

# **Омск в становлении гражданской авиации Западной Сибири: аэростанция, воздушная магистраль и региональные функции в 1920-1960-е годы**

## **Omsk in the formation of civil aviation in Western Siberia: air station, air route and regional functions in the 1920s-1960s**

### **Лавская К.К.**

Старший преподаватель кафедры №3 «Истории и управления персоналом», ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова», г. Санкт-Петербург  
e-mail: Kristinalavskaya@yandex.ru

### **Lavskaya K.K.**

Senior Lecturer at Department No. 3 “History and Personnel Management”, Saint Petersburg State University of Civil Aviation named after Chief Marshal of Aviation A.A. Novikov, Saint Petersburg  
e-mail: Kristinalavskaya@yandex.ru

### **Ровейн Р.И.**

Студент, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова», г. Санкт-Петербург

### **Rovein R.I.**

Student, Saint Petersburg State University of Civil Aviation named after Chief Marshal of Aviation A.A. Novikov, Saint Petersburg

### **Ганеев В.А.**

Студент, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А.А. Новикова», г. Санкт-Петербург

### **Ganeev V.A.**

Student, Saint Petersburg State University of Civil Aviation named after Chief Marshal of Aviation A.A. Novikov, Saint Petersburg

### **Аннотация**

В статье рассматривается место Омска в становлении гражданской авиации Западной Сибири в 1920-1960-е годы. Актуальность темы связана с тем, что история омской авиационной инфраструктуры позволяет увидеть, как воздушный транспорт превращался из опытной почтовой линии в элемент хозяйственного, административного и социального освоения большого сибирского пространства. Цель работы – показать, какие функции выполняла Омская аэростанция, а затем аэропорт Омск в системе воздушных сообщений СССР. Источниковую основу составляют опубликованные документы и справочные материалы по истории гражданской авиации, сведения Российского государственного архива экономики о фондах по воздушным линиям, материалы омских краеведческих ресурсов, научные статьи о гражданской авиации Западной Сибири и публикации, посвященные истории Омского аэропорта. Используются проблемно-хронологический и историко-сравнительный методы. Сделан вывод, что Омск был не только промежуточной посадочной точкой трассы Москва – Иркутск, но и региональным узлом, через который соединялись почтово-пассажирские

перевозки, техническое обслуживание, санитарная авиация и задачи транспортной связности Западной Сибири.

**Ключевые слова:** Омск, гражданская авиация, Западная Сибирь, воздушные линии, Омская аэростанция, аэропортовая инфраструктура, транспортная политика.

### **Abstract**

This article examines the role of Omsk in the formation of civil aviation in Western Siberia from the 1920s to the 1960s. The relevance of the topic lies in the fact that the history of Omsk aviation infrastructure shows how air transport developed from an experimental mail route into an instrument of economic, administrative and social integration of a large Siberian region. The purpose of the study is to identify the functions performed by the Omsk air station and later by Omsk airport within the Soviet air transport system. The source base includes published documents and reference materials on the history of civil aviation, information from the Russian State Archive of Economy on air route records, Omsk local history resources, academic studies on civil aviation in Western Siberia and publications on the history of Omsk airport. The study applies problem-chronological and historical-comparative methods. The authors conclude that Omsk was not merely an intermediate landing point on the Moscow - Irkutsk route, but a regional node combining mail and passenger traffic, technical support, medical aviation and the task of transport connectivity in Western Siberia.

**Keywords:** Omsk, civil aviation, Western Siberia, air routes, Omsk air station, airport infrastructure, transport policy.

История гражданской авиации в Российской Федерации чаще всего описывается через, например, крупные центры принятия решений, общесоюзные трассы, становление «Добролета», последующее развитие Аэрофлота и техническую смену поколений воздушных судов (ВС – далее). Это необходимо, но такой подход оставляет в тени, например, региональные пункты, без которых воздушные линии не могли превратиться в постоянную и крепкую транспортную систему. Омск относится именно к таким пунктам. Значение этого города было связано с его положением на стыке европейской части страны и Сибири, рядом с железнодорожным коридором и крупными хозяйственными районами Западной Сибири.

