

Научная статья
УДК 94 (470)
DOI 10.46698/n9075-5836-9631-a



А.С. Степанов

История развития и применения гражданской авиации на Кавказе в 1920-х – первой половине 1930-х гг.

Алексей Сергеевич Степанов

Военный университет имени князя Александра Невского Министерства обороны Российской Федерации, ведущий научный сотрудник, доктор исторических наук, Россия, Москва, alexey-stepanoff@yandex.ru

Аннотация. В 1920-х годов в СССР началось активное развитие гражданского воздушного флота, которое прежде всего связывалось руководством страны с оборонными задачами. При этом особое внимание было уделено развитию авиалиний, которые проходили через Кавказский регион и имели оборонное значение. Проектирование и работа авиалиний протекала в непростых условиях и привлекала к себе пристальное внимание зарубежной прессы. К 1934 г. Кавказ был связан с центральными регионами СССР государственной авиакомпанией «Аэрофлот».

Ключевые слова: Кавказ, модернизация, гражданская авиация, Добролет, Аэрофлот

Для цитирования: Степанов А.С. История развития и применения гражданской авиации на Кавказе в 1920-х – первой половине 1930-х гг. // Вестник Владикавказского научного центра РАН. 2025. Т. 25. № 4. С. 32–39.

DOI 10.46698/n9075-5836-9631-a

The history of the development and use of civil aviation in the Caucasus in the 1920s and the first half of the 1930s.

Alexey S. Stepanov

Prince Alexander Nevsky Military University of the Ministry of Defense of the Russian Federation, Leading Researcher, Dr., Russia, Moscow, alexey-stepanoff@yandex.ru

Abstract. In the 1920s, the USSR began actively developing its civil aviation fleet, which was primarily associated with defense tasks. Special attention was given to the development of airlines that passed through the Caucasus region and had a significant defense role. The design and operation of these airlines were carried out under challenging conditions and attracted significant attention from the international press. By 1934, the Caucasus was connected to the central regions of the USSR by the state-owned airline Aeroflot.

Keywords: Caucasus, modernization, civil aviation, Dobrolet, Aeroflot

For citation: Stepanov A.S. The history of the development and use of civil aviation in the Caucasus in the 1920s and the first half of the 1930s. // Bulletin of the Vladikavkaz Scientific Center of RAS. 2025. Vol. 25. No.4. P. 32–39.

DOI 10.46698/n9075-5836-9631-a

Вопрос о развитии гражданской авиации на Кавказе, в период от образования СССР до эффекта от начавшегося процесса индустриализации, представляется крайне важным. Он неразрывно связан с процессами, происходившими в советском государстве после окончания гражданской войны, когда, помимо прочего, на первый план выходили вопросы его укрепления и модернизации. При этом стратегическое значение Кавказского региона требовало быстрого создания современных транспортных коммуникаций между ним и центром страны, а возможность такой коммуникации в первую очередь давала авиация, находившаяся в центре технического прогресса того времени. Задачей автора является показать общие направления развития гражданской авиации СССР в описываемый

период применительно к Кавказскому региону, а также выделить малоизвестные детали, связанные с этими процессами.

При подготовке данной статьи были использованы архивные источники, материалы периодической печати, работы отечественных и зарубежных исследователей. С целью более широкой оценки развития советской гражданской авиации, в данной публикации используются выдержки из статей эмигрантской периодики 1920–1930-х гг. из состава находившегося ранее в спецхране фонда особо ценных изданий Научной библиотеки Государственного архива Российской Федерации (ГА РФ), собранного, главным образом, из книг бывшей Библиотеки Русского заграничного исторического архива (РЗИА) в Праге. Обратим внимание – с учетом

того, что привлеченная периодика использовала старую орфографию русского языка, соответствующие тексты были переделаны с частичным учетом требований орфографической реформы 1917–1918 годов. При этом из них исключались буквы «ять» (ѣ), «и десятеричное» (ѣ) и «твёрдый знак» (Ѣ) на конце слов и частей сложных слов, но все остальные правила написания слов были сохранены для максимальной передачи стилистики того времени. Обратим также внимание, что издания русскоязычной эмигрантской прессы зачастую выходили в непростых условиях, поэтому, с целью показать эти сложности, первоначальный текст не подвергался каким-либо изменениям.

После окончания Первой мировой войны и гражданских войн в России и Турции важнейшие транспортные коммуникации претерпели серьезные изменения. Так, например, прекратил работу знаменитый «Восточный экспресс», ранее бывший самым коротким путем, связывавшим Европу и Азию. Но необходимость в восстановлении такого сообщения была. Решить эту задачу взялась германская фирма «Юнкерс».

В 1923 г. она заключила договор с советским правительством об организации воздушного сообщения по маршруту Москва – Харьков – Ростов-на-Дону – Новороссийск – Батум – Тифлис, в перспективе намереваясь продолжить его до Тегерана и Стокгольма и создать, таким образом, трансконтинентальную авиалинию Швеция – Персия, заменив тем самым «Восточный экспресс». Базовым аэропортом новой линии был выбран Ростов-на-Дону, а на ее обслуживание выделялось 15 самолетов «Юнкерс» Ф-13. Кроме пассажиров, предполагалось перевозить и почту, о чем был заключен специальный договор. Самолеты Ф-13 уже были известны в России. Впервые они появились в Москве в мае 1922 г., а осенью уже работали на линии Москва – Нижний Новгород, во время нижегородской ярмарки. До 20 самолетов Ф-13 было закуплено акционерным обществом «Добролет», которое использовало их на воздушных линиях Москва – Казань, Ташкент – Алма-Ата, Ташкент – Бухара, Бухара – Хива, Бухара – Дюшамбе. Эта машина, управляемая двумя пилотами, перевозила четырех пассажиров со скоростью до 150 км/ч, а запас топлива позволял за пять часов преодолеть расстояние до 750 км [1, с. 8].

