



*Константин Пахоруков*

**«ВСЕ ВЫШЕ И ВЫШЕ, И ВЫШЕ»  
(Царское Село – г. Пушкин в истории  
отечественной авиации)**

Тема данного исследования выбрана не случайно. В прошлом году, работая над биографией моего дедушки П. И. Пахорукова, который был замполитом 1 103 бомбардировочного авиационного полка и многократно совершал полеты с аэродрома г. Пушкина, я выяснил много интересных фактов и сведений о летчиках, которых он знал, и которые составляют «золотой фонд» российской авиации. Павел Иванович рассказывал об истории Пушкинского военного аэродрома и развитии отечественной авиации. В домашнем архиве сохранились статьи из Пушкинской районной газеты «Вперед» (в настоящее время «Царскосельская газета»). Изучение данного материала расширяло границы исследования, появлялись все новые интересные факты, которые требовали своего подтверждения.

С Царским Селом – г. Пушкином связаны многие страницы истории становления отечественной авиации. На его земле и в небе были крылатые первопроходцы братья Михаил и Тимофей Ефимовы, Глеб Алехнович; командир одного из первых в России истребительных авиаотрядов Иван Орлов; авиаконструктор Игорь Сикорский; летчик-испытатель, поднявший в воздух первый цельнометаллический отечественный пассажирский самолет «ТУ-70» Федор Опадчий; первый стратонавт Андрей Васенко; полярный летчик Михаил Водопьянов; В. С. Коханский, командир авиаотряда, ставшего родоначальником воздушно-десантных войск; изобретатель первого в мире ранцевого парашюта Глеб Котельников и многие другие, составившие гордость российской авиации.

Полеты первых российских дирижаблей «Кречет» и «Голубь», первого российского четырехмоторного аэроплана «Русский витязь», первые групповые прыжки с парашютом, Царскосельская авиационная неделя (1911 г.), чемпионат России по высшему пилотажу, авиационные праздники ВВС, специализированные выставки авиации с участием пилотажных групп «Русские витязи», «Стрижи» на современных истребителях и штурмовиках – все это малоизвестные факты многогранной истории Царского Села – г. Пушкина.

Между тем роль Царского Села – г. Пушкина в истории отечественной авиации прежде не становилась объектом исследования. Во всей изученной мною литературе рассматриваются лишь отдельные эпизоды истории отечественной авиации, связанные с этим городом. Необходимый материал собирался буквально по крупицам. Целью этого исследования является сбор и обобщение материалов, имеющих в периодической печати и историко-мемуарной литературе для создания новой страницы в летописи Царского Села к его 300-летию.

Работа проводилась в газетном и журнальном залах Российской национальной библиотеки, архиве Ленинградского военного округа, Центральном государственном историческом архиве Санкт-Петербурга, Российском государственном архиве военно-морского флота, музее 20-го Авиационно-ремонтного завода и Историко-литературном музее г. Пушкина, на Пушкинском военном аэродроме.

Необходимые материалы по теме были найдены также на страницах книг «Соперники орлов» Е. В. Королевой и В. А. Рудника, «Под куполом парашюта» К. Ф. Кайтанова, «Летчики России» В. И. Лавренца и других. Список использованной литературы, обобщающий книги, газетные материалы и сайты Интернета насчитывает 45 наименований.

Формат статьи дает возможность рассказать только о самых ярких именах и событиях.

## 1. В НЕБЕ ЦАРСКОГО СЕЛА

Впервые дирижабли в небе Царского Села появились осенью 1910 г. после пробных полетов над Волковым полем. Газета «Царкосельское дело» писала: «... В среду 22 сентября над Царским Селом совершили полеты дирижабли “Кречет” и “Голубь”. Громадный “Кречет” с командиром инженер-капитаном С. А. Немченко и семью офицерами-пассажирами направился по линии Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги в Царское Село, пролетел над дворцами с парком, а затем с большого озера повернул в Павловск, откуда направился в Петербург. “Голубь” с командиром капитаном Б. В. Голубовым из Гатчины также побывал в Царском Селе и свернул около Пулково на Санкт-Петербург. Дирижабли на голубом небе представляли красивую картину, и публика всюду за ними следила.