В 1929 г. Омск вошел в систему воздушно-почтовой линии Москва-Иркутск. Согласно материалам краеведческого портала Омской государственной областной научной библиотеки им. А.С. Пушкина, для обслуживания этой линии были созданы Новосибирская и Омская аэростанции. Уже 17 мая 1929 г. первый «Фокер С-4», следовавший из Москвы, поднялся в небо над Омском и отправился далее в Новосибирск и Иркутск [5]. Эта дата – зарождение истории Омского аэропорта. Но исторический смысл события шире юбилейной даты. Омск стал одним из пунктов, где новая отрасль проверялась на способность работать в условиях огромных расстояний, сложных погодных условий и еще неустойчивой наземной инфраструктуры.

**Проблема исследования** состоит в том, что история Омска в гражданской авиации сводится к отдельным фактам – дате первого рейса, юбилеям аэропорта, появлению новых типов ВС. Региональная история позволяет нам поставить другой вопрос: *какие функции выполнял Омск в процессе превращения воздушного транспорта в часть советской системы управления пространством?*

Для ответа важно рассматривать связь аэростанции с почтовой магистралью, техническим обслуживанием, подготовкой специалистов, санитарной авиацией, военными и послевоенными задачами и потом – с организационной структурой Западно-Сибирского управления гражданской авиации СССР.

Тема изучена слабо, согласно существующим проанализированным публикациям. Общий контекст развития гражданской авиации в СССР раскрыт в обобщающей работе «История гражданской авиации СССР», подготовленной под общей редакцией Б.П. Бугаева [1]. Довоенный этап развития воздушного транспорта рассмотрен в статье М.Ю. Лебедевой и А.Ю. Пиджакова. В ней подчеркивается превращение гражданской авиации к началу войны

в важную часть единой транспортной системы государства [2]. На уровне региона тема раскрыта в статье М.В. Шиловского и Д.М. Шиловского о гражданской авиации в Западной Сибири в XX в. [3]. Более поздние организационные изменения в системе управления гражданской авиацией региона рассматриваются в исследованиях Т.А. Сычевой [4; 9]. Также материал по теме представлен в краеведческих и официальных публикациях, включая справку «Краеведения Омского Прииртышья» [5], материалы Западно-Сибирского межрегионального территориального управления Росавиации [6] и современные публикации Омского аэропорта [12].

**Цель статьи** – проанализировать роль города Омск в становлении и развитии гражданской авиации Западной Сибири в 1920-1960-е годы.

Решаются следующие задачи: определить источниковую базу темы, обозначить значение Омска в системе воздушной магистрали Москва-Иркутск, рассмотреть аэростанцию как инфраструктурный и технический пункт, выявить военные и послевоенные функции омской авиационной инфраструктуры и, в итоге, объяснить, почему Омск стал одним из важнейших элементов региональной связности Западной Сибири.

Источники разделены на несколько групп материалов. **Первая** группа – опубликованные обобщающие работы по истории гражданской авиации СССР и воздушного транспорта довоенного периода [1; 2]. **Вторая** группа – сведения о фондах и документах Российского государственного архива экономики, где в тематическом перечне по истории гражданской авиации упоминаются материалы общества «Добролет» о работе воздушных линий, включая линию Москва-Иркутск и подготовленность аэродромов [7]. **Третья** группа – научные статьи о Западно-Сибирском управлении и региональной авиации [3; 4; 9]. **Четвертая** группа – омские краеведческие и материалы из музеев. Они позволят нам уточнить контекст на уровне региона [5; 6; 11; 12]. В работе не используются непроверяемые архивные шифры: далее в тексте говорится исключительно о документальных и опубликованных материалах.

### ***1. Омск на воздушной магистрали Москва-Иркутск: от опытной линии к регулярной работе***

Открытие воздушной линии Москва-Иркутск в 1929 г. рассматриваем как один из важных опытов советского государства по соединению удаленных регионов с помощью нового вида транспорта. Для европейской части страны авиация постепенно становилась средством ускоренной связи, но для Сибири ее значение было особенно заметным. Большие расстояния, сезонная труднодоступность отдельных районов, зависимость от железной дороги и речного транспорта делали ВС новым и полноценным способом повысить управляемость пространства.

Омск оказался включен в эту систему не случайно. Сам город занимал довольно выгодное положение на западносибирском участке магистрали, имел сложившиеся транспортные связи и административное значение. По данным краеведческого ресурса, выбор омской летной площадки был подтвержден опытными полетами летом 1928 г., т.е. до открытия регулярной линии [5]. Аэростанция возникала как место, уже проверенное с точки зрения посадки, обслуживания и включения в трассу.

