

Как все начиналось. Из истории создания Черногорского аэроклуба.

На базе чего и как возник в шахтерском поселке Черногорские копи аэроклуб, названный Хакасским областным? И почему, именно, в Черногорске, а не в областном центре Хакасии - Абакане? В 30-е годы поселок Черногорские копи был рабочим посёлком угольщиков, состоял из рабочего класса с молодым подрастающим поколением, рожденным уже после революции. Молодежь была активной, любознательной, появились свои энтузиасты лётного дела. В молодой стране началось активное движение в освоении воздушного океана. В Красноярске уже в 1924-25 годах открылись первые курсы планеристов, а в 1934 году открылся аэроклуб.



Здание Хакасского областного аэроклуба. Черногорск, 1930-е годы.

Черногорский аэроклуб рождался дважды. Первый раз он был организован в 1935 году на базе авиамodelьного и планерного кружков, которые имели свои помещения и деревянный ангар в районе парка шахтеров по ул. Советской, где сейчас расположена церковь. Но просуществовал аэроклуб недолго.



Деревянный ангар аэроклуба. Черногорск, 1930-е годы.

Первое знакомство жителей Черногорска с аэропланом и пилотом произошло по инициативе общества Авиаким г. Красноярск в 1925 году, когда аэроплан «Красноярец» совершал агитационный полет по Минусинскому и Хакасскому уездам Енисейской губернии [1].

Газета «Красноярский рабочий» сообщала об этом событии: «По сведениям Авиакима, самолет «Красноярец» 7 октября прибыл в столицу Хакасии с. Усть-Абаканск, где производились круговые полеты. Самолет побывал на Черногорских коях, чрезвычайно восторженно встреченный рабочими».

Старожил поселка Г. Морозов вспоминает, как проходила первая встреча самолета: «В солнечный день над поселком горняков Черногорские копи появился самолёт. Жители поселка слышали гул его мотора и вышли на улицы. Сделав два круга над поселком, он совершил посадку на подходящую поляну на окраине населенного пункта, выбранную летчиком. Из кабины самолета вышел лётчик в кожаной куртке и в шлеме с очками на голове. Он обошёл вокруг самолета, снял кожаные краги с рук и посмотрел на жителей, собравшихся вокруг самолета. В первых рядах толпы стояли дети и подростки. В их глазах лётчик увидел удивление и нескрываемый интерес. Для них аэроплан был чудом техники, а лётчик - магом, волшебником. Так началось первое знакомство черногорцев с авиацией. Вглубь земли горняки уже сумели проникнуть, а вот в небо им еще не довелось подняться».

Вскоре в Черногорске появились первые энтузиасты воздухоплавания из г. Красноярск. Это были планеристы. Дело в том, что в районе Черногорска находился Кунинский хребет около Енисея, с восходящими потоками воздуха, которые очень важны для планеристов.

В 1935 году в газете «Комсомол Хакасии» (на хакасском языке) была напечатана статья «Учиться искусству планеризма», в которой отмечалось, что «комсомольская рабочая молодежь Черногорска хорошо поняла значение планеризма, они серьезно взялись за работу по подготовке летчиков 1-ой ступени и планеристов. На курсах планеристов учились комсомольцы и рабочая молодежь шахты № 3. Из механического цеха учились: Маликов, Иванов, Кузковский, Минаков, Филатов, Овсянников и Пилипчук. Также на курсах обучались ученики средней школы № 7: Терских, Киров, Матвеев, Куваков, Жульмин, Труков, Иванов, Довинов, Илюхин. Планерное дело активно изучали и рабочие-девушки: Милейкина, Ермолаева, Загарова».



Школьники авиамodelьного кружка. 1931 г.

Милейкина рассказывала: «Раньше я не знала, что такое планеризм. Записалась на планерный кружок и с большим интересом стала учиться искусству планеризма. Много было трудностей, начальство не хотело отпускать с работы на занятия. Но я приложила все усилия и стала планеристкой. Теперь уже учусь на курсах 2-й ступени и летаю не хуже других в группе». Далее автор названной статьи призывает другие районы Хакасии брать пример с Черногорска в деле организации обучения планеризму. Черногорские планеристы надеются, что на предприятиях, в колхозах и совхозах Хакасии будут организовывать планерные кружки с целью широкого

привлечения комсомольцев и молодежи к обучению планеризму. Черногорские планеристы свои полёты на планерах совершали с возвышенности, названной «Копай-гора», по направлению с запада на восток с помощью резинового жгута, который прикрепляли к планеру и растягивали десять человек» [2].

