



**КУШНЕРЁВ Валерий Владимирович**  
доцент кафедры навигации и боевого применения  
Краснодарского высшего военного  
авиационного училища летчиков имени А. К. Серова,  
Краснодар, Россия  
**Valery V. KUSHNEROV**  
Assoc. Prof., Department of Navigation and Combat Using,  
Krasnodar Higher Military Aviation School for Pilots,  
Krasnodar, Russia  
[kvv830@mail.ru](mailto:kvv830@mail.ru)



**УДК 94 (470.620):629.73**  
**ГРНТИ 03.29**  
**ВАК 07.00.02**

## **Ранние этапы истории краснодарского авиаотряда (1932–1945)**

На примере становления Краснодарского авиаотряда раскрывается история и проблематика строительства гражданского пассажирского авиационного предприятия в предвоенный период. Пашковская авиабаза (впоследствии – 218-й Пашковский авиаотряд спецприменения гражданского воздушного флота) была образована в 1932 г. на основе авиатехники, принадлежавшей обществу по борьбе с вредителями. В довоенный период начали производиться регулярные пассажирские и почтовые перевозки. При аэродроме действовала Авиационная метеорологическая гражданская станция, в станице Пашковской была создана сельскохозяйственная авиашкола. После начала Великой Отечественной войны авиаотряд был преобразован в авиационную эскадрилью. Автором выявлены и исследованы факты, связанные с выполнением краснодарскими летчиками боевых задач в годы войны, отражено участие бойцов эскадрильи в военных действиях за пределами Краснодарского края. Показан процесс восстановления аэродрома и связанных с ним коммуникаций после освобождения Кубани от немецко-фашистских захватчиков, освещена работа по восстановлению хозяйства и оказанию помощи фронту.

*Ключевые слова:* самолет, авиатехника, авиационный отряд, Краснодарский аэропорт, авиационная база, гражданская авиация, Великая Отечественная война, Аэрофлот, Краснодар, Пашковский.

## **The Early Stages of the History of the Krasnodar Squadron (1932–1945)**

On the example of the formation of the Krasnodar aviation detachment, the history and problems of the construction of a civilian passenger aviation enterprise in the pre-war period are revealed. The Pashkovsky air base (later the 218th Pashkovsky aviation detachment of the special application of the civil air fleet) was formed in 1932 on the basis of the aircraft equipment owned by the pest control society. Regular passenger and postal shipments began in the pre-war period. An aeronautical meteorological civil station operated at the aerodrome, and an agricultural aviation school was established in the village of Pashkovskaya. After the beginning of the Great Patriotic War, the aviation detachment was transformed into an aviation squadron. The author reveals and investigates the facts related to the performance of combat missions by Krasnodar pilots during the war years and describes the participation of squadron fighters in hostilities outside the Krasnodar Region. The process of restoring the airfield and the communications connected with it after the liberation of the Kuban from the Nazi invaders is shown, the work of restoring the economy and assisting the front is highlighted.

*Keywords:* aircraft, aircraft, aviation squad, Krasnodar airport, air base, civil aviation, World War II, Aeroflot, Krasnodar, Pashkovsky.

9 февраля 1923 г. принято считать Днем рождения гражданского воздушного флота России (ГВФ). В этот день Совет Труда и Обороны СССР принял постановление «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». Огромную роль в становлении авиации сыграла созданная общественная организация «Общество друзей воздушного флота». Основу гражданского воздушного флота составила деятельность акционерного общества «Добролет» (Российское акционерное общество Добровольного воздушного флота) и созданных по его типу обществ «Укрвоздухпуть» (на Украине) и «Закавиа» (на Кавказе).

«Закавиа» было образовано 28 марта 1923 г. в Тифлисе с основным капиталом в 1 млн. рублей и имело три самолета «Юнкерс» [7, л. 30–33]. Просуществовав меньше года, оно было ликвидировано, при этом самолеты переданы в 47 авиаотряд. Однако 2 марта 1925 г. техника была возвращена обществу, в составе авиапарка которого самолеты эксплуатировались до конца года [7, л. 54].