В мае 1929 г. Омск стал одной из аэростанций, созданных для обслуживания линии Москва-Иркутск [5]. В публикациях о 95-летию аэропорта подчеркивается: именно 17 мая 1929 г. считается датой начала регулярных полетов омских гражданских летчиков «Добролета» на самолетах «Фоккер С-4» по трассе Москва-Иркутск на участке Свердловск-Новосибирск [6]. Омск уже был рабочим пунктом линии, связанным с конкретным участком трассы.

Исторически это означало переход от демонстрационного полета к регулярности. ВС должно было не просто прилететь в Омск, но иметь возможность сесть, быть обслуженным, принять почту, получить техническую помощь и продолжить маршрут. Посему ранняя история Омской аэростанции связана с двумя процессами: созданием воздушного сообщения и формированием наземной базы, без которой это сообщение оставалось бы

случайным. В перечне Российского государственного архива экономики по истории гражданской авиации названы документы о работе воздушных линий, сроках пуска участков линии и подготовленности аэродромов [7]. Содержание таких документов показывает, какой вопрос был главным для отрасли конца 1920-х годов: готовность земли принять авиацию.

Показательно, что первые годы омской авиации описываются через сочетание почтовой, пассажирской и технической функций. Почта была удобной формой освоения маршрута: она давала регулярную нагрузку, не требовала сразу массового пассажиропотока и позволяла проверить надежность расписания.

Уже в начале 1930-х годов формируется более широкий круг задач: перевозка пассажиров, техническое обслуживание, подготовка людей, обслуживание местных и транзитных нужд.

## ***2. Аэростанция как инфраструктурный узел: земля, техника, люди***

Для понимания роли Омска в истории гражданской авиации принципиально важно рассматривать аэростанцию как комплекс. В исторической памяти обычно сохраняется образ первого самолета, но регулярная авиация начинается не с полета, а с организации обслуживания. Необходимы летное поле, помещения, склады, связь, ремонт, заправка, технический персонал, расписание, порядок приема и отправки почты, а позднее – пассажиров.

Обратимся к краеведческим материалам. Они указывают, что Омская аэростанция создавалась именно для обслуживания линии Москва-Иркутск [5]. В публикациях, посвященных истории аэропорта, также отмечается, что в первые годы использовались самолеты «Фоккер С-4», а затем появились П-5, АНТ-9, К-5, По-2 и другие типы ВС [8; 11]. Разные типы ВС требовали разного обслуживания, разной подготовки персонала и иной организации полетов.

Документальный смысл ранней омской авиационной инфраструктуры хорошо виден в сообщениях о том, что для аэростанции использовались существующие городские и производственные объекты, а авиационные мастерские и служебные помещения постепенно приспособлялись к потребностям воздушной линии.

В этой связи Омск можно рассматривать как пример того, как гражданская авиация о расстоянии. Для региона, где поезд и пароход оставались основными средствами сообщения, самолет вводил новый масштаб времени.

Важно подчеркнуть кадровый аспект. Аэростанция не могла работать без летчиков, техников, ремонтников, диспетчерского и административного персонала. В официальной справке о Омском аэропорте названы первые летчики: Ф.Н. Кононенко, Л.В. Лункевич, Ю.И. Редин и др. [5]. Региональная инфраструктура держалась на людях, которые ежедневно обеспечивали полеты в сложных условиях.

Вывод: омская аэростанция была одновременно техническим пунктом, кадровой средой и элементом «эксперимента» с новым видом транспорта. Ее значение состояло в том, что здесь проверялась практическая возможность регулярной авиации в Западной Сибири.

## ***3. Омск и транспортное освоение Западной Сибири***

Гражданская авиация в Западной Сибири не возникала в пустоте. Она была частью более широкого процесса хозяйственного освоения региона. В 1920-1930-е годы советское государство стремилось ускорить связь между центром и восточными районами страны, развивать почтовые и пассажирские перевозки, обслуживать промышленное и административное управление. Омск в этой системе находился на важном промежуточном участке между Уралом и Новосибирском.

М.В. и Д.М. Шиловские рассматривают гражданскую авиацию Западной Сибири как региональную структуру, складывавшуюся на протяжении XX в. и включавшую разные компоненты деятельности - перевозки, применение авиации в хозяйстве, организационные изменения и развитие сети [3]. Аэропорт не следует изучать изолированно. Он был частью

сети, где значение конкретного пункта определялось его местом между другими городами и районами.

