

Исторические обзоры *Historical Reviews*

DOI: 10.31857/S020596060021639-4

ИСТОРИЯ «АЭРОФЛОТА» (1932–1991)

СОБОЛЕВ Дмитрий Алексеевич – *Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН; Россия, 125315, Москва, ул. Балтийская, д. 14;*
E-mail: daso11@rambler.ru

© Д. А. Соболев

В статье прослежена история всемирно известной авиакомпании «Аэрофлот» за первые 60 лет ее существования. Выделены основные этапы развития советской гражданской авиации с 1932 г., прослежено влияние технических, социальных и экономических факторов на развитие воздушных перевозок. Дано сравнение состояния пассажирской авиации в СССР и за рубежом и проанализированы причины отставания советского гражданского воздушного флота от Запада в 1980-е гг. Материал основан в основном на документальных источниках Российского государственного архива экономики. Помимо исторических фактов, статья содержит большой статистический материал.

Ключевые слова: «Аэрофлот», авиалиния, самолет, пассажирские перевозки.

Статья поступила в редакцию 21 октября 2021 г.

THE HISTORY OF AEROFLOT (1932–1991)

SOBOLEV Dmitrii Alekseyevich – *S. I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology, Russian Academy of Sciences; Ul. Baltiyskaya, 14, Moscow, 125315, Russia;*
E-mail: daso11@rambler.ru

© D. A. Sobolev

Abstract: This article tracks down the history of the world-renowned airline Aeroflot during the first 60 years of its existence. The main stages in the development of Soviet civil aviation since 1932 are described as well as the influence of technical, social and economic factors on the development of air transportation. The state of passenger aviation in the USSR is compared with that internationally and the causes of Soviet civil aviation fleet's lagging behind the West in the 1980s are analyzed. The article is largely based on the documentary sources from the Russian State Archive of Economics (RGAE). In addition to historical facts, the article contains abundant statistical material

Keywords: Aeroflot, airline, airplane, passenger transportation.

For citation: Sobolev, D. A. (2022) Istoriiia "Aeroflota" (1932–1991) [The History of Aeroflot (1932–1991)], *Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki*, vol. 43, no. 3, pp. 543–567, DOI: 10.31857/S020596060021639-4.

Введение

В конце 1920-х гг. советское правительство взяло курс на сворачивание НЭПа и плановое развитие народного хозяйства. Началась эпоха «пятилеток». В 1929 г. акционерные общества воздушных перевозок «Добролет» и «Укрвоздухпуть» объединили в одно — Всесоюзное общество гражданского воздушного флота, с полностью государственным управлением.

Термин «Аэрофлот» появился в марте 1932 г. Это звучное название советской гражданской авиации придумал юрист Главного управления Гражданского воздушного флота (ГВФ) Александр Штепельман ¹.

В 60-летней истории советского «Аэрофлота» можно выделить несколько периодов. Кратко рассмотрим каждый из них.

1932–1941 гг. Трудное начало

В 1932 г. авиапарк советской гражданской авиации состоял из 125 самолетов, 94 из которых были отечественного производства, остальные — немецкие «Юнкерсы» и «Дорнье». «Аэрофлот» обслуживал 26 воздушных линий общей протяженностью 31 тыс. км. За год по ним перевезли 27 тыс. чел. и 430 т почты и других срочных грузов ².

С начала 1930-х гг. развитием гражданской авиации СССР управляли не законы рынка, как во всем мире, а постановления правительства. Подчас они бывали абсолютно нереалистичны. Так, например, ставились задачи открытия к концу первой пятилетки регулярных пассажирских перевозок между Москвой и Владивостоком, «аэрофикации» всей Сибири и Дальнего Востока. В ходу были лозунги «Догнать и перегнать по объему авиаперевозок США и другие развитые капиталистические страны!», «Летать круглый год и полные сутки!» и т. п. На практике к концу 1930-х гг. удалось освоить только воздушную доставку почты и матриц газеты «Правда» из Москвы во Владивосток (на это уходило два-три дня), а «аэрофикация» Сибири ограничилась полетами на гидросамолетах вдоль рек из-за отсутствия аэродромов. Ночные рейсы пока не прижились из-за высокой аварийности по причине отсутствия средств радионавигации и слабой освещенности посадочных площадок.

¹ В советский период слово «Аэрофлот» писали без кавычек, позднее — в кавычках, так же как названия других авиакомпаний («Люфтганза», «Эр Франс» и т. п.). В статье используются современные правила орфографии.

² *Соболев Д. А.* Хроника советской гражданской авиации. 1918–1941 гг. М.: Русские витязи, 2019. С. 151.



Рис. 1. Карта воздушных трасс 1932 г. (штриховой линией показаны маршруты советско-германской авиакомпании «Дерулюфт», сплошной — «Аэрофлота»)

Чтобы избавиться от использования иностранных самолетов, руководство страны выделило средства на создание собственных пассажирских машин. Появившийся в начале 1930-х гг. К-5 К. А. Калинина, металлические АНТ-9 А. Н. Туполева и «Сталь» А. И. Путилова вытеснили немецкие машины с наших авиалиний. Но их моторы не отличались надежностью, а выпуск гражданской авиатехники часто приостанавливался из-за перегруженности заводов военными заказами. Готовясь к схватке с капиталистическим миром, Советский Союз концентрировался на производстве военной техники, финансируя гражданскую авиацию по остаточному принципу.

Авиапарк быстро старел физически и морально.

Насколько устаревшими кажутся сейчас такие самолеты, как К-5, АНТ-9 (у которого диапазон скоростей меньше двух), насколько груба их отделка! Это самолеты 1928–1929 гг., которые еще живут и которые необходимо усиленно беречь, пока на смену не пришли другие, — писал в начале 1935 г. авиаконструктор В. Б. Шавров³.

Дело дошло до того, что, когда «Аэрофлот» готовился открыть первую европейскую линию Москва — Прага, выяснилось, что у нас нет самолетов, соответствующих международным требованиям безопасности и обладающих приемлемыми эксплуатационными характеристиками. Из-за отсталости летной техники и несовершенства аэродромов аварийность была высокой:

³ Шавров В. Современный самолет // Гражданская авиация. 1934. № 11. С. 32.



Рис. 2. К-5 перед вылетом

в 1934 г. произошли девять летных происшествий с человеческими жертвами, 1935 г. — семь. Известны случаи поломки самолетов К-5 в воздухе из-за подгнивших деревянных деталей конструкции.

Руководители ГВФ А. З. Гольцман, И. С. Уншлихт, И. Ф. Ткачёв неоднократно обращались в правительство с просьбой обратить внимание на проблемы гражданской авиации. Но призывы оставались безответными, а в 1937–1938 гг. Уншлихта и Ткачёва репрессировали и расстреляли как «врагов народа». К «вредителям» заочно причислили и Гольцмана, погибшего в авиакатастрофе в 1933 г. Всего же в этот период НКВД арестовало около 500 сотрудников «Аэрофлота», в том числе 15 начальников управлений и 27 пилотов. Среди жертв сталинского террора были и конструкторы пассажирских самолетов К. А. Калинин (расстрелян в 1938 г.), А. Н. Туполев, А. И. Путилов, И. Г. Неман. Все это, конечно, не способствовало развитию гражданской авиации.