Весь май 1923 г. шло изучение трассы. 29 мая в Новороссийск прилетели два первых самолета Ф-13. В течение суток представители фирмы определили место будущего аэродрома: в качестве посадочной полосы была выбрана коса, выступающая в море, на которой и предполагалось построить аэродром. В Новороссийск самолеты должны были прилетать два раза в неделю, по вторникам и пятницам. А 1 июня в Ростове состоялось торжественное открытие новой воздушной пассажирской линии, первой на Северном Кавказе. На праздник были приглашены почетные гости: командующий

войсками Северо-Кавказского фронта К.Е. Ворошилов, командующий Первой Конной Армией С.М. Буденный, секретарь Югвостбюро А.И. Микоян и другие. После митинга самолеты отправились в свои первые рейсы, а потом до полной темноты проводились показательные полеты и катание по воздуху всех желающих. Опыт показал, что трасса, большая часть которой проходила над морем, оказалась весьма непривычной для немецких летчиков. Уже 5 июня с опозданием из-за сильного ветра на два часа в Новороссийске приземлился «Жаворонок» (самолеты носили собственные имена). На нем прилетел и первый пассажир – управляющий краевой конторой Резинотреста. Из Новороссийска в Батум «Жаворонок» вылетел уже с двумя пассажирами, но через два часа вернулся и остался ночевать из-за сильного ветра, дующего с гор на море, который называется у местных жителей норд-ост, или бора, и может достигать силы урагана. В Батум «Жаворонок» улетел лишь на следующий день. 7 июля в Новороссийск из Ростова прилетели целых два самолета – «Куропатка» и «Альбатрос». «Альбатрос» в тот же день вернулся в Ростов, откуда продолжил свой маршрут до Москвы, а «Куропатка», заночевав в городе, отправилась вслед за «Альбатросом» на следующий день. В этот же день произошла и первая авария. При посадке «Жаворонок», вернувшийся из Батума с пассажирами, попал колесом в яму на посадочной полосе и скапотировал. Были поломаны стойки шасси и пропеллер, но люди не пострадали. После этого случая рейсы самолетов через Новороссийск были отменены до постройки аэродрома [1, с. 8].

В связи с необходимостью полета от Новороссийска до Батума над морем фирма рассматривала возможность постройки не только сухопутного, но и гидроаэродрома, базой для которого должен был стать Новороссийск. Затем фирма «Юнкерс» отказалась от полетов над морем и стала прорабатывать вариант трассы Ростов-на-Дону – Минеральные Воды – Грозный – Тифлис – Баку. Эти планы «Юнкерсу» реализовать не удалось [1, с. 8–9].

С сентября «Юнкерс» стал использовать трассу через Ростов-на-Дону, Минеральные Воды и Грозный на Баку, минуя Тифлис. За четыре месяца самолеты перевезли 1 230 пассажиров, из них всего 445 платных, и 1 578 кг почты. В итоге на маршруте длиной больше 3 тыс. км доход не покрывал расходов на горючее, зарплату и амортизацию техники. Немцы решили, что без дополнительных экономических привилегий со стороны советского правительства (в частности, разрешения на беспощадную продажу в СССР коммерческой продукции «Юнкерса» – вентиляторов, калориферов и др.) полеты бесперспективны. Испрашиваемых привилегий фирма не получила, и в следующем году работа на линии не возобновлялась, хотя «Юнкерс» и поставил для ее работы около десяти самолетов [2, с. 144], [3, с. 151–152].

Проблема заключалась в том, что авиакомпания

ния Junkers Luftverkehr Russland вызывала определенные опасения у советского руководства. В итоге ее самолеты смогли выполнять лишь чартерные рейсы из Москвы в Ленинград и обзорные полеты над Москвой. Окончательно деятельность компании была свернута осенью 1924 г.

15 декабря 1924 г. фирма «Юнкерс» начала воздушное сообщение с Тегераном из Баку. Газета «Красная звезда» по этому поводу сообщала: «Открытая линия является частью восточной линии, обусловленной по договору «Юнкерса» с правительством СССР» [4]. А дальнейший маршрут – от Баку до Москвы – обеспечивала уже советская сторона.

В целях развития гражданской, и в том числе пассажирской, авиации весной 1923 г. были созданы три авиакомпании в форме акционерных обществ: Российское общество добровольного воздушного флота «Добролет» (в Москве), Украинское общество воздушных сообщений «Укрвоздухпуть» (в Харькове), Закавказское акционерное общество гражданской авиации «Закавиа» (в Баку) [5, с. 20].

28 марта 1923 г. под руководством председателя Закавказского центрального исполнительного комитета состоялось учредительное собрание акционеров общества «Гражданская авиация в Закавказье», на котором присутствовали представители Красной Армии и Воздушного Флота, наркоматов и хозорганов. Собрание, одобрив бюро, постановило «приступить к организации акционерного общества с привлечением к участию в нем не только советских учреждений и организаций, но и частного капитала». 10 мая утвердили Устав АО «Закавиа». А 6 августа состоялся рейс в Тифлис с высокопоставленными пассажирами. Во вторник 7-го августа самолет типа «юнкерс» вылетел обратно в Баку. Регулярные воздушные перевозки в «Закавиа» начались в следующем году, когда Общество приобрело еще два «юнкерса» [3, с. 150].