В начале развития воздушных линий Омск выполнял транзитную и обслуживающую функцию. Это был пункт, через который проходила связь между центральной Россией и восточными районами государства. Но постепенно значение точки расширялось. Омск становился связующим пунктом между большой трассой и региональными задачами.

Особое значение имела линия Москва-Иркутск. В источниках она фигурирует как система, требующая подготовки аэродромов, режима работы, технического обслуживания и координации участков [5; 7]. Речь на самом деле шла о создании воздушного «скелета» страны. То есть, создание магистральных линий позволяло связать удаленные регионы, и постепенно формировалась база для будущих пассажирских перевозок.

В научной работе о довоенном воздушном транспорте СССР подчеркивается, что к началу Великой Отечественной войны гражданская авиация стала важной частью единой транспортной системы страны, к лету 1941 г. протяженность воздушных линий достигла более 146 тыс. км, а регулярное воздушное сообщение связывало столицу с крупнейшими промышленными центрами Сибири, Севера, Дальнего Востока и Средней Азии [2, с. 59]. Омск не был конечной «целью» маршрута, но был необходимой опорной точкой системы.

#### ***4. Военное время и послевоенная перестройка функций***

Великая Отечественная война изменила значение гражданской авиации. Часть гражданских летчиков, техников и самолетов была привлечена к выполнению военных и специальных задач. Аэропорт и связанные с ним кадры оказались включены в более широкий режим мобилизации. Современные материалы, посвященные истории омского аэропорта, указывают, что уже в первые дни войны часть личного состава была направлена на фронт [10].

В годы Великой Отечественной войны гражданская авиация решала несколько задач: перевозка людей и грузов, связь, санитарные и эвакуационные функции и т.д. В региональном пространстве такие задачи часто становились особенно важными из-за больших расстояний и потребности в быстрой связи. Омск, находившийся в глубоком тылу, был связан с эвакуацией промышленности, медицинской инфраструктурой, подготовкой кадров и транзитными потоками.

Послевоенный период добавил новые задачи. Страна восстанавливала транспортную сеть, расширяла регулярные перевозки, осваивала новые типы ВС, формировала более сложную систему управления гражданской авиацией. Для Омска это означало дальнейшую институционализацию аэропорта. Он сохранял значение для региональных связей, но уже в иной организационной среде – в системе Аэрофлота, управлений гражданской авиации и отраслевых предприятий.

Во второй половине XX в., по исследованиям Т.А. Сычевой, Западно-Сибирское управление гражданской авиации прошло через реорганизации, отражавшие изменение структуры отрасли и управление авиапредприятиями региона [4; 9]. Хотя эти исследования относятся прежде всего к 1960-1990-м годам, они позволяют увидеть продолжение процессов, начавшихся в ранний период: отдельные аэростанции и аэропорты постепенно входили в сложную региональную систему, где распределялись функции перевозок, технического обслуживания, кадрового обеспечения и управления безопасностью.

Именно поэтому в статье мы выбрали более широкий период до 1960-х годов. Он позволяет проследить переход от первой аэростанции к полноценному элементу региональной авиации. Город сохранил функцию узла, но его роль стала определяться местом в системе воздушного транспорта Западной Сибири.

#### ***5. Санитарная авиация и социальная функция воздушного транспорта***

Одна из тем, показывающих отличие авиации от обычного транспорта, – это санитарная авиация. Для крупных городов самолет мог быть удобным средством ускорения связи. Для отдаленных районов он очень часто становился способом получить медицинскую помощь

в ситуации, когда наземный транспорт был слишком медленным или сезонно ограниченным. Омская область с ее большими расстояниями и сельскими районами дает хороший материал для анализа этой функции.

Рассмотрим санитарную авиацию как часть транспортной связности региона. Если магистральная линия Москва-Иркутск показывала способность государства соединять крупные центры, санитарные вылеты и местные линии демонстрировали связь города с районами области. В этом смысле Омск выполнял роль медицинского и авиационного центра, через который воздушный транспорт обслуживал жизненно важные социальные потребности.

