

Татьяна УШАКОВА

г. Петрозаводск



# ШКОЛА МУЖЕСТВА

**Светлой памяти Ивана Афанасьевича Чумака,  
моего отца-лётчика,  
чья юность прошла в небе, опалённом войной, посвящаю...**

В феврале 2024 года исполнилось 90 лет Петрозаводскому аэроклубу. Широкой огласки это событие в Карелии, к сожалению, не получило. Время порой безжалостно: из истории страны незаслуженно исчезают даже упоминания о тех, кто на эту страну работал по-стахановски, преумножая её богатства, кто героически защищал Родину в лихие годы, кто был когда-то её гордостью.

Вот и захотелось мне восстановить историческую справедливость – написать о Петрозаводском аэроклубе. Я расскажу о «поколении крылатых людей». Именно так называл молодёжь 30-х годов первый секретарь ЦК ВЛКСМ Александр Васильевич Косарев – один из инициаторов создания аэроклубов в СССР. Пусть одну маленькую страничку, даже полстранички, но верну в летопись нашей республики. Точнее, дополню то, о чём когда-то писали другие.

27 ноября 2013 года со всех документов по истории Карельского аэроклуба сняли гриф секретности. Правда, к моему огорчению, в архиве их оказалось не так уж много. К документам приложена справка от 15 апреля 1966 года, составленная ответственным секретарём Республиканского комитета ДОСААФ товарищем Гордеевой. В справке написано: «Дела бывшего Осоавиахима за 1927–1941 годы при эвакуации Центрального Совета Осоавиахима КФСР в 1941 году погибли (затонули) на Онежском озере, так как баржу разбомбили». Но и этих документов оказалось вполне достаточно, чтобы узнать, как создавали наш Петрозаводский аэроклуб, где он находился, кто и чему в нём учился. Кроме того, о жизни наших учлётов подробно рассказывали газеты «Красная Карелия» и «Комсомолец Карелии», а также журнал – «Красный страж». Итак, обо всём по порядку.

### Власть советская пришла – жизнь по-новому пошла

Небольшой северный городок Петрозаводск жил спокойной размеренной жизнью. Вместе со всей страной строила Карельская Автономная Советская Социалистическая Республика социализм под руководством Эдварда Александровича Гюллинга.

В августе 1933 года завершилось строительство Беломорско-Балтийского канала, соединившего Белое море и Онежское озеро. Наступил год 1934 – второй год пятилетки. Он ознаменовался строительством Сегежского бумажно-целлюлозного комбината, Кемского лесопильного завода, Маткожинской алюминиевой станции, Кандалакшского химкомбината. Полным ходом шло строительство второй очереди Кондопожской гидроэлектростанции, начали возводить Соломенскую ГЭС.

Все трудящиеся края выражали Гюллингу «свою благодарность за неустанную... заботу по превращению родной Карелии из аграрной в индустриальную республику»<sup>1</sup>. А какая же индустриализация может быть без авиации? Да никакая! «В Карелии с её бездорожьём, раскиданностью населённых пунктов самолёт – могучий рычаг культурно-экономического роста, важнейший фактор ликвидации разрыва между центром и окраиной»<sup>2</sup>, – справедливо отмечал комсомолец Голубенко, один из первых учлётов Петрозаводского аэроклуба.

Защищать страну, не имея надёжного «воздушно-го щита», тоже было невозможно, поэтому правительство СССР стало спешно развивать самолётостроение, чтобы превратить нашу страну в могучую авиационную державу. Особое внимание уделялось подготовке кадров – лётчиков, бортмехаников, авиационных техников, работников аэродромов. Школы и училища ГВФ и РККА были не в состоянии удовлетворить постоянно растущие потребности авиации. Нужно было срочно решать кадровый вопрос. И его успешно решили в духе того времени, используя мощную пропаганду и агитацию.

С 16 по 26 января 1931 года в Москве проходил IX съезд ВЛКСМ. В его работе принимал активное участие нарком по военным и морским делам К.Е.Ворошилов. 18 января он выступил перед делегатами с пламенной речью, в которой призвал «трёхмиллионную краснознаменную армию Ленинского комсомола» взять шефство над военно-воздушными силами рабоче-крестьянской Красной армии, которое «должно выразиться в первую очередь в комплектовании ВВС живой человеческой силой»<sup>3</sup>.

Парни и девушки идею наркома радостно подхватили и сразу же поручили президиуму «проработать вопрос». Вопрос проработали немедленно. Первым делом предложение К.Е.Ворошилова утвердили соответствующим приказом №12 от 25 января 1931 года Революционно-Военного Совета СССР, который в предпоследний день работы съезда зачитал делегатам начальник Управления Военно-Воздушных Сил РККА П.И. Баранов. Затем был оглашен текст «Обращения IX съезда ВЛКСМ ко всем комсомольцам и комсомолкам, к бойцам, командирам и политработникам Военно-Воздушных Сил».

В обращении говорилось: «Товарищи лётчики и все работники Военно-Воздушных Сил РККА! К вам обращается комсомол. Крепче держите штурвалы воздушных кораблей в своих руках, улучшайте технику, крепите организованность и боеспособность флота, еще зорче сторожите необъятные пространства Советского Союза. Слушайте, товарищи комсомольцы! Шефство над Военно-Воздушным Флотом рабоче-крестьянской страны налагает на нас громадные обязанности... Комсомолец – на самолет! – вот наш боевой лозунг. Съезд призывает каждую ячейку, каждого комсомольца заботиться о Военно-Воздушном Флоте...»<sup>4</sup> Этот важный с исторической точки зрения документ доверили огласить генеральному секретарю Исполнительного комитета Коммунистического интернационала молодёжи Василию Тарасовичу Чемоданову. Именно он, а не Ворошилов, как утверждают в интернете некоторые «исследователи», и произнёс знаменитую фразу: «Комсомолец – на самолет!» Задорный призыв был с энтузиазмом подхвачен и принят к действию. Страну охватила «авиационная горячка».

### Аэроклуб есть!

Комсомольцы в тесном контакте с представителями Осоавиахима под руководством старших товарищей коммунистов (куда же без них!) стали массово создавать аэроклубы по всей стране. В них тысячи юношей и девушек учились водить легкомоторные самолеты, овладевали парашютным и планерным спортом. Десятки тысяч молодых людей были направлены на строительство авиационных предприятий и аэродромов.