В июле 1923 г. Совет по гражданской авиации разослал в различные печатные органы заявление, в котором сообщил следующее:

«1) Согласно постановления Совета труда и обороны (СТО) от 9 февраля с.г. открытие новых воздушных линий может происходить исключительно с разрешения Совета по гражданской авиации. ...открываемые воздушные линии должны соответствовать общегосударственным интересам.

...Совет по гражданской авиации выдает разрешения лишь на те воздушные линии, в отношении которых представлен разработанный технический и организационный проект и если имеются достаточные средства для правильной постановки дела. До настоящего времени выданы разрешения на открытие следующих воздушных линий (кроме существующих Москва – Кенигсберг и Москва – Тифлис): Москва – Нижний, Москва – Харьков – Одесса, Харьков – Киев, Харьков – Севастополь. Все прочие воздушные линии, сведения о которых помещались в газетах, находятся в стадии проектов

и к открытию еще не разрешены» [Цит. по: 5, с. 20].

Анализируя цитируемую часть заявления для печати Совета по гражданской авиации, необходимо обратить внимание на следующее важное обстоятельство: линия Москва – Тифлис, то есть линия, соединявшая центр страны с Кавказом, была одной из двух официально одобренных и существующих на регулярной основе (вторая соединяла центр страны с зарубежными странами). Налицо видно важнейшее значение самого факта наличия воздушной коммуникации с Кавказом.

19 октября 1923 г. Совет Труда и Оборона СССР утвердил ориентировочный трехлетний план развития воздушных линий на 1924–1926 гг., предусматривавший открытие линий общей протяженностью свыше 6 тыс. км, развитие авиaperевозок в индустриальных районах, а также в Сибири, на Дальнем Востоке, в Закавказье. К концу 1924 г. начали действовать авиалинии Москва – Нижний Новгород – Казань, Москва – Харьков, Харьков – Одесса, Харьков – Ростов-на-Дону, Евпатория – Севастополь, Тифлис – Баку, Тифлис – Манглы, Хива – Бухара, Бухара – Душанбе. Общая протяженность линий составила более 5 000 км [6, с. 194].

В последующие годы открылась линия Москва – Орел – Ростов-на-Дону – Минеральные воды – Баку с ответвлением на Тифлис [7, с. 57].

8 января 1924 г. «Закавиа» начало полеты из Тифлиса в Баку (485 км). Приведем впечатления одного из пассажиров – руководителя азербайджанской сельскохозяйственной фирмы «Мугмельстрой» П. Жоголева: «В организации полетов Закавиа чувствуется полная налаженность. Своевременно прибыл автомобиль, который отвез меня на аэродром. Со всей линии ежедневно получают телеграммы о состоянии погоды. К моменту нашего отлета были получены телеграммы из Ганджи и Евлаха о благополучном состоянии погоды. Телеграмма о дождливой погоде в районе Баку опоздала, благодаря чему мы смело пустились в путь. До Аджикубула «юнкерс» двигался нормально, делая 150 километров в час, но около Аджикубула облачность усилилась, мы попали в дождевые тучи, и самолет был вынужден снизиться, взять направление по железнодорожной линии и незначительно замедлить ход. Я проделал в этот раз четвертый рейс на самолете и должен констатировать, что дождь никакого влияния на самочувствие пассажиров не оказывал. Самолет двигался спокойно, ни качки, ни зыби не чувствовалось, и только стук дождевых капель в окно каюты напоминал о состоянии погоды. Необходимость держаться железной дороги замедлила путь, и вместо 3 1/2 часов мы были в дороге 4 часа. На бакинском аэродроме, несмотря на дождь, спустились плавно, и ожидавший нас автомобиль отвез нас в город. В каюте нас было двое: я и один итальянец. Два пассажирских места пустовали. Между тем в Тифлисе осталось несколько десятков ответственных работников, для которых каждый рабочий час дорог, и которые при-

будут поездом в Баку на целые сутки позже меня... Что касается опасности, то могу уверить, что, сидя в каюте «юнkersа», управляемого рукой опытного пилота, я меньше всего думал о нападении разбойников, о столкновении вагонов, о сходе с рельс, о неправильно поставленной стрелке, об ошибочно открытом семафоре, о гнилых шпалах, об отвинченной кем-то гайке, о перепутанном кондуктором маршруте, о краже моего чемодана с документами и даже о тех сюрпризах, которые преподносят пассажирам притаившиеся в отсеках вагона паразиты» [Цит. по: 8, с. 219].

Вылеты из Тифлиса должны были происходить каждый вторник, из Баку – по средам. Но регулярной работы не получилось, из 25 намеченных рейсов 15 пришлось отменить: 10 – из-за погоды, 5 – из-за отсутствия желающих лететь. За 10 полетов было перевезено всего 17 пассажиров (из них 6 платных) и 1 600 кг грузов. И уже в апреле маршрут закрыли как убыточный (стоимость полета была в два с лишним раза больше, чем на скором поезде) [8, с. 218].

