



Автор статьи:  
Беседин Борис Васильевич  
Консультант по управлению  
аэропортами,  
кандидат технических наук

## **" 60- ление Победы в Великой Отечественной войне 1941- 1945 гг."**

Организационный комитет по подготовке основных мероприятий, связанных с празднованием "60- ления Победы в Великой Отечественной войне 1941 –1945 гг." с участием глав иностранных государств и официальных делегаций, выразил коллективу аэропорта "Внуково" благодарность за большую и высоко качественную работу по авиационному обслуживанию глав иностранных государств и официальных делегаций, прибывших в Москву через аэропорт "Внуково" на праздничные торжества, посвященные этому великому празднику.

Авиационные специалисты аэропортового комплекса "Внуково" своей компетентной работой и исполнительностью успешно содействовали обеспечению проведения данных торжеств.

Аэропорт Внуково обслужил прилет и вылет более 50 глав иностранных государств и официальных делегаций.

Встречу воздушных судов глав иностранных государств и официальных делегаций, их установку на места стоянок для хранения, технического обслуживания и подготовки к выполнению обратных вылетов, внуковцы обеспечили традиционно организованно, с высоким качеством выполнения работ.

Многие из них являлись внуками и детьми тех, кто завоевывал эту победу своим личным участием в Великой Отечественной войне 1941 –1945 гг.

Прошли многие годы с того первого дня празднования Победы над фашизмом. Появились новые поколения людей, несколько изменилось и их понимание и толкование этой Великой Победы, а также принесенных государствами – участниками той войны усилий и жертв, чтобы этот День Победы наступил.

Проведенные праздничные торжества в Москве, на Красной площади, военный парад ветеранов Великой Отечественной войны в присутствии многочисленных глав иностранных государств и официальных делегаций, специально прибывших в Москву на празднование 60 – летия Победы в Великой Отечественной войне 1941- 1945 гг., напомнили всему миру историческую истину той прошедшей войны и роль СССР в Победе 9 мая 1945 года над фашизмом.

Торжественное всемирное празднование на Красной площади Москвы 60-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941 –1945 гг. укрепило авторитет России.

## **Война. Аэропорт "Внуково" – прифронтовой аэродром.**

### **Как это было.**

22 июня 1941 г., ранним утром, началась Великая Отечественная Война. Как и весь народ страны авиаторы – внуковцы надеялись на мирную жизнь, но этим надеждам не суждено было сбыться. Страшная, злобная и огромная сила обрушилась на каждую семью и человека нашей страны!

Намеченное на 01 июля 1941 года открытие первой очереди аэропорта, готового к эксплуатации, пришлось отложить.

Однако, 02 июля 1941 года все же состоялось неофициальное открытие Московского Центрального аэропорта "Внуково".

Была принята в эксплуатацию первая очередь построенных аэропортовых объектов.

Эта дата и является днем рождения аэропорта "Внуково"!

Уже с середины июля 1941 года, не включившись в гражданские авиаперевозки, ради которых он и строился, аэропорту "Внуково" пришлось стать прифронтовым аэродромом. Это был воюющий аэропорт, его личный состав был зачислен в действующие войска Красной Армии.

Ему выпала тяжелейшая и ответственная доля – быть крупной военной базой наших войск на всем протяжении Великой Отечественной войны, до светлого Дня Победы.

Когда изучаешь, какие оперативные военные действия того времени были подготовлены и стали возможными на только что построенном аэродроме аэропорта "Внуково", становится понятной вся актуальность его строительства для страны и вклад этого аэропорта гражданской авиации в будущую Победу над фашистскими захватчиками.

Как вовремя он был построен и сдан в эксплуатацию!

Под натиском во многом превосходящих сил немецко – фашистских захватчиков войска Красной Армии, дислоцированные в приграничных гарнизонах, подвергнувшись внезапному нападению, несли тяжелые потери и отступали, несмотря на мужество и стойкость бойцов и командиров. Огромный урон понесла боевая авиация СССР. Фашистские самолеты наносили жестокие удары по нашим войскам.

В те дни наша страна стояла на краю гибели.

Происходящие события и тогда, в 1941 г., люди оценивали по-разному. Но в главном люди были едины – в желании служить Родине и защищать ее от врага.