В 1912 г. в небе Царского Села был установлен мировой рекорд высоты полета дирижабля.

20 августа 1912 г. над Царским Селом военный дирижабль «Ястреб» (экипаж: пилот штабс-капитан Шабский, поручики Тихонравов и Кжичевский с механиками) достиг высоты 1 800 м и этим установил новый всероссийский рекорд высоты, побив прошлогодний рекорд в 1 500 м, установленный дирижаблем «Грифон». Дирижабль «Ястреб» по своему объему считался легким (2 800 м<sup>3</sup>). Ни один легкий дирижабль ни в России, ни за границей на такую высоту еще не поднимался, и мировой рекорд «Ястреба» среди легких дирижаблей был засвидетельствован членами международной воздухоплавательной федерации<sup>1</sup>.

Самолеты вошли в жизнь царскоселов летом 1911 г. В связи с 200-летием Царского Села была организована Промышленно-художественная юбилейная выставка. Одновременно с ней в августе проводилась Царкосельская авиационная неделя, в течение которой совершались показательные полеты на Софийском военном плацу. Эта неделя, организованная всероссийским аэроклубом, имела большое значение для дальнейшего развития русской авиации.

Михаил и Тимофей Ефимовы, Алехнович, Сципио дель Кампо, Янковский и другие лучшие авиаторы России приняли в ней участие. В первый день поручик Глеб Алехнович на самолете «Гаккель» в соревновании на продолжительность полета продержался в воздухе 29 минут 49 секунд. Но уже на следующий день из-за неисправности в моторе через несколько минут после взлета он пошел на вынужденную посадку, приземлился неудачно и, хотя у самолета было сломано шасси, крыло и винт, сам летчик отделался ушибами. Поручик Георгий Янковский на «Блерио» достиг высоты 1 120 метров. Таковы тогда были авиадостижения.

Михаил Никифорович Ефимов – первый летчик России – эффектно прилетел около 8 часов вечера. Автор репортажа отмечал: «... остановившись над аэродро-

<sup>1</sup> О дирижаблях в Царском Селе см. подробнее: Король В. Аэростаты и дирижабли // Вперед. 1990. 18 авг.; Полеты дирижаблей // Царкосельское дело. 1910. 24 сент. № 39; Новосельский Ю. Рекорды в небе Царского Села // Царкосельская газета. 2002. 28 авг.

мом, Ефимов остановил мотор и совершил великолепный планирующий спуск спиралью с большой высоты...»<sup>2</sup>.

Эти соревнования были дебютными для младшего брата Михаила – Тимофея, который лишь незадолго до этого начал совершать самостоятельные полеты и мечтал установить новый всероссийский рекорд по высоте полета. 21 августа были объявлены соревнования в полетах на высоту. Поднявшись на 1 100 метров, Тимофей застрял в тучах, но сумел выбраться из них, приземлившись у Колпино. «Тимофей Ефимов показал чудеса фигурных полетов: он делал в воздухе “ледяные горы”, описывал “восьмерки” на крутых виражах, делал рискованнейшие пики и “vol plane” с задержанным ходом мотора <...> И еще раз доказал, какой блестящий инструктор его брат Михаил Ефимов, школу которого он прошел»<sup>3</sup>. Осенью того же года Михаил Никифорович Ефимов вновь появляется в небе Царского Села и совершает ночные полеты, участвуя в маневрах Петербургского военного округа.

В Царкосельском небе проходили полеты первого в мире четырехмоторного самолета, первенца тяжелой авиации – самолета «Гранд» (впоследствии «Русский витязь») конструкции Игоря Ивановича Сикорского (1889 – 1972), ставшего одним из крупнейших авиаконструкторов XX века. 19 июля 1913 г. «Петербургская газета» сообщила своим читателям о полете «гигантского аэроплана» на высоте 100 – 300 м от Корпусного аэродрома в Петербурге<sup>4</sup> до Царского Села и обратно: «Весь полет длился около 40 минут, покрыто расстояние 85 верст»<sup>5</sup>.