В Национальном архиве хранятся документы, из которых можно узнать много новых сведений о деятельности черногорского аэроклуба в первые годы становления [3]. Например, имеется документ, который рассказывает об истории планировавшегося черногорскими лётчиками перелёта. 10 июня 1935 года на заседании Президиума Хакасского Облисполкома был рассмотрен вопрос о конструировании и постройке универсального планера «МАК-8» конструкции летчика черногорского аэроклуба, комсомольца Кузакова Михаила Александровича. Учитывая универсальность планера, который один заменял три типа планеров в обучении пилотов и планеристов, начиная от 1-ой ступени и кончая буксировкой, а также простоту в его постройке, доступную кружкам, простоту его эксплуатации, имеющего союзное значение, было принято следующее Постановление:

1. «Признавая огромное оборонное значение планерного дела в подготовке лётных кадров для авиации СССР, в целях развития и популяризации планерного дела для трудящихся, принять меры к серийной постройке этого типа планеров, внедряя его в кружки хакасской молодежи; также использовать новый планер для буксирного полета на 1-ую краевую партконференцию, а по возвращении - во все районы Хакасии; организации «воздушного поезда» на Всесоюзный слёт планеристов.

2. Для этого отпустить из местного бюджета 3000 рублей.

3. Просить Крайисполком дополнительно выделить из краевого бюджета 6000 рублей.

4. Конструктора планера «МАК-8» товарища Кузакова М. А. за конструирование планера премировать карманными часами и деньгами в сумме 200 рублей» [3].

М. Кузаков рассказал о создании планера нового типа «МАК-8» в газете «Красноярский рабочий», в которой была напечатана статья летчика-комсомольца. «Группа энтузиастов авиаспорта в 1929 году на пологих склонах окрестности Красноярска заканчивала обучение полетам на планере. В их числе был и я. Учились мы тогда на неуклюжем и очень тяжелом планере ИТ-4. Он нам не понравился, тогда и зародилась мысль сконструировать планер, который был бы доступен не только энтузиастам, но и всей молодежи, занимающейся планерным спортом. Я поставил перед собой задачу, создать такой планер, который отвечал бы всем ступеням обучения. Эту задачу можно было разрешить, только взяв за основу схему безхвостового планера, легкого и простого в постройке, устойчивого в полете и несложного в управлении.

Год назад, взвесив весь свой конструкторский опыт и летную практику, я набросал первую схему своей «безхвостки». 18 мая 1934 года был пасмурный день. На черногорском аэродроме готовились летные испытания моего универсального планера «МАК-8». После двух пробежек он красиво и легко пролетел около сотни метров. В этот день испытания закончились несколькими полетами инструкторов планерной станции тов. Иванова и тов. Черных. В моем планере был выявлен только один недостаток - излишняя чувствость на руль глубины. Устранив этот недостаток, мы повторили испытания. Недавно планер испытывался для полетов на буксире самолета Ш-2 и дал хороший результат: устойчивость и несложность управления. Планер буксировали на Потрошиловскую гору в 13 км от Черногорска. При слабом ветре инструктор товарищ Иванов пропарил в воздухе на планере семь минут. Планер «МАК-8» можно разобрать в течение двух минут и собрать за пять минут. В производстве планер чрезвычайно прост и дешев» [4].

В архивных фондах имеется интересный документ о черногорских планеристах. Это решение бюро Хакасского Обкома ВЛКСМ от 7 июня 1935 года «Об изобретении летчиком-комсомольцем М. Кузаковым планера новой конструкции «МАК-8». В этом решении отмечено: «Заслушано сообщение об изобретении летчиком Кузаковым безхвостового планера «МАК-8» типа «Летающего крыла», который сконструирован, построен и выдержал испытания в полете. Бюро Обкома ВЛКСМ считает, что это изобретение имеет большое политическое значение, является ценным вкладом в развитие советского планеризма. Ценность нового планера-безхвостки «МАК-8» заключается в его универсальности, позволяющей в отличие от других типов планеров, вести на нем обучение планеристов по всем трем ступеням первоначального обучения и по дальнейшему обучению: парению, буксировке и высшему пилотажу, что дает перспективу

большого удешевления подготовки летных кадров. В то же время, планер «МАК-8» отличается легкостью веса, грузоподъемностью больше своего веса, простотой конструкции, дешевизной постройки. При испытаниях новый планер показал исключительную устойчивость в воздухе, как при взлете, так и в течение всего полета на буксире. В свободном планирующем полете планер поражает маневренностью в разворотах.

