

4 НЕИЗВЕСТНАЯ ИСТОРИЯ

Татьяна

УШАКОВА

г. Петрозаводск

ШКОЛА
МУЖЕСТВА

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

Мёртвая петля Вальтера Энгстрема

Если внимательно читать местную прессу середины 30-х годов, можно без труда вычислить имя лучшего курсанта республиканского аэроклуба – это Вальтер Энгстрем. Его имя постоянно упоминают в газетах руководители аэроклуба и журналисты, там же печатают фотографии токаря-стахановца, курсанта-отличника, а затем и лётчика-инструктора.

К сожалению, известно о нём до обидного мало. Вальтер Александрович Энгстрем родился в Феодосии в 1914 году. Затем семья переезжает в Петрозаводск. Вальтер оканчивает семилетку, поступает в школу ФЗУ, получает специальность токаря и идёт работать на Онежский завод. Начальство довольно добросовестным работником, регулярно перевыполняющим план. Никто из окружающих не догадывается, что этот парень, мастерски вытачивая детали на токарном станке, «с детства мечтает стать водителем воздушной машины»¹. В заявлении, которое он подал в аэроклуб одним из первых, Вальтер напишет: «Желая защищать свою родину, прошу обучить меня лётному делу»².

Инструктор Василий Козлов сразу выделил его из группы учлётов: немногословный серьёзный парень схватывал всё на лету. Вальтер с лёгкостью освоил на У-2 все фигуры высшего пилотажа. Коронным номером Энгстрема была мёртвая петля, он выполнял её лучше всех.

«Токарь Энгстрем хорошо знает свой станок, перевыполняет план. Но не хуже токарного станка он знает самолёт. Он овладел техникой парашютного дела (лётчику это необходимо!) и к тому же является ворошиловским стрелком»³, – с одобрением пишет корреспондент С. Михайлов. Однако в августе 1934-го Энгстрема, лучшего курсанта аэроклуба, токаря-ремонтника, ударно вкалывающего на заводе, чуть не исключили из комсомола. Напрашивается вопрос – за что же? Комсорг ремонтно-механического цеха объяснил это так: «Вальтера Энгстрема мы хотели исключить из комсомола, – досадовали, чего это он все силы отдаёт учёбе в лётной школе, а у нас в ячейке мало работает, ну да вовремя спохватились, учли его склонности. Парень-то оказался образцом в овладении лётной техникой»⁴. Тогда в

Окончание. Начало в №11-12 2024 г.

судьбу будущего пилота вовремя вмешалась парторганизация Онегзавода и лично П.П. Вашкелис с Н.Ф. Карахаевым. Попытку исключения Вальтера Энгстрема из комсомола старшие товарищи назвали ошибкой, а комсомольцев призвали «проявлять товарищескую чуткость к каждому парню и девушке, уделять больше внимания к их наклонностям и запросам»⁵.

Прошёл год, и вот уже саму администрацию завода упрекает Карахаев в «отсутствии чуткости» по отношению к Энгстрему. «Администрация Онежского завода не только не создала условий для работы этого прекрасного стахановца-токаря и лётчика-общественника, но даже ухудшила его материальное положение, снизив его заработок... С таким отношением к подготовке авиационных кадров нужно покончить»⁶, – справедливо возмущается начальник аэроклуба.

Научившись летать сам, Вальтер решил обучать этому своих товарищей. Воистину, талантливый человек талантлив во всём. Он стал ещё и лучшим лётчиком-инструктором, прекрасным педагогом. Вчерашний курсант, Энгстрем прекрасно понимал, какую ответственность взял на себя: ему доверили не только самолёт, но и самое ценное, что есть на земле, – жизнь человека. Именно поэтому он был строг не только к своим питомцам, но в первую очередь к самому себе.

Обычно в аэроклубе тренировались 4 звена новичков-учлётов. У каждого звена был свой инструктор. Всеми полётами руководил начальник лётно-технической части аэроклуба Пётр Павлович Вашкелис. Одно звено единодушно доверили Энгстрему.

«Хладнокровие Вальтера – положительная черта в его характере. В нём трудно найти какой-нибудь конфликт, драму или противоречия. Он выдержанный и всегда спокойный. Если его спросить о конфликтах и драмах, он пожмёт плечами:

– Происшествия? Их у меня нет! – Больше нечего ответить рослому сильному юноше с белокурой шевелюрой. Он не знает аварий, у него не было поломок. Он сохраняет отличное состояние материальной части. Дома тоже всё в порядке»⁷, – напишет некий В.Ар.

Вальтер «артистически» овладел искусством посадки самолёта. Не менее искусно он обучал посадке подопечных учлётов.

« – Сначала я веду машину бредущим полётом, – говорит он. – Это необходимо для того, чтобы новичок привык к бегу земли на близком расстоянии. Ведь он хорошо может сесть тогда, когда научится хладнокровно рассматривать стремительно проносящиеся под крыльями самолёта

деревья и телеграфные столбы. И прежде всего – я учу хладнокровию...»⁸ Немногословный инструктор умел подобрать ключик к каждому курсанту: вовремя подбодрить, научить и указать на недостатки. Все его ученики отлично выполняли учебную программу по теории и практике. В 1937 году Энгстрем подготовил уже две группы пилотов: в марте экзамены успешно сдали 6 человек, а во втором полугодии – 8.

12 сентября 1936 года в «Красной Карелии» опубликована большая фотография Вальтера Энгстрема, сделанная Г. Анкудиновым⁹. Красивый мужчина застенчиво улыбается на камеру. Газета сообщает, что «рабочий Онегзавода Энгстрем Вальтер, окончивший без отрыва от производства лётную школу Карельского аэроклуба, в 1936 году призывается в ряды РККА». Однако по неизвестным причинам его призыв в армию неожиданно откладывается.

Через год он даст большое интервью журналу «Красный страж», в котором скажет: «Мне ещё только 23 года, и всё, что я делаю сейчас, это только начало. Я стою на старте замечательного полёта, который начнётся в будущем году, когда я пойду служить в военно-воздушный флот нашей любимой Красной армии»¹⁰.

Только вот никакого «замечательного полёта» в 1938 году не будет. Вальтера Энгстрема арестуют и отправят в Краслаг (*Красноярский исправительно-трудовой лагерь. – Т.У.*) на лесоповал, а в декабре 1942 года из Красноярска переведут в трест «Челябметаллургстрой», навсегда отлучив от авиации. Вместо штурвала руки талантливого лётчика будут держать кайло или топор.

И всё-таки ему повезло – он выжил в нечеловеческих условиях. В июле 1946 года Энгстрем был «снят с учёта как финн»¹¹ и после демобилизации вернулся в Карелию с «трудового фронта». В 1958 (или в 1959) году Вальтера не стало. Он мог бы стать настоящим воздушным асом, защищать небо родной ему республики во время Великой Отечественной войны. Увы, не случилось. К сожалению, в «мёртвые петли» попадают и на земле, и выбраться из них порой бывает куда сложнее, чем из небесных

Прыгать, девушки, не трудно!

В начале 30-х годов парашютный спорт уверенно заявил о себе как о неотъемлемой части авиации. Для многих пилотов прыжок с парашютной вышки стал первой ступенью их лётной карьеры.

6 августа 1935 года в Москве открылся Первый слёт советских парашютистов. В аэроклубах ра-

ботали самостоятельные парашютные секции, по всей стране строились парашютные вышки.

В Петрозаводском аэроклубе работу парашютной секции возглавил комсомолец Владимир Лукич Доросев. Несмотря на молодость, он был настоящим профессионалом: за всё время существования республиканского аэроклуба ни один парашютист в Карелии не погиб!