Карельские комсомольцы, конечно же, в стороне от боевого призыва не остались. Делегация обкома ВЛКСМ от имени комсомольцев республики заключила с лётчиками подшефного КарЦИКУ н-ского авиаотряда договор о социалистическом соревновании. «Этот договор явился практичес-

ким шагом по осуществлению принятого IX съездом ВЛКСМ решения о шефстве комсомола над воздушными силами РККА. По социалистическому договору карельская организация комсомола обязалась развернуть работу по вербовке трудящейся молодежи в школы ВВС РККА, дав в очередной набор лётным школам не менее 15 человек»<sup>5</sup>. Кроме того, в договоре был пункт о сборе средств на постройку самолёта «Комсомолец Карелии», который должны были передать подшефному авиаотряду. Самолёт построили и передали лётчикам. А вот вопрос о создании в республике аэроклуба временно был снят с повестки дня. Решению вопроса помешала банальная причина – недостаток финансовых средств.

28-29 января 1931 года в Петрозаводске проходил Областной съезд Карельского Осоавиахима, который возглавлял в то время Иван Эдуардович Хейкконен. По мнению делегатов, работа в республике велась крайне слабо. Успешной работе мешали «слабые кадры, отсутствие плановости», а также «совершенно недопустимое отношение райсоветов Осоавиахима к сбору членских взносов», в некоторых ячейках их не собирали в течение года. Хейкконен оправдывался: «Снабжение никуда не годится. Ячейки молят: нужны патроны, противогазы, винтовки, пособия. Дайте! А Ленинградский совет Осоавиахима до сих пор не дал плана снабжения Карелии»<sup>6</sup>. С населения постоянно собирали деньги то на строительство в Петрозаводске Дома обороны имени К.Е.Ворошилова, то на памятник В.И.Ленину, то на создание дирижабля, то на самолёты для РККА. Таким образом, создание аэроклуба в Петрозаводске отодвинулось на целых три года.

Наконец в октябре 1933 года Карельский облсовет Осоавиахима вплотную приступил к организации аэроклуба. К этому времени в Петрозаводске уже работала городская планерная школа, для которой Осоавиахим закупил 3 планера. 45 человек из числа рабочих и учащихся готовились стать пилотами-планеристами I ступени. 24 декабря 1933 года первый планер аэроклуба взмыл в воздух над Петрозаводском<sup>7</sup>.

Однако дальше этого дело не шло. Власти всё никак не могли подыскать ни подходящее здание для аэроклуба, ни место для учебного аэродрома. Школа планеристов, с которой, по сути, началось рождение аэроклуба, ютилась во временном помещении, толком не оборудованном для занятий, а строительство ангаров для ожидаемых планеров и самолётов затягивалось.

По мнению одного неравнодушного горожанина,

причины всех бед заключались в том, что «к организации аэроклуба не привлечено внимание пролетарской общественности», что «в стороне от этого крупнейшего дела стоит профсоюзная организация и комсомол, который является шефом авиации»<sup>8</sup>. Справедливо упрекая руководство республики за плохую организацию авиадела в Карелии, некто С.Н. вносит конкретное предложение: «Нужно мобилизовать массы для оказания практической помощи созданию аэроклуба сейчас же». В итоге партийное руководство республики обязало Осоавиахим и все организации города «по-боевому включиться в работу по развитию авиации в Карельской республике»<sup>9</sup>. И работа закипела.

10 февраля газета «Красная Карелия» опубликовала долгожданное объявление о наборе курсантов в школы аэроклуба<sup>10</sup>. День торжественного открытия Всекарельского аэроклуба пришёлся на 12 февраля и стал для жителей города настоящим праздником<sup>11</sup>. Начался он с самого утра. Сначала руководители республики, представители Осоавиахима и профсоюзов торжественно передали аэроклубу 4 самолёта Ш-2 типа амфибия<sup>12</sup>. Два из них были приобретены на средства, собранные карельскими профсоюзами. В то время самолётам, как кораблям, часто давали имена. Руководители этой организации свои самолёты называли так – «Красный деревообделочник» и «8 съезд Профсоюзов».

В 12 часов дня на водостанции «Динамо» (находилась в районе набережной. – **Т.У.**) все желающие могли посмотреть показательные инструкторские полёты на планерах. С половины второго до трёх часов дня лучших ударников и членов аэроклуба катали на самолётах и аэросанях.

В 7 часов вечера праздник завершился торжественным заседанием в Каргосдрамтеатре. Перед собравшимися с приветственной речью выступил начальник Республиканского аэроклуба Николай Федорович Карахаев. Он отметил, что главной задачей вверенного ему учреждения является «обучение лучших пролетариев нашей республики лётному делу»<sup>13</sup>. Планировалось готовить до 60 пилотов в год, а на крупнейших предприятиях Карелии организовать работу авиакружков – 15 планерных и 27 модельных. В фойе театра работники аэроклуба организовали большую авиавыставку, здесь же всех желающих записывали в члены клуба. (Разумеется, в дальнейшем кандидатов тщательно проверяли по всем статьям.) В качестве наглядной агитации перед зданием театра, на радость подрастающим, установили самолёт и два планера<sup>14</sup>. Праздник закончился.

На другой день по указанному в объявлении ад-

ресу стали приходиться в аэроклуб юноши и девушки, желающие связать свою судьбу с авиацией. Адрес был такой: г.Петрозаводск, проспект Ленина, дом 29.

### Звезда вместо креста

**В** Петрозаводске 30-х годов подыскать для аэроклуба подходящее по размерам помещение было совсем не просто: здание должно было быть очень большим. Таким, чтобы в нём без проблем поместился весьма специфический инвентарь для подготовки будущих лётчиков, планеристов и парашютистов. Подобных построек в городе почти не было. И всё-таки выход был найден.

С началом «аэрофикации страны» для устройства аэроклубов повсеместно стали использовать бывшие соборы и церкви. Напомню современному читателю, что самолёты и планеры того времени имели весьма скромные размеры. Например, свой первый самолёт Ш-1 Вадим Шавров собирал в комнате своего друга Виктора Корвина, а затем лодку-фюзеляж и крылья вытаскивали со второго этажа через балкон на улицу. Так что бывшие храмы своими размерами ничуть не уступали авиационным ангарам. Тем более что рядом обычно стояли колокольни, которые как нельзя лучше подходили на роль парашютных вышек. «Мы на небо залезем, разгоним всех богов!» – задорно обещали комсомольцы. С помощью аэроклубов обещание в какой-то степени сдержали.

Петрозаводский аэроклуб не стал исключением. В 1927 году в городе был закрыт католический костёл. Планировалось «приступить к самостоятельной эксплуатации здания в культурно-просветительных целях»<sup>15</sup>. Сначала в доме из красного кирпича обосновался клуб медиков, а в феврале 1934 года Петрозаводский горсовет, в чьём ведении находился бывший храм, передал его будущим авиаторам. К этому времени внутри костёла была проведена капитальная реконструкция. Строители не просто полностью изменили планировку внутри здания, но с помощью перекрытия превратили его в двухэтажное. Крест с культовой постройки давно сняли. На его месте красовалась теперь укрепленная на длинном шесте фанерная, конечно же, красная звезда, которую было хорошо видно издали, так как город в основном был застроен невысокими деревянными домами.