В 1925 г. «Закавиа» было поглощено обществом «Укрвоздухпуть», в котором был создан отдел воздушных сообщений по Кавказскому региону. А 20 июня 1926 г. состоялся первый официальный полет по линии Москва – Орел – Харьков – Артемовск – Ростов – Минеральные Воды – Грозный – Баку – Евлах – Тифлис, осуществленный пилотом В.М. Мельниковым на самолете фирмы Дорнье [9, р.52]. В 1927–1929 гг. начальником «Укрвоздухпутя» был В.В. Гоппе, в 1926 г. награжденный орденом Красного Знамени РСФСР [10, с. 90–91].

В декабре 1929 г. существовавшие ранее самостоятельные акционерные общества «Добролет», «Укрвоздухпуть», созданное 1 июня 1923 г. в г. Харькове и ранее поглотившее «Закавиа», Инспекция гражданской авиации при Управлении ВВС и Совет по гражданской авиации уже не соответствовали требованиям централизованного управления. Поэтому общество «Добролет» было объединено с «Укрвоздухпутем» в единое Всесоюзное общество гражданского воздушного флота «Добролет», с подчинением Главной Инспекции, переданной из Управления ВВС Народному комиссариату по военным и морским делам [11, с. 58].

За рубежом внимательно следили за развитием советского гражданского воздушного флота, справедливо отмечая постепенную централизацию управления им в одних руках и его зависимость от военного ведомства, держащего под контролем стратегические воздушные магистрали страны.

Приведем выдержки из статьи П.Д. Иванова «Как вооружается СССР», опубликованной в газете «Возрождение» – влиятельного издания русской эмиграции во Франции, которая была посвящена вопросу использования для военных нужд в СССР ресурсов гражданской авиации:

«Учитывая огромное значение воздушного флота, для внешней войны, а так же¹ для борьбы на внутренних фронтах с непрекращающимися восстаниями, большевики поставили себе задачей увеличение, в порядка пятилетнего плана, воздушного флота в 25 раз по сравнению с 1929 годом.

Это относится к «гражданской» авиации, ибо программа роста военной – не оглашается, но конечно не подлежит сомнению, что военное строительство имеет не меньший размах.

До 1929 года гражданский воздушный флот развивался крайне медленно и качественно и количественно.

(...)

К концу 1929 года численность гражданских самолетов на всех воздушных линиях «Добролета», «Укрвоздухпутя», в аэрофотосъемке и отряде по сложности² не превышала 100 единиц (вместе с резервными аппаратами и находящимися в ремонте). Состояние самолетов и моторов, вследствие большой их изношенности, было весьма плохое. Бюджет гражданской авиации находился в плачевном состоянии, – своими силами она не могла и думать о расширении поля деятельности.

Но, начиная, с 1929, переломного года, гражданский воздушный флот СССР начал развиваться иначе. Он перестал быть собственно – гражданским, в короткий промежуток времени обратился во «временно исполняющий» гражданские функции.

(...)

Тогда-то и перешла гражданская авиация в полное ведение военного ведомства. Новое «Управление всесоюзного общества воздушных сообщений» было лишено какой бы то ни было самостоятельности, за ним осталась только, так сказать, «исполнительная власть», вся же инициатива и фактическое управление оказались в руках главной инспекции, вплоть до комплектования личного состава» [12, с. 2].

О фактической связи развития гражданской авиации с военными потребностями СССР, к примеру, заявил 19 февраля 1931 г. в своей речи на первой Всесоюзной конференции работников гражданского воздушного флота первый заместитель Председателя СНК СССР В.В. Куйбышев, полностью подтверждая приведенные выше тезисы П.Д. Иванова: «Нужно помнить, что страна в целом и правительство в частности возлагают значительные надежды на развитие гражданского воздушного флота не только в смысле его роли в экономике страны, но также как на базу обороны на случай возникновения военных действий» [Цит. по: 11, с. 73].

На воздушных линиях нередко возникали сложности и происшествия, вызванные в том числе и непостоянной социально-политической обстановкой в стране. Отметим, что эти эпизоды были характерны не только для Кавказа, но и для разных регионов СССР.

¹ Так в тексте.

² Так в тексте.

15 апреля 1930 г. инспектор Главной инспекции Гражданского воздушного флота на Закавказских линиях Белозеров сообщал Главному инспектору Гражданского воздушного флота СССР:

«Линейные самолеты на закавказском участке не имеют никакого оружия для охраны самолета, в случае вынужденной посадки. Ввиду наличия банд в прилегающих районах участка линии прошу Ваших распоряжений «Добролету» о снабжении летного состава ручным огнестрельным оружием» [13, л. 85].

В связи с этим Главный инспектор Гражданского воздушного флота направил Обществу «Добролет» письмо, датированное 24 апреля 1930 г., в котором предлагал срочно принять меры по снабжению летного состава указанных линий огнестрельным оружием [13, л. 84].

Приведем текст Акта комиссии, созданной в связи с происшедшим 25 июля 1930 г. обстрелом с земли самолета «Добролета»:

«25 Июля 1930 г. Аэродром МАЧАХ-КАЛА³.

Мы нижеподписавшаяся Комиссия в составе Нач[альника] Возд[ушной] Станции ШМЕРЛИНГА⁴ Ст[аршего] механика т[оварища] Поляка, Представителей⁵ ДАГ[ЕСТАНСКОГО] ОТДЕЛА ОГПУ т[оварища] Черняева и т[оварища] Виганта произвели осмотр самолета К-4 №212 пилотируемый пилотом т. ВОЛКОВЫМ с б[орт]/мех[аником] т[оварищем] СОТНИКОВЫМ – нашли: прострелен с земли винтовочной пулей хвост самолета, пробито – (входное отверстие) с левой стороны задняя ферма крестовин фюзеляжа, погнута рикошетом стойка фюзеляжа, рикошетом пробит стабилизатор, повреждены третья и четвертая нервюра.