Парашютную вышку на колокольне бывшего Святодуховского собора должны были торжественно открыть 1 мая 1935 года – в День Интернационала, но закончить строительство в срок строителям не удалось. Открытие состоялось 22 июня. Полётная высота соборной вышки была равна 22 метрам. Прыжки с неё были платными. 1 прыжок – 1 рубль. С 1 августа ввели льготы на оплату для отдельных лиц: члены аэроклуба и Осоавиахима стали платить 75 копеек, красноармейцы и учащиеся – 40 копеек, для остальных горожан плата осталась прежней – 1 рубль. Работала парашютная вышка с 12 до 4 часов дня и с 6 до 10 часов вечера ежедневно¹².

Только за один месяц с неё спрыгнуло более 2000 человек. Уже в августе Н.Ф.Карахаев, подводя итоги работы в этом направлении, заявил: «В Петрозаводске мы подготовили 54 парашютиста из среды рабочих и служащих. 69 человек занимаются в парашютных кружках. Пропущено через парашютную вышку свыше трёх тысяч человек»¹³.

Однако далеко не все горожане одобрили устройство парашютной вышки на главном куполе Святодуховского собора. Известный богорец Виктор Клишко, активно выступающий за его скорейший снос, с возмущением писал о том, что «новые «благоустроители»... превращают серьезное дело постройки парашютной вышки в балаган». Он требовал «призвать к порядку архитектурный совет, пока кто-нибудь не использовал главного купола собора для постройки на нем карусели или гигантских шагов»¹⁴. Да и сами комсомольцы, признаться, мечтали вовсе не о такой парашютной вышке. Утешало одно – обещание властей построить в самом скором времени вышку настоящую.

Наконец в конце февраля 1936 года Карельский аэроклуб Осоавиахима получил чертежи на постройку новой парашютной вышки высотой 41,5 метра. Строить её начали на Лососинской набережной, слева от Советского моста. Предполагалось, что торжественное открытие состоится 15 марта, но «Карелстрой» постоянно отодвигал сроки ввода в эксплуатацию долгожданного объекта. По разным причинам строительство явно

затягивалось. В конце концов, вышку открыли 17 июля 1936 года. Прыжки с неё разрешались лишь «в парашютные погоды» – при полном отсутствии осадков и силе ветра не более 5 метров в секунду¹⁵. Прыгнуть с парашютом мог любой желающий, предварительно получив подробный инструктаж и разрешение у дежурившего на вышке инструктора аэроклуба. После этого инструктор заносил в специальный Формулярный журнал фамилию и имя прыгавшего, его возраст, а также род занятий.

Дежурным инструктором на парашютной вышке часто трудился Павел Маковкин, прошедший все этапы обучения в «школе мужества». Рабочий паренёк, он был среди первых курсантов, записавшихся в аэроклуб. Школу ФЗУ Павел окончил одновременно с планерной школой. Стал работать слесарем и одновременно учиться теперь уже в парашютном кружке. 28 сентября 1934 года Маковкин первый раз прыгнул на парашюте с самолёта. Потом были лётная школа, многочисленные тренировки, показательные выступления на авиационных праздниках. И признание счастливого человека, достигшего своей цели: «Сбылась моя заветная мечта. По окончании лётной школы комиссия присвоила мне звание пилота. В апреле 1936 года меня выдвинули на работу в качестве инструктора парашютного спорта, и я передаю свои знания молодым парашютистам»¹⁶.

Месяцем позже во время тренировки на аэродроме в Песках у Павла Маковкина на высоте 750 метров не раскрылся основной парашют. Только настоящее мастерство и находчивость спасли его от верной гибели¹⁷. В 1939 году лётчик-инструктор и инструктор-парашютист Маковкин был призван в ряды РККА. К сожалению, о его дальнейшей судьбе мне узнать не удалось.

О том, насколько популярны были в Петрозаводске прыжки с парашютом, можно судить по большому количеству статей на эту тему в местных газетах. Вот что писал М. Афонин в газете «Комсомолец Карелии»: «Наша молодёжь хочет быть смелой и решительной. Нет лучшего средства развивать в себе эти качества, чем занятие парашютным спортом»¹⁸.

В аэроклубе юноши и девушки не просто прыгали с парашютом с самолёта. Курсанты овладевали искусством прыжка: прыжок с самолёта в ночное время, прыжок на воду, прыжок с большой высоты, затяжной прыжок с задержкой раскрытия парашюта. Самыми сложными были прыжки с небольшого планера: «От парашютиста здесь требовались координация и точный расчет. Раскрывать парашют нужно с задержкой, но, ес-

ли опоздать хотя бы на несколько секунд, – «передержать», как говорят парашютисты, велик риск потерять высоту и разбиться»¹⁹.

С вышки начали активно прыгать и девушки. Среди первых парашютисток – Клавдия Минина и Дарья Воронова, первая инструктор-парашютист Евлампиева, первая девушка-пилот, стахановка Онегзавода Лиля Мокеева, её подруга-стахановка Мария Костина, Майлис Туорила – одна из первых совершившая экспериментальный прыжок с вышки вниз головой, и многие-многие другие.

В сентябре 1935 года отважные парашютистки написали в газету «Красная Карелия» письмо. Они рассказали, как вечерами после работы занимались изучением парашюта, как, преодолев страх, совершили первый в своей жизни прыжок. «Прыгать, девушки, не трудно!»²⁰ – так закончили воспитанницы аэроклуба своё послание, обращённое ко всем карельским девушкам.

К прыжкам с самолёта или планера допускались лишь курсанты не моложе 17 лет, обучавшиеся в парашютной секции аэроклуба. Программа обучения составляла 36 часов. Обычно инструкторы-парашютисты и сам В.Л. Доросев прыгали на парашюте с высоты 3000 метров. Тех, кто прыгал с самолёта впервые, ждала высота в 600 метров, затем высоту увеличивали до 800 метров, потом до 1000 метров. Курсанты республиканского аэроклуба успешно овладевали всеми видами прыжков с парашютом. И в лихие военные годы не раз вспоминали с благодарностью своего учителя – Владимира Лукича Доросева.

Всюду смех, веселье, радость

Вгоды первых пятилеток государственных праздников в нашей стране было немного. Оно и понятно: советский народ дружно строил коммунизм, а для этого нужно было не просто работать, нужно было вкалывать до седьмого пота. Отдыхать людям было попросту некогда.

7 ноября отмечали главный праздник – День пролетарской революции. 23 февраля праздновали День Красной армии и флота, а 1 мая был Днём Интернационала. В 1933 году к этим праздникам прибавился ещё один – День Воздушного флота Союза ССР. Он был установлен в честь лётного и технического состава ВВС РККА, авиационных конструкторов, работников авиационной промышленности и отмечался 18 августа. Именно в этот день лучшие лётчики страны демонстрировали на воздушных парадах достижения советской авиации, проводили агитполёты в отдалённые от центра районы, бесплатно ката-

ли самых достойных граждан на самолётах и планерах, а в парках у парашютных вышек выстраивались огромные очереди из желающих совершить прыжок. В кинотеатрах и клубах с утра до вечера крутили хронику и художественные фильмы о лётчиках. «Марш авиаторов» Павла Германа и Юлия Хайта, ставший официальным гимном Военно-воздушных сил СССР²¹, распевала вся страна «от Москвы до самых до окраин». «Всё выше, и выше, и выше», – несло отовсюду.

Советские люди должны были твёрдо знать, что наша авиация сильнее и лучше всех в мире, что «в каждом пропеллере дышит спокойствие наших границ» и что «на каждый ультиматум» сталинские соколы сумеют дать достойный ответ в воздухе. Именно такую цель ставила перед собой кремлёвская власть, подарив трудящимся «крылатый» праздник. И цель эта с помощью мощной советской пропаганды была блестяще достигнута. День авиации стал всенародно любимым праздником, все мальчишки мечтали стать лётчиками, а девушки щеголяли в блузах фасона «аэроплан». Прокатиться на самолёте или побывать на главном воздушном параде в Тушино было для советского человека поистине подарком судьбы.