Аэроклубы страны готовили планеристов, пилотов-лётчиков, авиационных мотористов для школ ВВС и гражданского воздушного флота, а также юных авиастроителей-моделистов. В Пет-

розаводский аэроклуб приглашали молодых людей в хорошей физической форме, в возрасте от 17 лет, желающих выучиться без отрыва от производства на лётчика, планериста или на авиационного моториста. В объявлении о приёме указывалось, что «поступающие должны иметь свидетельство о рождении, о социальном происхождении и положении, образовании (для пилотов-лётчиков семилетка, для пилотов-планеристов и авиационных мотористов – пятилетка), несудимости, рекомендации от партийной, комсомольской или профсоюзной организации»<sup>16</sup>. Словом, отбор был довольно жёстким: помимо хорошего здоровья нужно было предоставить кучу разного рода справок. С течением времени требования несколько изменились. В аэроклуб стали принимать лиц в возрасте от 16 до 22 лет, наличие семилетнего образования стало обязательным для пилотов и техников, а для мотористов нужно было окончить уже 6 классов.

Расписание работы клуба было таким: ежедневно с 9 часов утра до 16 часов дня и с 18 часов вечера до 22 часов вечера. Выходные дни – 13, 17, 19, 25, 31 числа каждого месяца<sup>17</sup>.

Кстати, 10 февраля в Москве завершился XVII съезд ВКП(б), вошедший в историю как «Съезд победителей». В честь этого знаменательного для страны события и получил наш аэроклуб своё имя. Только вот в народе оно как-то не прижилось и даже в официальных документах полное название встречается крайне редко.

Вопрос с кадрами решили быстро. Возглавил Республиканский аэроклуб имени XVII съезда партии Николай Фёдорович Карахаев, уроженец Пудожя. На тот момент Карахаеву было 28 лет, но он уже обладал достаточным опытом руководящего работника, так как до этого возглавлял сначала Пудожскую районную комсомольскую организацию, а затем работал в Карельском обкоме комсомола. С 1928 года, после вступления в члены ВКП(б), Николай Фёдорович стал продвигаться по партийной лестнице<sup>18</sup>. Руководить Петрозаводским аэроклубом ему поручила партия. И не ошиблась. «Всегда доброжелательный, улыбочивый»<sup>19</sup>, Карахаев стал не просто начальником, он стал настоящим товарищем всем тем, кто стоял у истоков развития авиации в нашей республике, кто болел душой за дело.

Инструкторы, планеристы и начальник учебно-лётной части были выделены Ленинградским аэроклубом и Ленинградским советом Осоавиахима<sup>20</sup>. Через год успешной работы начальник Карельского аэроклуба назовёт своё детище «школой мужества»

и с гордостью напишет в газете «Комсомолец Карелии»: «Наш аэроклуб имеет высококвалифицированные, проверенные инструкторские лётные кадры. Опытный лётчик тов. Вашкелис – начальник лётной части аэроклуба; инструктор тов. Овсянников; Шепелев – старший инструктор-лётчик; Доросев – начальник парашютной станции; авиационные техники – тт. Матвеев, Нехорошев, Пантелеев и Левина – вот люди, которые, несмотря на трудные условия в работе, подготовили десятки пилотов и парашютистов из среды рабочих наших фабрик и заводов»<sup>21</sup>.

В 1935 году лучшие курсанты, окончив лётную школу, сами стали инструкторами. Число их росло с каждым новым выпуском, так что «кадрового голода» наш аэроклуб не испытывал.

При клубе работали кружки для школьников, самолётный и моторный кабинеты, а также читальня и авиационный музей. Имелся буфет. Всех желающих приглашали на бесплатные групповые экскурсии, заявки на которые принимали за 3 дня до проведения. Инструкторы аэроклуба оказывали всем желающим «консультации по авиационным вопросам», выступали перед рабочими, служащими, колхозниками и школьниками с беседами «по ознакомлению трудящихся с развитием авиации, построением самолётов и авиационных моторов с развёртыванием парашютизма и т.д.»<sup>22</sup>.

Членами аэроклуба становились «лучшие ударники» Онегзавода, Лыжной и Слюдяной фабрик, Лососинского комбината, типографии и других предприятий города. Неизвестный корреспондент писал в день официального открытия аэроклуба: «Впереди по вербовке идёт Онежский завод. Здесь уже 170 членов, причём в одном только механико-сборочном цеху их насчитывается 80 человек»<sup>23</sup>.

### Они были первыми

В лётную школу аэроклуба сразу после его открытия было подано около 200 заявлений – рекордная цифра для маленького городка. Однако строгая мандатно-медицинская комиссия допустила к учёбе лишь 30 человек, спустя пару месяцев их осталось 22, а до финиша дошли лишь 14 курсантов. Девушек среди них не было.

«Состав школы надо признать очень удачным. На сегодня в школе нет отметок ниже чем «хорошо». Эта сравнительно высокая успеваемость в школе обеспечена прежде всего добросовестным отношением ребят к учёбе и широкому развёртыванию соревнования между курсантами... Среди курсантов 75 процентов ударники производства –

18 комсомольцев. Большинство сдали нормы ГТО и «Ворошиловского стрелка». По окончании школы ребята получают звание пилота легкомоторных самолётов»<sup>24</sup>, – отмечал начальник лётной части аэроклуба П. П. Вашкелис.

Скучать будущим лётчикам было некогда: день за днём курсанты добросовестно изучали устройство самолёта; штудировали уставы лётной службы; занимались строевой и физической подготовкой; читали специальную литературу по теории авиации и, конечно, газеты. Ведь именно из газет граждане СССР узнавали о грандиозных успехах в деле строительства коммунизма.

Летать будущие пилоты учились в основном на самолёте У-2 (с 1944 года По-2. – Т.У.). Это была идеальная учебная машина: самолёт, гениально простой в управлении, мог летать с очень небольшой скоростью и на малой высоте. Детище авиаконструктора Николая Поликарпова неслучайно называли «летающей партией»: не одно поколение советских лётчиков с благодарностью вспоминает эту чудо-машину, на которой они впервые поднялись в небо. К тому же производство этих самолётов обходилось государству совсем недорого. Неудивительно, что их эксплуатировали до середины 1950-х годов, а выпустить успели свыше 33 тысяч!

Карелия – край северный. С осени начинало рано темнеть. К тому же курсанты приходили в аэроклуб после рабочего дня, поэтому за штурвал самолёта будущие лётчики садились не раньше апреля, постигая технику пилотирования на аэродроме в Песках. Так и учились...