Высокий патриотический подъем, готовность к защите Отечества характеризовали жизнь и деятельность и гражданских авиаторов. Многие пилоты, механики и мотористы, техники и специалисты других служб московских подразделений ГВФ заявили о своем желании стать добровольными защитниками Родины, обратились с заявлениями и просьбами направить их в действующую армию.

23 июня 1941 г. постановлением СНК СССР гражданский воздушный флот был передан в оперативное подчинение Наркомату Обороны СССР и все его служащие и рабочие были объявлены мобилизованными. Решено было сформировать авиационные группы ГВФ особого назначения. И уже 23 июня 1941 г. для выполнения специальных заданий командования Красной Армии была сформирована Московская авиагруппа особого назначения (МАГОН). Местом ее базирования был определен аэродром "Внуково".

МАГОН была создана в составе двух авиаэскадрилий. Командиром авиагруппы был назначен В. М. Коротков, комиссаром – И. М. Карпенко. Всего в МАГОН после ее укомплектования было 138 самолетов. Основу парка боевых машин составляли самолеты ПС – 84 (ЛИ – 2), Г – 1, Г – 2, ПС – 40, ПС – 41, ПС – 43, П – 5, ПР – 5. Главной тыловой базой, обеспечивавшей летную и всю боевую работу МАГОН, была Внуковская авиатехническая база авиагруппы особого назначения, которую возглавлял военинженер 3-го ранга П. Н. Марзеев. Комиссаром авиабазы был назначен С. Г. Петров. Были укомплектованы отделы службы: отдел главного механика, аэродромная служба, метеослужба, столовая, служба горюче – смазочных материалов, административно – хозяйственный отдел, отдел наземного обслуживания, телефонная станция, служба движения, железнодорожная ветка, бухгалтерия и штаб авиабазы.

Кроме частей ГВФ в аэропорту также дислоцировались 28 – й и 34-й истребительные авиаполки ПВО, части воздушного десантного корпуса, батальоны авиатехобслуживания истребительных авиаполков, отряд особого назначения и дивизион зенитной артиллерии. В разгар войны здесь действовал крупный военный гарнизон.

МАГОН была укомплектована наиболее подготовленным летным и техническим составом Управления международных воздушных сообщений, а также Московского, Казахского, Приволжского, Восточно – Сибирского, Узбекского и других управлений ГВФ. В МАГОН была собрана и лучшая, имеющая надлежащий ресурс авиационная техника.

Московская авиагруппа особого назначения и сформированная в последствии на ее основе военно – транспортная авиадивизия были основным фронтовым формированием гражданского воздушного флота в военные годы. Их подразделения и части принимали участие во всех крупных боевых операциях Красной армии на фронтах, выполняли боевые задания в тылу немецко-фашистских войск, обеспечивали перевозки грузов и людей внутри страны.

Участие авиаторов-внуковцев в Великой Отечественной войне – это поистине героическая часть истории аэропорта.

Вся повседневная жизнь некогда мирных гражданских авиаторов в кратчайшее время перестроилась на деятельность в соответствии с воинскими уставами, наставлениями, инструкциями и приказами.

Вместе с пилотами, инженерами и техниками самоотверженно, не зная сна и отдыха, с первого дня войны начали трудиться работники тыловых подразделений. Они обеспечивали летные части горюче – смазочными материалами, боеприпасами, запчастями, обмундированием и питанием – всем, что было необходимо для выполнения боевых задач.

Высокое мастерство проявили, прежде всего, наиболее опытные пилоты – командиры кораблей П. А. Рыбин, А. И. Груздин, П. Ф. Еромасов. За проявленные мужество и героизм при выполнении боевых заданий Александру Ивановичу Груздину, первому среди пилотов ГВФ в ноябре 1941 г. было присвоено звание Героя Советского Союза.

Летая на тяжелых невооруженных самолетах, в первые же месяцы войны мужество и отвагу проявили пилоты: С. А. Фроловский, Р. И. Каприэлян, А. А. Васильев, П. Т. Кашуба, В. С. Литвинов, А. И. Семенов, В. И. Шутов, Р. А. Хасаев,

Г. С. Бенкунский, В. А. Шипилов, Г. И. Луговой, И. И. Вервейко, А. Д. Калина, бортмеханики М. С. Булкин, Н. М. Бурденко, штурман Ф. М. Бондаренко.