Открытые современные материалы о санитарной авиации Омской области в большей степени относятся к позднему и новейшему периоду, но они позволяют увидеть преемственность задачи. Воздушный транспорт используется для помощи жителям удаленных районов и эвакуации пациентов в городские лечебные учреждения [13]. Этот материал нельзя напрямую переносить на 1930-1960-е годы без архивной проверки. Однако он помогает нам точнее сформулировать исследовательский вопрос: **в какой мере инфраструктура, созданная вокруг Омска, позволяла выполнять не только магистральные, но и социальные функции?**

На уровне источников эта тема требует дальнейшей разработки. Перспективными являются фонды областных органов здравоохранения, транспортных управлений, материалы аэропорта и местной печати. В открытой части источников точные архивные реквизиты по ранней санитарной авиации Омской области установить трудно. В работе эта тема обозначена как направление анализа.

#### ***6. Источники и границы реконструкции: что можно установить по открытым материалам?***

Особенность темы заключается в том, что значительная часть материалов по истории региональной гражданской авиации находится в архивных фондах предприятий, управлений гражданской авиации и местных органов власти. Для полноценной реконструкции необходима работа с документами о строительстве аэродрома, перепиской «Добролета», отчетами аэростанции, штатными расписаниями, материалами местной печати и ведомственными приказами. В открытом доступе эти материалы представлены неравномерно.

Наиболее надежные опорные сведения дают справочные и официальные ресурсы. Так, «Краеведение Омского Прииртышья» фиксирует дату открытия аэропорта, связь с линией Москва - Иркутск, создание Омской и Новосибирской аэростанций, а также опытные полеты 1928 г. [5]. Западно-Сибирское межрегиональное территориальное управление Росавиации подтверждает юбилейную дату и связывает начало регулярных полетов омских гражданских легчиков с 17 мая 1929 г. [6]. РГБ дает библиографическое описание обобщающей работы «История гражданской авиации СССР» и подтверждает ее статус как издания Министерства гражданской авиации, посвященного 60-летию отрасли [1].

Особую ценность имеет тематический перечень Российского государственного архива экономики по истории гражданской авиации. Он указывает на наличие документов общества «Добролет» о работе воздушных линий, сроках пуска участков линии Москва - Иркутск и подготовленности аэродромов [7]. Для настоящей статьи этот ресурс важен не как полный текст конкретного дела, а как подтверждение документального направления поиска. Он показывает, что история омской аэростанции должна изучаться через административно-хозяйственные материалы, а не только через поздние краеведческие пересказы.

Научные статьи по Западной Сибири позволяют связать локальный омский сюжет с региональной историей. Шиловские рассматривают гражданскую авиацию региона как систему, развивавшуюся в XX в. [3]. Сычева анализирует организационные изменения в Западно-Сибирском управлении в 1960-1990-е годы [4; 9]. Эти работы не снимают необходимости специального исследования Омска, но задают контекст: аэропорт был частью управленческой и транспортной сети, а не отдельным городским объектом.

### **7. Функции Омска в системе гражданской авиации Западной Сибири**

Роль Омска в истории гражданской авиации Западной Сибири складывается из нескольких функций. Первая – транзитная: город обеспечивал прохождение воздушной магистрали Москва – Иркутск и связывал участок Свердловск – Новосибирск. Вторая – техническая: аэростанция принимала ВС, обслуживал их и готовил к продолжению маршрута. Третья – кадровая, поскольку через летчиков, техников, ремонтных рабочих и административный персонал постепенно формировалась профессиональная среда гражданской авиации. Четвертая – региональная: аэропорт в базу для решения местных задач. Наконец, пятая – социальная: через санитарные и местные перевозки авиация включалась в систему помощи населению и управления удалёнными территориями.

Эти функции отражены в табл. 1.

*Таблица 1*

#### **Функции Омска в развитии гражданской авиации Западной Сибири**

<b>Функция</b>	<b>Историческое содержание</b>	<b>Проявление в омском материале</b>	<b>Значение для региона</b>
Транзитная	Включение в магистральную линию Москва - Иркутск	Омская аэростанция обслуживала участок трассы и принимала первые регулярные рейсы	Связывала западносибирский участок с общесоюзной сетью
Техническая	Обслуживание самолетов, заправка, ремонтная поддержка	Создание аэростанции и приспособление инфраструктуры к нуждам воздушной линии	Обеспечивала устойчивость рейсов на большом расстоянии
Кадровая	Формирование профессиональной среды летчиков, техников и работников аэродрома	Первые омские пилоты и технический персонал стали основой местной авиационной культуры	Закрепляла отрасль в городе и области
Региональная	Переход от транзитной точки к местному авиационному узлу	Развитие аэропорта как элемента системы перевозок Западной Сибири	Повышала транспортную связность области
Социальная	Использование авиации для санитарных и иных некоммерческих задач	Связь Омска с удаленными районами через авиационные возможности	Расширяла роль аэропорта за пределы пассажирских перевозок