С появлением сети аэроклубов ехать в Москву, чтобы увидеть показательные полёты сталинских соколов и посмотреть с небес на землю, стало вовсе не обязательно. Теперь это можно было сделать в любом провинциальном городе, где имелся аэроклуб. В том числе и в Петрозаводске, точнее в местечке Пески.

В сентябре 1934 года Президиум Петрозаводского городского совета принял решение обустроить там Авиационный парк культуры и отдыха²². Место выбрали не случайно. «Не надо быть поэтом, чтобы понять всю прелесть Песков. Голубая даль озера, усеянный мелким песком, окаймлённый сосной и елью берег, живописные зелёные поляны, солнце, вода, простор»²³, – писал некто ЭСЭР, довольно смело обыгравший свои инициалы в подписи под статьёй.

Составить проект благоустройства парка и смету предстоящих расходов поручили руководству аэроклуба. В декабре проект был одобрен, смета утверждена. «В Песках будут не только отдыхать, здесь будут учиться полёту на самолёте и планере, прыжкам на парашюте, юные моделисты будут строить свои модели летающих самолётов. Парк получит хозяина»²⁴, – пообещал Николай Федорович Карахаев. В первую очередь предполагалось оборудовать посадочную площадку, построить ангары для самолётов и два здания для лётной и планерной школ. В

парке должны были появиться физкультурные площадки и солярий, клумбы и скамейки для отдыха. Кроме того, требовалось очистить пляж, огородить его забором и благоустроить подъезд к пристани. Председатель горсовета постановил выделить 20 тысяч рублей на реконструкцию Песков. Этой суммы было явно недостаточно, но работники Карпрофсовета обещали помочь финансово.

Итак, начиная с августа 1935 года все авиационные праздники проходили в Песках. Карельский аэроклуб получил реальную возможность демонстрировать свои достижения трудящимся республики, отчитываться перед ними за свою работу.

В то время праздники часто называли «массовками». Людей собиралось действительно очень много: никто не хотел сидеть дома в такой день. В 30-е годы для провинциального городка «крылатый» праздник стал поистине волшебным действием. В самом деле, обычные парни и девушки, жившие по соседству, работающие на заводах и фабриках, в один миг превращались в небожителей: они бесстрашно прыгали с парашютом, летали на самолётах и планерах, тем самым доказывая, что путь в небо открыт для каждого.

18 августа всех желающих пускали на аэродром, где инструкторы и техники аэроклуба объясняли устройство самолёта и разрешали посидеть на месте лётчика в кабине учебного У-2. Здесь можно было запросто поздороваться за руку с самим товарищем Карахаевым или записаться в парашютную секцию лично у Владимира Лукича Доросева, а инструктор аэроклуба Лиля Мокеева, первая в нашей республике девушка-лётчик, одаривала всех белозубой улыбкой. И даже суровый товарищ Вашкелис, главный лётчик аэроклуба, терпеливо отвечал на все вопросы и совсем не сердился.

Добраться в Пески в этот день можно было на пяти пароходах (они курсировали через каждые 20-30 минут), «озёрном трамвае» или на моторной лодке. Кроме того, от Гостиного двора пускали в этот день дополнительные автобусы. Обычно праздник начинался в двенадцать или в час дня. Программа заранее печаталась в местных газетах. Традиционно она включала митинг с участием представителей власти, показательные полёты на самолётах и планерах, парашютные прыжки и катание на самолётах ударников производства.

На берегу озера перед присутствующими выступали физкультурники, самодеятельные артисты из Дома народного творчества, клуба Онегзавода и Лыжной фабрики, часто приглашали про-

фессиональных артистов ленинградской эстрады. Были организованы массовые игры, конкурсы, беспроигрышная лотерея, сдача норм на значок «ГТО» и танцы.

Самым значимым для нашей республики стал День авиации 1936 года. Никогда ещё в Петрозаводске ни на одном празднике не видели такого количества людей. И этому есть вполне реальное объяснение. Почти три года напряжённой работы не прошли даром – руководителям и курсантам Петрозаводского аэроклуба было что показать зрителям. Да и политическая обстановка в Карелии была в то время более-менее спокойной, вот и веселились от души жители и гости Петрозаводска. Тем более что погода подарила яркий солнечный день. (Кстати, в Москве в тот год из-за плохой погоды воздушный парад перенесли на 24 августа²⁵.)

Торжественное открытие праздника было назначено на час дня, но уже с восьми часов утра тысячи трудящихся столицы Карелии потянулись в Пески. Люди ехали туда на пароходах и на моторных лодках, на автобусах и на велосипедах. «Многие шли пешком в одиночку и группами, длинной вереницей растянувшись по всему Соломенскому шоссе... Гремят духовые оркестры, несутся со всех сторон звуки баяна, гармоний, мандолин, балалаек. Всюду смех, веселье, радость»²⁶, – сообщал вездесущий В.К. (Виктор Клишко. – **Т.У.**)

В час дня на учебный аэродром прибыли первый секретарь Карельского обкома ВКП(б) Петр Андреевич Ирклис, председатель Карельского Центрального Исполнительного Комитета КАССР Николай Васильевич Архипов и другие члены правительства. Они обошли ряды лётчиков и парашютистов, поздоровались с ними. Начался митинг. Смысл всех выступлений можно выразить словами молодого пилота Маковкина: «Спасибо тов. Сталину, нашей партии и правительству за внимание к нам и заботу, за радостную жизнь».

Наконец началось самое интересное – демонстрация достижений Карельского аэроклуба. Сначала в небе появился «воздушный поезд». Вот как описывает его В.К.: «Самолёт У-2 под руководством лётчика В.Доросева буксирует на стометровом тросе рекордно-буксировочный планер Г-9, управляемый пилотом-парителем В.Козловым. «Поезд» описывает круги над Песками. На высоте 1000 метров планер отделяется от самолёта и проделывает одна за другой фигуры высшего пилотажа: «штопор», «бочку», «петли». Зрители восхищены мастерством пилота-парителя и не отрывают от планера глаз

до момента посадки ширококрылой серебристой птицы»²⁷.

Затем места в кабинах самолётов У-2 занимают лучшие лётчики аэроклуба – Шепелев, Овсяников, Сбитнев, Игнатов во главе с нач. лётной части тов. Вашкелисом. «Пятёрка самолётов стремительно пронесётся бреющим полётом мимо правительственной трибуны и многотысячной толпы зрителей... С большим мастерством все лётчики делают ряд «петель», и звено идёт на посадку. А сверху, с заоблачной выси, лётчики Шепелев и Игнатов «штопорами» опускаются вниз, – продолжает свой рассказ восхищённый В.К. И резюмирует: – Полёт отважной пятёрки продемонстрировал высокое мастерство лётчиков Карельского аэроклуба».

И вновь взоры зрителей устремлены вверх. Начинаются прыжки с парашютом с самолёта У-2. Лётчик тов. В.Козлов, набрав высоту 600 метров, выключает мотор и замедляет ход. От плоскости самолёта отделяется чёрная точка и камнем падает вниз. Зрители затаили дыхание. Через пару секунд раскрылся белый зонт парашюта. «Приближаясь к земле, парашютист отстегнул себя от подвесной системы, повис на руках, отделился от парашюта, спрыгнул на поле. Так мастерски совершил свой 61-й прыжок начальник парашютной станции аэроклуба комсомолец В. Доросев»²⁸, – продолжает репортаж В.К. После этого с самолёта прыгнули другие парашютисты и, раскрыв парашюты, мягко приземлились на землю. Среди них были уже и отважные девушки.

Закончилась авиационная массовка традиционным катанием на самолётах лучших стахановцев города. Гулянье в Песках продолжалось до позднего вечера. К сожалению, были на празднике и те, кто не только любовался на мастерство курсантов аэроклуба, но и, пользуясь всеобщей суматохой, обчищал карманы простодушных зрителей. Через несколько дней сотрудникам уголовного розыска по горячим следам удалось поймать вора-рецидивиста Б.В. Лаптева, который 18 августа на массовке в Песках совершил ряд карманных краж²⁹.