В числе первых награжденных орденом Красного Знамени стали пилоты К. Д. Бирюков, Б. К. Лабутин, Д. И. Барилов, П. М. Михайлов, К. Х. Патеев, П. С. Халтурин, Д. В. Ваганов – ныне известные ветераны аэропорта Внуково.

К осени 1941 г. особо трудная и напряженная обстановка сложилась на Западном фронте. Немецкие полчища, несмотря на ожесточенное сопротивление наших войск, рвались к Москве. Гитлер поставил задачу уничтожить Москву и Ленинград.

Московская битва – особая страница в истории Великой Отечественной войны. Это первая величайшая битва, обозначившая поворот в войне и ее победоносное завершение. Не случайно маршал Г. К. Жуков значение сражения за столицу выразил словами: "Когда меня спрашивают, что больше всего запомнилось из минувшей войны, я всегда отвечаю: "Битва за Москву".

В те грозные дни началась эвакуация предприятий, учреждений, жителей из Москвы. Было принято решение эвакуировать и все возможное из аэропорта Внуково. Не прекращая выполнять боевые задания, самолеты были передислоцированы в Казань, Куйбышев, на Ходынку и другие аэродромы. К 24 октября 1941 г. из Внуково отправили в эвакуацию 96 вагонов с важнейшими грузами, а через несколько дней – еще 100 вагонов на восток. Все важнейшие объекты аэропорта Внуково были заминированы и подготовлены к взрыву. 70 зарядов было заложено под бетоном взлетных полос.

И только благодаря героическим усилиям Красной Армии, которая не только остановила фашистов, но и перешла в контрнаступление и погнала захватчиков на запад, аэропорт и его сооружения удалось сохранить.

Достоинный вклад в разгром немецких войск под Москвой внес и личный состав МАГОН. Экипажи проявили немало подлинного героизма и мужества, выполняя сложнейшие задачи при десантировании наших войск и при обеспечении всем необходимым действующих армий. Задачи были самые разные по характеру, но все сложные по выполнению. Отличились сотни членов экипажей и тех, кто

обеспечивал боевую работу эскадрилий и отрядов. Только в ходе оборонительных боев под Москвой, авиагруппой было выполнено свыше 3 тыс. самолето-вылетов, из них более 500 – в тыл врага. Перевезено 12 тыс. бойцов и офицеров, 935 тонн боеприпасов, вооружения, медикаментов. Высокую оценку действиям авиагруппы дал в своем приказе генерал армии Г. К. Жуков.

Разогревшееся пламя войны обожгло немало судеб гражданских авиаторов. Появились тяжелые потери, полетели похоронки в семьи. Погибли в боях пилоты МАГОН С, Г. Земсков, В. А. Ершов, И. Н. Исаев. Печальные известия приходили все чаще. Только за период с 23 июня по 1 декабря 1941 г. потери МАГОН составили 124 человека.

Исключительно большим был вклад МАГОН и в оборону Ленинграда. Осенью 1941 г. фашистские полчища окружили его со всех сторон. К октябрю единственной артерией, по которой в город доставлялись продовольствие и боеприпасы, была Ладога. Но частые штормы и непрерывные налеты вражеской авиации нарушали бесперебойность самоотверженной работы моряков. Началась блокада – период невероятных лишений, голода, холода и вместе с тем беспримерной стойкости, массового героизма и мужества, непреклонной воли к победе ленинградцев и защитников города.

Воздушно – транспортная связь стала последней нитью, связывавшей Ленинград с Большой Землей.