29 июля 1927 г. с образованием Всесоюзного объединения гражданского воздушного флота все названные акционерные общества перешли в собственность государства.

В стране развернулось патриотическое движение «Трудовой народ, строй свой воздушный флот!», благодаря которому на собранные трудящимися средства с 1923 по 1928 гг. было построено около 400 воздушных судов.

В 1928–1929 гг. конструктор Поликарпов создал биплан У-2. Начиная с 1932 г. он широко использовался в Аэрофлоте как учебный, сельскохозяйственный, пассажирский и санитарный. На Кавказе самолеты летали с аэродромов в Тифлисе, Кутаиси, евлахе, Махачкале, Сухуми, Минеральных Водах, Сочи, Тихорецка, Белореченска.

В 1930 г. было создано Закавказское управление воздушным движением, Элистинское авиапредприятие. 14 ноября 1930 г. в Батайске открылась 1-я объединенная школа пилотов и техников гражданского воздушного флота, обучавшихся на самолетах У-1 и П-5.

Кавказский регион в 1930 г. стал полигоном развития авиации спецприменения. Филиал Московского Всесоюзного научно-исследовательского института сельхозавиации (ВНИИСА), созданный в Краснодаре, был преобразован в самостоятельную организацию, где активно изучались и апробировались методы борьбы с вредителями в сельском хозяйстве [1, с. 87].

1 мая 1931 г. в Краснодаре открывается Краснодарская школа гражданских летчиков, в которую был зачислен 21 рабочий. Овладение новой профессией шло в неподготовленных условиях, не было специального помещения, занятия проводились в классе размером 16 метров, причем обучающиеся сидели прямо на кроватях. К началу июля теоретические занятия подходили к завершению, всеми был сдан первый зачет. Однако для совершения практических полетов, освоения авиационной техники, в школу еще не были поставлены самолеты, о чем руководитель школы тов. Горев докладывал на 2-й городской партийной конференции [2, л. 69].

История образования места базирования аэродрома «Пашковский» началась в 1932 г., когда возле центральной усадьбы одноименного совхоза произвели посадку семь самолетов У-2АП (конструктора Поликарпова), принадлежащие обществу по борьбе с вредителями (ОБВ). Прибывших встречали любопытные, некоторые из них приехали на лошадях. На импровизированном митинге начальник авиационного общества Николай Николаевич Пахомов объявил собравшимся, что авиатехника прибыла в Краснодар для базирования на постоянной основе, и экипажи самолетов внесут свой вклад в борьбу с вредителями (в то время на Кубани свирепствовал малярийный комар) [1, с. 99]. Управление ОБВ располагалось в Краснодаре на улице Гоголя 42, а личный состав — на квартирах в Краснодаре и станице Пашковской. В конце года общество имело около двадцати самолетов, и на его основе была образована Пашковская авиабаза, начальником которой стал А. И. Чебриков. Летный состав пополнялся выпускниками Батайской школы.

В конце 1933 г. авиабаза переместилась на место современного расположения

аэропорта, где были построены два ангара вместимостью по 30 самолетов, служебные, складские и ремонтные помещения. Приказом по авиаотряду за каждым самолетом закреплялся летчик и техник. В 1934 г. [6] базу переименовали в 218 Пашковский авиаотряд специализации гражданского воздушного флота с переоборудованием части авиационной техники под пассажирские перевозки. В том же году было организовано Горрагенство и начали производиться регулярные пассажирские и почтовые перевозки до 40 посадок в день на самолетах У-2, ПР-5 (конструктора Рафаэлянца) из Краснодара в Сочи, Анапу, Майкоп, Белореченск, Тихорецк, Темрюк и другие населенные пункты Северного Кавказа.