«Гранд» был сделан из дерева, весил более 4 тонн, был оснащен четырьмя 100-сильными немецкими двигателями «Аргус». Эти двигатели автомобильного типа были расположены на нижних крыльях, по два с каждой стороны от фюзеляжа. «Гранд» мог нести груз 737 кг и летать со скоростью 96 км в час.

Летом 1913 г. император Николай II выразил желание увидеть «Гранд». Для этой царственной инспекции Игорь Сикорский прилетел на своем воздушном судне в Царское Село и приземлился на военном аэродроме рядом со штаб-квартирой императора. Его Величество внимательно осмотрел «Гранд», затем поднялся по приставной лестнице на балкон самолета, где обследовал кабину. Он также дружески побеседовал с Сикорским, выразив молодому изобретателю свое удовольствие по поводу его замечательного достижения. На память об этой встрече император вручил Сикорскому часы, которые стали для молодого конструктора драгоценным даром.

Дальнейшим развитием конструкции «Гранда» – «Русского витязя» стал четырехмоторный «Илья Муромец», первый экземпляр которого был закончен постройкой в октябре 1913 г., а в декабре того же года он поднялся в воздух. «Илья Муромец» также был оснащен 100-сильными двигателями «Аргус», он весил почти 5 тонн, имел крылья размахом в 31 метр с общей площадью 150 кв. метров. Один из испытательных полетов происходил над Пулковом, Красным Селом, Царским Селом

<sup>2</sup> Авиационные дни в Царском Селе // Аэро и автомобильная жизнь. 1911. 1 сентября. № 17.

<sup>3</sup> Королева Е. В., Рудник В. А. Соперники орлов. М., 1981. С. 123. Об авиационной неделе см. также: Король В. Прославивший небо России // Вперед. 1979. 12 нояб.; Пискунов Б. От Саарской мызы к Царскому Селу // Царкосельская газета. 2001. 26 июля.

<sup>4</sup> Корпусной аэродром Санкт-Петербурга – один из первых российских аэродромов. Находился южнее Московской заставы, рядом с Корпусным шоссе между ветками Балтийской и Варшавской железных дорог. См.: AVIA USSR (<http://fsussr.avsim.ru/History/A-Korpus.htm>).

<sup>5</sup> Король В. Крылатое «С» // Вперед. 1989. 19 авг.

и Финским заливом 4 июня 1914 г. с десятью пассажирами на борту, с подъемом на высоту 2 000 м, в течение 1 ч. 27 мин.<sup>6</sup> После эмиграции из России яркий талант Сикорского-авиаконструктора в полной мере раскрылся в США.

Царское Село является родиной выдающегося российского летчика-испытателя, авиационного инженера-конструктора Бориса Васильевича Сергиевского (1888 – 1971). Он провел здесь детские годы, а затем семья переехала в Одессу.

С началом Первой мировой войны Сергиевский был призван в армию. В военные годы был награжден всеми обер-офицерскими орденами: Св. Георгия 4-й степени, Св. Владимира 4-й степени с мечами и бантом, Св. Анны 2-й, 3-й, 4-й степеней, Св. Станислава 2-й степени с бантом и 3-й степени с мечами и бантами.

В начале 1916 г. Сергиевский добровольцем идет служить в авиацию. Оказавшись превосходным летчиком-истребителем, он разработал собственную тактику ведения воздушного боя с двухместными машинами противника, атакуя их снизу. В 55-ти воздушных боях Сергиевский уничтожил 11 вражеских самолетов и 3 аэростата, был произведен за это в штабс-капитаны и назначен командиром отряда истребителей. Но блестящую карьеру талантливого летчика оборвала революция 1917 г. В 1918 г. он уехал в Англию и поступил летчиком-истребителем в Королевские Военно-воздушные силы, а затем многие годы был летчиком-испытателем на фирме Сикорского в США<sup>7</sup>.