Для оценки обстановки на месте в осажденный город 10 сентября прибыла группа генералов из Москвы во главе с Г. К. Жуковым. Эту группу доставил на самолете МАГОН ПС – 84 командир специального звена майор А. П. Лебедев. Вот как он вспоминал об этом полете: " 10 сентября 1941, спустя два дня после того как замкнулось кольцо блокады Ленинграда, я получил приказ доставить туда генерала армии Г. К. Жукова, который был назначен командующим Ленинградским фронтом. Я очень хорошо понимал важность этого задания. Утро было пасмурное. Точно в назначенное время Г. К. Жуков прибыл на аэродром. Его сопровождали генералы М. С. Хозин, И. И. Федюнинский и другие военачальники. Перед тем как Г. К. Жуков поднялся в салон, я по всей форме доложил ему о готовности самолета

и экипажа к полету. Г. К. Жуков выслушал мой доклад, кивнул головой и легко поднялся по железному трапу. За ним последовали остальные".

Далее приводим рассказ пилота Александра Петровича Лебедева.

"До Тихвина летели бреющим полетом. В Тихвине я совершил посадку – предстояло решить вопрос о прикрытии. Пока второй пилот Дзугутов заканчивал последние приготовления к вылету, я побежал на командный пункт. Там меня уже ждал майор, который должен был поднять группу истребителей сопровождения. Мы быстро договорились о деталях дальнейшего полета. Я вылетел раньше, а И – 16 должны были меня догнать и надежно прикрыть до посадки. Над Ладогой – небольшая облачность. Потом просветлело, видимость улучшилась, и вдруг откуда ни возьмись "мессершмитты". Нервы напряжены до предела. Только бы не подвели истребители сопровождения! Но наши "ястребки" бросились наперерез фашистским самолетам. Потом я узнал, что нас прикрывали две группы. Первую возглавлял штурман полка капитан Панюков, вторую – комиссар эскадрильи Киянченко. Они сходу атаковали фашистов, стремясь оттянуть их как можно дальше от нашего самолета. Этот замысел удался. Постепенно бой переместился к Карельскому перешейку. В районе мыса Кюля старший лейтенант А. П. Силантьев (ставший потом маршалом авиации, Героем Советского Союза) сбил одного "мессера". Истребители свое дело сделали – расчистили нам путь. Больше никаких осложнений в пути не было. Самолет приземлился на Комендантском аэродроме в Ленинграде. Георгий Константинович молча пожал мне руку".

4 октября 1941 г. Государственный Комитет Обороны обязал гражданский воздушный флот выделить группировку транспортных самолетов для снабжения осажденного Ленинграда продовольствием и боеприпасами а также для выполнения других важнейших задач. были срочно сформированы три эскадрильи из Московской авиагруппы под командованием С. Н. Шарыкина. В. А. Пущинского и К. А. Бухарова. Комиссарами эскадрилий назначили И. М. Кузнецова, И. С. Булкина, и Л. С. Гончаренко. Комиссар МАГОН И. М. Карпенко был утвержден ГКО ответственным уполномоченным ГУГВФ по организации полетов в

Ленинград. В эти эскадрильи подобрали наиболее подготовленный летно-подъемный состав и исправные, с необходимым ресурсом самолеты.

Охрану транспортных самолетов по трассе возложили на три полностью укомплектованных истребительных авиаполка.

В осажденный Ленинград доставлялись продовольствие, оружие и боеприпасы, медикаменты, консервированная кровь, а вывозились тяжелораненые бойцы и командиры, квалифицированные рабочие, необходимые для развертывания оборонных заводов на востоке страны, и обессиленные, больные, голодные старики, дети, жители сражающегося города.

Для полетов в Ленинград были выделены наиболее подготовленные экипажи А. Добровольского, Г. Бенкурского, А. Семенкова, А. Калины, П. Колесникова, В. Булатникова, И. Еременко, Н. Червякова.

Первоначально ставилась задача доставлять в блокадный город не менее 100 тон продовольствия ежесуточно, но это число благодаря героизму и мастерству экипажей, перекрывалось в два и более раза. Нагруженные продовольствием самолеты по несколько раз в день совершали исключительные по своей трудности вылеты. На трассе, особенно над Ладогой, постоянно барражировали немецкие истребители. За каждый сбитый советский самолет фашистские летчики получали особую награду.

Было много тяжелых боев, сложных ситуаций в воздухе и на земле, связанных с противодействием противника. 30 ноября 1941 г. героически погиб экипаж командира корабля Ибрагима Жантиева и находившиеся на борту его самолета дети сотрудников завода "Электросила". В другой раз два "мессершмитта" атаковали идущую на посадку машину и убили командира корабля Евгения Киреева.

