
| Общий налет (в часах) | 70 | 797 | 1 481 | 4 000 | 3 712 | 2 773 | 12 833 |
| Перевезено грузов (в тоннах) | - | 25,0 | 225,0 | 496,0 | 360,0 | 163,0 | 1 269,0 |
| Перевезено людей | - | 40 | 450 | 1 932 | 1 963 | 1 137 | 5 522 |
| Заснято (тыс. кв. км) | 7,5 | 0,1 | 62,2 | 105,0 | 78,8 | 26,6 | 280,4 |
| Пройдено (тыс. км) | 10,0 | 120,0 | 222,0 | 593,0 | 624,0 | 440,0 | 2 009,0 |

Источник: Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.88. Л.5

Таким образом, к зиме 1941 г. коллектив авиагруппы являлся производственным коллективом, имеющим опыт внетрассовых полетов по обслуживанию проектно-изыскательских экспедиций и готовым выполнить любое задание БАМпроекта. Впервые в СССР и в мире были проведены в таком крупном масштабе съемочные работы за Полярным кругом (за 66° северной широты).

¹ Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.24. Л.221-222, 226

Однако, по приказу ГУЛЖДС НКВД № 27/1-201д от 17 сентября 1941 г., без согласования с авиагруппой и руководством БАМпроекта, из состава Авиагруппы был выделен Югорский авиаотряд и передан в ведение Полярной экспедиции вместе с авиабазой в Комсомольске и со значительной частью действующих самолетов. Таким образом, дальнейшее существование авиагруппы как самостоятельного подразделения БАМпроекта становилось нецелесообразным. Иркутскую авиабазу в соответствии с приказом ГУЛЖДС № 2 от 20 декабря 1941 г. 1 января 1942 г. ликвидировали и передали Томскому отделению¹.

После выхода постановления ГКО о скоростном строительстве железнодорожной линии Ульяновск - Сталинград на авиаотряд Полярной экспедиции были возложены обязанности обслуживания работающих в Поволжье проектно-изыскательских экспедиций БАМпроекта и строительства.

Авиаотряд срочно перебазировали в Камышин, где он и находился вплоть до 1 июля 1943 г.²

Начальником Управления строительством Ф.А. Гвоздевским 23 февраля 1942 г. был утвержден план организации Камышинского авиаотряда в составе 12 самолетов (8 сухопутных и 4 гидролодки), часть из которых необходимо было отремонтировать и перегнать к месту полевых работ авиаотряда в Камышин.

Командиром Камышинского авиаотряда по совместительству был назначен начальник авиагруппы Желдорпроекта Д.Г. Кармановский³.

Штаб авиаотряда и центральный аэропорт до 1 сентября 1942 г. находились в Камышине, а затем, в связи с переездом Управления строительством, – в Красноармейске, а после 1 ноября 1942 г. – в Саратове.

В район базирования Камышинского авиаотряда с февраля по июль 1942 г. 5 самолетов были перегнаны из Иркутска, 1 – из Воркуты и 2 сухопутных самолета по распоряжению заместителя наркома внутренних дел В.В. Чернышова были получены от Печорлага. Самолет С-2 при перелете из Абези в Камышин (у Саратова) потерпел аварию, остальные самолеты были в полной исправности и за время перелета происшествий не имели.

К 1 января 1943 г. в ведении Камышинского авиаотряда находилось 4 самолета: два самолета П-5 и самолеты СП и У-2 с местом базирования на территории местного аэропорта

¹ Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.88. Л.2

² Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.119. Л.16 об.

³ Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.103

ГВФ в Саратове¹. На аэродроме были сделаны дополнительные стоянки для самолетов, построена авиамастерская легкого типа для мелкого ремонта самолетов и моторов, техническая кладовая и бензохранилище. Однако существующее минимальное наземное оборудование не соответствовало требованиям Воздушного кодекса СССР и наставлениям ГВФ СССР, отсутствовала постоянная радиосвязь и метеослужба, недостаточно было квалифицированного персонала.

С Иркутской авиабазы в Камышин было перевезено два вагона с запчастями. Авиагорючее до 17 сентября приобреталось в централизованном порядке через Нефтебывт, а в дальнейшем – через Приволжский ИТЛ². Он же в период работы авиаотряда на строительстве в 1942-1943 гг. обеспечивал его спецодеждой, хозинвентарем для оборудования аэропортов и материалами для ремонта самолетов, правда, в незначительных количествах.

Камышинский авиаотряд состоял из 24 человек, что составляло 75% от штатной численности. В августе 1942 г. часть летно-подъемного и инженерно-технического состава авиагруппы и отрядов распоряжением заместителя наркома внутренних дел и приказом по БАМпроекту № 67 от 31 июля 1942 г. была откомандирована в распоряжение авиации дальнего действия³. Работы в отряде выполнялись за счет уплотнения рабочего дня и совмещения профессий. Так, начальник авиагруппы А.И. Асташев одновременно был и командиром отряда, и пилотом самолета П-5; главный инженер авиагруппы П.К. Шабанов - инженером отряда; старший экономист Л. Погорелов - помощником командира по хозяйству и т.д.

