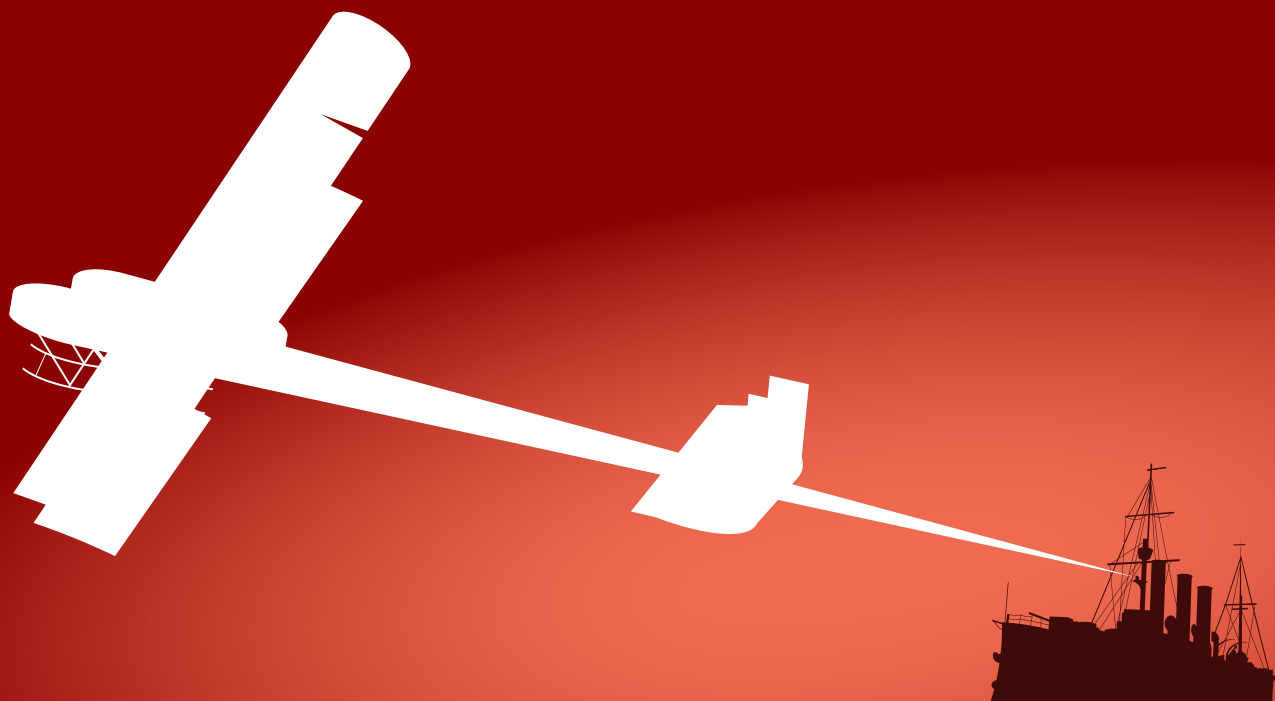




**В. И. ЛЕНИН  
ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ  
РОССИИ**



## ВЛАДИМИР ИЛЬИЧ ЛЕНИН И СОЗДАНИЕ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ А. Л. ФРАЙМАН

*В небесном безбрежье страны Советов ни днем, ни ночью не умолкает самолетный гул. Родина авиации, наша страна волею партии, усилиями всего советского народа стала могущественной авиационной державой. Она располагает развитой сетью внутренних и международных авиалиний, самыми лучшими в мире воздушными кораблями.*

*Создание и развитие советской авиации неразрывно связано с именем Владимира Ильича Ленина. Ленин стоял у колыбели Красного Воздушного Флота, в тяжелые годы гражданской войны и иностранной военной интервенции он гениально предвидел большое будущее авиации, определил ее значение в строительстве нового общества.*

Еще один год отдалил нас от исторической даты — **22 апреля 1870 года** — дня рождения величайшего гения революции, основателя и вождя Коммунистической партии и Советского государства Владимира Ильича Ленина.