Между тем в середине 1930-х гг. за рубежом появилось новое поколение пассажирских самолетов, которые за скорость называли «воздушными экспрессами». Они имели обтекаемые аэродинамические формы, более мощные двигатели, убираемое после взлета шасси, современное радионавигационное оборудование.

Вскоре проектированием таких машин занялись и в СССР. Но они не получили развития, так как из-за узкого фюзеляжа их пассажировместимость была мала, а сидеть в самолете было неудобно по причине тесноты салона.

Таблица 1. Советские пассажирские самолеты 1930-х гг.

Модель	Год начала поступления в ГВФ	Число моторов	Скорость полета, км/ч	Дальность, км	Число мест	Передано в «Аэрофлот», шт.
К-5	1931	1	180	900	8	198
АНТ-9 (ПС-9)	1931	3 или 2	200	1000	9	78
«Сталь-2»	1933	1	180	550	4	205 ⁴
ХАИ-1	1935	1	225	800	6	34
ПС-35	1935	2	310	1400	10	8
ПС-89	1937	2	250	1000	10	9
ПС-84 (Ли-2)	1939	2	290	1400	21	75

Ставку сделали на лицензионное производство американского самолета «Дуглас ДС-3». Благодаря просторному фюзеляжу он мог брать вдвое больше людей, а в случае войны хорошо подходил на роль военно-транспортного самолета. Поэтому денег на выпуск не пожалели, и к началу 1940-х гг. эта машина под названием ПС-84 (позднее — Ли-2) стала основной в «Аэрофлоте»: к началу Великой Отечественной войны их было уже больше 70.

ПС-84 принес скорость и относительный комфорт в гражданскую авиацию. Это, наряду с растущим вниманием к приборному оборудованию и радиосвязи, привело к повышению регулярности полетов, снижению аварийности и росту пассажирских перевозок.

Но самолеты пока не стали массовым видом транспорта: в 1941 г. на их долю приходилось менее процента от общего объема междугородных перевозок пассажиров. Людей отпугивала цена авиабилетов, поэтому воздушным сообщением пользовались в основном командированные лица или отправляющиеся на отдых начальники и их семьи. Полет из Москвы в Харьков в 1934 г. обходился в 85 рублей, а из Москвы в Тбилиси — уже в 370 рублей, что больше, чем средняя месячная зарплата в то время.

Развитие гражданской авиации тормозилось и отсутствием конкуренции. В США, Англии, Франции, Германии имелось по несколько крупных авиакомпаний, которые в погоне за первенством постоянно заказывали авиастроителям новые самолеты с улучшенными характеристиками. В результате в США в 1920–1930-е гг. было создано 113 моделей транспортных самолетов, у нас — 33. Американские компании перевозили в десять раз больше пассажиров в год, чем «Аэрофлот».

Тем не менее положительные сдвиги имели место: к началу 1940-х гг. количество авиатрасс в СССР увеличилось втрое, на борту появился радиокомпас, строились новые аэропорты, рос выпуск цельнометаллических пассажирских самолетов. Были организованы воздушные линии в Прагу, Стокгольм, Берлин, Софию. Но война перечеркнула все.

⁴ С учетом модификации «Сталь-3».



Рис. 3. ПС-84 в аэропорту Риги

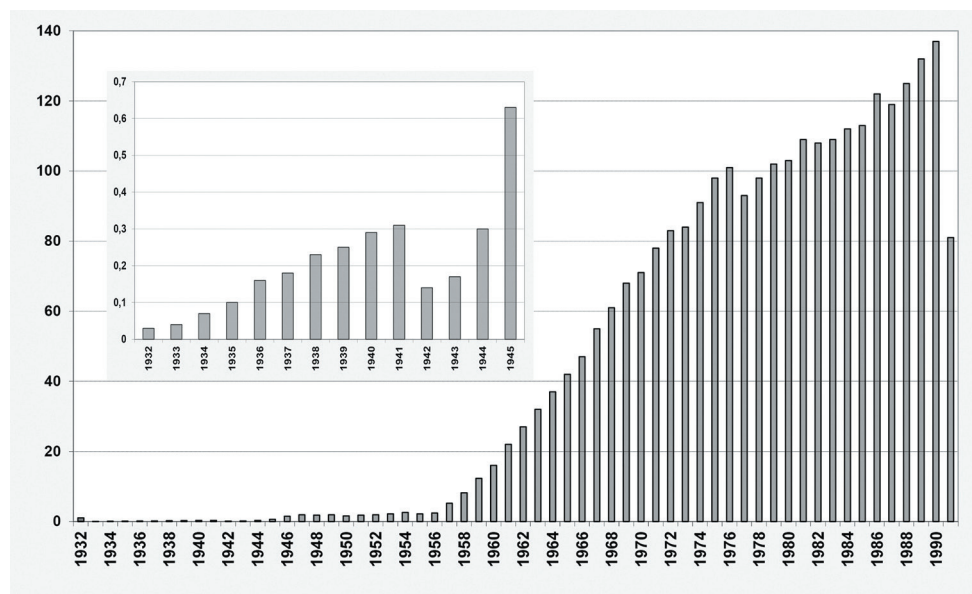


Рис. 4. Годовой объем перевозок авиапассажиров в СССР, млн чел.

1941–1945 гг. «Аэрофлот» в годы войны

На рассвете 22 июня 1941 г. Германия напала на Советский Союз. С 5 час. утра по приказу командования ПВО были прекращены все полеты в европейской части СССР. Начальник ГВФ В. С. Молоков подписал первые распоряжения:

1) Всем подразделениям ГВФ немедленно перевести на казарменное положение весь летно-технический состав в европейской и среднеазиатской части СССР.

2) На основании указания 8-го управления ВВС немедленно откомандировать по своим частям всех находившихся на тренировке в ГВФ летчиков ВВС.

3) Материальную часть привести в полную исправность для выполнения дальнейших указаний ⁵.

Уже в первый день войны начались полеты гражданских самолетов для помощи войскам. Пилот Украинского управления ГВФ П. С. Бевз на легкомоторном У-2 доставил нашим частям, отбивающим натиск румын, медикаменты и консервированную кровь. Пилот Минского отряда С. П. Степанов привез на У-2 в приграничный район медикаменты и вывез с поля боя тяжелораненых бойцов. Это лишь несколько примеров.

На следующий день вышел приказ о переподчинении гражданской авиации Наркомату обороны. Вскоре началось формирование на основе «Аэрофлота» особых авиационных групп для поддержки фронтов и военно-морского флота. Туда передали свыше половины авиапарка и лучшие экипажи. Многомоторные самолеты сосредоточили в Московской авиагруппе, более легкие машины приписали к фронтам или подразделения Военно-морского флота. Продажу билетов на тыловых линиях прекратили, теперь полеты выполнялись только по предписаниям государственных органов.

Работа пилотов гражданской авиации на фронте была без преувеличения героической, особенно в начале войны. В условиях господства в воздухе немецкой авиации, на безоружных и тихоходных самолетах, без истребительного прикрытия, они выполняли самые разнообразные боевые задачи — доставляли к линии боев военные грузы, сбрасывали парашютный десант, вывозили раненых, оказывали помощь окруженным войскам и партизанам, вели воздушную разведку и даже бомбили противника. Только в 1941 г. были сбиты 70 «аэрофлотовских» самолетов, погибли 53 человека летного состава ⁶.

Чтобы уменьшить потери, приходилось летать ночью или на бреющем полете. В конце 1942 г. на двухмоторных самолетах стали устанавливать оборонительное вооружение.