Основным назначением отряда являлось обслуживание Управления Волгожелдорстроя, Сталинградского, Вольского и Приволжского ИТЛ, а также Приволжской, Вольской и Свияжской экспедиций, обеспечение авиасвязью руководства стройки с районами и участками строительства, а также с Наркоматом (с Москвой) и другими городами для разрешения срочных неотложных вопросов, связанных со строительством, и срочная перевозка груза и людей в районы строительства. Практика показала, что использование авиации по обслуживанию строительства явилось крайне необходимым в досрочном окончании строительства железнодорожной магистрали между Сталинградом и Саратовом.

Помимо обеспечения постоянной связи между Управлением и объектами строительства характерны и другие моменты в работе авиации, способствующие досрочному окон-

¹ Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.119. Л.3об.

² Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.119. Л.7

³ Всего из авиагруппы в Красную армию и ВВС РККА с начала войны ушло 47 чел. (Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.119. Л.5об., 7)

чанию строительства. Так, в августе 1942 г. на Волге застряли в пути баржи с необходимыми для строительства рельсами и шпалами, местоположение которых было неизвестно. Благодаря авиации в течение двух часов баржи были разысканы, переброшены соответствующие люди и груз прибыл на стройку своевременно. В том же месяце, по вине Волгосплава из Куйбышева задерживалась отправка 25 барж с аналогичным грузом. Быстрая связь на самолете позволила урегулировать вопрос, и транспорт своевременно прибыл на строительство, исключив возможность срыва важных работ. В период окончания строительства искусственных сооружений ощущалась острая нехватка цемента. И эта проблема была успешно разрешена с помощью авиации, которая своевременно доставляла груз по месту назначения.

Кроме того, авиагруппа, работая вблизи фронта, немалую помощь оказывала ему и гражданскому населению, что составило около 30% от общей программы выполненных авиаработ. Авиагруппа своевременно доставляла медикаменты и медперсонал в районы боевых действий, вывозила раненых бойцов и командиров. Так только после одного из налетов на прифронтовой район авиаотрядом были перевезены в госпиталь 161 человек. Когда в результате эпидемического заболевания скота на одной из ферм совхоза строительства возникла опасность, грозившая всему тысячному поголовью, доставка самолетами медикаментов и медперсонала ликвидировали ее¹.

В 1943 г. Камышинский авиаотряд работал на строительстве железнодорожной линии Саратов - Сталинград и Саратов - Вольск². Основной задачей была перевозка людей и грузов.

Работа авиаотряда особенно напряженной была в первом квартале. Это объясняется необходимостью срочной переброски из Саратова людей и груза для строительства № 214 в район Сталинграда, где средством быстрой связи являлся только самолет, а другой вид транспорта из-за отсутствия дорог в связи с сильными снежными заносами не обеспечивал в должной мере стройку. Установленная связь районов и участков стройки с НКВД в Москве и другими городами способствовала разрешению срочных вопросов, связанных с ускорением строительства.

¹ Филиал РГАНТД. Ф. Р-571. Оп.3-6. Д.11. Л.5

² Кроме обслуживания строительства железнодорожной магистрали Саратов - Вольск на авиаотряд была возложена задача обслуживания строительства № 214 по сооружению и восстановлению железных дорог в районе Сталинграда и работающих на них Приволжской и Донской экспедиций Желдорпроекта (Филиал РГАНТД. Ф. Р-571. Оп.3-1. Д.119. Л.6; Д.146. Л.4)

Кроме того, в январе для срочной переброски груза и людей в районы восстановления и строительства железной дороги около Сталинграда временно прикрепленный самолет ГВФ «Дуглас» перевез 88 человек руководящих работников стройки и 8,0 тонн груза (технического оборудования, инструмента и продовольствия).

Однако решались и другие вопросы. Благодаря авиации был разрешен ряд вопросов, связанных с подготовкой к пропуску весенних вод. Обследование руководством стройки с самолета района водобассейна трассы протяженностью около 600 км с целью определения глубины снежного покрова дало возможность заблаговременно провести предупредительные мероприятия по проходу весенних вод к искусственным сооружениям. При наступлении половодья с самолета проводились наблюдения по проходу весенних вод, в результате которых строителями принимались срочные меры по борьбе с паводком и тем самым ликвидировались опасности, грозившие разрушением искусственных сооружений.

В итоге, пройденное расстояние и налет часов Камышинским авиаотрядом составили пятую часть от всего объема, выполненного авиагруппой БАМпроекта в годы Великой Отечественной войны, а по перевозке грузов и пассажиров - 2,9% и 11,9% соответственно, что еще раз подчеркивает важность и значение, которое имело строительство Волжской рокады для обеспечения обороны Сталинграда.

