

## РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ БЕЛАРУСИ В 1944–1950-Х ГГ.

*Р.В. Тимофеев*  
*Витебск, УО «ВГУ им. П.М. Машерова»*

Гражданская авиация является неотъемлемой частью транспортного комплекса республики, обладает уникальной возможностью по быстрой доставке пассажиров на большие расстояния. Поэтому нами была поставлена цель проследить её развитие за отдельно взятый период времени, для чего решались задачи по определению наиболее доступных типов самолётов в целях совершенствования её структуры, происходил поиск эффекта от применения высокопроизводительных моделей машин.

**Материал и методы.** Данные по технической оснащённости транспорта были найдены Национальном архиве Республики Беларусь, Государственных архивах Брестской и Витебской областей, они были дополнены сведениями из периодической печати. В исследовании использован системный подход, который позволяет рассмотреть проблему в комплексе, раскрыть целостность объекта и выявить многообразие его связей.

**Результаты и их обсуждение.** Сравнительно быстрое развитие гражданской авиации республики началось сразу после окончания Великой Отечественной войны. Так, с лета 1945 г. на авиалиниях связывавших областные города с Минском и районными центрами, а также для почтовых перевозок использовали самолёт «ПО-2», а для санитарных целей – «С-2» [1, л. 13]. Минский аэропорт только за 1945 г. смог принять самолёт «СИ-47» – 283 раза, «ЛИ-2» – 209 раз, «П-5» – 3 раза, «ПО-2» – 89 раз и «БИ-25» – 50 раз, а также некоторые другие модели машин [2, л. 46]. В первое послевоенное пятилетие на воздушные линии республики вышли самолёты «ЛИ-2» [3, с. 4]. С августа 1947 г. начались первые полёты с пассажирами на магистральных самолётах «ИЛ-12», с марта 1948 г. началась эксплуатация в гражданской авиации «АН-2» известного со времени войны [4, с. 8].

В 1950-е гг. произошёл значительный рост технической оснащённости гражданского воздушного флота, в начале этого десятилетия на воздушные трассы республики вышли «ПС-40» и «СИ-47» [5, с. 2]. В 1955–56 г. была проведена большая работа по переоборудованию уже имевшихся самолётов «ИЛ-12» и «ЛИ-2». Наряду с новыми скоростными транспортными самолётами на воздушных линиях БССР в 1956 г. появились пассажирские многоместные самолёты «ИЛ-14» конструкции С.В. Ильюшина. Первоначальный образец самолета имел вместимость в пределах 27–32 чел. [6, с. 2]. Минским аэроподразделением на дальних линиях с 1957 г. использовался «ИЛ-14-П» [7, с. 3]. Имела место чёткая специализация самолётного парка по его назначению. Широко в 1958 г. в республике эксплуатировались санитарные самолёты «ЯК-12», сельскохозяйственные «АН-2», транспортные «Ли-2», «Ил-12», пассажирский самолёт «Ил-14» [8, с. 2].

В то же время новейшие модели поступали в республику с отставанием. Так, с мая 1955 г. Главное управление Гражданского воздушного флота (ГВФ) при Совете Министров СССР проводило испытания реактивных самолётов «ТУ-104», полёты на нем совершались на высотах 10–11 тыс. км, его максимальная скорость – 1000 км, крейсерская – 800 км в час. Первые самолёты были рассчитаны на 50 пассажиров, в середине 1957 г. начался серийный выпуск самолёта на 70, а в 1959 г. – на 100 пассажиров. Как отметил начальник Главного управления ГВФ П.Ф. Жигарёв, к 1958 г. были уже построены многоместные самолёты с турбореактивными двигателями «ТУ-104А», «ТУ-110», в 1957 г. массово осваивались «ТУ-104» и «ТУ-104А». В республике они появились только в следующем десятилетии.

Делились авиамашины и по возможной дальности полёта. Так, на авиалиниях республики союзного значения в 1958 г. курсировали самолёты «ИЛ-14», на линиях местного значения - «ЯК-12», «АН-2», «ЛИ-2». На 1959 г. было запланировано ввести в эксплуатацию экономичные самолёты «АН-10Украина» и «ИЛ-18 Москва», увеличить количество «АН-2» на местных линиях. [9, с. 4]. Но это из-за нехватки средств было сделано со значительным опозданием уже в следующем десятилетии. Турбовинтовой пассажирский «ИЛ-18 Москва» обладал скоростью 600-650 км/час и был рассчитан на 75–100 пассажиров, с 1957 г. выпускался в нескольких вариантах. «Ил-18» имел сравнительно небольшую посадочную и взлетную скорости, поэтому мог эксплуатироваться с большинства аэродромов.