Бюро Обкома ВЛКСМ поддерживает предложение товарища Кузакова о постройке еще трех планеров такого типа и организацию перелета «воздушного поезда» в составе трех планеров-безхвосток по маршруту «Хакасия - Москва - Коктебель» с рапортом Всесоюзному слету планеристов и демонстрацией в других районах Советского Союза нового планера-безхвостки. Этим же Постановлением бюро Обкома Комсомола была одобрена инициатива черногорских планеристов об организации перелета «воздушного поезда» по маршруту «Черногорск - Красноярск», посвященный Первой Красноярской краевой партийной конференции. Также Обком ВЛКСМ решил просить Облисполком:

1. «Об отпуске средств, в сумме 9000 рублей, на приобретение двух парашютов и на постройку трех планеров-безхвосток типа «МАК-8».

2. О премировании летчика-комсомольца Кузакова за разработку и осуществление новой ценной конструкции планера. Просить оргбюро ЦК ВЛКСМ Красноярского края и ЦК ВЛКСМ об оказании содействия и материальной поддержки в продвижении изобретения летчика Кузакова и организации перелета «воздушного поезда» по маршруту «Хакасия – Москва - Коктебель» и в постановке этих вопросов в краевом и центральном Совете ОСОАвиахим (Общество Содействия Обороне, Авиационному и Химическому строительству)» [3].

В 1930-е годы Коктебель стал центром планерного спорта. Он был основан К. Арцеуловым, пилотом и артистом, впервые в истории авиации, сумевшего вывести самолет из штопора. Первый слет планеристов состоялся в Коктебеле в 1923 году. И к 1935 году здесь проведено было уже 11 слетов планеристов. Дело в том, что на северо-запад от п. Коктебель тянется горное плато Узун-Сырт, спадающее крутыми склонами в долину Бара-Коль. Гора расположена на границе степи и гор. При южном и северном ветрах над хребтом Узун-Сырт образуются особые восходящие потоки воздуха, позволяющие планерам парить в небе часами. Подобное место было и в Черногорске, вблизи горы Куня. И сегодня, небольшой курортный поселок Коктебель, по-прежнему, остается местом паломничества планеристов России, Украины и Белоруссии.

Таким образом, становится ясно, почему черногорскими планеристами для перелета был выбран такой маршрут, который был приурочен ко времени проведения в Коктебеле очередного слета советских планеристов. В 30-е годы прошлого века планеризм пользовался большой популярностью среди молодежи. В октябре 1934 года в Черногорске состоялся 3-ий Краевой слет планеристов Западной Сибири. В это время Западная Сибирь занимала одно из первых мест в стране по подготовке планеристов. К концу 1934 года здесь действовало до двух десятков планерных станций и сотни планерных кружков, в которых обучалось около 2500 человек.

В «Советской Хакасии» была напечатана информация о 3-ем Краевом слете летчиков-планеристов на Черногорском руднике, на котором выступил начальник и комсорг краевого слета планеристов товарищ Глазков. Он сказал: «Наши успехи велики, но по краю мы имеем большое отставание в конструкторской работе, в постановке рекордов. Все еще низка культура нашего планерного спорта, слаба теоретическая подготовка, высока аварийность при полетах. Проходящий 3-ий Краевой слет летчиков-планеристов ставит перед собой задачи: поднятия квалификации молодых пилотов, установления местных и союзных рекордов, обмена опытом работы по развитию и организации планеризма. Исключительное значение этого слета в том, что впервые так широко и многогранно ставятся задачи для Западной Сибири - учебная буксировка и учеба парящему полету. А также, что энтузиастами безмоторного полета, сделан первый буксирный перелет в Западной Сибири. Наша задача изучить во время слета рельеф и метеорологические условия Хакасии и добиться новых успехов в выполнении указаний ЦС ОСОАвиахим СССР – «Летать выше, дальше и дольше» [5]. Четыре аэроклуба Красноярского края вошли в Совет ОСОАвиахима, созданный в 1935 году.

