

УДК 73.01.09: 347.823.32

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ СССР В ДОВОЕННЫЕ ГОДЫ

М.Ю. ЛЕБЕДЕВА, А.Ю. ПИДЖАКОВ

В статье приводится краткая характеристика развития воздушного законодательства в период от Октябрьской революции (1917) до начала Великой отечественной войны (1941), дается обзор развития авиационной промышленности, в частности, самолетостроения, приводятся данные развития воздушных перевозок, описывается история строительства аэродромов.

Ключевые слова: воздушный флот, история авиации, самолет, перевозки.

Воздавая должное пионерам авиационной науки и техники, следует вспомнить М.В. Ломоносова, который вел исследования воздушной среды и разработку проблем передвижения в ней, заложил основы аэродинамики.

Обогатил авиационную мысль и другой выдающийся русский ученый Д.И. Менделеев. Опираясь на труды М.В. Ломоносова и Д.М. Менделеева, талантливый инженер и изобретатель А.Ф. Можайский в 1882 году построил и испытал «воздухоплавательный» аппарат, снабженный паровым двигателем. Большое влияние на развитие авиации оказал и выдающийся ученый Н.Е. Жуковский. Он внес особенно много нового в создание теории гидро - и аэродинамики. Обогатил эту науку своими замечательными трудами и его ученик и последователь академик С.А. Чаплыгин.

После октября 1917 г. воздушный флот рассматривался руководством России как перспективная отрасль народного хозяйства. В наследство от старого строя Советская власть получила воздушный флот, насчитывавший в своем штате около 356 тыс. человек личного состава и 1 тыс. самолетов [1, с. 14].

Основным руководящим органом дореволюционной авиации являлось Управление воздушного флота (Увофлот). 20 декабря 1917 г. во главе Управления была поставлена Всероссийская коллегия по управлению воздушным флотом Республики в составе 9 человек. 24 мая 1918 г. Управление воздушного флота было преобразовано в Главное управление Рабоче-Крестьянского Красного воздушного флота (Главвоздухфлот), возглавляемое Советом в составе начальника и двух комиссаров.

Основная и лучшая часть авиационной техники России (около 900 самолетов) находилась в действующей армии на фронтах первой мировой войны. К октябрю 1917 г. в стране насчитывалось 34 авиационных предприятия, из которых 27 действовавших и 7 строившихся [1, с. 16].

С фронтов первой мировой войны удалось эвакуировать, а затем использовать 296 самолетов.

В годы гражданской войны в Советской Республике было построено 669 и отремонтировано 1574 самолетов.

Уже в первые годы Советской власти на наших авиационных заводах собирались и отечественные самолеты. Среди них – «Илья Муромец». Самолет был сконструирован в 1913 г. группой инженеров под руководством И.И. Сикорского и имел много модификаций (скорость его достигала 115 км/ч, загрузка составляла 1,5 т), а также «Лебедь», летающие лодки М-5, М-9 и др.

В 1920 г. прошли испытания самолеты конструкции А.А. Пороховщикова, И.И. Попова и В.Н. Хиони. 21 сентября 1920 г. для испытания новой авиационной техники в Москве, на Ходынке был создан Научно-опытный аэродром, подчиненный Главвоздухфлоту [2, 1921, № 8, 9, с. 14].

Несмотря на тяжелые годы гражданской войны, правительство придавало особое значение использованию самолетов в интересах населения и народного хозяйства страны, прежде всего, как самого скоростного вида транспорта. Так, Совет Народных Комиссаров 15 февраля 1918 г. обсуждал вопрос об образовании Комиссариата водных путей, шоссейных дорог и авиации.

В апреле 1918 г. в составе Увофлота был создан отдел по применению авиации в народном хозяйстве, который возглавил известный летчик Н.А. Яцук. Отдел начал подготовку к открытию воздушной линии Петроград-Москва. В начале апреля летчик Н.И. Петров с пассажиром на борту совершил по этой трассе пробный полет. Рассматривалась также возможность организации международной воздушной почтово-пассажирской линии Петроград-Стокгольм.

В конце гражданской войны самолеты стали все чаще применяться в качестве транспортного средства. Так, еще в январе 1920 г. выполнялись полеты по маршруту Сарапул-Екатеринбург [3]. Весной 1920 г. в период мирной передышки, предпринимались полеты по линии Смоленск-Гжатск-Москва для перевозки почты и пассажиров [4].