По заявлению пилота через 20 мин[ут] по вылету из Владикавказа в 7 ч[асов] на границе Ингушетии и Ч[еченской] А[втономной] О[бласти] в районе станицы Нестеровской на высотах с Ю[го-]В[осточной] стороны был обстрелян. С самолета стрелявшие не были замечены» [14, л. 200].

В Приложении к Акту от 25 июля 1930 г., которое датировалось 31 июля, были описаны повреждения самолета К-4 №212, с заключением: «Ремонт возможен на месте» [14, л. 201а].

26 августа 1930 г. акт осмотра обстрелянного самолета К-4 №212 был отправлен в ОГПУ СССР [14, л. 202].

В связи с данным происшествием начальник воздушной станции Баку Пальма отправил 25 июля 1930 г. отношение № 342 в ОГПУ Ингушской АССР (копии отношения также были направлены в ОГПУ Азербайджанской ССР, в ОГПУ Черкесской авто-

номной области, в Управление Украинских и Кавказских воздушных линий), где подробно описывались детали инцидента:

«25 июля с[его] г[ода] в 7 час[ов] утра по московскому времени самолет, принадлежащий О[бществу] «Добролет», пилотируемый пилотом Волковым при б[орт]/мех[анике] Сотникове, следовавшего очередным рейсом из Пятигорска в Баку в районе Нестеровская, что на реке АССА в 40 верстах от г[орода] Владикавказа и в 5-ти километрах от жел[езной] дороги Владикавказ – Грозный на границе ИНГУШСКОЙ ССР и ЧЕРКЕССКОЙ АССР с высот Ингушии был обстрелян с земли неизвестными лицами, которых с самолета заметить⁶ не удалось. Самолет получил пробоины в хвостовом оперении?⁷ при чем экипаж и пассажиры не были задеты. По прибытии в М[ахач]Кала самолету был произведен необходимый ремонт для следования на свою базу в г[ород] Баку. Акт составлен органами ОГПУ Дагестанской ССР, каковой находится в вышеуказанном учреждении.

Сообщая о вышеуказанном⁸ прошу проихвести⁹ соответствующее¹⁰ расследование в целях обеспечения безопасности перелетов на участке Баку – Пятигорск, через ИНГУШЕТИЮ» [14, л. 198].

3 августа того же года Управление Украинских и Кавказских воздушных линий Общества «Добролет» направило копии отношения № 342 от 25 июля 1930 г. в Правление Общества «Добролет» – в г. Москву и в Особый отдел Украинского военного округа – в г. Харьков. В препроводительном письме к нему сообщалось: «Просим обратиться в ГПУ СССР с тем, чтобы по данному вопросу было произведено самое строгое расследование на месте, дабы предупредить повторение подобных случаев» [14, л. 197].

14 августа директор-распорядитель Общества «Добролет» И.М. Погодин отправил в Особый отдел ОГПУ СССР письмо с просьбой провести расследование по данному вопросу [13, л. 199].

20 августа И.М. Погодин и начальник Эксплуатационного отдела «Добролета» Юнгмейстер направили Главному инспектору Гражданского воздушного флота Я.Я. Анвельту следующее письмо:

«В связи с обстрелом самолета с земли, имевшем место на Северном Кавказе в районе г. Грозного, прошу Вашего распоряжения о выдаче оружия летному и станционному составу на участке Минеральные Воды – Баку» [15, л. 24].

«Вероятно, к этому времени вопрос об оружии, который еще четыре месяца назад – 15 апреля 1930 г. – поднимал инспектор Главной инспекции Гражданского воздушного флота на Закавказских

³ Так в тексте.

⁴ В оригинальном тексте знак запятой отсутствует.

⁵ Так в тексте.

⁶ Так в тексте.

⁷ Так в тексте.

⁸ Знак запятой в тексте отсутствует.

⁹ Так в тексте.

¹⁰ Так в тексте.

линиях Белозеров, так и не был решен положительно.

В ответе из Главной инспекции от 24 августа 1930 г., в частности, сообщалось: «Вам нужно сообщить список лиц, нуждающихся в оружии, в ОО ОГПУ тов. ПИНТАЛЬ» [14, л. 205].

После этого 25 октября И.М. Погодин и Юнгмейстер отправили письмо на имя начальника Управления Украинскими воздушными линиями, где попросили «прислать нам список лиц летного и станционного состава, нуждающихся в оружии» [15, л. 26–26 об].

Как видим, несмотря на серьезность ситуации, процесс бюрократической переписки занял несколько месяцев.

Постановлением СНК СССР от 29 октября 1930 г. было создано новое объединение – Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота при Совете Труда и Обороне (ВО ГВФ) [16, с. 355]. Общество «Добролет» и Главная Инспекция гражданского флота были упразднены, а их база легла в основу новой организации. Позже, в Приказе по Главному управлению ГВФ от 26 марта 1932 г. указывалось, что вместо сокращенного наименования «ВО ГВФ» следует пользоваться наименованием Главное управление ГВФ «Аэрофлот» [11, с. 60].