Самыми опасными были полеты в тыл врага к партизанам. Для маскировки они выполнялись в темное время суток, посадку приходилось совершать на лесные поляны, на которых партизаны разжигали костры. Выручали превосходные взлетно-посадочные качества многоцелевого биплана У-2,

⁵ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 9527. Оп. 2. Д. 19. Л. 18.

⁶ РГАЭ. Ф. 9527 Оп. 1. Д. 1724. Л. 1–2.



Рис. 5. Самолет У-2 прилетел за ранеными

сконструированного Н. Н. Поликарповым в конце 1920-х гг. Летчики доставляли оружие, медикаменты, батареи для радиопередатчиков, а назад увозили раненых и больных. Бывало, что немцы устраивали ложные места посадки, чтобы захватить и уничтожить самолет и летчика.

Особое место в истории гражданской авиации во время войны занимает «воздушный мост» в Ленинград, проработавший до 1943 г. Самолеты ПС-84, переделанные из пассажирских в грузовые, доставляли в осажденный город вооружение и продукты питания, вывозили людей. Только с 10 октября по 25 декабря 1941 г. транспортные самолеты перевезли в Ленинград 6230 т грузов, доставили на «большую землю» 29 608 рабочих и инженеров завода им. Кирова, 13 208 раненых, 7199 тяжелобольных, свыше тысячи изготовленных на ленинградских заводах минометов и противотанковых орудий, детали для «Катюш».

Уполномоченный ГКО по обеспечению Ленинграда и войск фронта продовольствием позднее писал:

Перевозка продуктов самолетами была дорогой мерой: транспортная авиация отвлекалась от доставки грузов фронтам, расходовались тысячи тонн горючего, самолетный парк нес потери в боях. Но верно и то, что воздушные корабли спасли тысячи жизней. В самое критическое время мы могли поддерживать и раненых, и детей питанием. Люди, пережившие блокаду, никогда не забудут мужества и изобретательности летчиков ⁷.

⁷ История отечественной гражданской авиации / Отв. ред. И. А. Филатов. М.: Воздушный транспорт, 1996. С. 166.



Рис. 6. Трофейный Ю-52 в «Аэрофлоте»

Тяжелая нагрузка легла и на немногочисленную теперь тыловую авиацию. За время войны она перевезла почти столько же людей и грузов, сколько за предшествующие четыре года.

Основу авиапарка и в тылу, и на фронте составляли самолеты У-2 и Ли-2, новых моделей гражданских самолетов не строили. С 1943 г. появились американские транспортные самолеты С-47, поступавшие из США по ленд-лизу. К концу войны их стало больше, чем Ли-2. Некоторым подспорьем были и захваченные под Сталинградом немецкие транспортные трехмоторные «Юнкерсы Ю-52». Их использовали только в тылу, так как на фронте наши войска незамедлительно сбили бы «немца».

К середине войны ситуация на фронте изменилось в нашу пользу, а люфтваффе утратило господство в воздухе. Это привело к сокращению несвойственных транспортной авиации заданий. В 1944 г. по сравнению с предыдущим годом количество полетов в тыл врага снизилось в 1,7 раза, вылетов на бомбометание — в 2 раза, число ночных полетов — в 1,9 раза. Зато самолетами ГВФ перевезли в 1,2 раза больше военнослужащих и почти в полтора раза больше военных грузов. Снизилось число боевых потерь.

По мере приближения к победе появилась возможность вернуть часть гражданской авиации и летчиков с фронта. Это дало возможность увеличить объем воздушных перевозок в тылу.

В годы войны наша гражданская авиация проделала огромную работу. В отчете руководителя гражданской авиации приводятся такие цифры:

Всего за время Отечественной войны, с 22 июня 1941 г. по 9 мая 1945 г., гражданским воздушным флотом перевезено: а) людей — 2358 тыс., б) грузов и почты — 278 000 тонн. Налет часов — 4 597 000.

Из общего количества авиачастями ГВФ, находившимися непосредственно на фронте, выполнена следующая работа: а) перевезено бойцов и офицеров 1 538 982 человека, из них эвакуировано раненых 346 666 человек; б) доставлено грузов 123 059 т, в том числе: боеприпасов – 25 996 т, медикаментов – 1679 т, консервированной крови – 2044 т, печати и почты – 15 782 т; в) перевезено в тыл и из тыла противника для обеспечения боевой работы партизан: бойцов и офицеров – 66 673 чел., грузов – 12 764 т. Общий налет часов на фронте – 1 923 000 часов [...]

При обслуживании тыла выполнена следующая работа:

Перевезено: людей – 820 000 чел., грузов – 145 622 т, почты и печати – 9350 т. Общий налет – 1 348 000 часов [...]

В течение всей Отечественной войны продолжалась эксплуатация международных воздушных линий Ташкент – Кабул, Алма-Ата – Хами и Улан-Батор – Улан-Удэ. В 1942 г. была открыта новая воздушная линия Москва – Тегеран, а с апреля 1944 г. ГУ ГВФ были организованы внутри Ирана линии: Тегеран – Мешхед, Тегеран – Тавриз и Тегеран – Пехлеви. Эпизодические полеты самолетов ГВФ производились в Лондон, Париж, Стокгольм, Рим, Алжир, Касабланку, Каир, Чунцин, Вашингтон и другие пункты.

Экипажи ГВФ выполняли особо важные правительственные задания по доставке делегатов на совещания в Тегеран, Крым, Потсдам, на международные конференции в Сан-Франциско, Лондон, Париж и ученых на юбилейную сессию Академии наук СССР – в Москву.

Всего за период войны на международных линиях ГВФ было перевезено 32 382 пассажира, 222 тонны почты и 1816 тонн грузов [...]

За образцовое выполнение заданий командования, за стойкость, дисциплину и героизм личного состава ряд фронтовых частей ГВФ преобразованы в гвардейские, награждены орденами и имеют присвоенные им почетные наименования. Личный состав ГВФ получил 14 983 правительственных наград (17 человек были удостоены звания Героя Советского Союза. – Д. С.).

Проведенная работа ГВФ в Отечественной войне дала богатейший опыт как для летно-подъемного состава, так и для работников наземных служб. Этот опыт изучается и кладется в основу дальнейшего улучшения и усовершенствования работы Гражданского воздушного флота в мирных условиях⁸.

За победу пришлось заплатить дорогой ценой. На фронтах Великой Отечественной войны погибли 816 человек из фронтовых подразделений ГВФ, в том числе 445 пилотов. Были потеряны около двух тысяч самолетов.

1945–1955 гг. Застойные годы

Война нанесла огромный ущерб гражданской авиации. Были разрушены десятки аэропортов, потеряно много самолетов и летных экипажей. На восполнение урона ушло несколько лет.

Но и затем развитие ГВФ шло медленно. Планы ввода в эксплуатацию многоместных четырехмоторных самолетов остались нереализованными.

⁸ РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2282. Л. 1–4.



Рис. 7. Ил-12 во Внуково

Население обеднело и потенциальных пассажиров было мало. Не было и подходящих аэродромов для больших авиалайнеров. «Аэрофлот» получил только один новый пассажирский самолет Ил-12, по конструкции и характеристиками не сильно отличающийся от довоенного Ли-2. Основным новшеством являлось применение нового типа шасси с носовой опорой, которое обеспечивало лучшую управляемость при рулежке и позволяло использовать тормоза при посадке без опасности опрокинуться на нос.