*Источник: составлено авторами на основе [3; 5; 6; 7; 9; 13].*

### **8. Омск как пример регионального измерения истории гражданской авиации**

История Омска показывает, что гражданская авиация в СССР развивалась не только сверху - через постановления, ведомства и общесоюзные планы, но и через сеть конкретных региональных пунктов. Каждый такой пункт имел собственную логику развития. Для Омска она определялась положением на магистрали, близостью к железнодорожному узлу, административной ролью города и потребностями Омской области.

В этом смысле омский материал позволяет уточнить само понятие «освоение воздушного пространства». Оно не сводится к появлению самолетов в небе. Освоение означает создание наземной инфраструктуры, выработку режима регулярности, подготовку

персонала, включение полета в хозяйственную и социальную практику. До тех пор, пока рейс остается разовым событием, авиация имеет демонстрационный характер. Когда вокруг рейса появляется аэростанция, расписание, ремонт, служба приема, почта, пассажир и местная потребность, авиация становится частью жизни региона.

Омск прошел именно такой путь. От опытных полетов и почтовой магистрали он пришел к роли устойчивого аэропортового центра. Этот путь был не линейным: война, послевоенное восстановление, смена типов воздушных судов, реорганизация управлений и изменение пассажиропотока неоднократно меняли содержание работы. Но исходная функция 1929 г. - быть опорным пунктом на большой линии - сохранилась в преобразованном виде. Омск продолжал работать как узел, через который регион соединялся с более широкой транспортной системой.

Сравнение с другими сибирскими городами показывает, что Омск не был единственным центром развития гражданской авиации. Новосибирск, Томск, Тюмень, Иркутск и другие города также имели важные функции. Но омская специфика состояла в раннем включении в линию Москва-Иркутск и в устойчивой связи с западносибирским участком трассы. Поэтому Омск заслуживает отдельного рассмотрения не как «один из аэропортов», а как пример того, как на региональном уровне создавалась материальная и кадровая основа воздушного сообщения.

Перспективы дальнейшего исследования связаны с выявлением и анализом неопубликованных документов: отчетов Омской аэростанции, материалов окружных и областных органов власти, документов местной печати, сведений об авиационных мастерских и санитарных вылетах. Особое значение могли бы иметь документы по линии «Добролета» и раннего Аэрофлота, поскольку именно они позволяют перейти от юбилейной даты к повседневной истории работы аэростанции.

### **Заключение**

Проведенный анализ позволяет сделать несколько выводов. Во-первых, Омск сыграл заметную роль в становлении гражданской авиации Западной Сибири как один из опорных пунктов воздушной линии Москва-Иркутск. Его значение определялось не только фактом первого рейса 1929 г., но и включенностью в систему обслуживания магистральной трассы, проверенной опытными полетами еще до начала регулярной работы.

Во-вторых, Омская аэростанция была не просто местом посадки самолета. Она представляла собой инфраструктурный узел, где соединялись летное поле, техническое обслуживание, кадровая среда, почтово-пассажирская функция и постепенное расширение региональных задач. Через такие узлы гражданская авиация превращалась из технического эксперимента в устойчивый вид транспорта.

В-третьих, история Омска показывает связь гражданской авиации с транспортным освоением Западной Сибири. Воздушные линии не заменяли железную дорогу и речной транспорт, но дополняли их там, где требовалась скорость, регулярная связь и возможность обслуживания удаленных территорий. Поэтому авиация выполняла не только перевозочную, но и административную, социальную и хозяйственную функции.

В-четвертых, военный и послевоенный периоды изменили содержание работы омской авиационной инфраструктуры. Аэропорт и кадры гражданской авиации оказались включены в тыловые и специальные задачи, а позднее - в более сложную систему управления отраслью Западной Сибири. Это подтверждает, что региональная история аэропорта должна рассматриваться в длительной перспективе, а не только через ранние годы его существования.

В-пятых, открытые источники позволяют уверенно выделить основные контуры темы, но не закрывают ее полностью. Наиболее перспективным направлением остается работа с архивными документами о повседневной деятельности Омской аэростанции, отчетами о полетах, материалами о техническом обслуживании, санитарной авиации и местных воздушных линиях. Именно такие документы способны показать, как большая

государственная транспортная политика реализовывалась в конкретной сибирской городской среде.