Таким образом, в конце 1930 г. гражданский воздушный флот СССР вышел из ведения Народного комиссариата по военным и морским делам (по крайней мере – формально). Но необходимо иметь в виду, что в дальнейшем значительное количество использовавшихся гражданской авиацией машин было получено от ВВС или выпускались авиапромышленностью на базе военных самолетов с незначительными переделками [17, с. 59].

В декабре 1930 г. ВО ГВФ насчитывало 135 самолетов иностранных марок производства фирм «Юнкерс», «Дорнье», «Фоккер» и 62 самолета отечественного производства, сконструированных под руководством К.А. Калинина, Н.Н. Поликарпова, А.Н. Туполева [9, р. 63]. Но спустя два года основу авиапарка составляли уже самолеты советского производства, самыми массовыми из которых были самолеты К.А. Калинина К-5 (70 единиц), Н.Н. Поликарпова Р-5 (39 единиц), Туполева АНТ-9 (37 единиц). Численность самолетов иностранных марок за это время сократилась в три раза: их использовалось лишь 46 единиц всех типов [9, р. 65].

Активно развивалась и сельскохозяйственная авиация. По объему работ, выполненных ею, СССР уже в 1931 г. вышел на первое место в мире. Авиационно-химический метод борьбы с вредителями сельского и лесного хозяйства оказался наиболее эффективным в борьбе с саранчой. Например, в Кавказском регионе применение самолетов позволило ликвидировать ее основные гнездовища в плавнях рек Кумы и Кубани (Северный Кавказ), Терека, Сулака, Акташа (Дагестан) [11, с. 65–66].

В 1931 г. через территорию Кавказа проходили следующие авиалинии:

Москва – Орел – Харьков – Ростов – Тихорецк – Армавир – Минеральные Воды – Владикавказ – Грозный – Махачкала – Баку – Евлах – Тифлис;

Баку – Пехлеви (Персия);

Ростов – Белореченская – Сочи [9, р. 64].

Последняя трасса позднее была продлена по маршруту Сухуми – Кутаиси – Тбилиси [11, с. 63].

В 1932 г. была открыта новая авиалиния – Баку – Краснодарск [9, р. 65].

В 1933 г. в Азербайджанской ССР большой популярностью пользовался внутриреспубликанский авиамаршрут Баку – курорт Закаталы, которым воспользовалось 1 720 пассажиров [18, с. 163].

Постановлением СНК СССР от 11 января 1931 г. объекты ГВФ были отнесены к внеочередным важнейшим объектам капитального строительства [11, с. 59].

19 мая 1934 г. было принято Постановление Совета народных комиссаров «О реорганизации органов управления гражданского воздушного флота». В нем говорилось:

«В целях ликвидации организационных недочетов в деле управления гражданским воздушным флотом, объединения эксплуатации всех видов гражданской авиации и гражданского воздухоплавания, находящихся в ведении Главного управления гражданского воздушного флота, коренного улучшения его работы, укрепления единоначалия и сознательной пролетарской дисциплины, Совет народных комиссаров Союза ССР постановляет:

Реорганизовать Главное управление гражданского воздушного флота и его органы на следующих основаниях:

1. Ликвидировать следующие объединения и тресты Главного управления гражданского воздушного флота:

а) Всесоюзное объединение воздушных сообщений «Трансавиация» и местные управления воздушных линий,

б) Всесоюзный трест сельско-хозяйственной и лесной авиации «Сельхозавиация» и местные управления сельско-хозяйственной авиации,

в) Всесоюзный трест гражданского авиационного и воздухоплавательного строительства «Гражданавиастрой», его местные органы и построечные управления.

2. Образовать двенадцать территориальных управлений гражданского воздушного флота, осуществляющих эксплуатацию всех видов гражданской авиации и гражданского воздухоплавания и действующих на началах хозяйственного расчета:

(...)

д) Закавказское управление ГВФ с центром в г. Тифлисе,

(...)

ж) Азово-Черноморско-Кавказское управление ГВФ с центром в г. Ростове,

(...)

7. Установить следующую типовую структуру территориальных управлений гражданского воздушного флота:

- а) начальник управления, два заместителя начальника управления –
- один из них начальник политотдела,
- б) политический отдел,
- в) эксплуатационно-технический отдел,
- г) отдел материально-технического снабжения,
- д) отдел рабочего снабжения,
- е) планово-экономический сектор с учетно-статистической группой,
- ж) специальный сектор,
- з) финансовый сектор,
- и) административно-хозяйственный сектор,
- к) санитарная часть.

8. Непосредственно при начальнике территориального управления состоят:

- а) секретариат,
- б) группа по учету и распределению кадров,
- в) инспектора.

9. При территориальных управлениях гражданского воздушного флота в зависимости от объема капитальных вложений организуются строительные конторы или прорабские участки.

10. В ведении начальника территориального управления ГВФ состоят:

- а) воздушные линии; каждая воздушная линия обслуживается летным отрядом, начальником которого является начальник воздушной линии;
- б) летные отряды специального применения авиации в народном хозяйстве.

11. Начальнику территориального управления ГВФ подчинены центральные и узловые аэропорты. Промежуточные аэропорты находятся в подчинении соответствующих начальников воздушных линий.

12. Обязать Главное управление гражданского воздушного флота провести реорганизацию ГВФ в срок до 5 июня 1934 года.

Зам. Председателя СНК Союза ССР В. Куйбышев.

Зам. Управляющего Делами СНК Союза ССР И. Межлаук.