В 1937-м вся страна восхищалась подвигом панинцев, изучавших Северный полюс, героически дрейфовавших на льдине. Карельские лётчики не остались в стороне и провели в День авиации массовую игру «Полюс завоёван нами», а вечером 50 затейников устроили в городском саду весёлые массовые игры и танцы³⁰.

В последний год существования Карельского аэроклуба День авиации был освещён в прессе более чем скромно. В 1938 году в стране шла бес-

пощадная борьба с троцкистами, и газетные полосы были заняты описанием политических процессов над врагами народа да отчётами местных партийных ячеек ВКП(б), содержащими горячее одобрение политики партии. Корреспондентов интересовали не столько «показательные полёты» курсантов аэроклуба, сколько митинг и речи выступающих на нём петрозаводчан. «С яркой и содержательной речью выступила стахановка Онежского завода, комсомолка Надежда Ярина... От Петрозаводского гарнизона с приветствием выступил тов. Серюков, от молодёжи города тов. Чеканов и от курсантов аэроклуба тов. Гуккина, – пишет некто, пожелавший остаться неизвестным. И добавляет: – Бойцы Петрозаводского гарнизона вносили веселье и инициативу»³¹ в атмосферу праздника. Спрашивается, куда же делись 50 массовиков-затейников, которые годом ранее «вносили веселье» в массы? Видимо, им срочно пришлось поменять профессию.

Конечно же, в Петрозаводске продолжали отмечать День Воздушного флота и после закрытия аэроклуба, но гулянья в Песках стали куда скромнее. Лётчики 34-го авиазвена ГВФ, базировавшегося в Петрозаводске, по мере сил и возможностей участвовали в своём профессиональном празднике, но в приоритете у них были рабочие, а не показательные полёты. Со страниц газет исчезли репортажи об успехах курсантов и многочисленные фотографии задорных парней и девушек в лётных комбинезонах. Закончились агитационные полёты. Словом, с потерей аэроклуба праздник утратил былой размах, как-то потускнел, что ли... Но память о грандиозных авиационных массовках навсегда осталась на страницах газет и в воспоминаниях современников.

Подведём итоги

Развитие авиации в Карелии требовало систематической работы по изучению возможностей полётов в северных районах, в разное время года, в условиях быстро меняющейся погоды. С 31 июля по 5 августа 1934 года республиканским аэроклубом был организован первый агитационный полёт по Карелии на самолёте-амфибии Ш-2, который назывался «Медвежьегорский большевик». В полёте участвовали начальник клуба Н. Ф. Карахаев, главный лётчик П.П.Вашкелис и специальный корреспондент газеты «Красная Карелия» С. К. Норин³². За 6 дней было перекрыто 1100 километров. Маршрут: Петрозаводск – Кемь – Петрозаводск. В феврале 1935 года Карельский аэроклуб осу-

ществил второй агитационный перелёт по маршруту: Петрозаводск – Кандалакша – Нивастрой – Ковда – Лоухи – Кемь – Сорока – Тунгуда – Петрозаводск³³. В непростых зимних условиях за 12 дней было покрыто 2150 километров.

Во время этих агитполётов была проведена работа по организации парашютных вышек и планерных кружков, проводились в районах и авиационные массовки с демонстрацией прыжков с самолёта на парашютах. Проводилась подготовка ко Дню Красной армии в районах.

«С крыла самолёта лётчики в Кондопоге агитировали за повышение качества бумажной продукции, в Олонецком районе – за высококачественное проведение сева, в Сороке – за досрочное выполнение лесозэкспортной программы, в других районах – за выполнение плана лесозаготовок, за охрану лесов от пожаров и т.п.»³⁴, – писал один из корреспондентов «Красной Карелии».

Самолёты аэроклуба побывали почти во всех районах республики. Больше тысячи лучших колхозников и передовиков производства в качестве поощрения бесплатно летали на самолётах по всей республике. Благодаря умело проведённой самоотверженной работе был открыт филиал аэроклуба в Медвежьегорске, построены парашютные вышки в Петрозаводске, Медвежьей Горе, Олонце, Кандалакше и Сороке, парашютная площадка для приземления парашютистов вблизи села Шуи. Силами руководителей и курсантов аэроклуба проведено большое количество лекций об авиации, экскурсий на аэродром для взрослых и школьников, а также вечеров для молодёжи, авиационных праздников в Песках и иных мероприятий.

Начиная с 20 сентября 1936 года ежедневно с 5 до 7 часов вечера пилотами аэроклуба производились платные полёты над Петрозаводском. «Маршрут полета: аэродром – Сулажгора – Кировская железная дорога – ст. Петрозаводск – разъезд Голиковка – лыжная фабрика – набережная Нуортева – больничный городок – круг над центром города»³⁵. Стоимость полёта составляла 25 рублей. Цена по тем временам не маленькая, но вполне доступная.

В 1935 году за успешную работу Карельский аэроклуб имени XVII съезда партии «после обследования Ц.С. Осоавиахима СССР был премирован и занесён на Всесоюзную Красную доску почёта»³⁶. Его справедливо признали одним из лучших среди 150 клубов страны.

В 1938 году в аэроклубе было 9 самолетов У-2, 2 самолета АШ-2 и П-5, 16 запасных моторов М-11 для самолетов. За четыре года наш аэ-

роклуб подготовил 115 пилотов, 12 лётчиков-инструкторов, 303 парашютиста. Для небольшого провинциального городка, каким был в то время Петрозаводск, результат очень хороший.

Многие выпускники продолжили обучение в лётных школах и училищах ВВС РККА. С 1938 года Карельский аэроклуб начал целенаправленно готовить лётчиков для Ейского военно-морского ордена Ленина авиационного училища имени Сталина³⁷. В Национальном архиве РК сохранился документ (протокол комиссии НКО), подписанный 28 ноября 1938 года представителями Ейского военно-морского авиационного училища – воентехниками 1-го и 2-го ранга Товолжанским, Ратьковским и Шельпяковым, в котором сказано: «Командование Карельского аэроклуба с поставленной задачей по подготовке кандидатов в школу ВВС справилось хорошо, контрольные цифры как по группе техников, так же и мотористов выполнили. Политико-моральное состояние курсантов хорошее. Политподготовка и политработа хорошая. Знание материальной части вполне удовлетворительное»³⁸. Командование ВМАУ имени Сталина на основании этого протокола составляет соответствующий акт №29/С от 10 декабря на 12 листах, подписанный лейтенантом Куницыным, и высылает в адрес аэроклуба. К дальнейшему обучению подготовлено 54 человека – крестьяне, служащие, рабочие. Среди них Константин Андреевич Васильков, выпускник аэроклуба 1937 года, пожелавший учиться дальше, ставший впоследствии отличным лётчиком, командиром авиаэскадрильи. Есть и женщины – это пилоты запаса Ираида Гришанова, Нина Шаткова и Зоя Сергеева, инструкторы-общественники Лиля Мокеева, Мария Костина, Павла Гашева, Клавдия Гуккина и Валентина Терентьева.

Все четыре года нашему аэроклубу удавалось быть на высоте во всех смыслах. В мае 1938 года «Красная Карелия» печатает очередное объявление о наборе курсантов³⁹. Вопрос о закрытии аэроклуба в соответствующих кругах никогда не обсуждался, поэтому решение властей о свёртывании работы республиканского аэроклуба стало поистине громом с ясного неба. Почему закрыли аэроклуб? Ответ на этот вопрос найдём в документах.

В бюрократических ямах

Четыре года успешной работы аэроклуба – это четыре года бесконечной борьбы с чинов-

ничийм равнодушием, бюрократической волокитой и недооценкой со стороны властей того большого труда, который внесло руководство республиканского аэроклуба и лично Николай Фёдорович Карахаев в дело укрепления экономического развития и обороноспособности не только Карелии, но и всей страны.