В этом же номере «Советской Хакасии» была опубликована заметка Глазкова «Первые взлеты», в которой говорилось о большом успехе, достигнутом Западно-Сибирскими планеристами в дни работы Краевого слета. Впервые в Западной Сибири совершен большой по

расстоянию (700 км) буксирный перелет по маршруту «Новосибирск – Боготол - Черногорские копи». Самолет пилотировал инструктор, парашютист тов. Кузаков, сцепщиком буксировки был тов. Волков, техник краевой школы. 21 октября 1934 года было первое испытание на горе «Черногорская подкова» вблизи села Потрошилова (сегодня этого села нет, на этом месте находится Красноярское море), у которого продержался в воздухе 3 часа 30 минут пилот-паритель тов. Кузаков на планере Г- 9. Результаты предварительного исследования горы «Черногорская подкова» обещают большие перспективы по парению и рекордных полетов [6].

Эти перспективы не могли не вдохновить планеристов г. Черногорска к стремлению достичь новые высоты в развитии планеризма. К тому же, в начале 1935 года вышло Постановление ЦК ВЛКСМ, ЦС ОСОАвиахим, ЦС Автодор, Президиума Исполкома Красного креста и Красного полумесяца и Высшего Совета физической культуры «О военно-техническом экзамене комсомольцев в 1935 году», которое основным содержанием военной работы комсомола и обозначенных организаций в 1935 году устанавливало дальнейшее массовое обучение комсомольцев и молодежи стрелковому, конному, военно-химическому и военно-санитарному делу, физической подготовке, знанию топографии» [3].

Таким образом, на основании предыдущих решений и активной позиции черногорских планеристов, 11 августа 1935 года на общегородском комсомольском собрании в Черногорске выступил сам Кузаков и проинформировал собравшихся о предстоящем полете «Черногорск – Коктебель - Москва». На этом собрании рассматривали план проведения массовых мероприятий, посвященных 21-ому международному юношескому дню (МЮД), и Кузаков предложил присвоить «буксирному поезду», который пойдет на Коктебель, звание «21-ого МЮД». Также он обратил внимание на то, что Райком Комсомола не оказывает нужной помощи и не интересуется, в каких условиях работают планеристы: «Райком Комсомола не заглянул в кустарную мастерскую, где работают комсомольцы Черных и Косогов, которые делают 3 планера, а там даже окна не застеклены, только форточки болтаются» [3].

Но до сентября этот перелет так и не состоялся, о чем свидетельствует Постановление бюро Хакасского Обкома ВКП(б) от 9 сентября 1935 года «О воздушном перелете «Красноярск - Коктебель», в котором говорится: «Принимая во внимание, что конструктором планера «МАК-8» является летчик-комсомолец, работающий в Хакасии, что инициатива организации буксировочного перелета принадлежит Хакасии, вокруг чего развернута работа, просить Крайком партии на старт перелета установить «Хакасия - Коктебель». Дело в том, что Кузаков был красноярцем, а приехал в Хакасию для того, чтобы активизировать местных планеристов [3].

Через день, 10 сентября, Обком ВЛКСМ также принимает решение, связанное с перелетом черногорских планеристов:

1. Перелет «воздушного поезда» «Черногорск - Коктебель» с буксировочным планером «МАК-8» комсомольца-конструктора Кузакова имеет исключительное значение в условиях Хакасской области и Красноярского края, как первый в истории Хакасии и края перелет. Перелет «воздушного поезда» на расстоянии 12000 км по своему значению имеет не только всесоюзный характер, он является первым в истории планеризма перелетом на такое расстояние, завоевавшим мировой рекорд. Планер «МАК-8» является планером нового типа-безхвостки, созданным комсомольцами Черногорска, летчиком Кузаковым и планеристом Ивановым вместе с активом планеристов. Перелет является испытанием летных качеств и устойчивости нового планера на большом расстоянии.

2. В связи с тем, что организация перелета совпадает с празднованием 5-летия создания Хакасской Автономной области и подготовкой к 1-му Всесоюзному съезду ВЛКСМ, наименовать перелет именем «5-летия Хакасии и 10-го съезда ВЛКСМ».

3. Дать наименование планерам, идущим в перелет: первому - «Комсомол Хакасии», второму - «10-ый съезд ВЛКСМ». Одобрить кандидатуры пилотов на планерах: на планере до Коктебеля - Кузаков, на планере до Красноярска - Иванов.