С весны 1935 г. на аэродроме стала действовать Авиационная метеорологическая гражданская станция, и начался прием метеорологических сводок и составление прогнозов погоды для обеспечения полетов. Первым синоптиком являлась Ольга Захаровна Дмитриенко, техниками-наблюдателями — Т. Н. Смирнова и Н. С. Кузнецова. Требования, направленные на обеспечение безопасности при выполнении полетов выходили на первый план. К концу года самолетный парк авиаотряда составлял около 30 машин.

В декабре 1936 г. в станице Пашковской создается колхозно-казачий филиал летной школы — сельскохозяйственная авиашкола, начальником школы был тов. Тыщенко [8, л. 313]. К 1937 г. отряд стал одним из крупных на Северном Кавказе и насчитывал около шестидесяти самолетов. И. Н. Школьников был назначен в Батайскую авиационную школу на должность начальника летной подготовки, начальником отряда стал М. В. Шнаревич, в конце 1939 г. его сменил И. Ф. Исаев.

В 1940 г. совместно с крайздравотделом на самолетах с закрытой кабиной У-2Л для оказания скорой медицинской помощи жителям края в отряде было образовано санитарное звено. Кроме того, в Приморско-Ахтарске два летных экипажа встали на дежурство для обслуживания рыболовецких бригад.

Перевозки пассажиров ежегодно увеличивались, и к началу 1941 г. составляли 120–140 человек в день.

Основными задачами авиаотряда были:

- опыление ядохимикатами мест, зараженных азиатской саранчой;
- уничтожение полевых грызунов — разносчиков чумы;
- опыление водоемов и мест, зараженных личинками малярийного комара;
- сеяние риса, сверхранних колосовых, многолетних трав;
- обработка фруктовых садов и виноградников;
- выполнение пассажирских и транспортных (в том числе почтовых) перевозок;
- санитарные перевозки больных;
- связь и оказание помощи рыболовецким бригадам Приморско-Ахтарского рыбзавода;
- увлекательные воздушные прогулки по праздникам.

С началом Великой Отечественной войны многие члены летно-технического состава отряда были призваны в ВВС, остальные выполняли задачи военного времени, подчиняясь командующему Краснодарским гарнизоном генерал-майору Карпу Николаевичу Степанову.

В ноябре 1941 г. Краснодарский авиаотряд преобразовался в 3-ю авиационную эскадрилью особой Северокавказской авиагруппы [5] и вошел в состав 44-й Армии (командующий военно-воздушными силами Нанейшвили Владимир Варденович). Командиром был назначен М. В. Шнаревич, заместителем по политчасти — Г. Королев, старшим инженером инженерно-авиационной службы — Н. Толстов. Авиационная эскадрилья приняла военную присягу и приступила к прифронтовой работе. 10 самолетов были переоборудованы для ночных полетов, на 5 — поставлены дополнительные топливные баки, обеспечивающие 8–10 часовые беспосадочные полеты. Проведены теоретические и практические занятия с летными экипажами по выполнению ночных полетов, правилам обращения с парашютом. Летчикам и техникам были присвоены воинские звания младших лейтенантов.

В конце декабря 1941 г. третье звено Семена Киселева в составе пяти экипажей перебазировалось на аэродром у станицы Крымской. Полеты выполнялись днем и ночью.

1 января 1942 г. звено переместилось в Крым на аэродром Семь-Колодезей, при этом боевые действия эскадрильи в Крыму продолжались до мая. Семен Киселев загнал истребитель Люфтваффе в гору [3, с. 35], однако позднее сам он был сбит над Керченским проливом. Был сбит также Василий Бондаренко (второй раз под Туапсе в 1943 г.).

Основными задачами отряда были обеспечение связи счастями, бомбометание по военным объектам, материально-техническое обеспечение войск в Крыму и вывоз оттуда раненных, а также ведение разведки и сбрасывание листовок.