Жизнь и деятельность В. И. Ленина исключительно многогранна. Нет ни одной области человеческого знания, ни одной стороны практической деятельности нашей партии, страны и международного революционного движения, которые не были бы связаны с именем Ленина. Великий вождь стоял и у истоков советской авиации.

Авиация, как одно из важнейших достижений научно-технической мысли конца XIX и начала XX веков, привлекла внимание Владимира Ильича еще задолго до Октябрьской революции. В 1910 году, находясь в эмиграции, он часто ездил в Жювизи (городок под Парижем, где находился аэродром) смотреть происходившие там полеты и состязания. Из ряда высказываний В. И. Ленина видно, что он еще тогда гениально определил роль авиации в революционных битвах пролетариата в современных войнах.

Возглавив борьбу рабочего класса и трудящегося крестьянства за победу Великой Октябрьской социалистической революции, В. И. Ленин уделял большое внимание вопросам использования авиации в боях за установление Советской власти.

Первый советский авиационный отряд был создан в Петрограде в конце октября 1917 года по личному указанию Ильича. Авиаторы участвовали в разгроме наступавших на Петроград контрреволюционных войск Керенского-Краснова. Сформированные в конце 1917 года авиационные отряды сыграли большую роль в ликвидации контрреволюционных мятежей Каледина, Центральной рады и других врагов молодой страны Советов.

Великий вождь социалистической революции уже в первые месяцы после Октябрьского восстания считал необходимым использовать авиацию и в мирных целях, в особенности для популяризации декретов Советской власти, установления связи центра с местами. Текст декрета о мире В. И. Ленин предлагал распространить не только в России, но и за ее рубежами. Так, второй пункт написанного В. И. Лениным проекта резолюции Совета Народных Комиссаров от 18 (31) декабря 1917 года гласил: «[Аэропланы через всю Германию]. Ассигнование] добав [очных] средств на эту агитацию».

**В январе 1918 года** В. И. Ленин в беседе с членом Всероссийской коллегии по управлению воздушным флотом республики М. П. Строевым интересовался возможностью применения авиации в народном хозяйстве и заявил, что Советская страна должна иметь мощный воздушный флот, который можно было бы использовать и в строительстве новой жизни.

В этот период были сделаны и практические шаги мирного использования авиации. Так, летчики Первой социалистической авиашколы доставляли агитационную литературу из Петрограда в отдаленные районы губерний. В начале 1918 года была установлена временная воздушная связь между Москвой и Петроградом. 31 марта 1918 года одновременно из Москвы в Петроград и из Петрограда в Москву была доставлена воздушным путем почта, а 1 апреля летчик Н. И. Петров совершил перелет по этой трассе с одним пассажиром, покрыв расстояние между Петроградом и Москвой в рекордное для тех лет время — за 4 часа 10 минут.

**1 мая 1918 года** В. И. Ленин посетил Московский аэродром и с большим интересом наблюдал, как единственный участник авиационного парада — летчик Б. И. Российский — на старом «Ньюпоре», выкрашенном в честь Первомайского праздника в красный цвет, совершил восемнадцать «мертвых петель». «Браво, дедушка русской авиации!», — сказал после парада В. И. Ленин, пожав летчику руку.

**В апреле 1918 года** при Всероссийской коллегии по управлению воздушным флотом республики был создан отдел по применению авиации в народном хозяйстве. Однако в связи с обострением гражданской войны и усилившейся иностранной военной интервенцией вопрос о дальнейшем использовании авиации в мирных целях был временно снят. Все основные силы авиации были сосредоточены на фронтах.

В годы иностранной военной интервенции и гражданской войны В. И. Ленин лично давал указания военному командованию о применении авиации на всех основных фронтах. Так, летом 1918 года он предложил Реввоенсовету приспособить отдельные поля Архангельской губернии под аэродромы и обеспечить боевые действия авиации в борьбе с английской эскадрой. В августе 1918 года при продвижении интервентов к Котласу В. И. Ленин дал указание «связаться с Котласом, послать туда летчиков . немедленно и организовать защиту Котласа во что бы то ни стало.» Направленные в соответствии с этим распоряжением два авиаотряда в составе двенадцати самолетов активно участвовали в сражениях с интервентами и белогвардейцами на Севере.