4. Просить Облпрофсоюз выделить для финансирования перелета и лично пилоту Кузакову 1000 рублей. Поручить Черногорскому Райкому Комсомола дополнительно изыскать средства.

5. Старт дать 11 сентября 1935 года в Черногорске, куда выехать членам бюро Обкома тов. Чульжанову, Кожухову, Козлову и Киштееву [3].

Планировавшийся перелет «Черногорск - Коктебель», к сожалению, так и не состоялся.

Основной причиной его срыва, по-видимому, стала трагическая гибель одного из идейных вдохновителей этого перелета pilota-любителя Константина Иванова.

В отчетном докладе Черногорского Райкома Комсомола на 5-ой районной комсомольской конференции, состоявшейся 17 января 1936 года, в разделе об «Оборонной работе ВЛКСМ» упоминается, что в 1935 году вместе с ОСОАвиахим был организован буксировочный перелет «Черногорск - Красноярск», при участии наших комсомольцев, перелет прошел неплохо [3]. О том, что при этом погиб комсомолец-пилот, не сообщали.

В отчете Хакасского Обкома ВЛКСМ на 3-ей областной комсомольской конференции (10-13 февраля 1936 года) была отмечена работа черногорских комсомольцев. «В 1935 году комсомольская организация начала поворачиваться лицом к военно-физкультурной работе. Хорошо проведена авиаработа в Черногорске. Силами комсомольцев оборудовали областную планерную станцию, где руководил летчик инструктор-планерист комсомолец Кузаков. Он же изобрел планер «МАК-8», который впервые в истории Хакасии сделал буксировочный перелет «Черногорск - Красноярск» с рапортом 1-ой Краевой партийной конференции.

И только через год, на этой конференции сообщили, что в катастрофе погиб черногорец пилот Иванов Костя, при неудачной посадке во время буксировочного перелета в Красноярске. Погиб отважный комсомолец «самородок Хакасии», шахтер Иванов Костя, у которого была идея совершить перелет «Хакасия - Коктебель». Прошу почтить память погибшего отважного бойца революции нашего товарища Кости Иванова вставанием. Идея Иванова, изобретение Кузакова глубоко остались в сердцах комсомола Хакасии и трудящейся молодежи» [3].

О дальнейшей судьбе Михаила Кузакова неизвестно, возможно, он вернулся в Красноярск. Некоторое время в Черногорске работа планеристов затухла, ввиду гибели одного из лидеров планеризма, развалился актив, был заброшен ангар, где изготавливали планеры, все пришло в упадок. Но дальнейшему развалу планерного кружка в Черногорске не дали красноярцы.

3 октября 1936 года в городе открылся аэроклуб, как филиал красноярского аэроклуба. Из Красноярска был командирован летчик-инструктор, а также послан учебный самолет. Вновь созданный актив начал собирать разоренное имущество старого клуба, застеклили и подготовили к зиме ангар, привели в порядок материальную часть. По инициативе клуба при каждой Черногорской школе были созданы кружки юных авиамodelистов.



Планеристы школьники авиамodelьного кружка. 1931 г.

По заявлению Героя Советского союза В. С. Молокова, посетившего черногорский аэроклуб, особое расположение местных гор создает очень благоприятные условия для авиамodelьного спорта, а воздушные течения схожи с Коктебельскими. В газете «Красноярский рабочий» было опубликовано письмо к молодежи Красноярского края Героя Советского Союза летчика Василия Сергеевича Молокова «Молодежь - на планер и самолет!», где особенно отмечена Хакасия и Черногорск, который называют «Сибирским Коктебелем».



В декабре 1936 года в Черногорске состоялся общегородской митинг, на котором присутствовало 2200 человек. На митинге обсуждался призыв рабочих завода имени Менжинского о подготовке 150 тыс. летчиков без отрыва от производства. Черногорцы в ответ взяли обязательство « в 1937 году подготовить без отрыва от производства 50 пилотов, 40 парашютистов, 80 планеристов 2-ой ступени и 100 авиомоделистов. Половину курсантов, из принятых обязательством, должны составлять представители коренной национальности. Для Черногорского аэроклуба решено приобрести три дополнительных самолета, три планера, четыре парашюта и достроить 35-метровую парашютную вышку [3].