В последние годы правления И. В. Сталина Советский Союз, готовясь к новой мировой войне, занимался в основном производством военной техники. В начале 1950-х гг. из 16 крупных самолетостроительных заводов только один специализировался на выпуске транспортных самолетов, причем многие из них выпускали в военно-грузовом варианте, без пассажирских сидений.

В результате роста пассажирских перевозок за десять послевоенных лет почти не наблюдалось, а плановые показатели часто не выполнялись. В 1950–1951 гг. работа «Аэрофлота» приносила убыток почти в 200 млн руб.

Известный авиатор Георгий Филиппович Байдуков, возглавлявший гражданский воздушный флот в 1948–1949 гг., писал:

Работа в Аэрофлоте была чрезвычайно интересной и ответственной, но угнетало не то пренебрежительное, не то безграмотное, потребительское отношение к Аэрофлоту, которое проявлялось со стороны многих ответственных работников Госплана, Совмина и даже ЦК. Не исключено, что тяжесть послевоенных лет еще не давала возможности выделить на строительство

гражданского воздушного флота необходимые средства на наземное обустройство и на заказы современных пассажирских и грузовых машин для магистралей всех типов [...] Даже новый самолет Ил-12, выпускавшийся авиапромышленностью, был также низкопробного качества, т. к. моторы конструктора Швецова имели ресурс всего 185 часов. В то же время полет до Хабаровска требовал примерно 25 часов. А это означало, что моторов хватало максимум на 3–4 рейса (туда и обратно, до Москвы) [...]

Я возмущался таким ужасным положением, всегда грозившем опасностью аварий и катастроф, докладывал об этом на заседаниях Политбюро, я просил не раз освободить меня от столь непонятной работы, когда все требуют от Аэрофлота денег от перевозок пассажиров, не помогая ГВФ стать как следует на ноги ⁹.

Отставание от Запада в сфере воздушных перевозок усилилось по сравнению с довоенным периодом. Данные показывают, что по интенсивности использования воздушных судов мы уступали Америке в 5 раз, по безопасности полетов – в 4,2 раза, по объему пассажирских перевозок – в 13,6 раз.

Таблица 2. Показатели работы гражданской авиации СССР и США в 1954 г. ¹⁰

	СССР	США
Число аэропортов	2061	5679
Наибольшая частота взлетов и посадки	5 мин. (Внуково)	30 сек. (Вашингтон)
Число четырехмоторных самолетов	0	653
Число двухмоторных самолетов	1130	793
Число перевезенных пассажиров, тыс. чел.	2590	35184
Число жертв авиакатастроф на 100 млн т-км	6,7	1,6

Ситуация изменилась к лучшему в середине 1950-х гг., когда благодаря разрядке международной напряженности и сокращению производства военной авиатехники начался массовый выпуск Ил-14 – улучшенной версии Ил-12. Его строили на двух заводах и изготовили более тысячи. Этот самолет почти на десятилетие стал основной пассажирской машиной в ГВФ.

Как транспортное средство самолет еще не занял заметного места в сфере перевозок, поездами в 1955 г. воспользовалось в 50 раз больше человек. Но по мере обновления авиапарка, развития аэродромов и наземных средств контроля за воздушным движением (появление системы слепой посадки, аэродромных радиолокаторов и проч.) рос уровень безопасности и регулярности полетов. Если в 1946 г. одна катастрофа приходилась на 51 тыс. час. полета, то в 1955 г. этот показатель улучшился до 133 тыс. час. Рейсы начали выполнять и в темное время суток, самолеты теперь меньше зависели от погоды.

⁹ Байдуков Г. Ф. Автобиография // Центральный архив Министерства обороны. Личное дело Г. Ф. Байдукова. Л. 13–14 (предоставлено А. А. Симоновым).

¹⁰ РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 1725. Л. 1–4.

1956–1965 гг. Реактивная революция

Во второй половине 1950-х гг. начался переход на реактивную гражданскую авиацию. Сторонник всего нового Н. С. Хрущев активно поддержал это начинание. На заводах, производивших ранее бомбардировщики, велась сборка авиалайнеров, которые в два-три раза превосходили Ил-12 и Ил-14 по числу пассажирских мест и скорости полета.

Первым был Ту-104 с двумя турбореактивными двигателями. Этот самолет создали в ОКБ А. Н. Туполева на основе хорошо себя зарекомендовавшего в эксплуатации бомбардировщика Ту-16. Основные изменения заключались в новом фюзеляже с увеличенным диаметром и полностью герметичной конструкцией.

Испытания Ту-104 стартовали летом 1955 г., а уже в сентябре 1956 г. он начал воздушные перевозки. 15 сентября состоялся первый полет Ту-104 с пассажирами из Внуково в Иркутск. Расстояние в 4750 км авиалайнер преодолел за 7 час. 10 мин. летного времени — вдвое быстрее по сравнению с поршневым самолетом.

Командир самолета Евгений Петрович Барабаш вспоминал:

День был солнечный, теплый. Синее высокое небо над аэродромом устраивало и экипаж, и пассажиров. На предполетную подготовку мы пришли раньше, чем обычно: очень уж хотелось, чтобы полет прошел без сучка, без задоринки. Взлетели точно по расписанию. Когда Ту-104 взмыл в небо, мы услышали за дверью пилотской кабины аплодисменты: так выразили свой восторг наши первые пятьдесят пассажиров. Заняли эшелон 10 тысяч метров, скорость около 900 километров в час.

В Омске сделали посадку, чтобы пополнить запасы топлива и взять курс на восток, к берегам Ангары. Пролетев через Енисей, Ту-104 легко преодолел последние тысячи километров и стал заходить на посадку в Иркутске. Когда закончились речи и приветствия, на душе у меня, кажется впервые за весь день, немного отлегло. Все-таки ответственность на экипаже была огромная...¹¹

На следующий день члены экипажа встретились в Москве с руководством ГВФ. Они рассказали, что радиосвязь с Москвой была устойчивой во время всего полета. Температура в пассажирских салонах составляла от 25 градусов впереди до 18 градусов в хвостовой части. Все чувствовали себя хорошо, случилась только одна накладка — из-за сломавшейся задвижки одному пассажиру пришлось пробыть в туалете 40 минут, пока силой не открыли дверь снаружи.

Стюардессы раздавали еду пассажирам, рассказывали, какой город сейчас пролетает самолет, на какой высоте. При посадке всем давали мятные конфеты, чтобы снять неприятные ощущения в ушах из-за изменения барометрического давления внутри самолета. В Омске часть пассажиров сошла, остались 35 человек.

¹¹ Так начиналась реактивная... // Гражданская авиация. 1991. № 9. С. 13.



Рис. 8. Ту-104 доставил пассажиров в Иркутск

Гости Ту-104 остались очень довольны полетом. Они говорили, что как будто находятся не в самолете, а в однодневном доме отдыха, что скорость сделала сибирские города пригородами Москвы ¹².

Вскоре Ту-104 появился на других линиях страны, начал летать за рубеж. В то время это был единственный в мире реактивный пассажирский самолет. Вначале он брал на борт 50 человек, но затем появились 70- и 100-местные варианты.