На Восточном фронте, в боях против Колчака, советские летчики сделали свыше 800 самолетовылетов. Высокую активность они проявили при контрнаступлении войск Южной группы под командованием М. В. Фрунзе. В этих боях особо отличались летчики А. Н. Томашевский, А. М. Лабренц, М. М. Громов (впоследствии Герой Советского Союза) и многие другие.

Советская авиация успешно действовала и в боях на Южном фронте, в районах Царицына и Астрахани, Здесь положение советских войск особенно ухудшилось в августе 1919 года, когда конница Деникина, прорвав фронт, вышла в тылы Красной Армии в районах Тамбова, Козлова, Воронежа. Красная Армия на этом фронте не имела своей конницы, способной противостоять белоказакам. В. И. Ленин в связи с этим предложил рассмотреть вопрос об использовании авиации для борьбы с вражеской кавалерией, подчеркнув, что самолет с бреющего полета может успешно поражать конницу. «Конница при низком полете бессильна против него», — писал он. В. И. Ленин потребовал, чтобы военные специалисты дали «ответ (быстро) аэропланы против конницы? Примеры. Полет совсем низко. Примеры.»

Реализуя указания В. И. Ленина, советское командование направило на ликвидацию прорыва вражеской конницы авиационную группу в количестве 17 самолетов. Командовал группой начальник Московской авиационной школы Ю. А. Братолюбов. Советские летчики громили с малых высот конницу противника, вели воздушную разведку, осуществляли связь, разбрасывали листовки, наносили удары по тылам врага.

Ответственные задачи были возложены на авиацию в период обороны Петрограда и в боях против белополяков и Врангеля, ликвидации контрреволюционных банд Махно, Антонова, басмачей, в подавлении антисоветского кронштадтского мятежа.

В боевых действиях Красной Армии были успешно воплощены ленинские идеи об огромном значении авиации в революционной борьбе трудящихся.

В условиях гражданской войны В. И. Ленин придавал большое значение подготовке авиационных кадров. В 1919—1920 годах были открыты Егорьевская школа, Петроградская высшая военная школа летчиков-наблюдателей, Высшая аэрофотограмметрическая школа, Воздухоплавательная школа. По поручению В. И. Ленина выдающийся ученый Н. Е. Жуковский создал в 1919 году Московский авиационный техникум, который в сентябре 1920 года был преобразован в институт инженеров Красного Воздушного флота. В. И. Ленин постоянно интересовался программой занятий авиационных учебных заведений, вопросами комплектования курсантского состава, его материальным положением. В ноябре 1918 года он посетил Московскую авиационную школу и детально ознакомился с ее работой.

В. И. Ленин глубоко интересовался возможностями развития отечественной авиационной промышленности. Конечно, в условиях гражданской войны, интервенции, блокады и хозяйственной разрухи вопрос стоял не о строительстве новых предприятий, а о максимальном и эффективном использовании того жалкого наследства, которое досталось Советской власти от дореволюционной России. В. И. Ленин лично подписал ряд декретов о конфискации авиационных предприятий, принадлежавших капиталистам-саботажникам. Переход всей авиационной промышленности в собственность Советского государства был завершён декретом Совета Народных Комиссаров от 28 июня 1918 года. Для руководства авиационной промышленностью был образован в составе Высшего Совета Народного Хозяйства отдел Главкоавиа. 20 июня 1920 года Совет Труда и Оборона под председательством В. И. Ленина принял постановление о поднятии производительности Главкоавиа. Протокол этого заседания был подписан В. И. Лениным.