Полеты транспортных самолетов в Ленинград не прекращались на протяжении всего периода героической обороны города. В течение 1942 и первой половины 1943 г. в осажденный город было совершено 2437 вылетов, из них 146 ночью. Государство высоко оценило работу московских авиаторов ГВФ – 68 из них были награждены орденами и 292 медалями "За оборону Ленинграда".

Оценивая работу гражданских авиаторов, уполномоченный Государственного Комитета Обороны по обеспечению населения Ленинграда и войск фронта продовольствием Д. В. Павлов в последующем писал:

"Перевозка продуктов самолетами была дорогой мерой - транспортная авиация отвлекалась от доставки грузов фронтам, расходовались тысячи тонн горючего, самолетный парк нес потери в боях. Все это верно. Но верно и то, что воздушные корабли спасли тысячи жизней. В самое критическое время мы могли поддерживать и раненых, и детей питанием. Люди, пережившие блокаду, никогда не забудут мужества и изобретательности летчиков".

В связи с убытием многих специалистов служб авиабазы в части действующей армии на авиабазе, в авиаремонтных мастерских были организованы курсы по обучению прибывающих военнотружущих и рабочих из числа жителей ближайших деревень разным авиационным и другим необходимым специальностям.

Летом 1942 г. продолжались тяжелые бои на Украине, в Крыму. Фашистские войска устремились на Северный Кавказ. Захватив стратегическую инициативу, продолжали жестокую осаду Севастополя, захватили Керченский полуостров, и полчища рвались к Нижней Волге, на Дон и Кубань. Части МАГОН продолжали выполнять задания по оказанию помощи нашей армии на разных участках фронта, в том числе и в Крыму. Эта помощь была особенно необходима героическому гарнизону Севастополя, который уже восьмой месяц был в осаде и упорно сопротивлялся третьему по счету штурму немцев. Гарнизону, защищавшему российский город черноморской славы, срочно была организована доставка боеприпасов, продовольствия и медикаментов воздушным путем силами МАГОН. Из состава авиагруппы было выделено две эскадрильи, которые 20 июня под руководством В. М. Короткова прибыли в район Краснодара, станицу Кореновская и начали выполнение полетов. Они доставили в Севастополь около 40 тонн боеприпасов и вывезли из осажденного города более 500 раненых воинов. Первыми приземлились на Херсонесском аэродроме экипажи В. А. Пущинского и В. И. Шутова. В операции мужественно действовали экипажи К. А. Бухарова, Е. Т.

Басова, Ф. Ф. Ильченко, И. Г. Неронова, П. М. Русакова, Г. А. Тарана, Н. П. Червякова, А. В. Яковлева, В. В. Любимова, И. Д. Полосухина, В. Бибилова, В. Кварталова, А. Быстрицкого, В. Гуляева и др.

За десять ночей экипажи авиагруппы выполнили 229 вылетов, доставили защитникам города 218 тонн боеприпасов и продовольствия, вывезли 1542 раненых, 620 человек из ВВС. А за все время героической обороны Севастополя части ГВФ выполнили 1410 полетов, в том числе 248 ночью, перевезли 4174 человека, 349 тонн груза.

Проявив мужество и высокое летное мастерство, экипаж М. С. Скрыльникова в тяжелейших условиях вывез из Севастополя командование Черноморского флота и Приморской армии во главе с вице-адмиралом Ф. С. Октябрьским и генералом М. Е. Петровым.

В ноябре 1942 г. МАГОН ГВФ была реформирована в 1-ю авиационную транспортную дивизию ГВФ (1-я АТД ГВФ). Дивизия (ее командиром был назначен генерал – майор М. П. Казьмин) состояла из управления и штаба дивизии, двух авиаполков, по две эскадрильи в каждом, и 899-го батальона аэродромного обслуживания (БАО), обеспечивавшего боевую и летную работу дивизии всем необходимым. БАО (командир Б. М. Волошин) был создан на основе подразделений действовавшей авиабазы авиагруппы особого назначения (отделов наземного оборудования, материально – технического обеспечения, автопарка и др.).