1934 год промчался курьерским поездом. И вот долгожданный день сдачи экзаменов на звание пилота настал. Этим днём стало 13 апреля 1935 года, суббота. «На аэродром прибыла специальная выпускная комиссия в составе: председателя комиссии, начальника авиации Ленинградского Осоавиахима тов. Хрычикова, тов. Мелешко и врид начальника лётной части Карельского аэроклуба лётчика тов. Козлова»<sup>25</sup>.

Предстоящие испытания были для того времени весьма серьёзными. Окончивший курс лётной школы должен был грамотно взлететь на У-2, продемонстрировать развороты самолётом, скольжение, выполнить мёртвые петли, мелкие и глубокие виражи, срыв в штопор, спираль, а также сделать несколько переворотов через крыло. Чтобы облегчить учлёту управление самолётом, в кабину, где обычно сидел лётчик-инструктор, клали для утяжеления мешок с песком 60-70 кг<sup>26</sup>. Наконец, новоиспечённый пилот должен был успешно посадить самолёт. Последнее, кстати, бы-

ло самым трудным. Вся сложность посадки заключалась в том, что на высоте 6-7 метров от земли нужно было своевременно начать выравнивание самолёта строго горизонтально к земле и грамотно рассчитать, когда именно произвести посадку, чтобы самолёт коснулся земли одновременно тремя «точками» – двумя колёсами и «костылём». При неправильно рассчитанной посадке, приземлившись, самолёт подпрыгивал. Другими словами, садился «козликом».

Погода в тот день, как назло, подвела, но «несмотря на плохие метеорологические условия, дождь и низкую облачность все курсанты по технике пилотирования самолётов показали отличные результаты»<sup>27</sup>.

Вручать вчерашним курсантам удостоверения пилотов легкомоторной авиации и соответствующие нагрудные значки было решено в торжественной обстановке, что неудивительно: республика получила ценные кадры, которые сама же и вырастила для нужд народного хозяйства.

Местные газеты заранее оповестили жителей о предстоящем празднике, напечатав следующее объявление: «8 апреля в 19 часов вечера в Каргосдрамтеатре (*сейчас в этом здании находится Национальный театр РК. – Т.У.*) состоится первый выпуск пилотов лётной школы аэроклуба. Вход по пригласительным билетам. Комиссия»<sup>28</sup>.

Комиссия эта, в состав которой вошли работники Осоавиахима и аэроклуба, представители партийных и комсомольских органов, трудящиеся предприятий города, взяла на себя все организационные вопросы.

Местом проведения торжества Каргосдрамтеатр был выбран отнюдь не случайно. Если верить «Справочно-Адресной книге КАССР», зал драматического театра был в то время самым большим в городе и вмещал 500 человек<sup>29</sup>. Кроме того, там имелась хорошая сцена, на которой можно было без труда разместить любой президиум, а по завершении торжественной части показать концерт или полноценный спектакль.

В семь часов вечера зал был полон. Места в зрительном зале заняли представители партийной и комсомольской организаций, гости из Ленинграда, а также директора предприятий, на которых работали молодые пилоты, их родственники и друзья, рабочие Онежского завода, Лыжной фабрики, транспорта и других учреждений города, курсанты второго набора лётной школы и лучшие «пионеры-моделисты».

Газеты «Красная Карелия», «Комсомолец Карелии», многотиражка Онежского завода и журнал

«Красный страж» подробно рассказали на своих страницах об этом знаменательном событии. Именно журналисты помогли мне «побывать» на том памятном вечере. А я расскажу об этом вам, уважаемые читатели.

Первым делом под громкие возгласы одобрения и аплодисменты единодушно избрали внушительный президиум. На сцену поднялись председатель Карельского Совнаркома Гюллинг, секретарь Карельского обкома партии Ровио, начальник авиации Ленинградского Осоавиахима Хрычиков, председатель КарЦИКа Архипов, секретарь Горкома ВКП(б) Владимиров, секретарь Обкома комсомола Сергеев, секретарь Горкома ВЛКСМ Дильдёнкин, начальник Республиканского аэроклуба Карахаев, председатель правления аэроклуба Аверкиев и другие официальные лица.

Начальник аэроклуба Николай Фёдорович Карахаев открыл торжественное заседание такими словами: «Сегодня мы выпускаем первый отряд молодых пилотов, обучившихся лётному делу без отрыва от производства. Все они сдали испытания на «хорошо» и «отлично»<sup>30</sup>. После этого в зале грянул «Марш авиаторов», под звуки которого на сцену торжественно поднялись и подошли к столу президиума 14 парней<sup>31</sup>, одетых в синие комбинезоны. Публика встретила виновников торжества бурными рукоплесканиями.

Карахаев зачитал приказ по аэроклубу: «На основании заключения комиссии считать окончившими лётную школу следующих товарищей: Румянцева, Чекрыжева, Энгстрема, Руоколайнена, Репникова, Давыдова, Медничихина, Вавилина, Голубенко, Никифорова, Хлебникова и других. Все они сдали лётные испытания на «хорошо»<sup>32</sup>.

Новоиспечённым пилотам легкомоторной авиации вручили дипломы об окончании лётной школы и нагрудные значки. После этого, счастливые и довольные, они возвратились в зал.

Начальники цехов Онежского завода рассказали о работе молодых пилотов на предприятии, отметив, что «все выпускники не только отличники учёбы, но и примерные ударники на заводе»<sup>33</sup>. За это виновников торжества поощрили ещё и материально. Приказ о премировании молодых рабочих зачитал секретарь комитета ВЛКСМ Онегзавода т. Назуков.

Место на трибуне занял начальник авиации Ленинградского Осоавиахима, товарищ Хрычиков. По долгу службы он часто бывал в Петрозаводске, лично знал не только руководителей, но и каждого курсанта и был прекрасно осведомлён обо всех делах и начинаниях аэроклуба. Доклад

Хрычкова (узнать, как его звали, мне, к сожалению, не удалось) подводил итоги проделанной работы и намечал дальнейшие пути развития Карельского аэроклуба. Вот что он сказал: «Ровно год тому назад в этом же зале мы открывали Карельский республиканский аэроклуб, клуб Осоавиахима. В то время мы имели всего пару самолётов, несколько планеров. Парашюты, на которых теперь прыгают с самолётов десятки выращенных аэроклубом парашютистов, висели на стене. Это были только экспонаты. Аэроклуб делал лишь первые шаги.

Прошёл год. Сегодняшний день – яркое свидетельство нашего роста, наших уверенных первых шагов по внедрению авиационной культуры в массы трудящихся»<sup>34</sup>. Хотя выпуск первых лётчиков Карелии и свидетельствовал о значительных успехах в работе аэроклуба, почивать на лаврах, по мнению товарища Хрычкова, было рано. «Дело всей общественности Петрозаводска помочь аэроклубу. Нужно создать хороший аэродром. Обучать молодёжь планерному и парашютному делу. Вовлечь в кружки лётного дела новые сотни комсомольцев. Комсомольской организации Карелии предстоит установить более тесный контакт с Осоавиахимом»<sup>35</sup>, – именно так закончил своё выступление начальник Ленинградского Осоавиахима.

