

Хроники Ростовского объединенного Авиаотряда и ДОНАВИА

(к 100-летию гражданской авиации на Дону в 2025 году)

Продолжаем публиковать материалы о событиях в воздухоплавании, происходивших в Российской империи и на Донской земле. Период 1920–1924 годы.

Хроника событий один из наиболее простых и доступных, но достаточно строгих методов изложения исторических событий. Мы будем этого и придерживаться.

1919 год (29 августа). В Ростове, несмотря на системный кризис в государстве, тяжелейшую социальную ситуацию, вышел 30 номер журнала «Донская волна», посвященный донской авиации, с фотографиями донских авиаторов. Непростое время было на Дону. И это был период небывалого расцвета печатного слова, при невероятных ценах на бумагу и типографский труд. До 1987 года журнал не был знаком специалистам и историческому сообществу, пока его не извлекли из спецхрана. Но даже после этого данный материал не привлёк внимание специалистов. До 2006 года никому также не была знакома и рукопись полковника В.Г. Баранова «Состояние авиации на Дону».

1920 год (январь, февраль и начало марта). Донская авиация, несмотря на тяжёлые условия, работала усиленно и самоотверженно. После эвакуации Екатеринодара, где погибло много авиационного имущества, на станцию Георгие-Афипскую прилетело 20 оставшихся аэропланов, «развивших интенсивную деятельность». Затем во время начавшегося беспорядочного отступления к Новороссийску донская авиация таяла с каждым днём, на каждой станции сжигалось несколько аппаратов. В Новороссийск прилетело 8 аппаратов, а в Крым, из состава авиации Донской армии, только 4 самолёта. При эвакуации пропало без вести 56 офицеров и классных чинов донской авиации.

25 марта 1920 года закончилась история донской военной авиации времен Российской империи, остатки парка самолётов и личного состава эвакуировались в Крым, где вошли в состав русской армии, которой командовал Врангель Пётр Николаевич, генерал-лейтенант, командующий Добровольческой армией, Вооружёнными силами Юга России, Русской армией.

Все великое Войско Донское, как одно из формирований Вооружённых сил Юга России (ВСЮР), имело в своем составе авиацию под командованием полковника В. Г. Баранова, состоящую из 6 авиаотрядов, 45–50 самолетов, 25–30 летчиков. Приказом Донской авиации за № 125 от 25 марта 1920 года донская авиация была расформирована.

1920 (июнь) – в вооруженных силах Советской России началось формирование из фронтовых и армейских полковых управлений воздушным флотом, штабов воздушных флотов с непосредственным подчинением командующим фронтами и общевойсковыми армиями.

В июле на базе Севастопольской военно-авиационной школы из 17 офицеров, летчиков и наблюдателей Донской авиации был сформирован авиационный отряд, который по приказу Главнокомандующего вооружёнными силами Юга России № 3149 от 7 июля 1920 года был включён в состав авиации ВСЮР.

21 сентября 1920 года для испытания новой авиационной техники в Москве, на Ходынке,



Среди первых авиапассажиров – танцовщица Айседора Дункан и поэт Сергей Есенин. Фото свадебного путешествия.

был создан Научно-опытный аэродром, подчиненный Главвоздухфлоту, прошли испытания самолеты конструкции А. А. Пороховщикова, И. И. Попова и В.Н. Хюни, которые легли в основу конструкций последующих русских аэропланов.

В 20-е годы в коммерческой эксплуатации аэропланов преобладали воздушные суда иностранного производства, в основном Fokker F.III и Junkers F.13.

С 1921 по 1929 годы – период Новой Экономической Политики (НЭП) в РСФСР. Сложное и противоречивое время.

1921 – в авиации советской России насчитывалось около 730 летчиков и летчиков-наблюдателей. В учреждениях РСФСР работало 2,5 млн чиновников. Большинство людей шли работать в советские учреждения ради привилегий, прежде всего ради продовольственного пайка.

17 января 1921 года Совет Народных Комиссаров РСФСР принял декрет о воздушных передвижениях, первый законодательный акт Советского Правительства о развитии гражданской авиации, устанавливающий правила воздушного сообщения в стране, который с 1 марта того же года вступил в силу. Это был первый законодательный акт, регулировавший организацию воздушных сообщений над территорией России и над её территориальными водами, поскольку до революции существовали лишь изданные в 1912–1914 годах распоряжения о запретных зонах и о запрещении перелёта границ.

Одна из очередных задач декрета была изыскать средства на строительство воздушного флота, в ответ на призывы правительства «Трудовой народ – строй воздушный флот!», «Пролетариат – на самолет!» в стране возникают общества друзей воздушного флота (ОДФФ), которые организуют сбор средств на постройку самолетов.

Одновременно создается «Главвоздухфлот» – административный орган для руководства гражданской авиации, Советское Правительство распорядилось «...отпустить 35 миллионов рублей золотом на развитие авиации, из них 20 миллионов в 1922 году и 15 миллионов не позднее 1 апреля 1923 года».