Таблица 3. Первые реактивные пассажирские самолеты

	Первый полет	Дата начала эксплуатации
Де Хевилленд «Комета», Англия	27 июля 1949 г.	2 мая 1952 г. — 12 апреля 1954 г., возобновлена в 1958 г.
Боинг В-707, США	15 июля 1954 г.	С октября 1958 г.
Сюд Авиасьон «Каравелла», Франция	27 мая 1955 г.	С мая 1959 г.
Ту-104, СССР	17 июня 1955 г.	С 15 сентября 1956 г.

Вслед за ним на воздушные маршруты вышли менее скоростные, но более экономичные и менее требовательные к размерам аэродромов турбовинтовые Ил-18 и Ан-10. Они имели привычное нестреловидное крыло и четыре турбовинтовых двигателя (ТВД). Это обеспечивало дальность и безопасность

¹² РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 3851.

полетов, и не случайно, что именно Ил-18 долгое время использовался в качестве правительственного самолета.

Авиация в те годы стремительно развивалась. В конце 1950-х гг. на испытания вышли новые реактивные лайнеры — дальнемагистральный Ту-114, среднемагистральный Ту-124 и ближнемагистральный Ан-24. Ту-114 и Ан-24 имели турбовинтовые двигатели, Ту-124, являвшийся уменьшенным вариантом Ту-104, — турбореактивные. В эксплуатацию они поступили в начале 1960-х гг.

Таблица 4. Первые советские газотурбинные пассажирские самолеты

Модель	Год поступления в ГВФ	Число и тип двигателей	Крейсерская скорость, км/ч	Макс. дальность, км	Число мест	Передано в «Аэрофлот», шт.
Ту-104	1956	2 ТРД	835	2440	50–100	182
Ил-18	1959	4 ТВД	600	6000	75–122	434
Ан-10	1959	4 ТВД	650	2850	85–100	70
Ту-114	1961	4 ТВД	750	9700	170–200	31
Ту-124	1962	2 ТРДД ¹³	840	1850	44–56	145
Ан-24	1962	2 ТВД	450	1900	44–50	Ок. 700

Летать на этих самолетах было быстрее и комфортнее. Это привлекало пассажиров. Но машины нового поколения еще не вышли из стадии эксплуатационных доработок, к тому же далеко не все аэропорты могли принимать эти тяжелые самолеты. Да и число их было сравнительно невелико. Поэтому на первых порах по объему работы они существенно отставали от поршневой авиации. Но начало было положено, и к 1965 г. 80 % авиаперевозок стало приходиться на турбореактивную и турбовинтовую авиацию. В этом году самолеты перевезли 42 млн чел.

Другим новшеством стало появление в гражданской авиации вертолетов. Из-за высокой стоимости летного часа они получили ограниченное применение в пассажирских перевозках, вертолетные линии существовали только в Крыму и на Черноморском побережье Кавказа, да и то недолго. Но их использование в других областях народного хозяйства (доставка грузов в труднодоступные районы, помощь сельскому хозяйству, медицинская помощь, спасательные работы) быстро развивалось. В 1960 г. в ГВФ насчитывалось более тысячи винтокрылых машин конструкции М. Л. Миля и Н. И. Камова.

Заметно расширилась сеть международных воздушных линий. Если прежде наши самолеты летали только в страны социалистического лагеря, то теперь маршруты протянулись до многих столиц Западной Европы, до городов Африки и Азии, а Ту-114 был способен выполнять беспосадочные полеты в Северную Америку и на Кубу. Это десятилетие стало подлинной революцией в развитии «Аэрофлота».

¹³ Двухконтурный турбореактивный двигатель.



Рис. 9. Ми-4П в Гаграх

1966–1979 гг. В апогее развития

За рассматриваемые годы объем пассажирских воздушных перевозок вырос более чем вдвое. На смену поршневым пришли вместительные и скоростные самолеты с газотурбинными двигателями. «Аэрофлот» достиг апогея своего развития. Ни одна авиакомпания мира не могла сравниться с ним по числу самолетов и вертолетов и по объему выполняемой работы ¹⁴.

Вместе с тем к середине 1960-х гг. советские авиалайнеры по многим параметрам начали отставать от зарубежной авиатехники. Об этом говорится в докладной записке руководителя ГВФ Е. Ф. Логинова в Совет Министров:

Представляю для рассмотрения материалы по некоторым характеристикам самолетов Ту-114, Ту-104, Ил-18, Ту-124 и Ан-24 в сравнении с характеристиками зарубежных самолетов Боинг-320В, «Комета-4В», «Вэнгард», «Каравелла», «Френдшип» и других близких по классу к соответственным отечественным самолетам.

Указанные отечественные самолеты созданы в основном в 1955–1958 гг. и по тому времени имели хорошие летно-технические характеристики: высокие крейсерские скорости самолетов Ту-114 и Ту-104, большая дальность полета самолета Ил-18, хорошие взлетно-посадочные характеристики самолета Ан-10.

¹⁴ Надо, однако, учитывать, что в Советском Союзе был только «Аэрофлот», а в США и странах Западной Европы имелось по несколько авиакомпаний.

Эти самолеты имели также удовлетворительные экономические характеристики. В тот период внедрение самолетов с газотурбинными двигателями перевело гражданский воздушный флот и позволило Советскому Союзу занять ведущее место в мире по массовому применению этой передовой авиационной техники.

Однако на сегодня, как это следует из представленных материалов, отечественные самолеты, исключая самолет Ил-18, уступают зарубежным самолетам по весовой отдаче (малая коммерческая загрузка или малая дальность полета из-за перетяжеления конструкции) и по срокам службы двигателей, значительно меньшим, чем сроки службы зарубежных двигателей.

Оснащение отечественных самолетов средствами самолетовождения, захода на посадку и посадки, а также оборудованием, создающим необходимый комфорт для пассажиров, также отстает от современных требований и уровня техники.

Кроме этого, отечественные самолеты имеют более низкие эксплуатационно-технические характеристики, что предопределяет значительно больший объем трудовых затрат на техническое обслуживание и ремонт, чем у зарубежных самолетов [...]

На всех самолетах уровни шумов выше допустимых по нормам по сравнению с рядом зарубежных самолетов, что способствует быстрой и значительной утомляемости пассажиров. Наиболее шумно в кабинах турбовинтовых самолетов. Так, на Ту-114 уровень шума достигает 120–122 децибел, Ил-18 – 117 дБ, Ан-10 – 122 дБ. По имеющимся сведениям, на самолете «Вайкаунт» – 94 дБ [...]

На наших самолетах полностью отсутствуют автономные бортовые установки кондиционирования воздуха, позволяющие подготавливать и поддерживать температуру воздуха в приемлемых пределах в кабинах от момента посадки пассажиров в самолет и до набора высоты 300 м. В результате в летнее время в самолете продолжительное время пассажиры испытывают большую жару и духоту. Наземное кондиционирование практически отсутствует из-за непригодности самих самолетов и отсутствия кондиционеров нужной мощности. За рубежом же имеется более 25 типов наземных кондиционеров. Вентиляция и охлаждение на земле осуществляется на самолетах: ДС-8, Конвэр-880 и 990, Виккерс С-10, «Вэнгард», Локхид-Электра, Бристоль-Британия и др.

В полете плохо работающая автоматика температуры требует частого перехода на ручное регулирование, что вызывает большие нарушения температур как в сторону завышения, так и занижения от нормальной. Вентиляция в полете часто осуществляется по низким нормам, в результате чего в кабинах отмечается повышенное содержание углекислого газа (Ту-114, Ан-10, Ил-18В). На самолетах «Каравелла», «Комета-4», «Электра» нормы вентиляции значительно выше. На всех наших самолетах отсутствует увлажнение воздуха ¹⁵.