В одной из своих статей маршал авиации С. И. Руденко, бывший командующий 16-й воздушной армией, высоко оценивая действия боевых частей гражданской авиации, писал, что героизм гражданских летчиков в Сталинградской битве был массовым. Какие бы сложные и ответственные задачи не ставились перед ними, они выполняли их оперативно, являя образцы мужества.

С переходом Красной Армии в решительное контрнаступление под Сталинградом 19 ноября 1942 г. начался второй период Великой Отечественной войны. Части ГВФ, особенно 1-й авиаполк 1-й АТД ГВФ, принимали непосредственное участие в обеспечении операций Красной Армии под условным

названием "Кольцо" по расчленению и окончательному разгрому окруженных немецко-фашистских войск в Сталинграде. Примером успешных действий частей ГВФ была доставка бензина нашим танковым частям. Несмотря на сложные метеорологические условия, в отдельные короткие зимние дни экипажи ГВФ перебрасывали до 400 тонн бензина для наших танкистов, что помогло сорвать попытки немцев деблокировать окруженную армию фельдмаршала Паулюса, способствовало расчленению и окончательному разгрому немецко-фашистских войск в Сталинграде.

Победа на Волге позволила предпринять ряд наступательных операций на всем фронте от Северного Кавказа до Ладожского озера, завоевать победу в Курской битве. 17 июля 1943 г. в составе 1-й АТД было закончено формирование 3-го авиационного транспортного полка, командиром которого был назначен Г. А. Таран.

Продолжавшаяся пятьдесят дней битва на Огненной дуге завершилась победой Красной армии. Вермахт потерпел такое поражение, после которого он уже не смог оправиться. Это означало коренной перелом в ходе войны. Войска Красной Армии вышли к Днепру. Развернулось общее наступление наших войск против фашистских захватчиков.

К концу 1943 г. завершился коренной перелом в ходе Великой Отечественной войны, стратегическая инициатива перешла к Красной Армии.

Имея опытный летный и технический состав и тяжелые многоместные транспортные самолеты, московские экипажи, в отличие от других подразделений ГВФ, постоянно привлекались к выполнению боевых заданий на различных участках фронта от Ленинграда до Крыма и на большую глубину.

5 ноября 1944 г. приказом НКО СССР за проявленную отвагу в боях с немецко-фашистскими захватчиками 1-я авиатранспортная дивизия ГВФ была преобразована в 10-ю гвардейскую авиатранспортную дивизию ГВФ. Ее командиром был назначен генерал-майор авиации Ш. Л. Чанкотадзе.

Победы Красной Армии в 1944 г. обеспечили восстановление Государственной границы СССР от Баренцева до Черного морей. Фронт подошел к

границам Германии, а в Восточной Пруссии перешагнул их. Нашим войскам предстояло разгромить вражеские группировки в Восточной Пруссии, Чехословакии, Венгрии и Австрии. Для обеспечения сухопутных и авиационных частей в предстоящих операциях привлекались все три авиаполка 10-й гвардейской авиатранспортной дивизии и другие фронтовые формирования ГВФ, уже имевшие в своем составе 450 самолетов.

С началом интенсивных боевых действий на этом этапе большую нагрузку несли авиаполки дивизии, выполняя задания всех фронтов.

Экипажи дивизии, выполняя задания Генштаба, штабов партизанского движения, совершили ночные полеты в тыл противника, доставили войскам фронтов боеприпасы, горючее, запасные части для танков и самолетов.

В напряженные периоды проводимых фронтами операций гвардейская авиационная транспортная дивизия оказала значительную помощь наступающим войскам и соединениям ВВС.

На завершающем этапе Великой Отечественной войны, участвуя в разгроме фашистских войск в Восточной Пруссии, в Берлинской и Пражской операциях, части дивизии продолжали доставку фронтам боеприпасов, в том числе и большой взрывной мощности, обеспечивали оперативное перебазирование соединений ВВС.

Перед 10-й гвардейской авиатранспортной дивизией была поставлена задача доставить из Горького специальные боеприпасы большой взрывной мощности, предназначенные для штурма Берлина. 21 апреля 1945 г. группа командира 1-го Херсонского транспортного авиаполка гвардии майора В. М. Чернякова выполнила задание, и артиллерия, готовящаяся к штурму Берлина, получила полный комплект специального боезапаса.