Выступающих в тот вечер было много. Виновников торжества приветствовали курсанты второго набора лётной школы, планеристы, парашютисты аэроклуба и моделисты-пионеры. Юноши и девушки заверяли всех присутствовавших в зале, что и они овладеют авиационной культурой на «отлично».

Торжественное заседание закончилось речью Густава Семёновича Ровио. Он передал большевистский привет первому выпуску лётчиков от имени обкома партии, отметил видимые успехи Карельского аэроклуба, но неожиданно сказал следующее: «Но эти успехи нас не удовлетворяют. Наша задача – перегнуть все страны в деле освоения лётного искусства, и этого мы должны добиться в самое ближайшее время... И нет сомнения, что комсомол Карелии под руководством партии сумеет выполнить эту большую почётную задачу. Советская молодёжь, на самолёт! – вот лозунг, который надо осуществить со всем большевистским размахом. Летать! – вот зов родины к рабочей и колхозной молодёжи»<sup>36</sup>. Разумеется, его проводили бурными, продолжительными аплодисментами.

Вечер закончился премьерой пьесы С.И. Пре-

ображенного с интригующим названием – «Тёмное пятно».

Таким образом, за первый год работы аэроклуб выпустил: 14 человек пилотов, 86 человек планеристов, 32 человека парашютистов<sup>37</sup>.

Карельский аэроклуб за годы своего существования четыре раза выпускал пилотов, и каждый раз это событие было праздником, но тот, первый выпуск, стал самым главным, самым памятным. На то он и первый.

### Попрошу делать взносы!

Как известно, Осоавиахим – общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству – было добровольным. Эта военно-патриотическая организация, в структуру которой входили все аэроклубы страны, существовала в СССР до 1948 года и существовала исключительно на добровольные пожертвования разного рода.

Для курсантов обучение в аэроклубе было бесплатным, если не считать символических членских взносов. Например, красноармейцы платили 1 рубль в год, учащиеся 3 рубля, рабочие и служащие в зависимости от заработка платили от 7 до 30 рублей<sup>38</sup>. Тем, кто учился без отрыва от производства, выплачивалась хорошая стипендия в размере 250 рублей, полагался бесплатный завтрак и обед, а по окончании обучения предоставлялся двухнедельный отпуск с сохранением зарплаты. Кроме того, курсантам аэроклуба бесплатно выдавался комплект обмундирования. Он включал в себя два комбинезона – летний и зимний, лётный шлем и очки, валяные сапоги, шерстяной свитер, краги и перчатки. Увы, покрасоваться в форменной одежде на свидании перед девушками или перед друзьями возле заводской проходной курсанты аэроклуба не могли. В соответствии с инструкциями и приказами носить всю эту «роскошь» учлёт мог только на территории аэроклуба или аэродрома. 1 сентября 1934 года газета «Красная Карелия» опубликовала фото лётного состава аэроклуба. И хотя качество газетной бумаги оставляет желать лучшего, экипировку карельских соколов рассмотреть можно<sup>39</sup>.

«Аэроклуб – детище всех организаций»<sup>40</sup> – эти слова Карахаева очень точно передают истинную сущность вверенного ему учреждения. Организации, направившие своих работников осваивать авиационные профессии, автоматически становились юридическими членами клуба, другими словами, спонсорами. Они были обязаны ежемесячно

перечислять на указанный счёт определённую сумму за обучение каждого курсанта.

Например, стоимость подготовки будущих пилотов обходилась в 600 рублей за человека, планировщиков – 375 рублей, парашютистов – 250 рублей. Кроме того, самой «дорогостоящей материальной частью» любого аэроклуба были самолёты, парашюты и планеры, а также горючее. А ещё нужно было покупать обмундирование учётам и преподавателям, платить согласно штатному расписанию зарплату сотрудникам, покупать техническую и политическую литературу, содержать все помещения аэроклуба в надлежащем порядке и т.п. Словом, денег на содержание «школы мужества» требовалось немало.

Сразу после официального открытия аэроклуба в Карельской конторе Госбанка в Петрозаводске был открыт текущий счёт за № 160-1774. Все хозорганизации и предприятия, а также юридические и физические члены клуба должны были перечислять на него вступительные и членские взносы, сборы и отчисления на самолётостроение.

«Кировская железная дорога внесла в кассу аэроклуба 15 тысяч рублей, Кондопожская бумажная фабрика – 6400 рублей, Нивагес – 7000 рублей (*Нивская ГЭС – гидроэлектростанция на реке Нива в Мурманской области, пуск первого гидроагрегата состоялся 30 июня 1934 г. – Т.У.*), «Кирья» – 3600 рублей, – подводил итоги двухгодичной работы аэроклуба журнал «Красный страж». – Кроме того, Нивагес оказал клубу большую помощь, построив в Кандалакше ангар и спуск для самолётов филиала клубов. Бумажная фабрика выстроила в Кондопоге парашютную вышку. Кировская железная дорога приобретает для клуба самолёт»<sup>41</sup>.

Массовый сбор средств на добровольной основе регулярно проводился по всей республике, по сплавным пунктам и колхозам. На предприятиях и в учреждениях создавались «ячейки содействия аэроклубу», члены которых проводили агитационную работу среди коллег, занимались организацией лекций, помогали собирать пожертвования. Трудящиеся дружно раскошеливались то на приобретение для аэроклуба новых самолётов, планеров и парашютов, то на постройку звена самолётов имени тов. Антикайнена, то на организацию новых парашютных вышек, то просто в фонд авиации страны.

Например, в 1935 году аэроклуб смог приобрести на добровольные отчисления трудящихся 2 самолёта У-2.

На Онежском заводе, самом крупном предприятии города, сбор средств в фонд авиации про-

водился по подписным листам во всех цехах. «С большим подъёмом проходит подписка на Онежском заводе. В литейном цехе рабочие заслушали доклад начальника Карельского аэроклуба тов. Н.Карахаева о «Дне авиации»... По окончании собрания началась подписка в фонд Карельского аэроклуба», – рапортовала газета «Красная Карелия»<sup>42</sup>.

Разумеется, у трудящихся не спрашивали, хотят ли они отчислять часть зарплаты на нужды аэроклуба или нет. Само собой подразумевалось, что все советские люди безумно счастливы бескорыстно помочь Родине «ковать воздушный щит». Нередко имена тех, кто жертвовал средства на развитие авиации, печатали в газетах. Таких людей было очень много – всех просто не перечислить. Но я не могу не упомянуть о двух юных патриотах из Петрозаводска. Вот что писали о них в главной газете республики: «Ежедневно в редакцию нашей газеты поступают десятки сообщений с фабрик, заводов, сёл и деревень Карелии об отчислении средств на постройку новых воздушных гигантов. В редакцию приходят рабочие, домашние хозяйки, пенсионеры, учащиеся и оставляют корреспонденции и письма, в которых... единодушно одобряют решение партии и правительства о постройке новых гигантов воздушного флота, вносят отчисления от своей зарплаты и вызывают последовать их примеру своих товарищей. 25 мая к нам пришли самые юные друзья воздушного флота Лена Смирнова (10 лет) и Боря Жуховицкий (5 лет).