В апреле эскадрилья перебазировалась из Крыма на аэродром Пашковский. 7 августа 1942 г., при приближении фашистов к Краснодару, отряд переместился на аэродром Адлер, где находился по март 1943 г. После вхождения авиаэскадрильи в состав особой Закавказской авиагруппы, она была переименована в 4-ю, командиром при этом остался И. Исаев.

В горах одной из ответственных задач для эскадрильи была доставка 8 тонн боеприпасов, продовольствия и медикаментов на высокогорную (2100 м) стометровую площадку Анджары. Другой — доставка материально-технических средств крымским партизанам. Решением этой задачи занималось в основном звено П. Васильева с выполнением промежуточной посадки в Агое.

Весной 1943 г. командование 8-го отделения авиаполка, в состав которого входила 4(3)-я авиаэскадрилья, получило распоряжение о формировании эскадрильи на Центральный фронт, куда попала часть краснодарцев. Пролетев 1620 километров с несколькими промежуточными посадками, эскадрилья приземлилась у села Крутое, недалеко от ельца. Вошедшие в состав 13 отдельного авиационного полка пилоты с марта по ноябрь 1943 г. выполняли боевые задачи армии, а впоследствии оказывали помощь партизанам на Брянщине. Свой боевой путь летчики прошли в составе Центрального, Калинин-

ского, Брянского, Орлово-Курского фронтов. Победу краснодарцы встретили в составе 2-го Прибалтийского фронта в Брадыни-Цесис.

В марте 1943 г. после освобождения Краснодара советскими войсками на базе аэропорта из части вернувшихся из Адлера краснодарцев создается авиационное звено из шести самолетов, переданных Грузинским управлением Гражданской авиации. Начинается возрождение аэропорта, восстановление разрушенных объектов аэродрома. Начальником аэропорта был назначен М. Кунашев, командиром звена — П. Таранов, пилотами — И. Васильев, В. Иваницкий, С. Киселев, П. Лапин; техниками — П. Пархоменко, П. Теслов, В. Черепанов. Возобновилась работа по восстановлению хозяйства и оказания помощи фронту.

После расформирования 97-го авиаполка и 1-й эскадрильи гражданского воздушного флота краснодарцы, воевавшие в их составе, были направлены в краснодарский авиаотряд, которому 23 июня 1945 г. приказом начальника Главного управления гражданского воздушного флота восстановлен номер — 218. В октябре было назначено руководство отряда: командир — М. Шнаревич, зам. по политчасти — Г. Королев, начальник штаба — В. Филипов, старший инженер — В. Толстов. Началась послевоенная летная работа.

Осенью 1960 г. в Краснодарском крае проходили тренировки первопроходцев космоса Ю. Гагарин, В. Быковский, Г. Нелюбов, А. Николаев, П. Попович, Г. Титов, о чем напоминает памятная барельефная доска в Краснодарском аэропорту на здании управления предприятия, где они проживали.

Таким образом, высказанные И. И. Сикорским в далеком 1913 г. мысли об использовании аэропланов для гражданских целей [4, с. 154–155], начали воплощаться в Советском Союзе с 1923 г. Эти преобразования коснулись и Кавказа. Появляется сельскохозяйственная, пассажирская, санитарная авиация, строятся аэропорты.

#### Использованная литература:

1. История отечественной гражданской авиации. М.: Воздушный транспорт, 1996.
2. Красное знамя. 1931. 25 июля // Центр доку-

#### References:

1. *Istoriya otechestvennoy grazhdanskoy aviatsii [The History of National Civil Aviation]*, Moscow: Vozdushnyy transport, 1996.

ментации новейшей истории Краснодарского края. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 74.

3. Литченко В. Люди и небо. Краснодар: Советская Кубань, 1998.

4. Образцов П., Шенгелевич М. Русские гении за рубежом. Зворыкин и Сикорский. М.: Ломоносов, 2014.