Достоинным финалом боевых действий гвардейской авиатранспортной дивизии на Западе явился полет командира 2-го Севастопольского авиаполка А. И. Семенкова и второго пилота А. Т. Тайметова. 9 мая 1945 г. его экипаж доставил из Берлина в Москву документы о безоговорочной капитуляции гитлеровской Германии.

Дивизия принимала участие также в разгроме армии милитаристской Японии. Ее экипажи выполняли особые задания ГКО и Генерального штаба Красной Армии, представители которых вылетали из Москвы в Хабаровск, Чанчунь, Мукден и другие пункты. Лишь после поражения Японии и подписания ее правительством 2 сентября 1945 г. Акта о безоговорочной капитуляции Вторая мировая война была окончена. Наступил долгожданный мир во всем мире.

Гражданская авиация страны была детищем народа. Она создавалась ценой его героических усилий. После разрушительной войны, она и возрождалась народными руками. Правительство выделило на восстановление ГВФ значительные по тем трудным временам силы и средства. Откликаясь на заботу государства, желая скорее увидеть гражданскую авиацию возрожденной, трудящиеся многих областей и республик собрали немалые средства.

Сразу после окончания войны на ГУГВФ возлагалось строительство первоочередных объектов связи, бензохранилищ и служебных зданий, ремонт аэровокзалов, гостиниц в ряде крупных аэропортов, в числе которых первое место отводилось аэропорту Внуково.

22 мая 1945 г. СНК СССР принял постановление "О восстановлении и строительстве аэропортов Гражданского воздушного флота во II и III кварталах 1945 г." руководству ГУГВФ было поручено закончить строительство и восстановление первоочередных объектов аэропорта Внуково. ГУГВФ в соответствии с этим постановлением ставило задачу превратить аэропорт Внуково в образцовый - в подлинную воздушную гавань Москвы.

В августе 1945 г. Государственный Комитет Обороны принял постановление о переводе Центрального Московского аэропорта ГВФ с аэродрома ВВС им. М. В. Фрунзе на аэродром Внуково в связи с увеличением объемов работы ГВФ. Внуково из разряда военных становится, как и планировалось до войны, гражданским аэропортом.

Приводим отдельные положения этого документа:

“  
**Постановление Государственного Комитета Обороны**  
**30 августа 1945 г. № 9951-С**  
**О переводе Центрального Московского аэропорта ГВФ с Центрального**  
**аэродрома ВВС КА им. Фрунзе на аэродром Внуково**

В связи с увеличением работы Гражданского Воздушного Флота Государственный Комитет Обороны ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Перевести Центральный Московский аэропорт ГВФ с Центрального аэродрома Военно-Воздушных Сил Красной Армии им. Фрунзе на аэродром Внуково.

13. Обязать Мосгорисполком (т. Попова):

- а) в 10-дневный срок организовать автобусное сообщение Москва – аэропорт Внуково;
- б) организовать в 10-дневный срок таксомоторную стоянку в аэропорту Внуково.

15. Обязать Наркомторг (т. Любимова):

- а) организовать в 15-дневный срок в Центральном Московском аэропорту во Внуково буфет-ресторан главособторга;
- б) установить с 1 августа с.г. снабжение работников ГВФ и их семей, проживающих во Внуково, по нормам гор. Москвы;
- в) рассмотреть штатное расписание Московского Центального аэропорта и с 1 августа выделить необходимые лимиты на дополнительные виды питания для работников аэропорта.

16. Обязать ГУГВФ (т. Астахова) разработать план и проект реконструкции и расширения в 1946 году Московского Центрального аэропорта.

Председатель Государственного  
Комитета Обороны -

И. Сталин. “

Наступило время, когда аэропорт "Внуково" на многие годы становится аэропортом и полигоном для освоения новой авиационной техники нашей страны. Это аэропорт с особой авиационной биографией.

При написании статьи автором были использованы материалы из книги



**«Аэропорт Внуково», Москва, Издательство «Воздушный Транспорт», 2001.**

Автор выражает благодарность издательству «Воздушный транспорт» за любезно предоставленное разрешение на использование материалов данного издания.