

14. Черкунов. Военный штаб // Октябрь на Одешине. – С. 153-155.
15. Політичний терор і тероризм в Україні. ХІХ-ХХ ст. Історичні нариси / Д. В. Архієрейський, О. Г. Бажан, Т. В. Бикова та ін. Відповід. ред. В. А. Смолій. – К.: Наук. думка, 2002. – 952 с.
16. Известия Совета рабочих депутатов и представителей армии и флота. – 1918. – 21 (8) февраля.

**УДК 629.73 (091)(477)(043.2)**

## **МИКОЛАЇВСЬКІ АВІАТОРИ У БОРОТЬБІ ЗА ВІДБУДОВУ ПІСЛЯВОЄННОГО КРАЮ**

**О.А. ЮРЧЕНКО,**

канд. іст. наук, доц.,

*Національний авіаційний університет*

*(Україна)*

Миколаїв... Чудове квітуче місто, що розташувалося на берегах Інгулу та Південного Бугу. Засноване у ХVІІІ ст. за наказом князя Г. Потьомкіна та назване на честь перемоги у 1788 р. російських військ над турками біля м. Очаків у день святого Миколая – покровителя моряків, флотське та корабельне місто має свою незабутню історію. Миколаєву довелось стати містом-верф'ю, колискою Чорноморського флоту, одним із центрів кораблебудування й оборонної промисловості Росії, а згодом – і Радянського Союзу. Багато буремних років пережив Миколаїв.

У жовтневі дні 1917 року це місто називали “Червоним Пітером України”. Перша світова війна, революції, кровопролитна громадянська... 1920 року тут утвердилась Радянська влада. В роки Другої світової війни Миколаїв майже три роки був окупований гітлерівськими загарбниками. Та нарешті прийшло звільнення...

Необхідно було налагоджувати мирне життя у південному краї. Зробити це великою мірою допомогли місту українські авіатори. Цивільна авіація України починає свій бурхливий розвиток у 20-30 роки ХХ ст. Для координації зусиль зі створення пасажирського та транспортного повітряного флоту Рада Праці і Оборони СРСР ще 9 лютого 1923 р. створила Раду з цивільної авіації. А 12 березня 1923 р. у Харкові створюється Товариство Авіації та Повітроплавання України та Криму. У квітні 1923 р. було створене акціонерне товариство “Укрповітрошлях”. На порядок денний було поставлено завдання будівництва в Україні аеродромів та відкриття перших пасажирських авіаліній. Вже 25 травня 1923 р. почалися перші регулярні рейси на лініях Харків–Полтава–Київ та Харків–Кіровоград–Одеса загальною протяжністю 1090 км. У період з 1930 р. і до початку Другої світової війни в Україні йшов процес створення та розвитку матеріально-технічної бази цивільної авіації. Результатом цієї роботи стала діяльність у передвоєнні роки більше 30 українських аеропортів. Важливе значення для здійснення авіаперевезень на півдні України мало будівництво аеродромів у більшості великих міст цього регіону, зокрема й у Миколаєві.

Перший аеропорт у Миколаєві разом з аероклубом знаходився на околиці сучасного міста, біля станції Водопой. Колектив аеропорту був невеликий,

основним його завданням було обслуговування літаків По-2 та К-5, які експлуатувалися на повітряних трасах України та здійснювали транзитні рейси з Одеси до Харкова. Ці літаки, особливо літак К-5 видатного українського авіаконструктора Костянтина Олексійовича Калініна (1889-1938 рр.), впродовж 10 років були основою літакопарків цивільної авіації не тільки України, а й всього СРСР. Начальником Миколаївського аеропорту у довоєнні часи був Є. Харковський. У передвоєнні роки літаки підрозділу застосовувалися також у сільському господарстві, зокрема для знищення шкідників сільськогосподарських культур і особливо таких, як цукровий довгоносик.

У буремні роки Великої Вітчизняної війни Миколаївський аеропорт тривалий час використовувався як військовий аеродром Збройних Сил Радянського Союзу. Але відразу після початку звільнення радянських міст від ворога виникає потреба у наявності цивільного аеропорту.