В целях развертывания аэродромной сети Совет Народных Комиссаров 6 сентября 1920 г. принял решение об отпуске 36 млн. рублей на постройку аэродромов в Саратове, Кирсанове и Ржеве.

Знаменательным событием для советской авиации явился подписанный 17 января 1921 г. декрет Совета Народных Комиссаров о воздушных передвижениях. Декрет требовал строгого учета аэродромов, посадочных площадок, ангаров и других сооружений, а также летного состава и самолетов. Определялась организация полетов иностранных самолетов над территорией Советской Республики. Этот документ был первым законодательным актом в области регулирования полетов в Советском государстве. Он заложил основы воздушного законодательства, способствовал развитию гражданской авиации и ее широкому применению в народном хозяйстве. Разработкой вопросов советского воздушного права в те годы активно занимались профессор И.С. Перетерский, Е.А. Коровин, В.Э. Грабарь, А.В. Сабанин и другие.

Развитие декрета о воздушных передвижениях приказом по воздушному флоту от 3 октября 1922 г. устанавливались правила регистрации воздушных судов, применения опознавательных знаков, огней и сигналов воздушных судов [2, 1923, № 1, с. 98].

В соответствии с приказом Реввоенсовета Республики 1 декабря 1922 г. в Главвоздухфлоте была создана Инспекция гражданского воздушного флота, в функции которой входила разработка мероприятий по применению самолетов в народном хозяйстве. На Инспекцию возлагались определение типов пассажирских самолетов и сроков их эксплуатации, порядка пользования аэродромами, отбор в гражданскую авиацию летного и технического состава, осуществление надзора и общего технического контроля за воздушными линиями и другие функции. Первым главным инспектором стал известный авиационный профессор И.С. Перетерский.

В 1921 г. начались авиаперевозки почты по маршрутам Харьков-Киев-Екатеринослав-Севастополь, Харьков-Херсон, Казань-Екатеринбург [1, с. 29].

В соответствии с постановлением СТО с 1 мая 1921 г. проводились полеты по трассе Москва-Харьков на самолетах «Илья Муромец». Первым полет здесь совершил А.К. Туманский. За пять месяцев было выполнено 43 рейса, перевезено 60 пассажиров и более 6 т груза. В октябре 1921 г. эта линия была закрыта вследствие изношенности самолетов. А.К. Туманский позднее вспоминал: «... корабли наши были довольно потрепаны, а большинство моторов уже выработало все свои ресурсы. Редкий рейс поэтому обходился без происшествия. Однажды между Серпуховым и Тулой на моем корабле загорелся в воздухе крайний правый мотор. Бортмеханик Ф.И. Грошев вылез на крыло. С риском для жизни и, действуя тремя нашими кожаными куртками, сбил пламя, и мы, не садясь в Туле, на трех моторах благополучно прилетели в Орел» [5, с. 143].

Летом 1922 г. в связи с открытием в Нижнем Новгороде первой советской Всероссийской ярмарки были организованы полеты по маршруту Москва-Нижний Новгород-Москва. Эта воздушная линия обслуживалась тремя самолетами.

1 мая 1922 г. летчик И.Ф. Воедило открыл движение по первой регулярной международной почтово-пассажирской линии Москва-Кенигсберг протяженностью 1300 км. В то время эта трасса была самой длинной в Европе. В основном она обслуживала народные комиссариаты иностранных дел, почт и телеграфов. В 1922 г. было перевезено около 400 пассажиров, более 18 т почты и грузов. По регулярности и безопасности полетов, культуре обслуживания пассажиров линия считалась одной из лучших в Европе.

В конце 1923 г. инженеры ЦАГИ В.Л. Александров, В.В. Калинин и А.М. Черемухин сконструировали для гражданской авиации первый советский пассажирский четырехместный самолет АК-1. Он развивал скорость до 146 км/ч и имел потолок 2200 м, эксплуатировался на авиалинии Москва-Казань. 26 мая 1924 г. над Москвой совершил полет первый отечественный самолет цельнометаллической конструкции АНТ-2.

В 1925 г. коллектив, возглавляемый Н.Н. Поликарповым и А.А. Семеновым, сконструировал пятиместный пассажирский полутораяплан ПМ-1. Самолеты ПМ-1 эксплуатировались на трассах Москва-Ленинград и Москва-Берлин. По скорости и грузоподъемности они не уступали зарубежным самолетам «Дорнье», «Юнкерс» и «Фоккер». В 1926 г. завершились испытания первенца советского тяжелого самолетостроения АНТ-4 (ТБ-1).