Начальником аэроклуба был утвержден Андрей Петрович Земский, с первых дней начавший кропотливую работу по реализации намеченных планов. Аэроклуб готовил без отрыва от производства и учебы будущих авиаторов, парашютистов и специалистов, крайне необходимых развивающемуся в то время Военно-Воздушному Флоту страны.

Парашютная вышка, 1930- годы.

Неслучайно с началом Великой Отечественной Войны Военно-Воздушные силы Красной Армии комплектовались в основном за счет выпускников аэроклубов, получивших в них первоначальную летную подготовку. С целью укрепления аэроклубов кадрами, а кроме Красноярска, аэроклубы были в Ачинске и Канске, туда направились опытные летчики и авиатехники, в том числе и в Черногорск.

В Черногорском аэроклубе была введена должность комиссара, а обучать наших курсантов приехали воспитанники Красноярского аэроклуба. Д. Гребенков, позднее ставший начальником аэроклуба, служил в МВД Красноярского края, стал генерал-майором. Начальником летной части был П. А. Усачев, командиром звена – Е. Д. Корочкин, летчики-инструкторы - М. И Бурлакин, А. И. Волк, старший техник – Кушковский. Для клуба закупали новые самолеты и планеры, так в 1937 году за счет средств, собранных в области в День Авиации (в августе), и взносов членов клуба, по решению бюро Хакасского Обкома ВКП(б) для местной кузницы авиаторов было приобретено три самолета «У-2» (ПО-2), два планера «УПАФ», три планера «УС-4», 114 парашютов и другое нужное оборудование. Для занятий дополнительно были выделены учебно-тренировочные легкие самолеты «УТ-1», «УТ-2» и «Р-5» [3].

Вскоре после открытия в Черногорске аэроклуба был объявлен набор курсантов на пилотское отделение с годичным сроком обучения, привлечший большое внимание местной молодежи. Желających обучаться было столько, что принимали учиться летному мастерству только по комсомольским путевкам, так как материальная база на первых порах значительно отставала. В итоге, первый набор на пилотское отделение аэроклуба состоялся в 1937 году, было принято всего 14 человек со всей Хакасии и юга края. Первый выпуск летчиков состоялся в 1938 году. По этому случаю была сделана коллективная фотография выпускников, преподавателей, летчиков-инструкторов и руководителей аэроклуба (Рис. 6). Выпускники-отличники сразу же были зачислены в штат аэроклуба в качестве летчиков-инструкторов. Это - Кукушкин, Бурцев, Урыбин, Коченаев, Дудуев, Рубанов. Каждый из них скомплектовал в следующем наборе свои группы курсантов. Так началась дальнейшая работа аэроклуба. Сразу же были утверждены цифры по подготовке курсантов: 30 пилотов, 30 планеристов первой ступени, 40 парашютистов, 10 авиамотористов и 10 авиомоделистов [3].

В газете «Красноярский рабочий» в 1939 году был опубликован материал о Хакасском аэроклубе. «В Хакасском областном аэроклубе сейчас учатся, без отрыва от производства, две группы. Пилоты первой группы – тренировочный отряд, занимающийся в основном, практическим овладением самолетом. Отличными курсантами аэроклуба считаются: служащий горздрава

Владимир Белкин, имеющий только отличные оценки, Евгения Малярова, молодая учительница средней школы, которая в октябре этого года закончит обучение в аэроклубе и станет пилотом» [7].

С мая у курсантов аэроклуба начинается летная практика на своем летном поле, которое имелось при аэроклубе. Так из месяца в месяц шли занятия в аэроклубе по теории и практике. Зимой – теоретическая подготовка, летом – летная практика.



Первый выпуск летчиков аэроклуба 1938 году.

Все шло размеренно и по программе до 22 июня 1942 года. За это время аэроклуб успел подготовить около 200 летчиков легкомоторных самолетов. Каждая группа, сдавшая экзамен, ждала вызова в летные училища по разнорядке. Вызовы шли из Иркутского авиационно-технического училища, из Омского и Молотовского (Пермского) летных училищ, из Барнаула, г. Энгельса и других. Шесть лет работал аэроклуб. Последний выпуск был сделан в феврале 1942 года. Большинство бывших курсантов аэроклуба участвовали в Великой Отечественной Войне, многие погибли в жестоких боях в воздухе и на земле. А вернувшиеся с войны по праздникам надевали кителя с орденами на груди. Героями Советского Союза стали курсанты аэроклуба, из первого выпуска – Петр Рубанов, из последнего – Андрей Дурновцев.