В. И. Ленин занимался многими вопросами деятельности авиационных предприятий, оказывал им непосредственную помощь. В 1919 году он принял делегации рабочих Петроградского авиационного завода (б. Мельцер) и Московского авиационного завода (б. «Дукс»). Владимир Ильич подробно расспрашивал делегатов о работе заводов, об их нуждах, дал указания об ассигновании средств для расширения производства самолетов.

**17 ноября 1919 года** В. И. Ленин подписал Постановление Совета Труда и Оборона о мобилизации на авиационные заводы лиц, работавших в течение последних десяти лет в России или за границей не менее шести месяцев на авиационных и воздухоплавательных заводах, в учреждениях и частях воздушного флота.

Ленинская забота об авиационной промышленности особенно ярко была воплощена в постановлении Совета Труда и Оборона от 10 июня 1920 года. Это Постановление приравнивало авиационные заводы в отношении снабжения сырьем, топливом, полуфабрикатами и продовольствием к ударной группе оборонных предприятий. Все центры, главки и отделы ВСНХ обязывались удовлетворять в первую очередь требования авиационных заводов.

Развитие авиационной промышленности и авиации в целом неразрывно связано с успехами и достижениями советской науки. Еще в апреле 1918 года в статье «Набросок плана научно-технических работ» В. И. Ленин выдвинул задачу — подчинить научную мысль практическим задачам Советского государства, социалистического строительства.

Лучшие представители русской науки откликнулись на призыв В. И. Ленина и отдавали все свои силы молодому социалистическому государству. Многие ученые, конструкторы и изобретатели работали в области авиации, решая те или иные конкретные задачи. Так, например, профессором Шпитальским были организованы два завода по изготовлению авиационного бензина из керосина, изобретатель А. М. Игнатъев работал над созданием механического дальномера для определения дальности летящей цели — самолета.

Особенно велики заслуги Н. Е. Жуковского, который вместе с другими ведущими учеными страны боролся за максимальное приближение науки к практическим задачам социалистического строительства.

**В марте 1918 года** по инициативе В. И. Ленина в Москве была создана «летучая лаборатория», проводившая исследования с целью улучшения качества самолетов и авиадвигателей. Лабораторию возглавил Н. Е. Жуковский. В том же году Н. Е. Жуковский выдвинул предложение об организации научно-исследовательского института в области самолетостроения. С подобными предложениями русские ученые неоднократно, но безуспешно обращались к царским властям и магнатам русского капитала. И лишь Советская власть и лично В. И. Ленин, несмотря на хозяйственную разруху и войну, поддержали инициативу передовых ученых.

**В декабре 1918 года** в Москве был создан Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) — центр советской авиационной науки. Душой его были Н. Е. Жуковский и С. А. Чаплыгин.



Необычайно широк круг вопросов в области авиационной науки, который привлекал внимание В. И. Ленина. Он интересовался планом издания авиационной литературы, был в курсе дел важнейших изобретений. В. И. Ленин проявлял особенно большой интерес к ракетной технике. В конце 1920 года он присутствовал на конференции изобретателей, где особенно заинтересовался проектом межпланетного корабля-самолета, сконструированного Ф. А. Цандером.

Октябрьская революция открыла простор для плодотворной научной деятельности великого русского ученого в области теории и техники реактивных летательных аппаратов, воздухоплавания и аэродинамики К. Э. Циолковского.

После разгрома иностранных интервентов и внутренней контрреволюции, с самого начала восстановительного периода, в числе многих вопросов, связанных с задачей восстановления народного хозяйства, Советское правительство во главе с В. И. Лениным уделяло большое внимание воздушному флоту.

**17 января 1921 года** В. И. Ленин подписал декрет Совнаркома «О воздушных передвижениях». Декрет устанавливал, что все находящиеся на территории Советской республики аэродромы, площадки для спуска, ангары для воздушных судов должны быть зарегистрированы в Главном управлении Рабоче-Крестьянского Красного воздушного флота. Все воздушные суда, находящиеся на территории Советской страны, должны быть зарегистрированы, приписаны к одному из аэродромов и подлежать техническому надзору со стороны Главвоздухофлота. Декрет устанавливал порядок и условия производства полетов в воздушном пространстве РСФСР советских и иностранных судов. Ленинский декрет и ныне лежит в основе советского воздушного права.