Головной болью для руководства аэроклуба с самого начала его создания стало строительство полноценного сухопутного аэродрома. Казалось бы, место в Песках власти выделили, денег на строительство пообещали, но... шло время, а дело с мёртвой точки так и не сдвинулось.

В марте 1935 года в «Красной Карелии» появляется фельетон «В заколдованном круге». Некто ЭСЭР обрушивается с критикой на всесильный горсовет: «В горсовете о деньгах просят не заикаться, в Карпрофсовете от представителей аэроклуба бегают как от прокажённых. Боюсь, что нашему проекту суждено погибнуть в канцелярских дебрях горсовета и Карпрофсовета. Надеемся, что Совнарком Карелии <...> поможет вывести это дело из того заколдованного круга»⁴⁰.

В июне 1935 года начальник республиканского аэроклуба вынужден обратиться за помощью к начальнику Управления НКВД по Карельской АССР тов. Шершевскому⁴¹. Н.Ф. Карахаев с возмущением пишет, что на месте, выделенном для сухопутного аэродрома, горсовет спроектировал линию высокого напряжения, идущую от Соломенской ГЭС, что делает участок непригодным для строительства аэродрома. Карахаев сообщает Шершевскому, что написал «подобное письмо» первому секретарю Карельского областного комитета ВКП(б) тов. Ровио и «просит поддержать его по наболевшим вопросам».

В конце концов, в Песках на территории площадью в 400 га, в 6 км к северо-западу от Петрозаводска появляется школьный аэродром. Он только зимний. Летают в основном днём, но «при соответствующем оборудовании» аэродром можно использовать и для ночных полётов. Площадка аэродрома обозначена вехами из ёлок, электричества нет, прожекторов нет, во время ночных полётов используются фонари «летучая мышь». Радиостанции нет, телефонной связи нет, метеостанции нет, водопровода нет. (За водой курсанты вынуждены были ходить на озеро.) Спрашивается, а что же есть? Есть деревянный ангар без отопления и электричества, деревянная масловодогрейка, кузница полевого типа и одна бензоцистерна для горючего. Для пассажиров и лётного состава построили не-

большой деревянный домик⁴². Конечно, такому аэродрому 3-ю категорию никакая комиссия не присвоила бы. *(Именно присвоение категории давало право пользоваться аэродромом без каких-либо ограничений. – Т.У.)* Приведение аэродрома в надлежащее состояние становится головной болью руководства аэроклуба. Николай Фёдорович Карахаев, безуспешно обивающий пороги чиновничьих кабинетов, с горечью пишет в 1937 году: «Больше двух лет идут разговоры о сооружении в городе благоустроенного аэродрома. Но дальше разговоров дело не пошло»⁴³. Он не понимает, почему работники карельского комсомола, обкома и горкома никак не помогают аэроклубу. Курсанты и руководители аэроклуба возмущены, что повсюду засели «толстодумы, считающие работу аэроклуба детской игрой в солдатики», что «нарком финансов т. Муценек и начальник бюджетного сектора т. Шиф смотрят на работу аэроклуба как на детскую забаву»⁴⁴.

Кроме того, Николай Фёдорович жалуется на «крайне тяжёлое» финансовое положение аэроклуба. Директора предприятий – Онегзавода, Лыжной фабрики, Спиртозавода, Сорокского ЛПХ и многих других, являясь юридическими членами, не платят вовремя взносы за подготовку лётных кадров, создавая большие проблемы руководству клуба. Карахаев переживает, что «помещение бывшего костёла не отвечает никаким требованиям, а Петрозаводский горсовет до сих пор отделяется только обещаниями», чтобы «предоставить аэроклубу другое помещение, где можно было бы устроить хорошо оборудованные классы авиационной школы»⁴⁵.

На страницах местных газет разворачивается бурная дискуссия в поддержку республиканского аэроклуба. Особенно резкой критике подвергается заводская партийная, профсоюзная и комсомольская организации и лично директор Онежского завода Пантелей Захарович Старущенко, который с декабря 1935 года стал руководить этим предприятием. Руководство завода упрекают не только в нежелании платить за обучение учлётов, но и в том, что «стахановцам, которые без отрыва от производства посещают лётную школу аэроклуба, дирекция не создаёт никаких условий для успешной учёбы, для лучшего овладения сложнейшей авиационной техникой»⁴⁶.

В 1938 году Карахаев занял место начальника Карельского Осоавиахима, передав бразды правления аэроклубом начальнику лётной части Петру Павловичу Вашкелису. Замена, кстати, была впол-

не достойная. Правда, пребывать в этой должности Вашкелису пришлось совсем недолго.

В Национальном архиве РК хранится подробный «Доклад по итогам работы Карельской организации Осоавиахим за 1938 год». В этом весьма любопытном документе Карахаев, теперь уже председатель Осоавиахима, признаёт «ошибки» руководства возглавляемой им организации: «Проникновение врагов народа и наличие вражеской работы имели место и в нашей городской организации... В целом ряде первичных организаций Осоавиахима города председателями были избраны люди, впоследствии разоблачённые органами КВД как враги народа, – кается недавно назначенный на эту должность человек. – На 1938 год вредительское руководство ЦС Осоавиахима СССР ликвидировало в Союзе школы подготовки руководящих кадров планеризма, ликвидировало массовый парашютный спорт, тем самым лишили молодёжь массового любимого авиационного спорта»⁴⁷. Далее Николай Фёдорович подробно перечисляет конкретные недостатки в работе аэроклуба:

- аэроклуб не справился с укомплектованием лётной школы и школы авиамехаников (укомплектована на 30%) на 1939 год;

- отмечается исключительная слабость дисциплины среди командного и парашютного состава аэроклуба;

- в результате «отсутствия должной требовательности командного состава» в 1938 году произошло 2 аварии, 4 поломки.

В фонде Р-2264 сохранилось немало документов с пометкой «совершенно секретно» и «оглашению не подлежит», присланных из Москвы, в которых руководство Центрального совета аэроклуба имени Косарева отмечает серьёзные нарушения в Архангельском, Липецком, Чебоксарском аэроклубах⁴⁸. Есть случаи совершенно дикие, связанные с гибелью парашютистов. Речь идёт о Ленинградском, Рыбинском, Горьковском, Подольском и Московском аэроклубах ЦИАМ⁴⁹. Карельский республиканский аэроклуб имени XVII съезда партии никогда не упоминается ни в одном чёрном списке! Ни один курсант аэроклуба не погиб во время полётов! В упомянутых учреждениях снимают и отдают под суд начальников, но аэроклубы при этом продолжают работать. А наш – закрыли!

Смею предположить, что Николай Фёдорович даже подумать не мог о ликвидации своего детища. Тем более что он рапортует властям о принятых «решительных мерах»: снят с работы началь-

ник аэроклуба тов. Вашкелис, а также комиссар аэроклуба тов. Чернов «за слабость массовой воспитательной работы».

Председатель Осоавиахима вновь и вновь говорит о необходимости строительства «полноценного аэродрома». «Именно его отсутствие делает невозможной успешную подготовку авиационных специалистов. По этой причине пилотов выпущено 40 человек, что на 8 человек меньше, чем планировалось. То же и с мотористами. Вместо 25 человек подготовили лишь 11»⁵⁰, – оправдывается Карахаев.

Но ведь есть и успехи. Например, перевыполнили план по выпуску авиатехников: их подготовили 37 вместо заявленных 25. Неплохо обстояли дела с подготовкой парашютистов. Эту специальность освоили 38 человек. Подготовили 13 лётчиков-инструкторов вместо 12. «Все вышеуказанные курсанты в настоящее время закончили лётную практику и техническую школу и сдали зачёты государственной комиссии с оценкой только на «хорошо» и «отлично»⁵¹.