С Царским Селом связано имя еще одного героя Первой мировой войны – русского летчика подпоручика Ивана Александровича Орлова. Здесь 6 января 1895 г. он родился, проживал на улице Широкой, 3 и был похоронен на Казанском кладбище в Царском Селе. Когда началась Первая мировая война, в свои неполные девятнадцать лет Иван Орлов добровольцем ушел на фронт в действующую авиацию. Служил в 1-м авиаотряде 20-го армейского корпуса, сначала рядовым, затем ефрейтором. Вскоре освоил полеты на самолете «Вуазен» и отличился смелыми воздушными разведками. К концу 1914 г. Орлов уже имел три Георгиевских креста «за выдающиеся подвиги храбрости и самоотвержения в боях против неприятеля». В последующие годы за смелые и результативные разведывательные полеты Орлов был награжден орденами Святого Георгия, Святой Анны и Святого Станислава. В 1916 г. командир 7-го отряда истребителей Орлов за короткое время отличился в 16-ти авиабоях и был награжден почетным Георгиевским оружием.

В составе французской эскадрильи № 3 знаменитой 12-й группы воздушного боя («Аисты») на Западном фронте Орлов сбил 2 немецких самолета, за что был удостоен Военного креста – боевого ордена Франции. После возвращения в Россию с апреля 1917 г. Иван Орлов снова командует 7-м отрядом истребителей, перевооруженным на новые машины – «Ньюпор-17». Вскоре он вступает в неравный бой с несколькими вражескими самолетами и сбивает еще один. Но 18 июля 1917 г. (в других источниках – 30 июня) подпоручик Орлов погиб в воздушном бою с че-

<sup>6</sup> Об И. Сикорском и его самолетах см.: Нехамкин Э. Игорь Сикорский: Воплощение мечты // Вестник. 2002. № 4; Финне К. Н. Русские воздушные богатыри И. И. Сикорского. Белград, 1930. (Электрон. версия: <http://militera.lib.ru>); Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. 3-е изд. испр. М.: Машиностроение, 1985.

<sup>7</sup> О Б. В. Сергиевском см.: Авиационная энциклопедия «Уголок неба». Раздел «Асы первой мировой» ([www.airwar.ru/history/aces/ace1ww/pilot/sergiev.html](http://www.airwar.ru/history/aces/ace1ww/pilot/sergiev.html)).

тырьмя неприятельскими самолетами вблизи города Козово. На его счету к тому времени значилось 10 воздушных побед (из них 5 – официально)<sup>8</sup>.

Но не только воздушными асами прославилось Царское Село. С моим родным городом связаны некоторые события, занимающие особое место в развитии парашютизма и парашютного дела.

Одно из них – изобретение ранцевого авиационного парашюта для спасения жизни летного состава при аварии самолета в воздухе. И создал его человек, по профессии далекий от авиации – актер Глеб Евгеньевич Котельников. 24 сентября 1910 г. Глеб Евгеньевич оказался невольным свидетелем гибели талантливого русского летчика Льва Макаровича Мациевича. Трагедия эта произвела на него такое сильное впечатление, что его всецело захватила идея создания парашюта, который и был сконструирован в 1911 г. Парашют Котельникова представлял собой небольшой надеваемый на спину металлический ранец, внутри которого находилась полка, лежащая на двух спиральных пружинах. На полку укладывались стропы, а на них – купол парашюта. Летчик, оставив самолет, дергал за шнур, открывал крышку ранца, и пружины выталкивали купол наружу.

Первые испытания были проведены 2 июня 1912 г. при помощи автомобиля на шоссе между Пулково и Царским Селом. Прикрепив лямки парашюта на буксировочные крюки, машину разогнали и Г. Е. Котельников дернул за спусковой ремень. Купол парашюта выбросило вверх, и он мгновенно раскрылся. Сила торможения парашюта была столь велика, что автомобиль с заглушим мотором, пройдя несколько метров, остановился. Именно тогда Котельников впервые в мире предложил использовать парашют для торможения и уменьшения пробега самолета при посадке<sup>9</sup>. Это предложение Котельникова в настоящее время широко применяется в военной авиации.

## 2. ВСЕ ВЫШЕ, И ВЫШЕ, И ВЫШЕ

С Царским Селом – Детским Селом<sup>10</sup> самым тесным образом связана жизнь Андрея Богдановича Васенко – героя-стратонавта, стоявшего «у дверей космоса», одного из первых жителей Земли, увидевшего ее с высоты 22-х километров. В Царском Селе прошли его детство и юность, отсюда он ушел в свой бессмертный полет.

