

Книжное обозрение

Book Reviews

DOI: 10.31857/S020596060015079-8

СОБОЛЕВ Д. А. ХРОНИКА СОВЕТСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ. 1941–1960 гг. М.: РУССКИЕ ВИТЯЗИ, 2020. 351 с. ISBN 978-5-907245-23-5

ЧЕШОВ Василий Михайлович — Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН; Россия, 125315, Москва, ул. Балтийская, д. 14;
E-mail: vmtsches61@gmail.com

9 февраля 2023 г. исполнится столет со дня официального создания гражданской авиации нашей страны. Вскоре после октябрьских событий 1917 г. уже в декабре было образовано специальное Управление воздушного флота, которое в мае 1918 г. было трансформировано в Главное управление рабоче-крестьянского Красного военно-воздушного флота (Главвоздухфлот). Совет труда и обороны, высший орган СССР, руководивший хозяйственным строительством и обороной, 9 февраля 1923 г. принял постановление «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации», которое должно было обеспечить единое государственное руководство гражданским воздушным флотом. Именно этот день считается официальной датой рождения отечественной гражданской авиации. 17 марта 1923 г.

было создано первое авиатранспортное предприятие РСФСР — Российское акционерное общество Добровольного воздушного флота «Добролет», предшественник «Аэрофлота».

Автор книги Д. А. Соболев известен как историк авиации и автор целого ряда трудов¹, в которых исследованы не только инженерно-конструкторские характеристики, но равно социальные и институциональные особенности эволюции авиационной техники. На этот раз ученый поставил перед собой чрезвычайно масштабную задачу: проанализировать почти вековую историю гражданской авиации. Книга является продолжением

¹ См., например: *Соболев Д. А. История самолетов: Начальный период*. М.: РОССПЭН, 1995; *Соболев Д. А. Столетняя история «летающего крыла»*. М.: Русавиа, 1998; *Соболев Д. А. Самолеты особых схем*. М.: Машиностроение, 1989 и др.

предыдущего труда ², охватывающего период с 1918 по 1941 г., когда шло формирование отрасли. В 1923 г. открылась первая в СССР регулярная воздушная линия Москва — Нижний Новгород. К 1940 г. насчитывалось уже 150 крупных аэропортов, часть которых была оборудована системой слепой посадки. Самолетный парк пополнился новыми пассажирскими самолетами, в числе которых можно отметить ПС-35, один из самых скоростных самолетов в мире в своем классе, оснащенный самыми передовыми для того времени навигационным оборудованием и средствами связи, и ПС-84, производимый по лицензии «Дуглас DC-3-196». Плановое развитие авиаперевозок было прервано Великой Отечественной войной.

Понятие «хроника», вынесенное автором в название книги, на первый взгляд предполагает запись событий во временной последовательности, которая позволяет читателю просто отыскивать необходимые факты. В данном случае очевидно, что «хроника» служит для оправдания определенной краткости изложения, которая ни в коей мере не влияет на качество представленного материала.

Исходя из логики названия, автор посвятил каждому году рассматриваемого периода соответствующую главу. Далее, отступая от классического последовательного представления фактов, Соболев выделяет основные события,

отправная точка которых хронологически вписана в конкретный временной интервал. В отдельном историко-аналитическом очерке каждое из них рассматривается не как разовый случай, а как цепь продолжающихся взаимосвязанных и взаимообусловленных действий и обстоятельств. Первооснову книги составляют значительный массив архивных материалов (более 140 документов).

В заключении книги автор обосновывает выделение трех этапов развития гражданской авиации в рассматриваемый временной отрезок, подтверждая свои выводы сводками и графиками: Великая Отечественная война (1941–1945), застойные годы (1945–1955), революция в воздушном транспорте (1956–1960). Не утомляя читателя многочисленными цифрами и сравнениями в тексте, все статистические данные приводятся в хорошо читаемых таблицах, наиболее полные из которых помещены в приложениях.

Не подлежащий сомнению высокий научный уровень книги сочетается с захватывающим литературно-художественным уровнем изложения. В немалой степени этому обстоятельству способствуют приведенные воспоминания очевидцев и участников описываемых событий. Простая, общепонятная, но достоверная, документально подтвержденная трактовка фактов и действий позволяет не только оценить рассматриваемые события с технической и институционально-организационной точек зрения, но и понять личностные и социальные мотивации их участников.

² Соболев Д. А. Хроника советской гражданской авиации. 1918–1941 гг. М.: Русские витязи, 2019.

Приведу несколько примеров, показывающих, какие задачи приходилось выполнять пилотам гражданской авиации во время Великой Отечественной войны. Так, на с. 41 автор пишет о том, что партитуру для исполнения 9 августа 1942 г. в блокадном Ленинграде знаменитой Седьмой симфонии («Ленинградская» до мажор, соч. 60) Д. Д. Шостаковича доставил из Куйбышева специальным рейсом пилот северной группы гражданского воздушного флота В. С. Литвинов. Другим примером могут служить события, изложенные на с. 79. Летом 1944 г. в задачу пилотов входила переброска людей и грузов для Народно-освободительной армии Югославии. Операция имела свои особенности. При выходе на цель экипаж самолета обязан был световым кодом обозначить себя и получить достоверный ответ. Столь усложненная схема опознавания была необходима в силу того обстоятельства, что не только противник широко использовал ложные ориентировочные сигналы на земле, но и местное население, подчас голодающее, прибегало к этой же хитрости, чтобы получить «манну небесную» — продукты и одежду.