28 березня 1944 р. фашисти були вибиті з Миколаєва й одразу до міста були направлені авіаційні спеціалісти для налагодження авіасполучення у визволених південних регіонах України. Про цей період залишилися, зокрема, спогади одного з активних учасників будівництва цивільного аеропорту у Миколаєві, колишнього командира Миколаївського об'єднаного авіапідприємства Нартова Андрія Григоровича [1, 8-20]. Він був одним з перших пілотів, які були направлені до Миколаєва на відбудову міста. У 1944-1949 рр. він був командиром авіаланки, з 1949 до 1952 – командиром авіаланки сільськогосподарської авіації, а у 1952 – 1959 рр. – командиром Миколаївського об'єднаного авіапідприємства.

У своїх спогадах Нартов А.Г. писав, що фронт ще просувався тільки до Одеси, а у Миколаєві почали вже налагоджувати мирне життя. Формувався авіапідрозділ, пілоти виконували рейси у будь-які населені пункти, у будь-який час [1, 9]. Майданчики для посадки літаків підбирали з повітря, адже з Миколаєвим необхідно було зв'язати районні центри, які до війни не мали жодних посадочних смуг та повітряного зв'язку. Необхідно було підбирати та будувати, обладнувати відповідні майданчики для того, щоб на них мали можливість приземлитися хоча б такі невибагливі літаки, як По-2. Пілоти цих літаків демонстрували майже дива майстерності, виконуючи польоти та посадки на практично голі землі. До цього слід додати, що серед миколаївських пілотів, які літали на По-2, були не тільки чоловіки, а й жінки-пілотеси. Так, наприклад, багато років пропрацювала пілотом По-2 у миколаївському авіапідприємстві Яремчук Марія Осипівна [2, 24].

Гострою була проблема спорудження аеродрому й у самому Миколаєві. Роль аеродрому виконував по суті голий пустир неподалік мосту через річку Інгул. Не було жодних будівель, обладнання. Коли дув сильний вітер, літаки прив'язували до кілочок, щоб їх не здуло у воду. Ось з чого починалася післявоєнна цивільна авіація на півдні України!

Надзвичайною проблемою стало розповсюдження в південному регіоні України в перші післявоєнні роки малярії. Ця жахлива хвороба у дореволюційній Росії складала 30% усіх інфекційних захворювань. Тільки у 1922-1923 рр. малярією перехворіли 12 млн. людей [2, 22]. Переможена у 30-ті

роки хвороба спалахнула з новою силою. Колонії рознощика інфекції – малярійного комара – за роки війни знову збільшилися на місцевих водоймищах. Населення півдня України хворіло цілими селами. Масштаби районів захворювання були загрозливими для всієї країни. Миколаївським авіаторам було поставлено завдання терміново розпочати боротьбу зі збудниками малярії на території Миколаївської, Херсонської та Одеської областей. Завдання було складним, адже для того, щоб ефективність хімікатів була максимальною, польоти необхідно було здійснювати на мінімальній висоті – всього 5 метрів. Надзвичайно важкими були умови праці. Та ланка сільськогосподарської авіації на чолі з Нартовим А.Г. виконали поставлене завдання, обробили більше 40 тисяч гектарів землі. Ліквідація усіх осередків інфекції тривала понад п'ять років. Восени 1949 р. захворювань малярією в Україні вже не відмічалось [2, 22].

У ці роки почалося масове застосування літаків По-2 для розсіювання мінеральних добрив на угіддях країни. Перш за все, необхідно було навчити пілотів методам такої роботи. Це було доручено також зробити Нартову А.Г. Знадобився його попередній досвід. Пілоти були підготовлені та активно провели зазначені роботи. Країна відмітила своїх передовиків. Нартов А.Г. отримав відзнаку “Відмінник Аерофлоту”. Були нагороджені й його колеги з авіазагону – миколаївські пілоти – Петро Бедмінський, Семен Варава, Іван Вербицький, Анатолій Коротков та інші.

Великою подією став прихід у підприємство на заміну По-2 нового літака АН-2 конструкції О.К. Антонова. Новий універсальний літак практично змінив життя авіапідприємства. 1954 р. гостро постало питання про будівництво нового аеродрому для того, щоб можна було приймати великі транспортні літаки. Почався пошук відповідної території для будівництва. Вона була знайдена і вже наприкінці 1954 р. у новому аеропорті приземлилися перші рейсові літаки Іл-14, Лі-2, АН-2 з Києва, Одеси, Харкова та інших міст [1, 17].