Авиационная промышленность постепенно увеличивала выпуск самолетов. В 1923 г. их было изготовлено около 150, а в 1924 г. – более 200 [6, с. 5]. Знаменательным в истории советской авиации был 1925 г., когда страна отказалась от приобретения иностранных самолетов. Потребности в авиатехнике стали удовлетворяться за счет отечественного производства.

15 июля 1923 г. открылась первая в нашей стране регулярная воздушная линия Москва-Нижний Новгород. Первый рейс по этой трассе выполнил известный советский летчик Я.Н. Моисеев. За три с половиной месяца по ней было перевезено 270 человек, около 2000 кг почты и груза [7, № 11, с. 3].

19 октября 1923 г. СТО утвердил ориентировочный трехлетний план развития воздушных линий в СССР на 1924-1926 гг., предусматривавший открытие воздушных линий общей протяженностью свыше 6 тыс. км, развитие авиаперевозок 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 5000 км [8, с. 194].

В последующие годы открылась линия Москва-Орел-Харьков-Ростов-на-Дону-Минеральные Воды-Баку с ответвлением на Тифлис. Была подготовлена к эксплуатации крупнейшая транссибирская воздушная магистраль протяженностью 4565 км.

За 1923-1928 гг. общий налет составил почти 8 млн. км, перевезено более 28 тыс. пассажиров, около 700 т грузов; протяженность воздушных линий увеличилась в 7 раз, налет в километрах – почти в 10, количество перевезенных пассажиров – в 15, грузов и почты – в 9 раз [1, с. 48].

В 1926 г. линия Москва-Кенигсберг была продлена до Берлина. На этой трассе работали известные пилоты И.Ф. Воедило, В.С. Рутковский [2, 1930, № 4, с. 33-34] Н.П. Шебанов. В 1927 г. открылась авиатрасса Ленинград-Берлин. В 1926 г. воздушная трасса связала СССР с Монголией.

Общее число гражданских самолетов предполагалось довести к концу первой пятилетки (1928-1933 гг.) до четырех тысяч. Протяженность воздушных линий намечалась по первоначальному плану довести до 42500 км. В новом варианте пятилетнего плана – до 110000 км.

27 апреля 1932 г. Президиум ЦИК СССР утвердил первый Воздушный кодекс СССР. Его основой служил декрет СНК РСФСР от 17 января 1921 г. «О воздушных передвижениях». Воздушный кодекс являлся главным документом советского воздушного законодательства, он защищал суверенитет воздушного пространства над территорией СССР и его территориальными водами и обеспечивал необходимые условия для развития и широкого применения авиации в народном хозяйстве.

В годы первой пятилетки, наряду с железнодорожным, водным и автомобильным транспортом, быстро развивалась и гражданская авиация как необходимое и важное звено единой транспортной системы страны.

Сеть воздушных линий союзного значения непрерывно росла и составила в 1929 г. - 15426 км, в 1930 г. – 26310 км, в 1931 г. – 27716 км, в 1932 г. – 31934 км [1, с. 64]. К началу 1934 г. общая протяженность воздушных линий СССР достигла 34760 км [1, с. 78].

В 1936 г. поступил на эксплуатацию двухмоторный самолет ПС-35 конструкции А.А. Архангельского. Машина брала на борт 12 пассажиров. Она была оснащена автопилотом, радиополукомпасом и связной радиостанцией, развивала крейсерскую скорость до 350 км/ч при дальности полетов около 2000 км. С 1938 г. на трассах Аэрофлота появились двухмоторные цельнометаллические самолеты ПС-40, созданные конструкторским бюро, возглавляемым А.Н. Туполевым. Оснащенная двумя авиадвигателями М-100 мощностью по 750 л.с., машина развивала скорость около 400 км/ч. В 1936-1937 гг. для нужд Аэрофлота было выпущено 200 транспортных модифицированных самолетов Р-5 конструкции Н.Н. Поликарпова. На высоте 3500 м машина развивала скорость до 316 км/ч, дальность полета составляла 1000 км.