В конце концов, 20 декабря 1938 года комиссия под председательством представителя из Северного управления ГВФ инженера В.С.Ленского составила акт «на предмет пригодности эксплуатации аэродрома Пески Карельского аэроклуба». Вывод комиссии неутешителен: «При таком состоянии, при каком он (аэродром) сейчас находится, эксплуатировать его невозможно»⁵².

Впрочем, «школе мужества» как будто бы дают шанс. Если в 1939 году будут проделаны определённые производственные работы (перечень всех работ подробно описан в акте), то в 1940 году полёты вновь можно будет возобновить.

Николай Фёдорович Карахаев решает просить помощи у Москвы и уже не раз обманувшего его ожидания Совнаркома. Он пишет в отчётном докладе: «В целях дальнейшего развёртывания авиационной работы в Карелии надо ещё раз решительным образом потребовать от Центрального совета Осоавиахима СССР и помощи от Совнаркома Карельский АССР отпуска необходимых средств на строительство аэродрома. Это даёт возможность расширения подготовки авиационных кадров из молодёжи нашей Карельской республики для нашего славного Военно-воздушного флота»⁵³.

Только вот кабинеты местных чиновников стали менять хозяев с пугающей быстротой. Председатели Совнаркома Карельской АССР Гюллинг и Бушуев расстреляны. Петру Васильевичу Солякову, сменившему Бушуева в октябре 1937 го-

да, по понятным причинам было совсем не до проблем школьного аэродрома. Первый секретарь Карельского обкома ВКП(б) Ровио, а затем сменивший его Иркис расстреляны. Председатель Карельского Центрального Исполнительного Комитета АКССР Николай Васильевич Архипов расстрелян. Секретарь Петрозаводского горкома ВКП(б) Арвид Иванович Хирвонен, призывающий организации Петрозаводска помогать аэроклубу, арестован в июле 1937-го и в январе 1938-го расстрелян. Новоиспечённому секретарю обкома Геннадию Николаевичу Куприянову тоже некогда: он только в июне 1938 года прибыл в Петрозаводск из Ленинграда и сразу взялся «наводить порядок» в республике. Директор Онегзавода Пантелей Захарович Старушенко, злостный неплательщик членских взносов, расстрелян в 1938-м «как финский шпион и вредитель». Директор Лыжной фабрики Илья (Элиас) Лаврентьевич Туомайнен, также вовремя не плативший деньги за своих учлётов, в 1939 году сослан в Красноярский ИТЛ «за антисоветскую агитацию и пропаганду», где умер год спустя.

В 1938 году по обвинению в шпионаже расстреляли комсомольского лидера Василия Тарасовича Чемоданова и комкора Василия Владимировича Хрипина. (По понятным причинам фразы «Комсомолец – на самолёт!» и «Даёшь 150 000 лётчиков!», ушедшие в народ, стали приписывать другим людям.) В ноябре 1938 года арестовали по ложному доносу, а в феврале 1939-го расстреляли Александра Васильевича Косарева, создателя Центрального аэроклуба, носившего его имя.

По сути, нашему аэроклубу стало просто неоткуда ждать помощи. Семь миллионов рублей, а именно эта сумма требуется на строительство полноценного аэродрома, оказывается неподъёмной для местного бюджета. Москва вместо финансовой помощи шлёт очередное постановление: «Президиум Центрального Совета Союза ССР постановил вследствие отсутствия аэродрома Карельский аэроклуб реорганизовать в технический аэроклуб, т.е. готовить только техников и мотористов»⁵⁴. Что и было сделано в июне 1939 года.

30 ноября 1939 года началась Зимняя война с Финляндией. Это событие лишь ускорило окончательное сворачивание дел теперь уже технического клуба. Всё имущество «школы мужества» было передано местной войсковой части, и в 1940 году аэроклуб завершил свою работу.

Будем помнить

В 30-е годы в Советском Союзе была очень популярна песня «Если завтра война, если завтра в поход». И вот 22 июня 1941 года это самое «завтра» наступило.

В первые же дни Великой Отечественной войны ушли на фронт руководители Карельского аэроклуба – Николай Фёдорович Карахаев и Пётр Павлович Вашкелис. Карахаев стал заместителем начальника штаба партизанского движения при Военном Совете Карельского фронта. Пётр Павлович Вашкелис, настоящий воздушный ас, бесстрашно дрался с фашистами, защищая небо Родины. Им посчастливилось дожить до победы.

Храбро воевали на разных фронтах и бывшие курсанты Карельского аэроклуба, ставшие военными лётчиками. Среди них Николай Репников – Герой Советского Союза, лётчик-истребитель, совершивший одним из первых лобовой таран самолёта противника на Карельском фронте. Командир эскадрильи 152-го истребительного авиационного полка успел совершить 51 боевой вылет и сбить 5 самолётов противника. Николаю Фёдоровичу Репникову была уготована короткая земная жизнь и вечное бессмертие.

Токарь Онегзавода Михаил Чижиков пришёл в лётную школу аэроклуба в 1935 году. Затем успешно окончил ВМАУ (Ейское военно-морское авиационное училище) имени Сталина и был распределён в Белоруссию, где и принял свой первый бой. Михаил Иванович Чижиков стал командиром 1-й эскадрильи в составе 91-го авиаполка. Опытный лётчик-истребитель геройски погиб в одном из боёв с превосходящими силами противника.

Для Александра Николаевича Чекрыжева, командира звена управления 13-й Гвардейской истребительной авиационной Полтавско-Александровской Краснознамённой ордена Кутузова дивизии, война закончилась в июле 1946 года: после победы пришлось ему послужить в Австрии и Болгарии. За боевые заслуги лётчик награждён двумя орденами Отечественной войны I степени, орденом Красной Звезды, а также медалями – «За взятие Вены», «За взятие Будапешта», «За победу над Германией в ВОВ 1941–1945 гг.». Александр Николаевич Чекрыжев, один из лучших лётчиков нашей республики, инструктор парашютного спорта 1 класса, был назначен командиром Карело-Финского отдельного авиаотряда ГВФ. Местом его работы надолго стал Гидропорт. 500 тысяч километров налетал Александр Николаевич за свою жизнь и воспитал не одно поколение моло-

дых пилотов, обучая их «слепым полётам». Так в авиации называют полёты в ночное время и в условиях плохой видимости.

Константин Андреевич Васильков, выпускник аэроклуба 1936 года, сам с честью прошедший всю войну, ставший командиром авиаэскадрильи, так писал полвека назад о своих боевых товарищах по аэроклубу: «Александр Малиновский одним из первых освоил полёты ночью. Высокое мастерство в технике пилотирования помогло Борису стать лучшим воздушным снайпером в бригаде. С началом Великой Отечественной войны Александр как специалист по ночным полётам был отправлен в Заполярье, где успешно воевал всю войну и награждён многими орденами и медалями. Полковник запаса Александр Малиновский прослужил в авиации свыше 25 лет и после демобилизации вновь вернулся к «малой авиации». По-иному сложилась судьба Бориса Маликова. Его, обладающего отличной техникой пилотирования, направили на перегонку самолётов для фронта. Это тоже был фронт. В одном из сложных перелётов Борис Маликов погиб»⁵⁵.

Прошёл всю войну воспитанник Петрозаводского аэроклуба Юрий Плотников. Был командиром истребительной эскадрильи ВВС Северного флота, сбил в воздушном бою три вражеских самолёта, а ещё два уничтожил на земле.

Правительственными наградами за боевые заслуги отмечены В.Сазонов, А.Лавров, П.Поспелов, А.Павловский, И.Амелин, Е.Борисов, К.Ерпичев и многие-многие другие. Вечная им память...