Москва, Кремль. 19 мая 1934 г.» [19, с. 395–397].

Приведем также текст Постановления Совета Народных Комиссаров № 217а. «Об утверждении положения о Главном управлении гражданского воздушного флота при СНК Союза ССР»: «Совет народных комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Утвердить положение о Главном управлении гражданского воздушного флота при СНК Союза ССР.

2. Отменить положение о Главном управлении гражданского воздушного флота при СНК Союза ССР от 28 мая 1932 года (С. 3. СССР 1932 г. № 41, ст.ст. 249а и 249б).

3. Поручить Главному управлению гражданского воздушного флота в 10-ти дневный срок внести в СНК Союза ССР проект изменений действующего законодательства Союза ССР, вытекающих из нового положения о Главном управлении гражданского воздушного флота.

Зам. Председателя СНК Союза ССР В. Куйбышев.

Зам. Управляющего Делами СНК Союза ССР И. Межлаук.

Москва, Кремль. 19 мая 1934 г.» [19, с. 397].

Таким образом, в результате реорганизации структур управления гражданской авиации были созданы территориальные управления гражданского воздушного флота, два из которых затрагивали Кавказский регион.

За рубежом уделяли большое внимание развитию гражданской авиации в различных регионах СССР. Вот что писала, например, в 1934 г. газета «Возрождение», приводя мнение участника Первой мировой и гражданской войн генерал-майора В.Г. Баранова (1888–1964), председателя Союза русских летчиков в Париже, который окончил Донской кадетский корпус (1905 г.), Николаевское инженерное училище (1908 г.), офицерскую воздухоплавательную школу (1911 г.) и Гатчинскую авиационную школу (1912 г.):

«Развитию гражданской авиации большевики придают огромное значение. Практически ее возникновение относится лишь к 1922 году, когда немцы создали воздушную линию между Кенигсбергом и Москвой, продолжив ее затем до Берлина. В течение нескольких лет все самолеты гражданской, а равно военной авиации в советском союзе были лишь иностранные: немецкие – Юнкерс и (голландские) «Фоккеры»; итальянские Савойя и Ансальдо; американские Мартин Сайд и т. д. Моторы также были исключительно иностранные: французские, американские (Либерти). По истечении нескольких лет иностранные самолеты начали заменяться аппаратами своей конструкции. Протяжение коммерческой сети стало непрерывно возрастать. Уже в прошлом году одна из коммерческих линий (Москва – Иркутск) была самой длинной в мире в пределах одной страны, – свыше 8.000 клм. Вторая по длине линия – Москва – Баку – Тифлис. Существует множество путей местного значения: Одесса – Киев, Иркутск – Якутск, Якутск – Бодайбо и т. д. Гражданская авиация в стране огромных пространств, бездорожной, континентальной, играет огромную роль и значение ее может только возрастать. Понятно поэтому стремление большевиков, поощряющих увлечение авиацией. Существует несколько десятков аэроклубов свыше 150 клубов планеристов, в школах гражданской авиации в 1933 году обучалось свыше 15.000 молодых летчиков. Система преподавания, методы, программа в школах гражданской авиации совершенно такие же, как в военных школах. Ученики даже носят форму и для охраны ангаров и аэродромов получают винтовки. По всей вероятности, – гражданская авиация лишь замаскированный подотдел военной. Любопытно, между прочим, что управление гражданской авиацией подчинено не какому-либо одному комиссару, а всему совету народных комиссаров в целом» [20].

В.Г. Баранов особо отметил проходящую через Кавказ авиалинию Москва – Тифлис, одну из самых протяженных трасс в СССР. Также им было уделено внимание итогам замены иностранного авиационного парка на самолеты советского производства.

Таким образом, начиная с середины 1920-х годов, развитие гражданского воздушного флота в СССР неразрывно связывалось руководством страны с оборонными задачами, а Кавказский регион и авиалинии, которые проходили через него, несомненно, имели стратегического значение. В итоге

за десять лет этого развития был пройден большой путь от редких и нерегулярных полетов из ряда населенных пунктов Кавказа, осуществляемых зарубежными и отечественными авиакомпаниями, причем преимущественно на зарубежной технике, до регулярных полетов на самолетах отечественной разработки и производства по стратегическим магистральным авиалиниям, связавшим Кавказский регион с центральными регионами СССР, которые осуществлялись единственной государственной авиакомпанией «Аэрофлот» через два территориальных управления, созданных в 1934 г.