**18 января 1921 года** В. И. Ленин подписал протокол Малого Совнаркома, в котором содержался пункт об отпуске кредита Промвоенсовету на восстановление авиазавода № 6.

**27 января 1918 года** В. И. Ленин подписал протокол распорядительного заседания Совета Труда и Оборона, рассматривавшего вопрос о развитии воздухоплавания и авиастроительства.

X съезд РКП(б), состоявшийся в марте 1921 года, в решениях по военному вопросу обратил внимание на необходимость всемерного усиления авиационных сил страны. Одновременно со строительством и укреплением Военно-Воздушных Сил Советское правительство уделило много внимания развитию гражданской авиации. Были ассигнованы деньги на строительство новых и расширение старых авиационных заводов.

**11 ноября 1921 года** при ВСНХ было создано Управление фабрично-заводскими предприятиями Воздушного флота — «Промвоздух».

Еще в 1919 году в ЦАГИ была организована под руководством Н. Е. Жуковского комиссия по тяжелой авиации (КОМТА), которая немедленно приступила к разработке проекта отечественного пассажирского самолета. Построенный на советском заводе пассажирский самолет был назван «КОМТА»; он был рассчитан на девять мест, испытан в 1922 году на Ходыньском аэродроме в Москве. Почти одновременно началось сооружение самолетов АК-1, АНТ-1.

**В декабре 1922 года** была учреждена Инспекция гражданского воздушного флота, функции которой были подробно определены в Постановлении Совета Труда и Оборона от 9 февраля 1923 года. Эта дата (9 февраля 1923 года) является рождением советской гражданской авиации, как самостоятельной отрасли народного хозяйства.

**На 1 января 1924 года** в СССР имелся 41 гражданский самолет. В 1923 году общая протяженность воздушных линий СССР составляла 5841 километр.

Одновременно началось развитие авиации специального применения.

**Летом 1922 года** летчик Н. П. Ильзин производил опыты по борьбе с вредителями сельского хозяйства. В Закавказье самолеты применили для уничтожения саранчи.

**В 1924 году** были произведены аэрофотосъемки в Можайском уезде и в Поволжье. Так началось использование авиации в народном хозяйстве, о чем В. И. Ленин заботился еще в первые месяцы Советской власти.

В годы, когда В. И. Ленин руководил Советским государством, воздушный флот СССР только становился на ноги. Заветы Владимира Ильича о создании могучей авиации для защиты социалистического отечества и развития его народного хозяйства были претворены в жизнь Коммунистической партией и ее Центральным Комитетом уже после смерти В. И. Ленина. В результате осуществления ленинского плана построения социализма в СССР, сердцевинной которого была идея о социалистической индустриализации страны, в годы довоенных пятилеток была создана мощная советская авиация, вписавшая славные страницы в историю борьбы советского народа за построение социализма в СССР и в летопись Великой Отечественной войны.

Огромный технический прогресс, достигнутый нашей страной под руководством Коммунистической партии в послевоенные годы, обеспечил подлинную революцию в области авиации. Усилиями ученых и рабочих советская авиация оснащена лучшими в мире турбореактивными и турбовинтовыми самолетами; советские люди создали впервые межконтинентальные баллистические ракеты и первыми проникли в космос. Гражданская авиация вносит все больший и больший вклад в дело коммунистического строительства.



Новые, еще более величественные перспективы перед Гражданским воздушным флотом открыл исторический XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза. В принятой съездом Программе партии поставлена задача превращения авиационного транспорта нашей страны в массовый вид перевозок пассажиров, который охватит все районы страны. Дальнейшее бурное развитие в области авиационного транспорта получит новейшая реактивная техника.

Подготовлено, оцифровано  
с сохранением авторской пунктуации и орфографии  
Авиапостер  
Парамонников М. Л.  
30 января 2017 г