Андрей Богданович Васенко родился в Санкт-Петербурге 28 декабря 1899 г. В 1903 г. умер отец и семья (мать и четверо малолетних детей) переехала в Царское Село. Родственники помогли им построить на Оранжерейной улице дом. Этот дом (59-а) существовал до 1967 г., когда на его месте возвели здание, в котором сейчас находится магазин спорттоваров (соврем. адрес: Оранжерейная ул., д. 55). В 1918 г. Андрей окончил Николаевскую мужскую гимназию с золотой медалью. Имя Андрея Васенко было высечено золотыми буквами на одной из беломраморных досок в Актовом зале. Но век бурного развития техники взял свое: он «заболел небом».

<sup>8</sup> Об И. А. Орлове см.: Авиационная энциклопедия «Уголок неба». Раздел «Асы первой мировой» ([www.airwar.ru/history/aces/ace1ww/pilot/orlov.html](http://www.airwar.ru/history/aces/ace1ww/pilot/orlov.html)); Russian Fighter Aces of 1914 – 1924 years (<http://www.airaces.narod.ru/ww1/orlov/htm>); Союз Русского Национального Возрождения. Список чинов, погребенных на Царскосельском братском кладбище и в Царском Селе в годы Первой мировой войны 1914 – 1918 гг. (В. Его запомнило небо // Вперед. 1986. 16 авг.).

<sup>9</sup> Книга рекордов Петербурга / Ред.-сост. Д. Шерих. СПб., 1995. С. 207.

<sup>10</sup> Царское Село было переименовано в Детское Село (1918), затем в г. Пушкин (1937).

После окончания воздухоплавательного факультета Института инженеров путей сообщения и отличной защиты дипломной работы о «Перспективах исследования атмосферы при помощи дирижаблей» Васенко в 1929 г. поступил на работу в Слуцкую (Павловскую) аэрологическую обсерваторию. Вскоре он становится заместителем директора обсерватории.

Андрей Богданович увлекается исследованием верхних, тогда почти неизученных слоев атмосферы – стратосферы. Он начинает двигаться к своей главной жизненной цели – созданию высотного аэростата, с помощью которого можно будет достигнуть стратосферы. В 1930 г. Васенко возглавил проект постройки такого аэростата. В ноябре 1932 г. он был закончен и одобрен Президиумом Центрального совета Осоавиахима.

Главными предметами внимания в полете являлись: физическое состояние неизученных слоев атмосферы, природа космических лучей, количество и качество космического излучения, величина напряжения магнитного поля Земли в стратосфере, состав воздуха в стратосфере, аэрофотосъемка земной поверхности. 30 января 1934 г. в Кунцево под Москвой стратостат «Осоавиахим-1» оторвался от земли. В экипаж входили пилот П. Ф. Федосеенко, инженер А. Б. Васенко и научный работник И. Д. Усыскин.

Полет закончился трагически: все члены экипажа погибли. По остановившимся от удара часам Васенко установили время трагедии – 16<sup>23</sup>. В найденном бортовом журнале была запись: «Альтиметр 22 000 метров». Это был новый рекорд покоренной высоты<sup>11</sup>. 2 февраля 1934 г. по постановлению проходившего в то время XVII съезда партии урны с прахом героев были замурованы в Кремлевской стене. В городе Пушкине в честь Андрея Васенко была переименована Дворцовая улица (ныне историческое название возвращено).

В моем городе прошли детские и юношеские годы Владимира Николаевича Гаврилова – Героя Советского Союза, летчика-североморца, послужившего одним из прототипов героев художественного фильма «Торпедоносцы» (режиссер С. Аранович).

В. Н. Гаврилов родился 18 апреля 1921 г. в городе Петрограде. Его семья жила в Детском Селе. Владимир учился в средней школе № 1 (ныне школа № 500 г. Пушкина). В 1939 г. по окончании школы он поступил в Ленинградский институт инженеров водного транспорта, однако в том же году уехал в г. Николаев, где в 1940 г. окончил школу младших авиационных специалистов. В 1941 г. Владимир окончил Военно-морское училище им. С. А. Леваневского и в марте 1942 г. получил назначение на Северный флот. Проходя службу в 24-м минно-торпедном авиационном полку 5-й бомбардировочной авиабригады ВВС Северного флота, Гаврилов за короткое время овладел специальностью воздушного стрелка-бомбардира и в этом качестве совершил не один десяток вылетов на торпедоносце «ИЛ-4Т».