– Вот мы скопили деньги и хотим внести их на постройку новых самолётов. Скажите, кому их можно передать? – обратилась Лена к одному из сотрудников редакции. Лену направили в городской отдел. Она взяла лист бумаги и написала: «Я, Лена Смирнова (10 лет), и Боря Жуховицкий (5 лет) внесём на постройку новых самолётов-гигантов по 5 рублей. И вызываем Фиму Дрейцер, Олега Каменева и Еву Андриевскую»<sup>43</sup>. Здесь же фотография ребятшек – Леночка Смирнова с огромным бантом на голове и Боря Жуховицкий, трогательный карапуз в картузике с козырьком. В руках у детей денежные купюры. Тут же фотография Ленинского письма. Откликнулись ли на их вызов друзья-приятели, я не знаю. Думаю, что откликнулись и внесли свой вклад в фонд авиации. По-другому в Советском Союзе и быть не могло!

Между тем количество юношей и девушек, желающих обучаться в «школе мужества», постоянно росло, соответственно росло и количество юридических членов аэроклуба. Если на начальном этапе

своего существования секции и кружки посещали 450 человек, за обучение которых платили 12 организаций города, то через год Н.Ф.Карахаев с гордостью сообщал: «Мы имеем сейчас 86 юридических членов аэроклуба (предприятий) и 950 человек индивидуальных членов»<sup>44</sup>. Согласитесь, цифры впечатляющие.

### Даёшь стране 150 000 лётчиков!

**25** ноября 1936 года в Москве состоялся чрезвычайный восьмой съезд Советов СССР. Он был созван для рассмотрения и утверждения проекта новой Конституции СССР. В работе съезда участвовали и жители Карелии. В Москву отправилась делегация из пяти человек, возглавляемая Председателем Совнаркома Карельской АССР Павлом Ивановичем Бушуевым, сменившим на этом посту Эдварда Александровича Гюллинга в ноябре 1935 года. Газеты и журналы публиковали ежедневные отчёты о ходе работы съезда. Выступления делегатов с утра до вечера дублировались по радио. На всех заводах и фабриках, во всех учреждениях страны проводились собрания, на которых горячо обсуждали доклады делегатов и не менее горячо одобряли сталинскую Конституцию. 5 декабря съезд единогласно утвердил окончательный текст Основного закона государства рабочих и крестьян.

Активное участие в обсуждении новой Конституции СССР приняли и представители рабоче-крестьянской Красной армии. От их имени на этом съезде выступил командир авиационного корпуса Василий Владимирович Хрипин. Он отметил, что «наши победы огромны» и что «наш воздушный флот... является наиболее могущественным орудием по сравнению с любым воздушным флотом любой капиталистической страны»<sup>45</sup>. Выступление комкора неоднократно прерывалось бурными, продолжительными аплодисментами. Но особенно всем присутствующим в зале понравились следующие слова Хрипина: «Самой замечательной победой на участке строительства воздушного флота является подготовка десятков тысяч отважных лётчиков, техников, инженеров и других специалистов. В этой работе огромную роль играет и будет играть наш славный, боевой, краснознаменный ленинский комсомол, дающий нам лучших людей. И если в Германии генерал германских лётчиков Геринг бросил лозунг о подготовке 70 тыс. лётчиков, то мы должны иметь более 100 тыс. лётчиков. Эта цифра отнюдь не фантастическая. Она опирается на наши реальные возможности»<sup>46</sup>.

В начале декабря 1936 года рабочие Московского авиационного завода №39 имени В.П.Менжинского (*сами себя они с гордостью называли «менжинцами»*. – **Т.У.**) на отчётном собрании, подводя итоги съезда, обсудили и выступление комкора Хрипина. Николай Никитич Крупчатников, старейший кадровый рабочий, от имени всего коллектива обратился с призывом ко всем трудящимся Советского Союза: «Я думаю, что на заявление фашистского генерала нам нужно ответить таким образом, чтобы мы в короткое время имели в стране 150 000 лётчиков. Мы должны в ближайшее время подготовить 150 000 лётчиков. Они должны научиться лётному делу без отрыва от производства. Они должны хорошо летать, высоко летать, далеко летать». Предложение Крупчатникова было с энтузиазмом принято и записано в резолюции этого рабочего собрания.

Среди трудящихся нашей республики и выступление на съезде комкора Василия Хрипина, и призыв рабочих-менжинцев встретили единодушное одобрение. В газетах «Красная Карелия», «Комсомолец Карелии», в журнале «Красный страж» регулярно сообщалось о желании немедленно «подхватить инициативу менжинцев» и рассказывалось о том, как в Карелии эту инициативу собираются воплотить в реальность.

22 декабря 1936 года в зале Петрозаводского городского совета состоялось совещание, созванное городским комитетом ВКП(б). На нём присутствовали члены правительства республики, руководители всех ведущих предприятий города, представители аэроклуба. Открывал совещание секретарь Петрозаводского горкома ВКП(б) Арвид Иванович Хирвонен. Он отметил, что «решение коллектива завода имени Менжинского – это голос нашего 170-миллионного народа... Инициатива менжинцев должна быть подхвачена всеми нашими городскими организациями – комсомольскими, профсоюзными и другими. А все наши хозяйственные организации надо вовлечь в число юридических членов аэроклуба... Целиком и полностью использовать все имеющиеся у нас возможности для развёртывания подготовки лётных кадров – дело чести всех организаций Петрозаводска, всех партийных и непартийных большевиков»<sup>47</sup>.

Для того чтобы «в условиях Петрозаводска... подготовить крупный отряд мужественных водителей самолётов»<sup>48</sup>, была предложена конкретная программа, которую изложил секретарь Карельского обкома ВЛКСМ Павел Маринушкин: «Поддерживая замечательную инициативу мен-

жинцев, ...на 1937 год мы берём на себя следующие обязательства:

1. Превратить наш республиканский аэроклуб в образцовый центр авиационной культуры.

2. Открыть новые аэроклубы в Кандалакшском, Кондопожском и Медвежьегорском районах, которые будут готовить лётчиков без отрыва от производства.

3. Организовать планерные клубы в Кемском, Сорокском и Олонецком районах.

4. Для колхозной молодёжи Пудожского, Калевальского, Заонежского и Шелтозерского районов создать планерные и парашютные кружки»<sup>49</sup>.