ЛИТЕРАТУРА

1. Санеев С. Первая пассажирская авиалиния на Северном Кавказе // *Мир авиации*. 1996. № 1. С. 8–9.
2. Соболев Д.А. Немецкий след в истории советской авиации: об участии немецких специалистов в развитии авиостроения в СССР. – М.: РИЦ Авиантик, 1996. 128 с.
3. Соболев Д.А. Хроника истории советской гражданской авиации // *Крылья родины*. 2019. № 5–6. С. 149–155.
4. Красная звезда. 19 декабря 1924.
5. Маслов М. Гражданский воздушный флот – как все началось // *Крылья*. 2010. № 1. С. 20–32.
6. Симаков Б.Л., Шипилов И.Ф. Воздушный флот Страны Советов: Краткий очерк истории авиации нашей Родины / Под ред. Е.С. Андреева. – М.: Воениздат, 1958. 487 с.
7. Лебедева М.Ю., Пиджаков А.Ю. Воздушный транспорт СССР в довоенные годы // *Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА)*. 2011. № 170. С. 57–59.
8. Соболев Д.А. Хроника истории советской гражданской авиации // *Крылья родины*. 2019. № 7–8. С. 219–224.
9. Andersson L. *Soviet Aircraft and Aviation 1917–1941* – London: Putnam. 1994. 358 p.
10. Конев В.Н., Зиновьев В.Н. Краснознаменцы воздушного флота республики. – М.: Фонд «Русские Витязи», 2019. 512 с.
11. История гражданской авиации. Научно-популярный очерк. Под общ. ред. Б.П. Бугаева. – М.: Воздушный транспорт, 1983. 376 с.
12. Иванов П.Д. Как вооружается СССР // *Возрождение (Париж)*. № 2436. 2 февраля 1932.
13. Российский государственный архив (РГАЭ). Ф. 9527. Оп.1. Д. 192.
14. РГАЭ. Ф. 9527. Оп.1. Д. 195.
15. РГАЭ. Ф. 9527. Оп.1. Д. 160.
16. Степанов А.С. Развитие Советской авиации в предвоенный период (1938 год – первая половина 1941 года). – М.: Русский Фонд содействия образованию и науке, 2009. 544 с.
17. Кузнецов А.М., Степанов А.С. Гражданская авиация СССР как резерв РККА к началу Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. // *Военный академический журнал*. 2023. № 1. С. 54–60.
18. Соболев Д.А. Хроника советской гражданской авиации. 1918–1941 гг. – М.: Фонд «Русские Витязи», 2019. 328 с.
19. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1934 г. Отдел первый / Упр. делами Совета Народных Комиссаров СССР и Совета Труда и Обороны. – М.: Б. и., 1948. 983 с.
20. Алексеев Н.Н. Воздушный флот СССР // *Возрождение (Париж)*. № 3483. 16 декабря 1934. С. 5.

REFERENCES

1. Saneev S. *Pervaya passazhirskaya avialiniya na Severnom Kavkaze* // *Mir aviatsii*. 1996. № 1. S. 8–9.
2. Sobolev D.A. *Nemeckij sled v istorii sovetskoj aviacii: ob uchastii nemeckikh specialistov v razvitii aviastroeniya v SSSR*. – M.: RIC Aviantik, 1996. 128 s.
3. Sobolev D.A. *Khronika istorii sovetskoj grazhdanskoj aviacii* // *Kryl'ya rodiny*. 2019. № 5–6. S. 149–155.
4. *Krasnaya zvezda*. 19 dekabrya 1924.
5. Maslov M. *Grazhdanskij vozdushnyj flot – kak vse nachinalos'* // *Kryl'ya*. 2010. № 1. S. 20–32.
6. Simakov B.L., Shipilov I.F. *Vozdushnyj flot Strany Sovetov: Kratkij ocherk istorii aviacii nashej Rodiny* / Pod red. E.S. Andreeva. – M.: Voenizdat, 1958. 487 s.
7. Lebedeva M.YU., Pidzhakov A.YU. *Vozdushnyj transport SSSR v dovoennye gody* // *Nauchnyj vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoj aviacii (MGU GA)*. 2011. № 170. S. 57–59.
8. Sobolev D.A. *Khronika istorii sovetskoj grazhdanskoj aviacii* // *Kryl'ya rodiny*. 2019. № 7–8. S. 219–224.
9. Andersson L. *Soviet Aircraft and Aviation 1917–1941* – London: Putnam. 1994. 358 p.
10. Konev V.N., Zinov'ev V.N. *Krasnoznamency vozdušnogo flota respubliki*. – M.: Fond «Russkie Vityazi», 2019. 512 s.
11. *Istoriya grazhdanskoj aviacii. Nauchno-populyarnyj ocherk. Pod obshch. red. B.P. Bugaeva*. – M.: *Vozdushnyj transport*, 1983. 376 s.
12. Ivanov P.D. *Kak vooruzhaetsya SSSR* // *Vozrozhdenie (Parizh)*. № 2436. 2 fevralya 1932.
13. *Rossiiskij gosudarstvennyj arkhiv (RGAEH)*. F. 9527. Op.1. D. 192.
14. RGAEH. F. 9527. Op.1. D. 195.
15. RGAEH. F. 9527. Op.1. D. 160.
16. Stepanov A.S. *Razvitie Sovetskoj aviacii v predvoennyj period (1938 god – pervaya polovina 1941 goda)*. – M.: Russkij Fond sodejstviya obrazovaniyu i nauke, 2009. 544 s.
17. Kuznecov A.M., Stepanov A.S. *Grazhdanskaya aviatsiya SSSR kak rezerv RKKA k nachalu Velikoj Otechestvennoj vojny 1941–1945 gg.* // *Voennyj akademicheskij zhurnal*. 2023. № 1. S. 54–60.
18. Sobolev D.A. *Khronika sovetskoj grazhdanskoj aviacii. 1918–1941 gg.* – M.: Fond «Russkie Vityazi», 2019. 328 s.
19. *Sobranie zakonov i rasporyazhenij Raboche-Krest'yanskogo Pravitel'stva SSSR za 1934 g. Otdel pervyj / Upr. delami Soveta Narodnykh Komissarov SSSR i Soveta Truda i Oborony*. – M.: B. i., 1948. 983 s.
20. Alekseev N.N. *Vozdushnyj flot SSSR* // *Vozrozhdenie (Parizh)*. № 3483. 16 dekabrya 1934. S. 5.