Использование новых видов самолётов давало значимый экономический эффект, но не надо забывать и о том, что их разработка и внедрение были дорогостоящим мероприятием. Хорошо, что оно финансировалось из союзного бюджета и использовало военно-технические достижения. По информации начальника Главного управления ГВФ СССР Е. Логинова, массовое внедрение новой авиационной техники в конце 1950-х гг. привело к снижению себестоимости перевозок в среднем на 15–20%, что позволило снизить пассажирские, грузовые и почтовые тарифы [10, с. 1]. С другой стороны важное значение имело умелое использование имевшихся в наличии машин. Так, интенсивная эксплуатация двухмоторных поршневых самолётов на местных воздушных линиях в 1959 г. позволила увеличить средний налёт на каждую машину [11, с. 2]. На развитие гражданской авиации в республике возлагались большие надежды по увеличению транспортного обслуживания населения. По семилетнему плану развития хозяйства в БССР объём пассажирских перевозок должен был возрасти более чем в 7 раз, в 1959 г. были запланированы полеты по линии Минск – Москва турбовинтового «ИЛ-18». Его полет из Москвы до Минска занимал 1 час 10 минут, а высокая производительность позволила приблизить тарифы авиационных перевозок до стоимости проезда по железной дороге в жестком вагоне [12, с. 2]. В то же время эксплуатация самолётного парка сталкивалась со значительными трудностями. Так, в Витебском аэропорту из-за отсутствия необходимой сети «АН-2» в 1959 г. производили полёты без наличия связи [13, л. 2]. Такой аэропорт в изучаемый период мог принимать только машины малого класса.

**Заключение.** Развитие авиации в республике в изучаемый период развивалось быстрыми темпами, применялось несколько основных типов самолётов, но их новые модели поступали со значительным опозданием, которое во многом объяснялось отсутствием возможностей по их приёму.

#### Список литературы

1. Протокол № 28 заседания Брестского облисполкома. 29. 09. 1945 г. // Государственный архив Брестской области. – Ф. 815. – Оп. 1. – Д. 59.
2. Политдонесения политотдела политического управления ГВФ. 1945. БУГА МГА СССР // НАРБ. – Ф. 1005. – Оп. 3. – Д. 6.
3. Глущенко, Д. Дороги «Пятого океана» / Д. Глущенко // Советская Белоруссия. – 1973. – 18 августа. – С. 4.
4. Из истории гражданской авиации СССР // Гражданская авиация. – 1967. – № 9. – С. 8.
5. Заикин, А. Заслуженный пилот / А. Заикин // Советская Белоруссия. – 1971. – 13 февраля. – С. 2.
6. Иванченко, П. Над родными просторами / П. Иванченко // Советская Белоруссия. – 1956. – 29 июня. – С. 2.

7. Флаг летней воздушной навигации поднят // Советская Белоруссия. – 1957. – 16 мая. – С. 3.
8. Шикер, А. На воздушных линиях Белоруссии / А. Шикер // Советская Белоруссия. – 1958. – 20 июля. – С. 2.
9. Чарненка, В. Паветраныя лініі рэспублікі / В. Чарненка // Звезда. — 1958. – 25 кастрычніка. – С. 4.
10. Логинов, Е. Семилетку – досрочно! / Е. Логинов // Гражданская авиация. – 1960. – № 7. – С. 1–2.
11. Подводя итоги 1959 года // Гражданская авиация. – 1960. – № 1. – С. 2–3.
12. Шикер, А. Первоочередные задачи воздушного флота / А. Шикер // Советская Белоруссия. – 1959. – 20 января. – С. 2.
13. Протоколы заседаний партбюро Витебского аэропорта. 1959 г. // Государственный архив Минской области. – Ф. 6800. – Оп. 1. – Д. 10.

## СОСТОЯНИЕ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ ГОРОДСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА БЕЛАРУСИ В 1945–50-Х ГГ.

*Р.В. Тимофеев*  
*Витебск, УО «ВГУ им. П.М. Машерова»*

Электротранспорт является важной частью хозяйства крупных городов, необходимой для удовлетворения ежедневных потребностей жителей в перевозках. Поэтому нами поставлена цель изучить влияние материально-технической базы на его функционирование, а задачами – отразить деятельность местных органов власти по его обеспечению, показать помощь союзных республик в восстановлении трамвайного парка БССР.

**Материал и методы.** Данные по развитию материально-технической базы электротранспорта были взяты из Национального архива Республики Беларусь и Государственного архива Витебской области, а дополнены сведениями из периодической печати. В исследовании использован системный подход, который позволяет рассмотреть проблему в комплексе.

**Результаты и их обсуждение.** Сразу после окончания Великой Отечественной войны с материально-техническим обеспечением электротранспорта в республике были большие сложности. В целях выхода из создавшейся ситуации парк Минского трамвайного управления (МТУ) в конце 1945 г. усилиями местных и республиканских органов власти был пополнен 4-мя вагонами из Москвы, капитально отремонтированных на Сокольническом вагоноремонтном заводе [1, с. 1]. Однако, из 9 имевшихся в июле 1946 г. трамвайных вагонов Минского ТУ, которые могли обслуживать линию, 4–5 постоянно находились в текущем ремонте. Поэтому вагоны были перегружены до такой степени, что ломались рессоры, горели подшипники, перегревались моторы. Решений было несколько: 15 вагонов МТУ ремонтировало своими силами, а ряд вагонов были отданы на ремонт минскими предприятиям [2, с. 3]. Важная роль в комплектации вагонного парка трамваев республики отводилась директивным поставкам. Так, работники вагоноремонтного завода № 2 и трамвайно-троллейбусного управления (ТТУ) Ленинграда по указанию своего горисполкома отремонтировали и предали Минску в сентябре 1947 г. 5 моторных и 5 прицепных вагонов [3, с. 1]. Такие поставки считались «подарком» одного города другому.

Нехватка финансовых ресурсов мешала в 1946 г. восстановлению первых 2-х моторных и 2-х прицепных вагонов в Витебске, несмотря на поставку необхо-