Разумеется, начальник Республиканского аэроклуба Н.Ф. Карахаев тоже выступил и на совещании, и на страницах всех периодических изданий республики. Его выступление оказалось наиболее важным. Он не просто поддержал рабочих-менжинцев, но напомнил, что «Аэроклуб – единственная в Карелии кузница авиационных кадров»<sup>50</sup>, нуждается в конкретной немедленной помощи со стороны властей. Начальник аэроклуба указал, что «помещение бывшего костёла не отвечает никаким требованиям, а Петрозаводский горсовет до сих пор отделяется только обещаниями в отношении помощи аэроклубу и ни разу всерьёз не ставил вопроса о том, чтобы предоставить аэроклубу другое помещение, где можно было бы устроить хорошо оборудованные классы авиационной школы»<sup>51</sup>. Напомнил Карахаев и о другой проблеме, возможно, самой главной: «Больше двух лет идут разговоры о сооружении в городе благоустроенного аэродрома. Но дальше разговоров дело не пошло»<sup>52</sup>. Досталось от Карахаева и администрации Онежского завода, ведь большинство курсантов лётной школы работало именно на этом предприятии: «Обычно на парадных собраниях руководители Онегзавода любят козырять фамилиями своих лётчиков, а когда дело касается создания лучших условий для этих людей, тогда руководители предпочитают отмалчиваться»<sup>53</sup>.

Руководители Карелии, директора всех крупных предприятий республики единодушно провозгласили: «Страна получит пилотов! Новый 1937 год работы аэроклуба будет годом новых побед!» Было взято обязательство «подготовить в 1937 году без отрыва от производства новую группу пилотов, 50 авиатехников, 300 планеристов и 300 парашютистов»<sup>54</sup>.

Кроме того, власти пообещали приобрести для аэроклуба с десяток планеров, парашюты и несколько учебных самолётов, а председатель горсо-

вета тов. Галкин пообещал «купить для аэроклуба двухместный планер и оборудовать помещение городской парашютной станции»<sup>55</sup>.

Таким образом, призыв рабочих-менжинцев в Карелии нашёл горячую поддержку. Его активно обсуждали, обозначили недостатки в работе аэроклуба, поставили задачи на ближайшее время. Оставалось одно – работать. И работа закипела...

Наступивший 1937 год стал страшным годом в истории нашей страны. «Не избежала печальной участи и Карелия. Ни рядовой колхозник, ни секретарь обкома не были уверены в том, что в поисках «врагов народа» к ним в избу или в кабинет не придут люди в кожанках. Атмосфера всеобщего страха, подозрительности, неуверенности»<sup>56</sup>. В газетах из номера в номер стали писать о шпионах и заговорщиках, а на рабочих собраниях обсуждать показательные судебные процессы по делам «подлых изменников Родины». Трудящиеся Страны Советов единодушно требовали «применения к ним смертной казни».

В ноябре 1937 года по обвинению в военно-фашистском заговоре и шпионаже арестовывают Василия Владимировича Хрипина, чьё выступление на VIII съезде Советов, по сути, легло в основу «крылатого призыва». 29 июля 1938 года комкора расстреляли. (В.В.Хрипин реабилитирован в июле 1956 года. – Т.У.) По понятным причинам призыв рабочих-менжинцев постепенно сошёл на нет. Авиационный завод имени В.Р.Менжинского в октябре 1941 года был эвакуирован в Сибирь, вошёл в состав Иркутского авиационного завода имени Сталина и перестал существовать как самостоятельное предприятие. Таким образом, о призыве менжинцев «забыли» навсегда.

Так удалось ли тем, кто обещал дать стране 150 тысяч лётчиков, выполнить заявленный план? Точного ответа на этот вопрос никто так и не дал. Однако при желании найти его можно. Например, в «Военно-историческом журнале» я нашла пару статей, которые позволяют с уверенностью утверждать: к началу Великой Отечественной войны Советский Союз получил обещанное количество пилотов!

Полковник А. Громаков в статье, посвящённой истории Осоавиахима, пишет: «С 1930 по 1941 год было подготовлено: 121 тысяча лётчиков, 122 тысячи парашютистов, 27 тысяч планеристов»<sup>57</sup>. Таким образом, только Осоавиахим дал стране 121 тысячу авиаторов. Однако лётчиков выпускали в первую очередь лётные учебные заведения ВВС – училища и школы РККА и ГВФ. Военный историк Н.Федоренко, опираясь на архивные доку-

менты, называет их точное количество – 83!<sup>58</sup> И если сначала «основным источником пополнения этих школ и училищ были выпускники аэроклубов», то позднее «такой принцип комплектования уже не обеспечивал необходимого набора курсантов», поэтому «с декабря 1940 года комплектование лётных школ осуществлялось за счёт отбора курсантов из числа призывавшихся в армию, а также набора младших командиров и красноармейцев срочной службы»<sup>59</sup>.

Так что заявленный план наверняка даже перевыполнили. Только вот из получившегося числа нужно вычесть энную цифру, за которой стоят судьбы авиаторов, попавших под каток репрессий. Об одном таком лётчике, достойном воспитания Карельского аэроклуба, я расскажу в следующей главе.

**(Окончание следует)**

**Примечания**

<sup>1</sup> Эдвард Александрович Гюллинг – первый руководитель советской Карелии: сборник документов / Министерство науки и высшего образования Российской Федерации. – Петрозаводск: Periodika, 2020, с. 627.

<sup>2</sup> Голубенко. Авиационную культуру – в массы молодёжи // Комсомолец Карелии. – 1933. – №126, 14 ноября, с.2.

<sup>3</sup> IX Всесоюзный съезд ВЛКСМ. Стенографический отчёт / М. – Молодая гвардия, 1931, с. 106.

<sup>4</sup> Там же, с. 389.

<sup>5</sup> Есть контакт! Карельский комсомол – шеф красного воздушного флота // Красная Карелия. – 1931. – №58, 11 марта, с.2.

<sup>6</sup> За оборону Советской страны. На Областном съезде Осоавиахима // Красная Карелия. – 1931. – №23, 29 января, с.4.

<sup>7</sup> 450 членов аэроклуба Осоавиахима // Красная Карелия. – 1934. – №36, 12 февраля, с.4.

<sup>8</sup> С.Н. За руль советского самолёта и планера. // Красная Карелия. – 1933. – №239, 16 октября, с.4.

<sup>9</sup> Н.Карахаев. Сегодня открывается Всекарельский аэроклуб Осоавиахима // Красная Карелия. – 1934. – №36, 12 февраля, с.4.

<sup>10</sup> Открыт приём в авиационные школы аэроклуба // Красная Карелия. – 1934. – №34, 10 февраля, с.4.

