

Отечественные машины. Это были П-5 — военные самолеты, переоборудованные для гражданских нужд, а в 1930 году — пассажирский вариант АНТ-9, рассчитанный на девять пассажиров.

В начале производились одни почтовые полеты и только в летнее время. С 1930 года начались зимние полеты на АНТ-9 и открылось регулярное пассажирское движение на трассе Москва — Иркутск.

С самого начала Отечественной войны сибирская воздушная магистраль стала важной артерией, связывающей центр страны с ее восточными районами. Транспортные самолеты перевозили оборудование и дефицитные материалы для заводов, эвакуированных на восток, дальние бомбардировщики ИЛ-4 перегонялись с востока в прифронтовую полосу.

Не хватало кадров. Не хватало запасных частей и авиационных материалов. Были перебои с топливом, с горючим. Значительная часть работников Омского аэропорта была призвана в армию, а на их место приняты были новые люди, среди которых много женщин. Возникла проблема обучения кадров.

Работа в аэропорту приравнивалась тогда к военной службе. Регулярные пассажирские рейсы были отменены, и все сосредоточено на главном: без всяких задержек, отлично обслужить идущие на запад самолеты.

Сегодня нельзя не вспомнить тех авиаторов-сибиряков, которые боролись с врагом на фронте. Летчики на своих гражданских самолетах совершали чудеса героизма. Они помогали партизанам, поддерживали связь фронта с тылом, участвовали в снабжении армии, вывозили раненых, доставляли в тыл врага десанты и разведчиков.

В 1926 году связал свою жизнь с авиацией командир одного из авиазвеньев Омского аэропорта Дмитрий Петрович Кузнецов. К началу войны он был уже опытным летчиком. Воевать пришлось на той же машине, на которой летал в мирное время в Сибири. Только теперь на борту были не газетные матрицы, а боеприпасы и продукты для партизан, десантники, раненые. Более 60 посадок в тылу врага совершил летчик.

Перед войной пилот Николай Васильевич Алексеев облетал всю Западную Сибирь, водил машину и на Север, до самого Ледовитого океана. Возил продукты, почту, горючее, меха. Профессиональные навыки, приобретенные в нелегких сибирских условиях, пригодились на фронте. Приходилось садить свой ПО-2 буквально на «пяточке», на изрытых воронками небольших площадках. Летал к партизанам Ленинградской, Псковской и Новгородской областей, 117 раз садился в тылу врага!

Пилот Николай Алексеев стал прототипом знаменитого киногероя летчика Булочкина, которого сыграл в популярном фильме «Небесный тихоход» артист Николай Крючков. Алексеев помогал кинематографистам создавать фильм, дублировал актера во время съемок. На том же самом омском ПО-2, что снят в кино, провоевал до самой победы.

Несколько слов о ПО-2. Молодые пилоты знают об этой машине лишь понаслышке, а старые летчики испытывают к ней огромное уважение. Эксплуатировалась она примерно с 1928 по 1956 год. Вначале называлась У-2, а потом была переименована в честь погибшего авиаконструктора Поликарпова.

Немцы устраивали на ПО-2 постоянную охоту — уж очень насолил им этот крохотный самолет! Он мог ночью, набрав высоту над нашей территорией, выключить мотор, бесшумно сланировать за линию фронта и сбросить там бомбы. Немцы знали, что ПО-2 летает к партизанам, вывозит оттуда разведанные, именитых пленных, знали, что на этой машине часто летают ответственные штабные работники. Поэтому сбить ПО-2 было мечтой каждого немецкого летчика. Говорят, что за это сразу давали железный крест.

— Тяжелая, напряженная работа у нас была на фронте, — рассказывает ветеран авиации Владимир Сергеевич Соловьев. — Не было понятия «нелетная погода». Летали каждый день, придет с утра синоптик, проконсультирует, и лети. Все зависело от мастерства пилота, от его выдержки. Рядом линия фронта, патрули немецких истребителей, поэто-

му разрешались только бреющие полеты.