Декрет устанавливал необходимость регистрации в Главном Управлении Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота Республики всех взлётных площадок. Все пилоты и все воздушные суда также должны были быть зарегистрированы и приписаны к одному из аэро-

дромов. Пилоты обязаны были иметь свидетельство о прохождении испытания на право управления воздушным судном и выполнять все инструкции, связанные с запретными для полётов и посадки зонами, и требования руководивших полётами служб.

Издание специального нормативного акта о регулировании полётов потребовалось в связи с планами развития в советской России гражданской авиации. Спустя несколько дней после выхода декрета «О воздушных передвижениях» по указанию В. И. Ленина была создана комиссия для разработки программы развития авиационного строительства, на осуществление которой правительство ассигновало 3 млн рублей золотом.

Формируются первые авиакомпании СССР. В их числе – Дерулуфт (1921), Авиакультура (1922), Аздобролет (1923), Укрвоздухпуть (1923), Добролет (1923).

1922 (10 мая) – на самолёте русско-германского общества воздушных сообщений «Дерулуфт» открылась международная пассажирская линия для полёта самолетов Москва – Кёнигсберг. Самолет произвел посадку на аэродроме Девау, первого гражданского аэропорта в Германии, построенного в 1919 году на месте военного плаца. Именно на этот аэродром вела первая советская зарубежная авиалиния Москва – Кёнигсберг. Из немецкого города в Москву была впервые отправлена почта по воздуху, до этого она доставлялась по железной дороге. На этом авиарейсе началось также и большое 15-месячное заграничное турне «звездной» пары Сергея Есенина и Айседоры Дункан, зарегистрировавших свой брак 2 мая в ЗАГС Хамовнического района.

В гражданской войне большинство первых русских пилотов погибли или эмигрировали из Российской империи, однако некоторое количество авиационных отрядов Императорского Военного Воздушного Флота перешло на сторону большевиков. Несмотря на свою короткую историю, Императорский Военно-Воздушный Флот быстро стал одним из лучших воздушных флотов (сил) мира и сыграл значительную роль в развитии русской и мировой авиации.

1923 год. На территории СССР в области гражданской авиации действовали три акционерных общества – «Добролет» (Москва), «Укрвоздухпуть» (Харьков) и «Закавия» (Баку). Авиация фронтов (после гражданской войны 1917–1923 годов)

перешла в состав военных округов.

9 февраля 1923 года – официальная дата рождения гражданской авиации СССР создан Совет по гражданской авиации, принято постановление Совета Труда и Оборона (СТО) «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». В Совет вошли 9 человек, представители Главвоздухфлота, ВСНХ, наркоматов иностранных дел, торговли, путей сообщения, почты и телеграфа. В марте началось работу Общество друзей воздушного флота (ОДФФ). Началась Всесоюзная «Неделя воздушного флота», в ходе которой был организован добровольный сбор взносов на постройку самолетов.

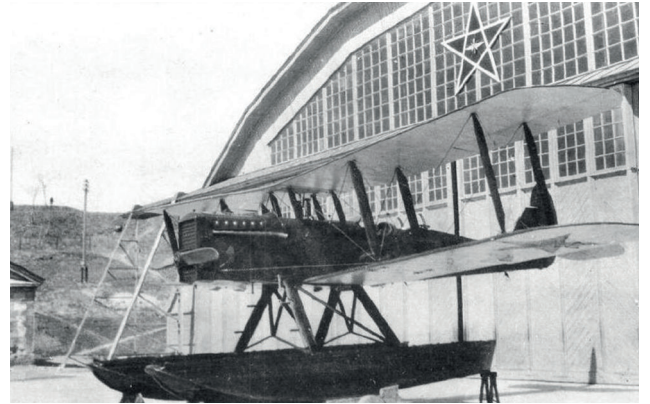
В марте 1923 года зарегистрировано Российское общество добровольного воздушного флота («Добролет»), которое в 1932 году было реорганизовано в Главное управление гражданского воздушного флота при Совнаркоме (СНК). Открыта подписка на акции Российского Общества Добровольного воздушного флота – «Добролет», ставшего родоначальником гражданской авиации СССР. Акционерное общество «Добролет» – это первый опыт организации Акционерного Общества на Дону в Гражданской Авиации Советского Союза.

Также в марте 1923 года зарегистрировано Украинское акционерное общество воздушных сообщений «Укрвоздухпуть», которое в 1929 году было объединено с обществом «Добролет».

26 марта 1923 года акционерное общество «Укрвоздухпуть» в Ростове-на-Дону открыло Северо-Кавказскую краевую контору – структуру, которая занималась эксплуатацией гражданских воздушных судов. Основной аэропорт базирования общества находился в Харькове. Общество располагало самолетами, аэродромами и специалистами для эксплуатации воздушных судов.

10 мая 1923 года зарегистрировано авиационно-транспортное предприятие – акционерное общество Закавказской Социалистической Федеративной Советской республики «Закавия» (Баку). После катастрофы самолета Junkers F.13. RR-ECA под Тифлисом (пожар в салоне), в 1925 году «Закавия» было объединено с «Укрвоздухпуть».