5. Перечни вхождения соединений и частей РККА в состав Действующей армии в период 1939-45 гг. Перечень № 36 Управления авиационных соединений, частей и подразделений Гражданского Воздушного Флота вхо- дивших в состав действующей армии в период 1939-45 гг. [Электронный ресурс] // *soldat.ru*. URL: <http://soldat.ru/files/f/000008c8.part1.rar> (дата обращения 15.12.18).

6. Постановление СНК СССР от 19.05.1934 N 1180 «О реорганизации органов управления гражданского воздушного флота» [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=30505#05616229773057086> (дата обращения 15.12.18).

7. Центральный архив Министерства обороны. Ф. 29. Оп. 3. Д. 34.

8. Центр документации новейшей истории Краснодарского края. Ф. 2013. Оп. 1. Д. 41.

2. Krasnoe znamya [Red Banner], July 25, 1931, in *Documentation Centre of the Modern History of the Krasnodar Region (TsDNIKK)*, Fund 1072, Inventory 1, File 74.

3. Litchenko V. *Lyudi i nebo [People and Sky]*, Krasnodar: Sovetskaya Kuban', 1998.

4. Obraztsov P., Shengelevich M. *Russkie genii za rubezhom. Zvorykin i Sikorskiy [Russian Geniuses Abroad. Zworykin and Sikorskiy]*, Moscow: Lomonosov, 2014.

5. Perechni vkhozhdeniya soedineniy i chastey RKKA v sostav Deystvuyushchey armii v period 1939-45 godov. Perechen' № 36 Upravleniya aviatsionnykh soedineniy, chastey i podrazdeleniy Grazhdanskogo Vozdushnogo Flota vkhodivshikh v sostav Deystvuyushchey armii v period 1939-45 godov [Lists of Joining of Formations and Units of the Red Army in the Structure of the Army in the Period of 1939-1945. List No. 36 of the Directorate of Aviation Formations, Units and Subunits of the Civil Air Fleet, Which Were Part of the Army in Force in the Period 1939-45], in *soldat.ru*. <http://soldat.ru/files/f/000008c8.part1.rar> Accessed December 15, 2018.

6. Postanovlenie Sovyeta Narodnykh Komissarov SSSR ot 19.05.1934 N 1180 "O reorganizatsii organov upravleniya grazhdanskogo vozdushnogo flota" [Resolution of the Council of People's Commissars of the USSR of May 19, 1934 No. 1180 "On the Reorganization of the Governing Bodies of the Civil air Fleet"], in *Spravochnaya pravovaya sistema "Konsul'tantPlyus"*. <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=30505#05616229773057086>. Accessed December 15, 2018.

7. *Central Archives of the Ministry of Defence of the Russian Federation (TsAMORF)*, Fund 29, Inventory 3, File 34.

8. *Documentation Centre of the Modern History of the Krasnodar Region (TsDNIKK)*, Fund 2013, Inventory 1, File 41.

#### Полная библиографическая ссылка на статью:

Кушнерёв, В. В. Ранние этапы истории краснодарского авиаотряда (1932–1945) [Электронный ресурс] / В. В. Кушнерёв // *Наследие веков*. – 2019. – № 1. – С. 98–102. URL: [http://heritage-magazine.com/wp-content/uploads/2019/03/2019\\_1\\_Kushnaryov.pdf](http://heritage-magazine.com/wp-content/uploads/2019/03/2019_1_Kushnaryov.pdf) (дата обращения дд.мм.гг).

#### Full bibliographic reference to the article:

Kushneryov, V. V., *Ranniye etapy istorii krasnodarskogo aviaotryada (1932–1945) [The Early Stages of the History of the Krasnodar Squadron (1932–1945)]*, *Nasledie vekov*, 2019, no. 1, pp. 98–102. [http://heritage-magazine.com/wp-content/uploads/2019/03/2019\\_1\\_Kushnaryov.pdf](http://heritage-magazine.com/wp-content/uploads/2019/03/2019_1_Kushnaryov.pdf). Accessed Month DD, YYYY.