### Литература

1. История гражданской авиации СССР [Текст]: научно-популярный очерк / П.Г. Авдеенко [и др.]; под общ. ред. Б.П. Бугаева. - М.: Воздушный транспорт, 1983. - 376 с.
2. Лебедева М.Ю. Воздушный транспорт СССР в довоенные годы [Электронный ресурс] / М.Ю. Лебедева, А.Ю. Пиджаков. - URL: [https://aerohelp.com/sites/default/files/lebedeva\\_pidzhafov\\_vozdushnyi\\_transport\\_sssr.pdf](https://aerohelp.com/sites/default/files/lebedeva_pidzhafov_vozdushnyi_transport_sssr.pdf) (дата обращения: 08.05.2026).
3. Шиловский М.В. Гражданская авиация в Западной Сибири в XX веке [Электронный ресурс] / М.В. Шиловский, Д.М. Шиловский // Интерэкспо Гео-Сибирь. - 2011. - Т. 6. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/grazhdanskaya-aviatsiya-v-zapadnoy-sibiri-v-hh-veke> (дата обращения: 08.05.2026).
4. Сычева Т.А. Реорганизация Западно-Сибирского управления гражданской авиации в 1960-1990-е гг.: опыт и уроки [Электронный ресурс] / Т.А. Сычева // Вестник Томского государственного университета. История. - 2014. - № 1 (27). - С. 51-55. - URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/reorganizatsiya-zapadno-sibirskogo-upravleniya-grazhdanskoj-aviatsii-v-1960-1990-e-gg-opyt-i-uroki> (дата обращения: 08.05.2026).
5. Омский аэропорт [Электронный ресурс] // Краеведение Омского Прииртышья. - URL: <https://kraeved.omsklib.ru/index.php/articles/objects/652-omskij-aeroport> (дата обращения: 08.05.2026).
6. Поздравляем ОАО «Омский аэропорт» с 95-летием! [Электронный ресурс] // Западно-Сибирское межрегиональное территориальное управление Росавиации. - 2024. - 16 мая. - URL: <https://zs-m.favt.ru/novosti-novosti/?id=7382> (дата обращения: 08.05.2026).
7. История развития гражданской авиации в Восточной Сибири [Электронный ресурс] // Российский государственный архив экономики: тематический перечень документов. - URL: <https://rgae.ru/nsa/thematic-perechen/rgae-history-grazhd-avia-vost-sibir.shtml> (дата обращения: 08.05.2026).
8. Омский аэропорт, ОАО [Электронный ресурс] // Энциклопедия Омска. - URL: [https://newsomsk.ru/wiki\\_omsk/companies/Омский\\_аэропорт\\_ОАО/](https://newsomsk.ru/wiki_omsk/companies/Омский_аэропорт_ОАО/) (дата обращения: 08.05.2026).
9. Сычева Т.А. Реорганизация Западно-Сибирского управления гражданской авиации в 1960-1990-е годы [Электронный ресурс] / Т.А. Сычева // Вестник Кемеровского государственного университета. - 2014. - № 3 (59), т. 2. - С. 235-238. - URL: <https://oaji.net/articles/2015/561-1422258117.pdf> (дата обращения: 08.05.2026).
10. Как работал омский аэропорт в годы войны: принимал самолеты и кормил экипажи [Электронный ресурс] // NGS55.RU. - 2025. - 8 мая. - URL: <https://ngs55.ru/text/transport/2025/05/08/75404750/> (дата обращения: 08.05.2026).
11. Вот что узнали слушатели на публичной лекции об истории омской авиации [Электронный ресурс] // Коммерческие вести. - 2024. - 12 февраля. - URL: <https://kvnews.ru/news-feed/187596> (дата обращения: 08.05.2026).
12. Воздушный флот Омского аэропорта [Электронный ресурс] // Омский аэропорт: журнал о путешествиях. - URL: <https://blog.aeroomsk.ru/plains> (дата обращения: 08.05.2026).
13. За шесть лет омская санавиация совершила 1700 вылетов [Электронный ресурс] // Новости Mail.ru. - 2024. - 26 октября. - URL: <https://news.mail.ru/society/63377059/> (дата обращения: 08.05.2026).