В июне начались полеты самолетов авиакомпании по маршруту Москва – Орел – Харьков – Ростов – Новороссийск – Батум – Тифлис (ныне Тбилиси). До октября на этой авиалинии было перевезено 1231 пассажир и око-



Самолет Р-1, морского базирования.

ло 4 тонн грузов.

15 июля 1923 года открыта первая в СССР регулярная пассажирская линия Москва – Нижний Новгород протяженностью 420 километров. Открыл воздушный маршрут летчик Яков Моисеев на самолете «Юнкерс Ф-13», получившем название «Промбанк», – так назывался ключевой акционер «Добролета». Пассажирский перелет Москва – Нижний Новгород занимал 4 часа и проходил только днем и над железной дорогой, чтобы пилот не сбился с пути.

1923 (8 августа) – была сделана последняя редакция рукописи полковника В. Г. Баранова. Это были правки, сделанные рукой Екатерины Сергеевны Дьяковой, женой Вячеслава Григорьевича Баранова, друга и спутника жизни. Рукопись пролежала 83 года в архиве, во Франции. Ее относят к числу чудом сохранившихся мемуарных источников, посвященных истории боевой авиации Гражданской войны, которая и стала прологом авиации на Дону.

1923 (19 октября). Совет Труда и Оборона при СНК СССР утвердил первый трехлетний план развития воздушных линий в стране на 1924–1926 годы, положивший начало планомерному строительству и эксплуатации аэродромной сети. Всё это заложило основы для создания в стране полноценного воздушного флота.

28 октября Совет Труда и Оборона при СНК СССР принял постановление «Об отводе земельных участков для устройства аэродромов и посадочных площадок».

1924 год. Авиационные военные отряды военных округов были сведены в однородные авиационные эскадрильи (по 18–43 самолетов), преобразованные в конце 20-х годов в авиационные бригады. Заместителем наркомвоенмора СССР Михаилом Фрунзе было ВВЕДЕНО такое понятие, как Военно-воздушные силы.

В Ростове-на-Дону, на территории за линией Владикавказской железной дороги (в северном направлении между современными станциями Рабочий городок и Ростов Товарный), за дачным поселением, за современным проспектом Ленина, заложили первый аэродром в городе. С июля 1939 года – это испытательный полигон завода «Роствертол». Дислоцировавшаяся в Ростове эскадрилья «получает в свое распоряжение 19 самолетов от Москвы».

1924 (июнь) – начало авиационного строительства на Дону. На Таганрогском авиазаводе № 31 запущено крупное серийное производство самолёта Р-1 (в летных кругах его звали «Донской рабочий»), в 1924 году было выпущено уже 100 машин данной серии, с 1924 до 1931 года данный самолет являлся самым массовым самолётом, выпускаемым в СССР, в тот период, несмотря на свои

заурядные данные, было построено более 1000 самолётов. Модель выходила в двух вариантах – сухопутным и морском. В последующем на заводе собирали многоцелевой самолет Р-5, АНТ-7 Туполева и самолет-амфибию Ш-2.

В газете «Советский Юг» сообщалось: «В воскресенье, 24 июня 1924 года, организуется грандиозное гулянье на аэродроме: платные полеты на самолетах всех систем, открытых и закрытых, фигурные полеты; плата за вход на аэродром 25 рублей, плата за полет – один червонец, а в закрытых самолетах – 100 рублей...» В этом мероприятии приняли участие тысячи ростовчан, а вырученные с него деньги были направлены на строительство новых самолетов.

Советские летчики праздновали День своих ВВС 14 июля почти 12 лет. Но в начале 1930-х Сталин объявил, что «у нас раньше не было авиационной промышленности. Она есть у нас теперь», а Совнаркоме определил 18 августа как День праздника Воздушного флота СССР, а день ВВС был забыт. И только под занавес XX века президент России Борис Ельцин подписал указ, в котором 12 августа был определен как День российских ВВС.

1924 (16 октября) – создан Северо-Кавказский край, административно-территориальная единица на территории РСФСР (организационно край существовал с 16 октября 1924 года по 13 марта 1937 года) административный центр – город Ростов-на-Дону.

В 1924 году решением СНК СССР Рабоче-Крестьянский Воздушный Флот переименован в Военно-Воздушные Силы РККА, а Главное управление Воздушного флота – в Управление ВВС.

Совершенно очевидно, что детища НЭПа «Добролет» и «Укрвоздухпуть» организуются не на пустом месте, а на заложенной в дореволюционное время инфраструктурной базе, сохранившемся, хоть и поредевшем, после Гражданской войны, кадровом составе и авиапарке, частично обновляемом за счет немецкого импорта техники и специалистов согласно соглашениям в рамках «Рапальского договора» (1922–1933) «о создании системы тайного военного сотрудничества между оборонно-промышленными комплексами и вооруженными силами двух стран».

Айдунова Татьяна, кандидат исторических наук, Институт истории и международных отношений ЮФУ

Статья составлена на основе материалов информационной базы для книги «Из Хроники Ростовского ОАО и Авиакомпании ДОНАВИА. 1925–2000».

Документы и фото предоставлены экспертами группы FEDAERO, экспертным составом Ростовского Объединённого авиаотряда и авиакомпании ДОНАВИА.