Появление нового семейства советских авиалайнеров – ближнемагистрального Ту-134, среднемагистрального Ту-154, дальнемагистрального Ил-62 и первого в мире реактивного самолета местных линий Як-40 – должно было помочь если не ликвидировать, то уменьшить техническое отставание.

¹⁵ РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 2. Д. 2892. Л. 161–171.

Все они имели установленные в хвостовой части фюзеляжа двигатели, что существенно снижало шум в пассажирском салоне, на них применялись более экономичные турбореактивные двигатели. Были приняты меры по улучшению работы кондиционирования и терморегуляции в салоне, установлено более современное пилотажно-навигационное оборудование. В отличие от большинства прежних машин, их создавали не на основе бомбардировщиков или военно-транспортных самолетов, а изначально проектировали как пассажирские. Это благоприятно сказалось на эксплуатационных качествах. В частности, благодаря увеличенной надежности и ресурсу конструкции, модернизированному оборудованию, более совершенной механизации крыла и применению реверса тяги, заметно возросла безопасность полетов. В 1970-е гг. эти машины заменили газотурбинные самолеты первого поколения Ан-10, Ту-104, Ту-124, Ту-114.

Таблица 5. Пассажирские самолеты 1960–1980-х гг.

Модель	Год поступления в ГВФ	Число и тип двигателей	Крейсерская скорость полета, км/ч	Макс. дальность, км	Число пассажирских мест	Передано в «Аэрофлот», шт.
Ту-134	1967	2 ТРДД	850	1950	72–96	Ок. 500
Ил-62	1967	4 ТВДД	850	8660	128–198	216
Як-40	1967	3 ТРД	510	1180	24–32	Ок. 900
Ту-154	1972	3 ТРДД	900	5200	153–180	Ок. 700
Ил-86	1980	4 ТРДД	900	4350	234–350	89
Як-42	1980	3 ТРДД	750	2150	104–120	Ок. 120

Отдельной страницей в истории гражданской авиации является эпопея с самолетом Ту-144. В 1960-е гг. полагали, что в гражданской авиации, как и в военной, на смену дозвуковым должны прийти сверхзвуковые пассажирские машины. Работы в этой области шли в США¹⁶, Англии, Франции и СССР. Ту-144 поднялся в воздух в последний день 1968 г., опередив на несколько месяцев англо-французский «Конкорд». После семи лет испытаний и доработок новый «Ту», способный нести 100 человек со скоростью свыше 2000 км/ч, начал пассажирские рейсы из Москвы в Алма-Ату. Но уже через полгода полеты отменили как экономически невыгодные.

Созданный из соображений престижа, без серьезного экономического обоснования, сверхзвуковой пассажирский самолет со сравнительно небольшой дальностью (около 3000 км) и работающий на специальном топливе оказался никому не нужен. В «Аэрофлоте» после отмены рейсов Ту-144 вздохнули с облегчением — там не были заинтересованы в переходе на более скоростную, но требующую значительно большего внимания и затрат авиационную технику. Что касается престижа, то в конце 1970-х гг. на планы «догнать и обогнать Запад» руководство страны уже давно махнуло рукой.

Следует сказать, что и «Конкорд» с его более экономичными двигателями тоже оказался убыточным и авиакомпаниям соглашались использовать

¹⁶ Проект американского сверхзвукового «Боинга-2707» остался незавершенным.

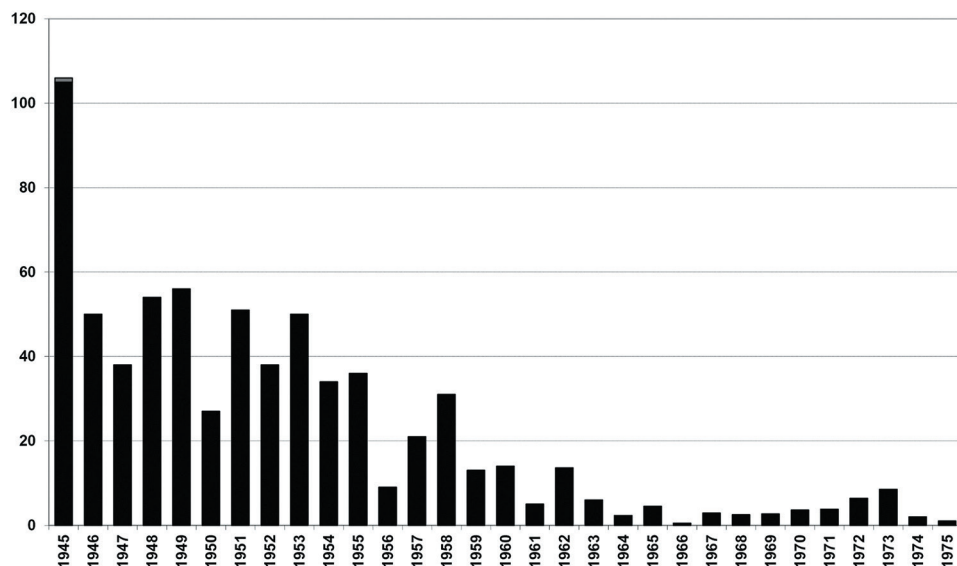


Рис. 10. Развитие безопасности полетов (число погибших на млн пассажиров)

его при условии государственной дотации. Большого распространения он не получил и скоро сошел со сцены.

Кроме больших реактивных авиалайнеров в «Аэрофлоте» имелось несколько тысяч более легких винтомоторных самолетов, а также вертолеты различной грузоподъемности. Их использовали в перевозках на местных линиях, в строительно-монтажных работах, для оказания неотложной медицинской помощи в труднодоступных районах, для аэрофотосъемки, в спасательных операциях, в авиационных работах в сельском и лесном хозяйстве.

Однако главным показателем для ГВФ оставалась транспортировка пассажиров. До 1977 г. число воспользовавшихся услугами «Аэрофлота» неуклонно росло и в 1976 г. превысило 100 млн чел. в год (см. рис. 4). Это 29 % от пассажиров всех видов междугородного транспорта (напомним, что за 20 лет до этого данное значение составляло всего 2 %).

Но затем начались сбои. Впервые пассажиропоток снизился в 1977 г. из-за роста цен на авиабилеты примерно в полтора раза. Это была вынужденная мера. В докладе Министерства гражданской авиации говорилось:

Действующая система тарифов на перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов воздушным транспортом утверждена в 1962 году. К настоящему времени в экономическом развитии гражданской авиации произошли изменения, вызвавшие значительное повышение себестоимости эксплуатации воздушных судов: увеличилось количество дорогостоящих самолетов и вертолетов, возросли цены на авиационные топлива и запасные части, повышается средняя заработная плата работников гражданской авиации, аэропорты оснащаются современными аэронавигационными и радиотехническими системами,



Рис. 11. Советский дальнемагистральный реактивный самолет Ил-62

строятся новые аэровокзальные комплексы, проводятся мероприятия по усилению охраны аэропортов и авиационной техники. Указанные необходимые изменения неизбежно повышают издержки, влияют на уровень рентабельности воздушного транспорта и создают убыточность от эксплуатации ¹⁷.