14 января 1943 г. при нанесении удара по вражеским судам на внешнем рейде порта Вардё (Сев. Норвегия) экипаж, в котором Гаврилов выполнял обязанности штурмана, потопил особо охраняемое немецкое транспортное судно водоизмеще-

<sup>11</sup> Об А. Б. Васенко см.: Смирнов В., Рабин А. Прогулки по старому городу (пятая) // Вперед. 1982. 10 июня.; Мошеникова М. А. А. Б. Васенко: жизнь, творчество, судьба. – Историко-литературный музей г. Пушкина. НСФ-295. 1999. (Электрон. публ. на сайте К. Финкельштейна. Разделы: Царское Село – Царскосельская императорская Николаевская мужская гимназия – Ученики (<http://kfinkelshteyn.narod.ru>)); Захарова Н. Они приблизились к солнцу // Царскосельская газета. 1999. 4 февр.

нием 8 000 тонн. Будучи подбитым, торпедоносец под командованием капитана А. А. Баштыркова не изменил курса. Экипаж погиб, повторив подвиг Н. Ф. Гастелло.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 февраля 1943 г. Гаврилову Владимиру Николаевичу посмертно присвоено Звание Героя Советского Союза; приказом наркома ВМФ он был навечно зачислен в списки воинской части. Бюст В. Н. Гаврилова (автор Э. И. Китайчук) в числе бюстов 53-х летчиков-североморцев, удостоенных звания Героя Советского Союза, установлен на Аллее героев-авиаторов Северного флота, открытой 29 октября 1968 г. на улице Преображенского в поселке Сафоново (г. Североморск Мурманской области)<sup>12</sup>.

### 3. ПУШКИНСКИЙ АЭРОДРОМ: ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

Особое место в истории отечественной авиации сыграл Пушкинский аэродром. Являясь военным объектом, он не предоставляет общедоступной информации по истории его создания и располагавшихся на нем авиачастей. В связи с этим пришлось обратиться в архив Ленинградского военного округа, в Центральный военно-морской архив, изучать архивные материалы предприятий, расположенных на территории аэродрома.

В ходе исследования пока не удалось установить точную дату постройки Пушкинского аэродрома. Предположительно, он был построен в конце 1920-х – начале 1930-х гг. Аэродром занимает большей частью территорию бывшей Гатчинской дороги, которая давно не существует. Она начиналась у Гатчинских (Орловских) ворот Царского Села и прямой линией уходила в Гатчину.

В XVIII и начале XIX века Гатчинская дорога играла очень важную роль: она была самым коротким путем из Царского Села в Гатчину и являлась парадной магистралью в усадьбу владельца Гатчины графа Григория Орлова – фаворита императрицы Екатерины II. Императрица вместе с придворными нередко совершала по ней увеселительные поездки. Так, 8 мая 1770 г. она выезжала на расстояние до семи верст «для стрельяния птиц»<sup>13</sup>. Сейчас место этой охоты занимает Пушкинский аэродром.

В 1930-е гг. на аэродроме базировалась 3-я авиационная бригада особого назначения, явившаяся основоположницей советских воздушно-десантных войск. Бригада размещалась в Детском Селе на Кадетском бульваре (сейчас в этих зданиях располагается Военно-морской инженерный институт) и командовал ею В. С. Коханский, впервые в истории авиации применивший в Детском Селе групповые прыжки с парашютом с самолета ТБ-3<sup>14</sup>.