<sup>11</sup> Все на авиационный праздник // Красная Карелия. – 1934. – № 36, 12 февраля, с.4.

<sup>12</sup> Аэроклуб получил 4 самолёта // Красная Карелия. – 1934. – № 18, 21 января, с.4.

<sup>13</sup> Сегодня открывается Всекарельский аэро-клуб Осоавиахима. Аэроклуб есть! // Красная Карелия. – 1934. – № 36, 12 февраля, с.4.

<sup>14</sup> Открытие 12 февраля // Красная Карелия. – 1934. – № 30, 5 февраля, с.4.

<sup>15</sup> Немногое о многом. О католическом костёле // Красная Карелия. – 1927. – №71, 29 марта, с.4.

<sup>16</sup> Открыт приём в авиационные школы аэроклуба // Красная Карелия. – 1934. – №34, 10 февраля, с.4.

<sup>17</sup> Аэроклуб // Красная Карелия. – 1934. – №91, 20 апреля, с.4.

<sup>18</sup> Понуровский А.В. Зарисовки к портретам политических деятелей 1-й половины XX века. Николай Фёдорович Карахаев. В кн.: Краеведческие чтения. Материалы VII научной конференции (14-15 февраля 2013 г.). Петрозаводск.: Национальная библиотека Республики Карелия. – 2013, с.233.

<sup>19</sup> Гусаров Д.Я. За чертой милосердия. – Петрозаводск, Карелия, 1983, с.70.

<sup>20</sup> Первые полёты в аэроклубе // Красная Карелия. – 1934. – №25, 30 января, с.4.

<sup>21</sup> Карахаев Н.Ф. Школа мужества // Комсомолец Карелии. – 1935. – №113, 18 августа, с.4.

<sup>22</sup> Карахаев Н.Ф. Школа мужества // Комсомолец Карелии. – 1935. – №113, 18 августа, с.4.

<sup>23</sup> 450 членов аэроклуба Осоавиахима // Красная Карелия. – 1934. – №36, 12 февраля, с.4.

<sup>24</sup> П.П. Вашкелис – начальник лётной части Карельского аэроклуба. Первенцы // Комсомолец Карелии. – 1935. – №53, 16 апреля, с.4.

<sup>25</sup> Хрычиков. Летать // Красная Карелия. – 1935. – №88, 16 апреля, с.4.

<sup>26</sup> Ведёт самолёт комсомолец-пилот // Красная Карелия. – 1936. – №215, 17 сентября, с.4.

<sup>27</sup> Хрычиков. Летать // Красная Карелия. – 1935. – №88, 16 апреля, с.4.

<sup>28</sup> Там же.

<sup>29</sup> Вся Карелия. Справочно-Адресная книга Карельской С.С.Республики. – Издание Государственной конторы «Двигатель» при газете «Экономическая жизнь», 1925, с.138.

<sup>30</sup> Б.Т. Первые лётчики Карелии // Комсомолец Карелии. – 1935. – №55, 20 апреля, с.1.

<sup>31</sup> НАРК Оп. 7. 1/1. Л. 21.

<sup>32</sup> Б.Т. Первые лётчики Карелии // Комсомолец Карелии. – 1935. – № 55, 20 апреля, с.1.

<sup>33</sup> Там же.

<sup>34</sup> Советская молодёжь, на самолёт! (На вечере, посвящённом выпуску молодых пилотов Карельского аэроклуба) // Красная Карелия. – 1935. – № 91, 20 апреля, с.4.

<sup>35</sup> Б.Т. Первые лётчики Карелии // Комсомолец Карелии. – 1935. – №55, 20 апреля, с.1.

<sup>36</sup> Б.Т. Первые лётчики Карелии //Комсомолец Карелии. – 1935. – №55, 20 апреля, с.1.

<sup>37</sup> НАРК. Ф. Р-2264. Оп. 7. 1/1. Л. 21.

<sup>38</sup> О членстве аэроклуба // Красная Карелия. – 1934. – № 10, 11 января, с.4.

<sup>39</sup> Роскин Я. Лётный состав Карельского аэроклуба в «Песках». Фотография// Красная Карелия. – 1934. – №201, 1 сентября, с.2.

<sup>40</sup> Сегодня открывается Всекарельский аэро-клуб Осоавиахима. Аэроклуб есть! // Красная Карелия. – 1934. – № 36, 12 февраля, с.4.

<sup>41</sup> Яковлев С. За развитие авиационного спорта // Красный страж. – 1936. – № 11-12, с.22.

<sup>42</sup> Там же.

<sup>43</sup> Построим новые воздушные гиганты // Красная Карелия. – 1935. – №120, 27 мая, с.4.

<sup>44</sup> Карахаев Н. Школа мужества // Комсомолец Карелии. – 1935. – №113, 18 августа, с.4.

<sup>45</sup> Чрезвычайный VIII Всесоюзный съезд Советов. Стенографический отчет. 25 ноября–5 декабря 1936 г. Заседание восьмое. Утреннее, 29 ноября 1936 г. Бюллетень № 8, с.29-36. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <https://istmat.org/node/51910>

<sup>46</sup> Там же, с.35.

<sup>47</sup> Хирвонен А.И. Секретарь Петрозаводского горкома ВКП(б). Подхватить инициативу мужчинцев // Красный страж. – 1936. – №24, с.12.

<sup>48</sup> ЛИВ. Страна получит пилотов. // Красный страж. – 1937. – №1, с.11.

<sup>49</sup> Там же.

<sup>50</sup> Н.Карахаев, Нач. Республиканского аэроклуба. За 150 000 лётчиков. Дело всей общественности // Красная Карелия. – 1937. – №8, 10 января, с.3.

<sup>51</sup> Там же.

<sup>52</sup> Там же.

<sup>53</sup> Там же.

<sup>54</sup> Там же.

<sup>55</sup> Там же.

<sup>56</sup> Карелия. История и современность в документах и фотографиях / Петрозаводск: ПетроПресс. – 2000, с.44.

<sup>57</sup> Полковник Громаков А., кандидат исторических наук. Растить защитников Родины // Военно-исторический журнал. – 1984. – №6, с.5.

<sup>58</sup> Подполковник Федоренко Н., кандидат исторических наук. Подготовка лётных кадров в 1939–1941 гг. // Военно-исторический журнал. – 1976. – №4, с.101.

<sup>59</sup> Там же, с.102.

### *Татьяна Ивановна УШАКОВА (Чумак)*

*родилась в городе Петрозаводске.*

*Окончила историко-филологический факультет  
Петрозаводского государственного университета.*

*Посвятила себя библиотечному делу.*

*Четверть века проработала  
в Петрозаводской авиационной эскадрилье.*

*Председатель краеведческого клуба «Горожане».*

*Печаталась в газетах «Курьер Карелии»*

*и «Будни карельской границы».*