Общественник-богоборец Виктор Клишко, хорошо известный своими довоенными публикациями, и после войны продолжил писать на «злобу дня». На страницах местных газет он активно выступал за возобновление работы аэроклуба: «Наша республика должна снова иметь свой аэроклуб. Все возможности для его организации имеются. Есть нужный руководящий состав. Всю материальную часть выделяет Центральное оргбюро ДОСАВ СССР. Среди нашей молодёжи есть много желающих изучать лётное дело... Надо надеяться, что исполком Петрозаводского горсовета окажет всемерную помощь в организации Республиканского аэроклуба»⁵⁶.

Горсовет поддержал идею возрождения аэроклуба, и в 1950 году в Петрозаводске вновь открылась «Школа мужества»⁵⁷. Но это, как говорится, уже совсем другая история...

Список использованной литературы

1. НАРК. Ф. Р-2264. Оп.7. Д. 1/1. Л. 21, 25-29.
2. НАРК. Ф. Р-2264. Оп.7. Д. 1/3. Л. 16.
3. НАРК. Ф. Р-2264. Оп.7. Д. 1/4. Л.16-17, 30.
4. НАРК. Ф. Р-2264. Оп.7. Д. 1/5а. Л. 31.
5. НАРК. Ф. Р-2264. Оп.7. Д. 1/5. Л. 6, 44, 56.
6. Алышиц Лев. На парашютной вышке // Красная Карелия. – 1937. – №186, 15 августа, с.4.
7. Авиационный парк культуры и отдыха // Красная Карелия. – 1934. – №209, 10 сентября, с.4.
8. Афонин М. Три тысячи прыжков с парашютной вышки // Комсомолец Карелии. – 1935. – № 113, 18 августа, с.3.
9. Аэроклуб // Красная Карелия. – 1934. – № 91, 20 апреля, с.4.
10. Аэроклуб получил 4 самолёта // Красная Карелия. – 1934. – № 18, 21 января, с.4.
11. Блек Н. В повестку дня Совнаркома Карелии. В бюрократических ямах // Красная Карелия. – 1935. – №159, 12 июля, с.4.
12. Блоков М. Прыжок для Сталина [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <https://jewish.ru/ru/stories/reviews/197487/>
13. Б.Т. Первые лётчики Карелии // Комсомолец Карелии. – 1935. – №55, 20 апреля, с.1.
14. В. Ар. На старте //Красный страж. – 1937. – №1, с.20.
15. Васильков К. Юбилей аэроклуба // Комсомолец. – 1974, 7 февраля, с.4.
16. Вашкелис П.П., начальник лётной части Карельского аэроклуба. Первенцы // «Комсомолец Карелии». – 1935. – №53, 16 апреля, с.4.
17. Ведёт самолёт комсомолец-пилот // Красная Карелия. – 1936. – №215, 17 сентября, с.4.
18. В.К. А на главном куполе устроить карусель // Красная Карелия. – 1935. – № 107, 11 мая, с.4.
19. В.К. День авиации // Красная Карелия. – 1936. – №191, 20 августа, с.1.
20. Воронина, Мария Костина, Клава Минина. Прыгать, девушки, не трудно // Красная Карелия. – 1935. – №205, 6 сентября, с.4.
21. Все на авиационный праздник // Красная Карелия. – 1934. – № 36, 12 февраля, с.4.
22. Вся Карелия. Справочно-адресная книга Карельской С.С.Республики. – Издание Государственной конторы «Двигатель» при газете «Экономическая жизнь», 1925, с.138.
23. Голубенко. Авиационную культуру – в массы молодёжи // Комсомолец Карелии. – 1933. – №126, 14 ноября, с.2.

24. Громаков А., полковник, кандидат исторических наук. Растить защитников Родины // Военно-исторический журнал. – 1984. – №6, с.5.

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

26. Завтра авиационный праздник в Песках // Красная Карелия. – 1935 год. – № 198, 29 августа, с.4.

27. Завтра в Песках // Красная Карелия. – 1937. – №188, 17 августа, с.4.

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

29. Зимний агитполёт // Красная Карелия. – 1936. – № 35, 12 февраля, с.4.

30. Информация о репрессиях финнов в СССР. [Электронный ресурс]. Режим доступа: Internet: <https://www.inkeri.ru/rep/peoples/?id=13228>

31. Карахаев Н. В кн.: Краеведческие чтения. Материалы VII научной конференции (14-15 февраля 2013 г.). Петрозаводск.: Национальная библиотека Республики Карелия. – 2013, с.233.

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

33. Карахаев Н. Школа мужества // Комсомолец Карелии. – 1935. – №113, 18 августа, с.4.

34. Карахаев Н. Дело всей общественности // Красная Карелия. – 1937. – № 8, 10 января, с.3.

35. Карахаев Н., нач. Республиканского аэроклуба. За 150 000 лётчиков. Дело всей общественности // Красная Карелия. – 1937. – №8, 10 января,

36. Карелия. История и современность в документах и фотографиях / Петрозаводск: Петро-Пресс. – 2000, с.44.

37. Участники первого агитполёта по Карелии (август 1934 г.) // Красная Карелия. – 1934. – №190, 18 августа, с.4.

38. Карельский аэроклуб извещает // Красная Карелия. – 1934. – №66, 21 марта, с.4.

39. Карельский аэроклуб производит набор // Красная Карелия. – 1938. – №108, 14 мая, с.4.

40. Клишко В. Аэроклубу нужна помощь // Красный страж. – 1936. – № 8, с.16-17.

41. Клишко В. Республика должна снова иметь свой аэроклуб // Ленинское знамя. – 1949. – № 105, 29 мая, с.3.

42. Конференция членов аэроклуба // Красная Карелия. – 1934. – № 141, 21 июня, с.4.

43. ЛИВ. Страна получит пилотов. // Красный страж. – 1937. – №1, с.11.

44. Маковкин П. Сбылась моя заветная мечта //

Красная Карелия. – 1936. – №190, 18 августа, с.4.

45. Михайлов С. Лётчики // Красная Карелия. – 1936, – № 44, 23 февраля, с.4.

46. Молодежь, на самолет! [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <https://dzen.ru/a/Y67i0uiWyRuehCsH>

47. Накануне Дня авиации // Красная Карелия. – 1936. – №188, 16 августа, с.4.

48. Накануне призыва. Фото Г. Анкудинова // Красная Карелия. – 1936, – № 211, 12 сентября, с.1.

49. Немного о многом. О католическом костёле // Красная Карелия. – 1927. – №71, 29 марта, с.4.

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

51. Открытие 12 февраля // Красная Карелия. – 1934. – № 30, 5 февраля, с.4.

52. О членстве аэроклуба // Красная Карелия. – 1934. – № 10, 11 января, с.4.

53. Первые полёты в аэроклубе // Красная Карелия. – 1934. – №25, 30 января, с.4.

54. Плата за прыжки снижена // Красная Карелия. – 1935. – № 176, 3 августа, с.4.

55. Полёты над городом // Красная Карелия. – 1936. – №217, 20 сентября, с.4.

56. Понуровский А.В. Зарисовки к портретам политических деятелей 1-й половины XX века.

57. Построим новые воздушные гиганты // Красная Карелия. – 1935. – №120, 27 мая, с.4.

58. Праздник авиации в Песках // Красная Карелия. – 1938. – №114, 20 августа, с.1.

59. Приказ Революционного Военного Совета СССР № 132 от 7 августа 1933 г. // Известия: газета. – 1933. – 11 августа (№ 198).

60. Романов П. Там, где руководит парторганизация // Красная Карелия. – 1934, – № 201, 1 сентября с.2.

61. Роскин Я. Лётный состав Карельского аэроклуба в Песках. Фотография // Красная Карелия. – 1934. – №201, 1 сентября, с.2.

62. Сегодня открывается Всекарельский аэроклуб Осоавиахима. Аэроклуб есть! // Красная Карелия. – 1934. – № 36, 12 февраля, с.4.

63. Случай в воздухе // Красная Карелия. – 1936. – № 213, 15 сентября, с.4.

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

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

66. Сургучев А. Инструктор клуба. В карельском небе // Комсомолец. – 1990. – 16 января.