Отличная маневренность ПО-2 спасла жизнь не одному советскому летчику. Даже разницу в скоростях они умело использовали: у ПО-2 110—120 километров в час, у немецких истребителей 250—300. Были случаи, когда, спасаясь от преследования, ПО-2 подолгу крутился вокруг заводской трубы или церковной колокольни. Полетает фашист над ним, выработает горючее и убирается ни с чем.

В начале пятидесятых годов Омский аэропорт стал пополняться новой техникой. На смену честно отслужившим свой срок ПО-2 приходили самолеты АН-2 и ЯК-12. Устаревшие ЛИ-2 начали заменяться на ИЛ-12 и ИЛ-14.

А 15 сентября 1956 года омские авиаторы считают знаменательной датой: в этот день реактивный лайнер ТУ-104, который вел командир экипажа Е. П. Барабаш, совершил посадку на омской земле. Было положено начало регулярной эксплуатации реактивных самолетов в Сибири.

КРЫЛАТАЯ СИБИРЬ

**Александр
ЛЕЙФЕР**

Летом 1911 года омичи впервые увидели самолет.

В городе тогда проводилась первая Западно-Сибирская сельскохозяйственная, лесная и торгово-промышленная выставка. Ее устроители организовали для публики различные развлечения, гвоздем которых стали так называемые авиационные торжества. Приглашен был пилот Васильев, один из известных в то время авиаторов. Для взлетов и посадок устроили специальную площадку. И вот вечером 1 июля состоялся первый полет. Самолет Васильева поднялся, сделал несколько кругов и, пробыв в воздухе около шести минут, приземлился.

Показательные полеты продолжались три дня и вызвали огромный интерес: посмотреть невиданное зрелище собиралось до 15 тысяч человек.

Однако только после революции открылись широкие возможности для развития воздушного транспорта, в том числе — и в Сибири.

С первых же дней своего существования Советское государство начало заботиться о становлении отечественной авиации. Большое внимание уделял этому Владимир Ильич Ленин. В июне 1918 года прошел второй Всероссийский съезд авиаторов. Одно из его решений — развитие авиации на периферии.

В двадцатые годы члены «Общества друзей воздушного флота» стали пропагандистами и организаторами показательных полетов в Сибири. В мае 1925 года над тайгой впервые пронеслись самолеты, пилотируемые летчиками Поляковым, Томашевским, Волковым, Найденовым, Екатовым и Громовым. В Чите авиатехник Я. Г. Савин собрал самолет, и показательные полеты на нем состоялись во многих городах.

В это же время началась подготовка к освоению небывалой по протяженности воздушной трассы Москва — Иркутск. Вскоре решением правительства вся трасса от Москвы до Иркутска была разделена на четыре участка: Москва — Казань, Казань — Свердловск — Курган, Курган — Омск — Новосибирск, Новосибирск — Иркутск.

Омский аэродром построили за северной окраиной поселка Куломзино на огромном пустыре возле березовой опушки. Сохранился снимок: обыкновенный одноэтажный деревянный дом со ставнями и парадным крыльцом. До революции он принадлежал омскому купцу Емельянову. Здесь и разместились службы аэропорта, а в здании бывшей купеческой мельницы — ремонтные мастерские.

1 августа 1927 года был открыт третий участок сибирской трассы Курган — Омск — Новосибирск, самолет «Фоккер-Ц4» пилотировал Федор Николаевич Кононенко.

В Омске приземлялись пять советских самолетов, совершавших испытательный международный перелет по маршруту Москва — Улан-Батор — Пекин, а также экипаж С. А. Шестакова во время перелета Москва — Токио.

В комнате трудовой славы Омского аэропорта висят фотографии тех людей, что начинали создавать большую авиацию Сибири. Среди них есть и портрет И. П. Рогуля. Он — старейший работник аэропорта, пришел сюда в 1929 году. Иван Павлович рассказывает:

— В первый год работы в коллективе аэропорта было человек 20—25. Пять машин «фоккеров» и, соответственно, пять летчиков: Кононенко, Лункевич, Редин, Полозенко, Яхонтов. Некоторые из них участвовали в гражданской войне, уже имели опыт. Вскоре Омск получил