Человек быстро ко всему привыкает, и со следующего года рост воздушных перевозок возобновился.

1980–1991 гг. Закат былого могущества

Вскоре «Аэрофлот» столкнулся с новой проблемой — нехваткой авиатоплива. Она не была напрямую связана с мировым топливным кризисом. Советский Союз имел большие запасы нефти, но из-за истощения легкодоступных источников ее добыча становилась все сложнее, стоимость тоже росла. Во второй половине 1970-х гг. страна стала испытывать дефицит жидкого топлива, тем более что поставки нефти в страны Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) год от года увеличивались.

Поставки горючего в гражданскую авиацию урезали, началась борьба за его экономию.

¹⁷ РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 1684. Л. 57.

В Министерстве гражданской авиации проводится систематическая, целенаправленная работа по экономичному и рациональному расходованию авиатоплив. Установлен ежемесячный контроль за соблюдением лимитной дисциплины, — сказано в отчете МГА за 1980 г.¹⁸

Ради экономичности пошли на снижение скорости полета, а при рулежке на аэродроме часть двигателей выключали.

Коренное решение проблемы могло дать только появление новых самолетов с большим числом пассажирских мест и более экономичными турбореактивными двигателями за счет увеличенной степени двухконтурности. У нас в стране они появились значительно позже, чем за рубежом. Министр гражданской авиации Б. П. Бугаев писал:

Развитие воздушного транспорта в СССР по темпам роста объема работ и пассажирооборота превосходит темпы роста в США на 3,6 %. На долю пассажирских перевозок в США приходится 74,2 %, а в СССР – 81,5 %, удельный вес грузопочтовых перевозок в США составляет 25,8 %, в СССР – 18,5 %. Однако общий объем перевозок, отправка пассажиров и пассажирооборот в СССР ниже, чем в США, более чем в два раза.

За годы десятой пятилетки структура парка самолетов гражданской авиации существенно изменится, объем работ, выполняемых в 1980 году на турбореактивных самолетах Ил-62, Ил-62М, Ту-154, увеличится до 90 %, для перевозки грузов внедряются самолеты Ил-76Т и Ан-24Б, оборудованные бортовыми средствами механизации погрузочно-разгрузочных работ.

По оценке МГА, новая авиационная техника имеет худшие экономические показатели, что связано с тенденциями роста стоимости этой авиационной техники и с недостаточными темпами повышения ее технического уровня. Технический уровень отечественных самолетов, по оценке МГА, ниже зарубежных аналогов вследствие более низкого аэродинамического (на 10–15 %) и весового (на 15–30 %) совершенства. Отечественные самолеты уступают зарубежным по расходу топлива на единицу транспортной продукции на 20–30 % и по себестоимости одного тонн-км – в среднем на 25–30 %¹⁹.

В 1980-е гг. на воздушные линии вышли 120-местный Як-42 и 350-местный «аэробус» Ил-86. На последнем двигатели впервые в СССР разместили на пилонах под крылом. Сейчас это общепринятая схема в гражданском самолетостроении. Себестоимость перевозок на этих машинах была заметно меньше, чем на прежних советских пассажирских самолетах, за счет того, что они брали много пассажиров, а их двигатели расходовали меньше керосина. Велись работы по созданию еще более экономичных машин, не уступающих по основным параметрам новым западным образцам, таковыми должны были стать ближнемагистральный Ил-114, среднемагистральный Ту-204 и самолет большой дальности полета Ил-96-300.

Но к середине 1980-х гг. в стране начался экономический кризис. Он сопровождался ростом цен, что негативно сказалось на выпуске все более сложных

¹⁸ РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 3207. Л. 9.

¹⁹ РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 2889. Л. 23–25.

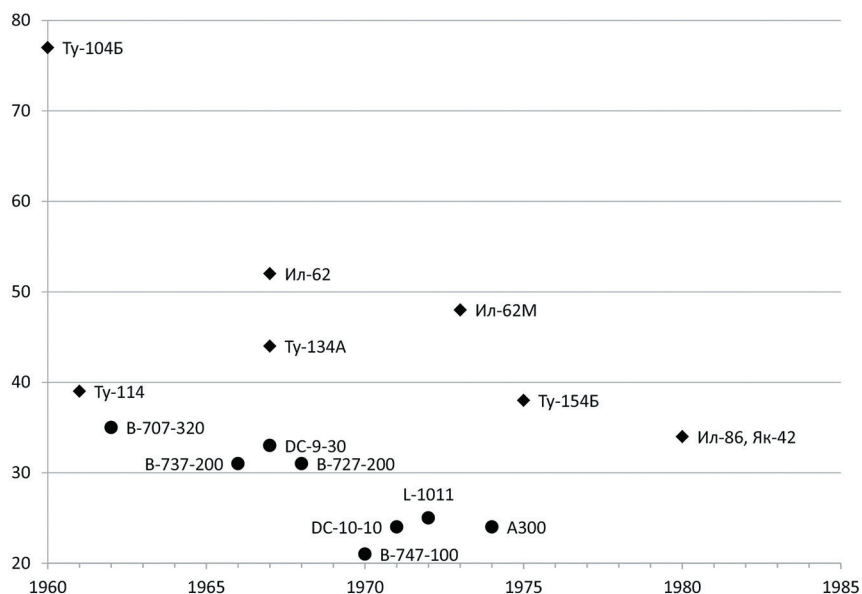


Рис. 12. Удельный расход топлива у различных самолетов, г/пасс км

в производстве и дорогих авиалайнеров. В результате выпуск гражданских самолетов год от года снижался, замедлились темпы ввода в эксплуатацию новой техники. Если в 1972–1981 гг. в СССР произвели 2459 многодвигательных пассажирских самолетов, то в следующее десятилетие — только 627²⁰.

В докладе правительству в 1985 г. министр Б. П. Бугаев поделился своими тревогами:

За последние годы темпы развития гражданской авиации замедлились. Ограничение лимита топлива вызвало снижение прироста авиаперевозок при неудовлетворенном спросе. Если в IX пятилетке объемы перевозок увеличились на 70 процентов, то в X пятилетке их рост составил всего 30 процентов, в XI — снизился до 17 процентов. В XII пятилетке прирост по тем же причинам остается на уровне 17–19 процентов.

Совершенствование эксплуатации самолетов позволило в прошлой пятилетке обеспечить ежегодный рост объемов работ без увеличения лимитов топлива. Эти резервы в основном исчерпаны. Для выполнения заданий XII пятилетки необходимы новые подходы и иные решения. Для гражданской авиации ускорение связано прежде всего с переоснащением эксплуатируемого парка, заменой самолетов и вертолетов на более производительные и экономичные.

Эта задача решается медленно. Не начаты работы по созданию дальнего магистрального самолета на замену Ил-62М, перенесены сроки создания и внедрения новых самолетов Ту-204, Ил-96, Ил-114. Не выполняется план производства самолетов Як-42. В результате этого темпы перевооружения отрасли снижаются.

²⁰ История отечественной авиапромышленности. Серийное самолетостроение 1910–2010 гг. / Ред. Д. А. Соболев. М.: Русавиа, 2011.

Основные объемы перевозок в XII и XIII пятилетках будут выполняться на самолетах, созданных 15 и более лет назад, с большими удельными расходами топлива. Кроме того, возникла острая необходимость продления сроков эксплуатации самолетов Ту-134 и Ан-24, что требует доработок по усилению конструкции, связанных с простоями и затратами крупных средств.