Выдающимся достижением советских авиастроителей явился восьмимоторный самолет АНТ-20 конструкции А.Н. Туполева, построенный в 1934 г. и получивший название «Максим Горький». На базе этого самолета был создан шестимоторный 64-местный пассажирский самолет ПС-124, развивавший скорость до 275 км/ч. Начиная с 1939 г., машина успешно эксплуатировалась на трассе Москва-Минеральные Воды.

В 1930-е годы постоянно совершенствовалась служба движения (диспетчерская), призванная обеспечивать безопасность и регулярность полетов. Организация ее работы определялась рядом нормативных документов, одним из которых было «Положение о диспетчерской службе в системе ГУГВФ и категорировании работников службы движения».

С расширением сети внутренних и международных линий, ростом объема транспортных работ совершенствовалась деятельность службы организации перевозок. В ее работе большое внимание уделялось экономике воздушных перевозок, повышению культуры обслуживания пассажиров, своевременности доставки адресатам грузов и почты, их сохранности в пути и аэропортах.

Права и обязанности работников службы организации перевозок регламентировались, в частности, «Положением о перевозке почты», введенным в действие 29 апреля 1937 г. приказом по Главному управлению ГВФ, и «Положением о службе перевозок» от 4 июня 1937 г. [1, с. 87].

Протяженность международных воздушных линий Советского Союза за годы довоенных пятилеток возросла с 2116 км в 1928 г. до 7000 км в 1940 г. [7, № 6, с. 20].

В 1940 г. в нашей стране насчитывалось 150 аэропортов. Аэрофлот располагал также большой сетью аэродромов местных воздушных линий. К лету 1941 г. протяженность воздушных линий СССР достигла более 146 тыс. км. Регулярное воздушное сообщение связало столицу СССР со всеми республиками, краями, областями и крупнейшими промышленными центрами Сибири, Севера, Дальнего Востока и Средней Азии.

На важнейших магистралях страны эксплуатировались новые самолеты ПС-84 (к июню 1941 г. Аэрофлот имел в своем распоряжении 72 самолета ПС-84). С вводом их в эксплуатацию значительно улучшились показатели регулярности движения и коммерческая загрузка.

Общий объем перевозок на линиях союзного значения в первом полугодии 1941 г. составил 17,8 млн. ткм, или 93,2 % от плановых заданий, - почти в полтора раза больше, чем в первом полугодии 1940 г. За первое полугодие 1941 г. было перевезено 127 тыс. пассажиров, 3 тыс. т почты и 24,9 тыс. т различных грузов [1, с. 96].

Гражданская авиация СССР в годы довоенных пятилеток стала важной составной частью единой транспортной системы страны, имевшей большую сеть авиалиний, аэропортов, летно-транспортных подразделений и авиаремонтных предприятий, строительных и проектных организаций, научно-исследовательских институтов и учебных заведений.

ЛИТЕРАТУРА

1. История гражданской авиации СССР / под общей ред. Б.П. Бугаева. - М., 1983.
2. Вестник воздушного флота. - 1921. - 1923. - 1930.
3. Известия. - 1919. - 15 апреля.

4. Правда. - 1920. - 23 марта.
5. Туманский А.К. Полет сквозь годы. - М.: Воениздат, 1962.
6. Крылья Родины. - 1976. - № 8.
7. Гражданская авиация. - 1977.
8. Симаков Б.Л., Шпилов И.Ф. Воздушный флот Страны Советов. - М.: Воениздат, 1958.

AIR TRANSPORT OF THE USSR IN PRE-WAR YEARS

Lebedeva M.J., Pidzakov A.J.

In article the short characteristic of development of the air legislation during the period from October revolution (1917) prior to the beginning of the Great Patriotic War (1941) is resulted, the review of development of the aviation industry, in particular aircraft construction is given, the given developments of an airline traffic are cited, the history of building of airdromes is described.

Key words: air fleet, history of aviation, aircraft, transportations.

Сведения об авторах

Лебедева Марина Юрьевна, окончила Ленинградский государственный университет (1983), кандидат юридических наук, профессор, заведующая кафедрой транспортного права Санкт-Петербургского университета гражданской авиации, автор более 120 научных работ, область научных интересов – правовые проблемы обеспечения деятельности гражданской авиации.

Пиджаков Александр Юрьевич, 1955 г.р., окончил Ленинградский государственный университет (1980), заведующий кафедрой международного права Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, заслуженный деятель науки РФ, доктор юридических наук, доктор исторических наук, профессор, автор более 40 научных работ, область научных интересов – международное воздушное право.