В пушкинском небе 28 июля 1937 г. знаменитый советский парашютист Константин Кайтанов установил всесоюзный рекорд высоты парашютного прыжка, спустившись с высоты 9 800 м за 30 минут<sup>15</sup>. С этим аэродромом связаны и первые этапы деятельности Федора Федоровича Опадчего – Героя Советского Союза, за-

<sup>12</sup> О В. Н. Гаврилове см.: Шахов С. Во имя Родины // Вперед. 1983. 13 окт.; Герои Советского Союза: Кр. биограф. словарь. М.: Воениздат, 1988; Герасименко Д. Я., Колкер И. И., Нехорошков Ф. А. Славен Героями Северный флот. 2-е изд., доп. Мурманск, 1982.

<sup>13</sup> Спащанский А. Гатчинская дорога. (<http://history.gatchina.ru/arhiv/mozino.htm>).

<sup>14</sup> Коханский С. Слово об отце // Вперед. 1987. 10 дек.

<sup>15</sup> Кайтанов К. Ф. Под куполом парашюта. М.: ДОСААФ, 1984.

служенного летчика-испытателя СССР, освоившего свыше 100 типов самолетов. В 1953 г. он выполнил первый полет и затем провел испытания стратегического сверхзвукового бомбардировщика М-4 конструкторского бюро Мясищева<sup>16</sup>.

Во время советско-финской войны 1939 – 1940 гг. на Пушкинском аэродроме базировались 85-й авиаполк особого назначения и 21-й дальнебомбардировочный авиаполк. Три летчика 85-го полка стали Героями Советского Союза: майор И. П. Журавлев, капитаны Л. В. Виноградов и Н. К. Леонченко<sup>17</sup>. Летчики полка вели разведку и наносили бомбовые удары на самолетах ДБ-3 (дальний бомбардировщик) и СБ (скоростной бомбардировщик АНТ-40) по укрепленным районам и скоплениям войск на финских железнодорожных станциях. Как правило, маршрут полета проходил от Пушкина на большой высоте через Ладожское озеро на север, затем над островом Валаам самолеты разворачивались на цель, а после выполнения задания обходили хорошо прикрытые зенитной артиллерией районы Выборга и Котки с запада и через остров Лавансари в Финском заливе шли домой<sup>18</sup>.

С начала Великой Отечественной войны аэродром использовался советской авиацией только до сентября 1941 г., когда немецкие войска оккупировали г. Пушкин. Но 10 августа 1941 г. с него был совершен вылет группы самолетов 432-го и 420-го авиаполков для бомбардировки Берлина. Эти полки входили в 81-ю авиадивизию комбрига М. В. Водопьянова – одного из первых Героев Советского Союза, знаменитого летчика – участника спасения полярников с ледокола «Челюскин» и высадки экспедиции И. Д. Папанина на Северный Полюс. Полеты были осуществлены на самолетах ТБ-7 (Пе-8) и на самолетах Ер-2. Однако события развернулись совсем не так, как планировалось.

Протяженность маршрута составляла 2 700 км. Большая часть пути при этом пролегла над Балтикой, в обход районов с сильной ПВО. Лишь последние 500 км предстояло лететь над территорией собственно Германии. К цели самолеты должны были следовать рассредоточено. Стартовали одиннадцать самолетов, но два самолета потерпели катастрофу при взлете, другие были ошибочно обстреляны своей зенитной артиллерией и атакованы своими истребителями, третьи совершили вынужденную посадку из-за технических неисправностей. Долетели до Берлина и отбомбились по основной цели всего четыре самолета, в том числе самолет комбрига М. В. Водопьянова, который в районе Берлина был обстрелян, получил повреждение и был вынужден произвести посадку в Эстонии. Водопьянов, к счастью, не погиб. Ранним утром на аэродроме Пушкин совершили посадку только два экипажа: Ер-2 лейтенанта Малинина и ТБ-7 старшего лейтенанта Перегудова. По результатам налета 81-й авиадивизии на Берлин немедленно было развернуто расследование обстоятельств случившегося<sup>19</sup>.

Когда М. В. Водопьянов вернулся в Пушкин, он узнал, что отстранен от командования дивизией как не справившийся с обязанностями, но за личное мужество получил благодарность. К чести Водопьянова следует отметить, что он мужественно перенес внезапную опалу. В качестве рядового летчика 432-го полка генерал-

<sup>16</sup> Зражевский А. Еще раз о ТУ-104 // Вперед. 1983. 19 дек; Аллея славы (<http://glory.rin.ru>).