В газете «Хакасия» в октябре 2013 года появилась статья «Расправить гордые крылья» о том, что по инициативе Министра Обороны России Сергея Шойгу принято решение создать в нашей республике общеобразовательную школу-интернат с первоначальной летной подготовкой. Перспективы открытия и возрождения аэроклуба в Хакасии обсуждались 14 октября в Правительстве и в Верховном Совете республики [8].

Сразу же в муниципальной газете «Черногорец» появились первые отклики на эту идею. Они склонялись к тому, что школу-интернат с начальной летной подготовкой, необходимо разместить в г. Черногорске, что это будет хорошей эстафетой поколений. Так как, именно в Черногорске, впервые в Хакасии возник аэроклуб, эстафету от которого приняла Бирмская военная школа пилотов, после того, как в 1942 году аэроклуб закрыли.

С 1942 года в г. Черногорске была дислоцирована Бирмская (п. Бирма под Хабаровском) военная авиационная школа пилотов, которая сначала была перебазирована в г. Сталинск (г. Новокузнецк), но из-за неблагоприятных метеоусловий для учебно-тренировочных полетов в предгорьях Кузнецкого Алатау была переведена в Хакасию. Школа пилотов была размещена на базе бывшего аэроклуба и с мая 1942 года начала работать, в ней готовили летчиков-истребителей. За период своего существования (1942-1946 гг.) Бирмская школа пилотов подготовила 1502 летчика-истребителя. Самолеты базировались на 5 аэродромах: на двух аэродромах г. Черногорска, на ст. Ташеба, в с. Калинино и в совхозе «Московском» [9].

Таким образом, г. Черногорск стоял у истоков зарождения авиации в Хакасии около 80 лет назад, и было бы несправедливо, разместить школу-интернат с начальной летной подготовкой в другое место Хакасии. Тем более, параллельно с созданием летной школы-интерната, планируется развивать и аэроклуб. Сейчас вопросами, касающимися их организации, занимается заместитель главы республики Крафт В. А. и министр образования и науки Хакасии Салата Г. А., которая отметила, что сейчас экономисты просчитывают стоимость содержания детей в интернате.

Примечания

1. «Полеты «Красноярца»// Красноярский рабочий. - № 235, 14 октября 1925.
2. «Учиться искусству планеризма» // Газета «Комсомол Хакасии», 10 апреля 1935.
3. ГКУ РХ Национальный архив. ОДНИ. Ф. 12. Оп. 1. Д. 6А. Л. 13.
ГКУ РХ Национальный архив. ОДНИ. Ф. 12. Оп. 4. Д. 9. Л. 47.
ГКУ РХ Национальный архив. ОДНИ. Ф. 12. Оп. 4. Д. 3. Л. 127.
ГКУ РХ Национальный архив. ОДНИ. Ф. 12. Оп. 4. Д. 2. Л. 62.
ГКУ РХ Национальный архив. ОДНИ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 337. Л. 41.
ГКУ РХ Национальный архив. ОДНИ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 213. Л. 8.
ГКУ РХ Национальный архив. ОДНИ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 408. Л. 40.
ГКУ РХ Национальный архив. ОДНИ. Ф. 31. Оп. 2. Д. 6. Л. 506.
ГКУ РХ Национальный архив. ОДНИ. Ф. 31. Оп. 3. Д. 1. Л. 32.
ГКУ РХ Национальный архив. Ф. 39. Оп. 1. Д. 187. Л. 289.
4. М. Кузаков. «Как я работал над постройкой «МАК-8» // «Красноярский рабочий», 16 июня 1935.
5. Глазков. «Третий Краевой слет планеристов» // «Советская Хакасия № 130, 30 октября 1934.
6. Глазков. «Первые взлеты» // «Советская Хакасия № 130, 30 октября 1934.
7. А. Шадрин. «В Хакасском аэроклубе» // Газета «Красноярский рабочий», 15 мая 1939.
8. И. Николаева. «Расправить гордые крылья» // Газета «Хакасия» № 197, 16 октября 2013.
9. П. И. Чебодаев. Военный вклад Хакасии в победу в Великой Отечественной Войне. Абакан, 2005.