Сложившееся положение с самолетами даже частично не может быть исправлено путем более интенсивной их эксплуатации, т. к. не обеспечивается поставка двигателей для самолетов Ил-86 и Ту-154, на которых выполняется около половины перевозок. По этой причине ежедневно простаивает до пятидесяти и более этих самолетов. Большое количество двигателей снимается досрочно из-за их низкой надежности. Требуется принятие кардинальных мер по ликвидации отставания, созданию и производству авиационных двигателей, повышению их качества и надежности.

В эксплуатации самолетов на международных линиях серьезные трудности вызваны остротой проблемы оснащения их современным навигационным оборудованием, обеспечивающим необходимую точность самолетовождения в условиях ужесточенных международных норм ²¹.

Сокрушительный удар по гражданской авиации нанесла объявленная М. С. Горбачевым «перестройка». Из-за падения цен на экспортируемую страной нефть и убытков от «безалкогольной компании» бюджет страны вскоре исчерпал свои запасы, помощь иссякла, что привело к кризису в сфере воздушных перевозок. Министерству гражданской авиации было предложено выживать за счет собственных ресурсов — «хозрасчета» и «самоокупаемости». Но у транспортных управлений «Аэрофлота» и недавно возникших новых авиакомпаний не было средств не только на обновление авиапарка, но даже на капитальный ремонт техники.

28 декабря 1990 г. появился приказ МГА о полном переводе гражданской авиации на рыночные отношения. Для этого предусматривалось:

1. Предоставление максимальной свободы экономической деятельности авиационным предприятиям, концернам, объединениям. На них возлагалась полная ответственность за итоги хозяйствования, которая основывалась на равноправии всех видов собственности, установленных недавно принятыми законами. Только на основе новых отношений собственников можно было решить проблему стремления предприятий к поддержанию оптимальных пропорций накопления и потребления, к наращиванию производственного потенциала и увеличению отдачи денежных вложений.

2. Необходимость развития конкуренции как важнейшего фактора «подстегивания» предпринимательства, расширения его форм и улучшения обслуживания на воздушном транспорте, сокращения издержек производства. Это предусматривало наличие на рынке достаточного количества производителей каждого вида услуг, беспрепятственный вход на рынок любого экономического субъекта, государственную поддержку конкуренции.

²¹ РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 4973. Л. 68–69.

3. Введение свободных цен на услуги в зависимости от спроса и предложения. Государственный контроль допускался лишь в строго ограниченной сфере, например в области верхнего предела тарифов.

4. Обеспечение равных хозяйственных возможностей всем субъектам, вплоть до права совершать внешнеэкономические сделки ²².

Так в гражданскую авиацию нашей страны пришел капитализм.

1 января 1991 г. были введены новые оптовые цены на продукцию производственно-технического назначения. Стоимость новых гражданских самолетов и вертолетов резко возросла: Ту-154М — на 58 %, Ил-62М — на 30 %, Ил-86 — на 23 %, Як-42 — на 59 %, Ми-8 — на 63 %.

Из Министерства гражданской авиации сообщали:

Сегодня мы продаем билеты по прежним тарифам уже на февраль. Понятно, что никакого внезапного повышения цены на авиауслуги с начала наступающего года не произойдет. Зато с этого времени значительно возрастают расходы самого Аэрофлота — стоимость горючего, например, увеличивается в 2,7 раза, вдвое дорожает техника, которую закупаем у предприятий Минавиапрома. Воздушный транспорт из отрасли рентабельной, получившей в 1990 году около десяти миллиардов рублей доходов, становится убыточным. Авиаторам уже в следующем году не хватит полутора миллиардов рублей, чтобы покрыть свои затраты по повышенным ценам на энергоносители, промышленные изделия и запасные части. Остаемся без средств на развитие собственных предприятий, даже нечем будет выдавать зарплату работникам.

Подорожание авиабилетов, очевидно, произойдет в дальнейшем. Но права самому поднять их стоимость на внутренние и международные трассы у МГА нет. Ввести новые повышенные тарифы можно только решением правительства ²³.

Такое решение появилось в марте 1991 г. Указ Президента СССР назывался «О реформе розничных цен и социальной защите населения». «Социальная защита населения» заключалась в том, что тарифы на авиаперевозки возросли вдвое.

Это было только начало. В следующем году уже российское правительство провело полную либерализацию цен, в результате горючее подорожало в 200 раз, авиабилеты — в 150 раз. Объемы авиаперевозок стали катастрофически сокращаться, начался затяжной кризис в отечественной гражданской авиации.

Несмотря ни на что, в 1991 г. гражданская авиация СССР еще оставалась мощной организацией. В ней работали до полумиллиона человек, в том числе 32 тыс. пилотов. В авиапарке на конец года числилось около 9 тыс. самолетов и 3,5 тыс. вертолетов. В число самолетов входили 120 Ил-62, 12 Ил-18, 80 Ил-86, 543 Ту-154, 350 Ту-134, 549 Як-40, 97 Як-42, 676 Ан-24, а также легкомоторные машины: 138 Ан-28, 63 Ан-30, 482 Л-410 и 5336 Ан-2 ²⁴. Беда

²² Курило В. М. Испытание рынком // Гражданская авиация. 1991. № 3. С. 5.

²³ Транспорт: подорожают ли билеты? // Известия. 1 января 1991 г. № 1 (23267). С. 3.

²⁴ Дроздов С. В. Потерянное поколение птиц стальных. Мирные труженики неба // Крылья Родины. 2016. № 1–2. С. 139.

была в том, что многие из них простаивали в ожидании ремонта (доля исправных самолетов составляла 50–60 %) или из-за нехватки топлива.

В условиях галопирующей инфляции промышленность, подорванная распадом хозяйственных связей из-за разделения СССР на отдельные государства, оказалась неспособна выполнять заказы. Было принято решение арендовать самолеты западных стран. В страну хлынул поток зарубежной авиатехники. К сожалению, «Боинги» и «Эрбасы» превалируют в российских компаниях и в наши дни.

«Аэрофлот», чье название ввиду его государственного статуса было принято писать без кавычек, стал просто одной из авиакомпаний бывшего СССР. Всем им предстояло учиться работать и выживать в новых условиях.

References

- Drozдов, S. V. (2016) Poteriannoe pokolenie ptits stal'nykh. Mirnye truzheniki neba [The Lost Generation of Steel Birds. Peaceful Workers of the Sky], *Krylia Rodiny*, no. 1–2, pp. 136–147.
- Kurilo, V. M. (1991) Ispytanie rynkom [Tested by the Market], *Grazhdanskaia aviatsiia*, no. 3, pp. 5–7.
- Shavrov, V. (1934) Sovremennyi samolet [Modern Airplane], *Grazhdanskaia aviatsiia*, no. 11, pp. 32–33.
- Sobolev, D. A. (ed.) (2011) *Istoriia otechestvennoi aviapromyshlennosti. Seriinoe samoletostroenie 1910–2010 [History of Russian Aircraft Industry. Aircraft Serial Production 1910–2010]*. Moskva: Rusavia.
- Sobolev, D. A. (2019) *Khronika sovetskoi grazhdanskoi aviatsii 1918–1941 [Chronicle of Soviet Civil Aviation 1918–1941]*. Moskva: Russkie vitiazi.

Received: October 21, 2021.