<sup>17</sup> История авиации. 2001. № 2 (9).

<sup>18</sup> Никишин Д. Т. Страницы биографии военного летчика // Мир авиации. 2000. № 2.

<sup>19</sup> Медведь А., Хазанов Д. Ер-2 на фронтах Великой Отечественной (<http://www.airwar.ru/history/av2ww/soviet/er2/er2.html>).



майор (звания его лишить не решились) Водопьянов продолжал летать на дальние цели<sup>20</sup>.

В послевоенные годы на аэродроме базировались 13 отдельный авиационный разведывательный Ленинградский Краснознаменный полк и 1 103 авиационный бомбардировочный полк, в которых служил штурманом, пройдя путь от лейтенанта до майора, заместителя командира полка, мой дедушка Павел Иванович Пахоруков.

В это время здесь служили Герои Советского Союза летчики Коровин, Летуций, Ткаченко, Шалимов, Щербина и многие другие, кому 9 мая в год 60-летия Победы в Великой Отечественной войне был установлен памятник на Октябрьском бульваре в городе Пушкине<sup>21</sup>.

В настоящее время аэродром имеет асфальтобетонную взлетно-посадочную полосу длиной 2 500 метров, шириной 45 метров. Он является аэродромом совместного базирования и предназначен для выполнения полетов авиации, испытательных и тренировочных полетов, а также для выполнения пассажирских и грузовых перевозок<sup>22</sup>.

На аэродроме базируется Федеральное унитарное государственное предприятие – 20 Авиационный ремонтный завод Министерства обороны Российской Федерации, имеющее почти семидесятилетнюю историю. В настоящее время на предприятии производят ремонт самолетов конструкторских бюро Ильюшина, Сухого, Антонова и вертолетов авиаконструкторов Камова, Миля<sup>23</sup>.

С середины 1990-х гг. аэродром стал местом проведения спортивных авиационных соревнований и авиапраздников, посвященных Дню ВВС и Дню Воздушного Флота РФ. Так, в августе 1995 г. на Пушкинском аэродроме был проведен чемпионат России по высшему пилотажу на самолетах Су-26, 29, 31, Як-55. Среди гостей чемпионата были летчик-космонавт Светлана Савицкая и первый мэр Санкт-Петербурга Анатолий Собчак. В авиапраздниках свое мастерство показывают летчики лучших в России пилотажных групп «Русские витязи» на Су-27 и «Стрижи» на МиГ-29, а также лучшие спортсмены-парашютисты и летчики аэроклубов Санкт-Петербурга и области на спортивных самолетах Як-18Т, Як-55<sup>24</sup>.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Тема данного исследования не исчерпана и может быть продолжена, так как существует много информации в закрытых архивах Министерства обороны, что потребует объединения усилий многих ведомств и учреждений, заинтересованных в воссоздании полной истории Царского Села – города Пушкина как города славных воинских традиций. Объем уже выявленных и изученных материалов позволяет поставить вопрос о необходимости специального раздела в Историко-литературном музее г. Пушкина, о расширении материалов экспозиции музея 20 Авиационного ремонтного завода, а также о выпуске к трехсотлетию Царского Села – города Пушкина отдельного справочника или монографии, посвященной его роли в истории отечественной авиации.

<sup>20</sup> Водопьянов М. В. Друзья в небе. Изд. 2-е. М.: Сов. Россия, 1971; Герои огненных лет. М., 1984. Кн. 7. С. 55 – 63.

<sup>21</sup> Бундюков А. Т., Кравченко М. В. Сыновья верность Отчизне. Одесса, 1982; Герои Советского Союза : Кр. биограф. словарь. М.: Воениздат, 1988.

<sup>22</sup> Проект УЛЛЛЛ: Аэродром Пушкин ([www.ulll.nm.ru](http://www.ulll.nm.ru)).

<sup>23</sup> <http://aviapanorama.narod.ru/journal/1999>.

<sup>24</sup> Байков Е. Самый высокий старт // Царкосельская газета. 1995. 29 авг.; Новиков С. Авиационный праздник в Пушкине // Царкосельская газета. 2001. 9 авг.