Высокую производительность труда и дисциплинированность проявлял летно-технический состав авиаотряда. Напряженная, четкая и самоотверженная работа летного и инженерно-технического состава авиаотряда при проведении полетов в сложных метеорологических условиях в зимнее время и непосредственной близости к фронту неоднократно отмечалась приказами ГУЛЖДС НКВД¹.

В дальнейшем, ввиду отсутствия аэросъемках на изысканиях строительства и сокращения авиаперевозок, потребность в самолетах для обслуживания строительства сократилась, и авиаотряд был передислоцирован в Комсомольск.

С расширением железнодорожных изысканий БАМпроекта в Сибири и на Дальнем Востоке в его структуре вновь появляется авиагруппа, состоящая из Норильского и Комсомольского авиаотрядов.

Норильский авиаотряд, организованный приказом ГУЛЖДС № 9 от 15 мая 1943 г., занимался обслуживанием Норильской экспедиции и находился в г. Игарка Красноярского края, а Комсомольский авиаотряд, организованный по приказу ГУЛЖДС НКВД № 7 от 15

¹ Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.146. Л.8-9

июля, с местонахождением в Комсомольске на Амуре, обслуживал строительство № 500, Восточный и Нижнее-Амурский ИТЛ и работающие на них Приморскую и Сихотэ-Алинскую экспедиции Желдорпроекта¹. По этому же приказу Камышинский авиаотряд был ликвидирован, а личный состав со всеми материальными ценностями и самолетами передан в распоряжение Комсомольского авиаотряда².

В 1944 г. для обслуживания Московской и Черноморских экспедиций Желдорпроекта дополнительно был организован Московский авиаотряд с местом расположения в Москве. За военные 1942-1945 гг. авиаотрядами авиагруппы БАМпроекта была проделана большая работа по обслуживанию проектирования и железнодорожного строительства, осуществлявшегося ГУЛЖДС НКВД (таблица 2).

Таблица 2 – Производственные показатели работы авиагруппы Желдорпроекта за 1942-1945 гг.

| Наименование | 1942 г. | 1943 г. | 1944 г. | 1945 г. | Всего |
|------------------------------|---------|---------|---------|---------|----------|
| Общий налет (в часах) | 1 185,3 | 2 053 | 4 465 | 2 568 | 10 271,3 |
| Перевезено грузов (в тоннах) | 10,0 | 152,0 | 414,0 | 234,0 | 810,0 |
| Перевезено людей | 600 | 1 324 | 4 439 | 2 309 | 8 672 |
| Заснято (тыс. кв. км) | - | 21,6 | 12,7 | 75,0 | 109,3 |
| Пройдено (тыс. км) | 172,0 | 306,0 | 678,0 | 386,0 | 1 542,0 |

Источник: Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.119. Л.14; Д.146. Л.16; Д.175. Л.24; Д.202. Л.15

За годы Великой Отечественной войны авиагруппой БАМпроекта было пройдено свыше 1,5 млн. км и налетано 10,3 тыс. часов, перевезено 810 тонн грузов и более 8,5 тыс. человек, заснято более 100 тыс. кв. км территории.

Если на момент использования авиации при изысканиях железных дорог в 1936 г. было пройдено всего 10,0 тыс. км при налете 70 часов и сделана аэрофотосъемка 7,5 тыс. кв. км территории, то в 1945 г. после окончания войны было пройдено 386,0 тыс. км и налетано 2568 часов. При этом была осуществлена аэрофотосъемка 75,0 тыс. кв. км территории и перевезено 234,0 тонны груза и 2309 пассажиров (таблица 3).

¹ Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.146. Л.4

² Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.146. Л.9

Таблица 3 – Производственные показатели работы авиагруппы Желдорпроекта в 1936-1945 гг.

| Наименование | Объемы выполненных работ | | | | |
|--|--------------------------|--------------|---------------------------|-------|-------------------------------|
| | Налет | | Перевозка | | Заснято (в тыс. кв. км) |
| | в ча- сах | в тыс. км | грузов (в тон- нах) | людей | |
| На момент начала применения авиационных работ в железнодорожных изысканиях | 70 | 10,0 | - | - | 7,5 |
| На момент создания авиагруппы как самостоятельной структурной единицы БАМпроекта | 1 481 | 222,0 | 225,0 | 450 | 62,2 |
| Накануне Великой Отечественной войны (до 4 октября 1941 г.) | 2 773 | 440,0 | 163,0 | 1 137 | 26,6 |
| После окончания Великой Отечественной войны (по итогам работы за 1945 г.) | 2 568 | 386,0 | 234,0 | 2 309 | 75,0 |

Источник: Филиал РГАНТД. Ф.Р-571. Оп.3-6. Д.88. Л.5; Д.202. Л.15

Таким образом, возникшее накануне Великой Отечественной войны новое авиационное подразделение БАМпроекта и сформировавшаяся в годы Великой Отечественной войны Авиагруппа Желдорпроекта стали неотъемлемой частью структурного подразделения ГУЛЖДС НКВД, которая с успехом использовалась на проектно-изыскательских работах и строительстве железнодорожных магистралей.