Соболев обращает внимание на тот факт, что полеты пилотов гражданской авиации, выполнявших в основном транспортные функции, сопровождался большим риском. Даже вдали от линии фронта при перегонке самолетов в рамках ленд-лиза из Фэрбенкса на Аляске в Красноярск потери составляли 10,7 %. Наряду с объективно экстремальными

условиями полетов наблюдались и случаи хулиганства: пилот потерпел аварию, гоняясь на самолете за журавлями (с. 50).

В военных условиях, конечно же, речь не шла о перевозке пассажиров и их багажа. Все полеты определялись оперативной обстановкой на фронтах. Доставка оружия и боеприпасов, обеспечение воздушно-десантных операций, вывоз в тыл раненных солдат и детей из блокадного Ленинграда — эти и многие другие подобные задачи решались силами гражданской авиации. После освобождения в 1944 г. западных районов страны встал вопрос и о возобновлении работы внутренних линий. Например, как отмечает автор на с. 83, к концу года стало возможно воздушным путем добраться из Москвы в Минск, Вильнюс, Таллин и ряд других городов. Подводя итог действиям гражданской авиации в годы войны, автор заключает: «За время войны она перевезла почти столько же людей и грузов, как за предшествующие четыре года».

Несколько лет из последующего десятилетия «застоя» ушло на восполнение урона, нанесенного войной. Но не только этот фактор замедлял развитие гражданского воздушного флота. Резко сократился поток пассажиров. Обедневшее население страны не могло позволить себе авиаперелеты. Восстановление аэродромов также шло непросто. Ощущалась нехватка собственно авиадвигателей и запасных частей, что вызывало вынужденный простой авиатехники. Остались нереализованными

планы ввода в эксплуатацию новых авиалайнеров.

Прорывной стала вторая половина 1950-х гг., ознаменованная внедрением реактивных двигателей в гражданскую авиацию. Во многом этому способствовала всемерная поддержка, оказываемая первым секретарем ЦК КПСС и Председателем Совета Министров СССР (с 1958 г.) Н. С. Хрущевым. В период с 1956 до октября 1958 г. отечественный Ту-104 (созданный на базе реактивного бомбардировщика Ту-16) был единственным эксплуатирующимся реактивным пассажирским авиалайнером в мире. Благодаря поддержке Хрущева на заводах, производивших ранее боевые самолеты, началась сборка авиалайнеров. Вслед за Ту-104 авиапарк пополнили менее скоростные, но более экономичные и менее требовательные к аэродромам турбовинтовые Ил-18 и Ан-10.

Заказ на разработку нового турбовинтового лайнера Ту-114 (прототипом стал опять стратегический бомбардировщик Ту-95) опытно-конструкторское бюро А. Н. Туполева получило в 1955 г. В сентябре 1959 г. был намечен визит советской делегации во главе с Хрущевым в США. Соболев в подтверждении роли лидера страны в развитии гражданской авиации приводит слова С. Н. Хрущева: «Лететь в Америку отец хотел только на Ту-114. Другим самолетам по пути приходилось останавливаться для заправки, а этот мог проделать весь путь без посадок» (с. 283). Самолет, еще не прошедший всего

комплекса испытаний и не выпущавшийся серийно, успешно совершил перелет.

Еще одним обстоятельством, определившим скачок в развитии гражданской авиации во второй половине 1950-х гг., стало использование начиная с 1958 г. вертолетов. Открыл новое направление небольшой Ка-15, который использовался в основном для авиационной обработки садов и виноградников в горных районах и для разведки мест промысла в рыболовецких флотилиях. Более мощный специализированный гражданский вертолет Ка-18 отличался большей кабиной, где могли разместиться три пассажира или же больной на носилках и медицинский работник. В соответствии с правительственным постановлением об организации пассажирских перевозок на вертолетах начались первые технические рейсы на линии Симферополь — Ялта. В начале 1959 г. список пассажирских вертолетных маршрутов расширился. В частности, винтокрылые машины доставляли рабочих из Баку к расположенному в Каспийском море нефтедобывающему комплексу Нефтяные Камни (с. 299).

В заключение необходимо отметить тщательно подобранные как черно-белые, так и цветные фотоматериалы, размещенные практически на каждой странице, прекрасно иллюстрирующие, содержательно и эмоционально дополняющие текст. Книгу отличает высокое качество печати на мелованной бумаге, удобный пользовательский формат, практически совпадающий со всем известным А4.

Иллюстрированная твердая обложка хорошо держит достаточно объемный книжный блок.

«Хроника советской гражданской авиации 1941–1960 гг.» — историко-научный труд, который

не просто читается с огромным интересом, но от которого невозможно оторваться. Хочется надеяться, что тема, разрабатываемая автором, вскоре будет продолжена в следующих изданиях серии.