Великий досвід миколаївських пілотів у проведенні авіахімічних робіт не залишився непомітним. Навесні 1975р. об'єднаний загін авіаторів України (двадцять літаків) на чолі з Нартовим А.Г. запросили до Румунії для надання допомоги у боротьбі з шкідником – мохнатою гусеницею, яка масово знищувала ліси високорослих ялинок. Румуни на той час ще не мали достатнього досвіду проведення авіахімічних робіт, тому звернулися за допомогою до своїх українських колег. У надзвичайно складних умовах українські пілоти виконали поставлені завдання. Гусениця була знищена.

Після повернення до Миколаєва пілоти отримали нове завдання – розгорнути аналогічну боротьбу зі шкідником – совкою – на землях Казахстану. Українські пілоти провели складну, виснажливу роботу у Атбасарському районі Кокчетавської області. А згодом вони вже працювали у дружній Болгарії [1, 20].

З 1960 р. Миколаївський аеропорт повністю був сформований як цивільне авіаційне підприємство. З кожним роком постійно збільшувався пасажиропотік, збільшувалося навантаження на аеропорт. Виникла потреба у будівництві нової зльотно- посадкової смуги. Вона була побудована у 1975 р.

1983 р. завершилося будівництво нового терміналу та проведена

сертифікація аеропорту відповідно третьої категорії ІСАО (Міжнародна Асоціація повітряного транспорту) як аеропорту внутрішніх авіаліній СРСР з правом приймати літаки Ту-134 та аналогічних ним. Кінець 80-х років характеризувався бурхливим розвитком літакобудівництва в країні. З'явилися більш потужні повітряні судна – Ту-154, Іл.-76, АН-22, Іл.-62. Для того, щоб їх приймати, у 1989 р. у Миколаївському аеропорту була проведена реконструкція зльотно-посадкової смуги, що значно розширило можливості аеропорту.

Після проголошення незалежності України Миколаївський аеропорт продовжує свою діяльність, хоча переживає й нелегкі часи. 1992 р. він пройшов міжнародну сертифікацію та здобув право приймати літаки, що прилітають із зарубіжжя. Відтоді діяльність підприємства стає більш насиченою. Його працівники на високому рівні здійснюють прийом, обслуговування і випуск повітряних суден. Аеропорт виконує перевезення як у середині країни, так і за кордоном. Характер транспортних потоків – пасажирський і вантажний. Рейси виконуються регулярні і чартерні.

Миколаївський аеропорт сьогодні надає послуги з прийому, обслуговування і випуску повітряних суден, що належать як українським, так і іноземним авіакомпаніям. Окрім цього, аеропорт пропонує послуги з базування військових літаків і комерційного обслуговування пасажирів, надає низку інших високоякісних послуг (транспортні, засоби зв'язку, оренда приміщень, зберігання палива, вантажів тощо).

На сьогоднішній день Миколаївський аеропорт включає пасажирський термінал, площа якого становить 3800 кв. м, розрахований на обслуговування 430 пасажирів за годину, з пропускною спроможністю – 45 літаків на день та максимальним пасажирообігом 226000 пасажирів на рік та вантажний термінал площею 720 кв. м, розрахований на обслуговування 100 т вантажу [3]. Серед постійних партнерів підприємства – ТОВ “Українсько–Середземноморські авіалінії”, ЗАТ “Аеро Світ”, МААК “Урга”, ЗАТ “Авіа-компанія “Валаре”, ВАТ “Мотор Січ”, ЗАТ “Авіакомпанія “Горлиця”, ТОВ “Міжнародна авіакомпанія “Крим”, “Одеські авіалінії”, АТК “Южмашавіа”, КП “Авіакомпанія “Донбасаеро”, ТОВ АК “Азов – Авіа”, “Авіалінії Харкова” та ін.

#### Література:

1. Рудник В.А. Вожак “крылатых хлеборобов”. - М.: Транспорт, 1975. – 32 с.
2. Юрченко О.А. Герої “малої авіації”: Андрій Григорович Нартов. - “Історичні читання”. Матеріали науково-практичної конференції в рамках міжнародної наукової конференції “Політ-2009”. Київ, НАУ, 8 квітня 2009 р. – К.:НАУ, 2009. – С.21-24.
3. Перваков В.О. Комунальне підприємство “Міжнародний аеропорт “Миколаїв” У кн.: Україна транспортна - 2005. – К.: Український видавничий консорціум, 2005. – 500 с.