67. ТАСС сообщает // Красная Карелия. – 1936. – №191, 20 августа, с.1.

68. Уголовным розыском задержан... // Красная Карелия. – 1936. – №194, 23 августа, с.4.

69. Федоренко Н., подполковник, кандидат исторических наук Подготовка лётных кадров в 1939–1941 гг. // Военно-исторический журнал. – 1976. – №4, с.101.

70. Хирвонен А.И., секретарь Петрозаводского горкома ВКП(б). Подхватить инициативу менинцев // Красный страж. – 1936. – №24, с.12.

71. Хрычиков. Летать // Красная Карелия. – 1935. – №88, 16 апреля, с.4.

72. Чрезвычайный VIII Всесоюзный съезд Советов. Стенографический отчет. 25 ноября – 5 декабря 1936 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <https://istmat.org/node/51910>

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

74. Энгстрем В. Сделано очень много // Красная Карелия. – 1934, – № 190, 18 августа, с.2.

75. ЭСЭР. В заколдованном круге (выдержки из дневника работника аэроклуба) // Красная Карелия. – 1935. – № 73, 29 марта, с.3.

76. Яковлев С. За развитие авиационного спорта // Красный страж. – 1936. – № 11-12, с.22.

77. IX Всесоюзный съезд ВЛКСМ. Стенографический отчёт / М. – Молодая гвардия, 1931, с. 106.

78. 450 членов аэроклуба Осоавиахима // Красная Карелия. – 1934. – №36, 12 февраля, с.4.

Примечания

¹ Энгстрем В. Сделано очень много // Красная Карелия. – 1934, – № 190, 18 августа, с.2.

² В.Ар. На старте //Красный страж. – 1937. – №1, с.20.

³ Михайлов С. Лётчики // Красная Карелия. – 1936, – № 44, 23 февраля, с.4.

⁴ Романов П. Там, где руководит парторганизация // Красная Карелия. – 1934, – № 201, 1 сентября, с.2.

⁵ Там же.

⁶ Карахаев Н., нач. Республиканского аэроклуба. За 150 000 лётчиков. Дело всей общности // Красная Карелия. – 1937, – № 8, 10 января, с.3.

⁷ В.Ар. На старте //Красный страж. – 1937. – №1, с.20.

⁸ Там же.

⁹ Накануне призыва. Фото Г. Анкудинова // Красная Карелия. – 1936, – № 211, 12 сентября, с.1.

¹⁰ В.Ар. На старте //Красный страж. – 1937. – №1, с.20.

¹¹ Информация о репрессиях финнов в СССР. [Электронный ресурс]. Режим доступа: Internet: <https://www.inkeri.ru/rep/peoples/?id=13228>

¹² Плата за прыжки снижена // Красная Карелия. – 1935. – №176, 3 августа, с.4.

¹³ Карахаев Н. Школа мужества // Комсомолец Карелии. – 1935. – № 113, 18 августа, с.4.

¹⁴ В.К. А на главном куполе устроить карусель // Красная Карелия. – 1935. – № 107, 11 мая, с.4.

¹⁵ Альшиц Лев. На парашютной вышке // Красная Карелия. – 1937. – №186, 15 августа, с.4.

¹⁶ Маковкин П. Сбылась моя заветная мечта //Красная Карелия. – 1936. – №190, 18 августа, с.4.

¹⁷ Случай в воздухе //Красная Карелия. – 1936. – № 213, 15 сентября, с.4.

¹⁸ Афонин М. Три тысячи прыжков с парашютной вышки // Комсомолец Карелии. – 1935. – № 113, 18 августа, с.3.

¹⁹ Блоков М.Прыжок для Сталина [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Internet: <https://jewish.ru/ru/stories/reviews/197487/>

²⁰ Воронина, Мария Костина, Клава Минина. Прыгать, девушки, не трудно // Красная Карелия. – 1935. – №205, 6 сентября, с.4.

²¹ Приказ Революционного Военного Совета СССР № 132 от 7 августа 1933 г. // Известия: газета. – 1933. – 11 августа (№ 198).

²² Авиационный парк культуры и отдыха // Красная Карелия. – 1934. – №209, 10 сентября, с.4.

²³ ЭСЭР. В заколдованном круге (выдержки из дневника работника аэроклуба). Октябрь 34 г. // Красная Карелия. – 1935. – №73, 29 марта, с.3.

²⁴ Там же.

²⁵ ТАСС сообщает // Красная Карелия. – 1936. – №191, 20 августа, с.1.

²⁶ В.К. День авиации // Красная Карелия. – 1936. – №191, 20 августа, с.1.

²⁷ Там же.

²⁸ Там же.

²⁹ Уголовным розыском задержан...// Красная Карелия. – 1936. – №194, 23 августа, с.4.

³⁰ Завтра в Песках // Красная Карелия. – 1937. – №188, 17 августа, с.4.

³¹ Праздник авиации в Песках // Красная Карелия. – 1938. – №114, 20 августа, с.1.

³² Участники первого агитполёта по Карелии (август 1934 г.) // Красная Карелия. – 1934. – №190, 18 августа, с.4.

³³ Зимний агитполёт // Красная Карелия. – 1936. – № 35, 12 февраля, с.4.

³⁴ Блек Н. В повестку дня Совнаркома Карелии. В бюрократических ямах // Красная Карелия. – 1935. – №159, 12 июля, с.4.

³⁵ Полёты над городом // Красная Карелия. – 1936. – №217, 20 сентября, с.4.

³⁶ НАРК. Ф. Р-2264. Оп. 7. Д. 1/1. Л. 21.

³⁷ НАРК. Ф. Р-2264. Оп. 7. Д. 1/5а. Л. 31.

³⁸ НАРК. Ф. Р-2264. Оп. 7. Д. 1/5. Л. 56.

³⁹ Карельский аэроклуб производит набор // Красная Карелия. – 1938. – №108, 14 мая, с.4.

⁴⁰ ЭСЭР. В заколдованном круге (выдержки из дневника работника аэроклуба) // Красная Карелия. – 1935. – № 73, 29 марта, с.3.

⁴¹ НАРК. Ф. Р-2264. Оп. 7. Д. 1/1. Л. 21.

⁴² НАРК. Ф. Р-2264. Оп. 7. Д. 1/5. Л. 6.

⁴³ Карахаев Н. Дело всей общественности // Красная Карелия. – 1937. – № 8, 10 января, с.3.

⁴⁴ Блек Н. В повестку дня Совнаркома Карелии. В бюрократических ямах // Красная Карелия. – 1935. – №159, 12 июля, с.4.

⁴⁵ Карахаев Н. Дело всей общественности // Красная Карелия. – 1937. – № 8, 10 января, с.3.

⁴⁶ Клишко В. Аэроклубу нужна помощь // Красный страж. – 1936. – № 8, с.16-17.

⁴⁷ НАРК. Ф. Р-2264. Оп. 7. Д. 1/4. Л.16.

⁴⁸ НАРК. Ф. Р-2264. Оп. 7. Д. 1/5. Л. 44.

⁴⁹ НАРК. Ф. Р-2264. Оп. 7. Д. 1/1. Л. 25-29.

⁵⁰ Там же.

⁵¹ Там же.

⁵² НАРК. Ф. Р-2264. Оп. 7. Д.1/3. Л.16.

⁵³ НАРК. Ф. Р-2264. Оп. 7. Д. 1/4. Л.17.

⁵⁴ НАРК. Ф. Р-2264. Оп. 7. Д. 1/4. Л. 30.

⁵⁵ Васильков К. Юбилей аэроклуба // Комсомолец. – 1974, 7 февраля, с.4.

⁵⁶ Клишко В. Республика должна снова иметь свой аэроклуб // Ленинское знамя. – 1949. – № 105, 29 мая, с.3.

⁵⁷ Сургучёв А. Инструктор клуба.

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».

