

Уроки истории *Lessons from History*

DOI: 10.31857/S020596060007326-0

«ДОБРОЛЕТ» – ПЕРВОЕ РОССИЙСКОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК (1923–1929)

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 рассмотрена история создания и развития в годы НЭПа первого в Советском Союзе акционерного общества воздушных сообщений «Добролет». Основой для ее написания послужили неизвестные ранее материалы, находящиеся в Российском государственном архиве экономики, и авиационная литература 1920-х гг. В работе проанализирован модельный ряд самолетов, которыми пользовалась компания, рассмотрены маршруты, по которым летали суда общества, и особенности развития «Добролета» в разных регионах СССР. На многочисленных примерах показан большой вклад авиакомпания в обеспечение воздушной связью отдаленных районов Советского Союза, создание первых международных линий и развитие гражданской авиации в СССР в целом.

Ключевые слова: «Добролет», гражданская авиация, самолет, авиалиния.

Статья поступила в редакцию 18 февраля 2019 г.

DOBROLET, THE FIRST RUSSIAN STOCK COMPANY FOR AIR TRANSPORTATION (1923–1929)

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 paper reviews the history of emergence and development of *Dobrolet*, the first stock company for air transportation in the USSR, in the NEP (New Economic Policy) era. It is based on the previously unknown materials deposited at the Russian State Archive of the Economy and on the aviation literature of the 1920s. The paper analyzes the range of aircrafts

used by the company and reviews the routes of the flights and distinguishing aspects of the company's development in different regions of the USSR. *Dobrolet's* significant role in the provision of air transportation to the remote regions of USSR, organization of the first international destinations, and overall development of civil aviation in the USSR is depicted, using numerous examples.

Keywords: *Dobrolet*, civil aviation, airplane, aircraft, flight destination.

For citation: Sobolev, D. A. (2019) "Dobrolet" – pervoe rossiiskoe aktsioner-noe obshchestvo vozdushnykh perevozok (1923–1929) [*Dobrolet*, the First Russian Stock Company for Air Transportation (1923–1929)], *Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki*, vol. 40, no. 4, pp. 716–739, DOI: 10.31857/S020596060007326-0

После окончания в Советской России Гражданской войны для восстановления экономики страны была объявлена новая экономическая политика (НЭП) с возможностью частного предпринимательства. Это привело к появлению различных товариществ и акционерных обществ, среди которых было и первое в РСФСР акционерное общество воздушных сообщений «Добролет».

Собрание его учредителей прошло 17 марта 1923 г. в Москве. Контрольный пакет акций общества принадлежал государству, поэтому его финансовые риски страховались правительством, а взамен деятельность общества подлежала контролю со стороны недавно образованного Совета по гражданской авиации. Директором-распорядителем «Добролета» был избран председатель Торгово-промышленного банка А. И. Краснощеков.

В следующем месяце был утвержден устав общества. Приведем первые два пункта этого документа:

1. Для развития гражданского воздушного флота в пределах СССР путем организации воздушных линий для перевозки пассажиров, почты и грузов, производства аэрофотосъемок и иных отраслей применения воздушного флота на основе отечественной авиапромышленности утверждается акционерное общество под наименованием «Российское общество добровольного воздушного флота» – ДОБРОЛЕТ с местонахождением правления в Москве.

2. В случае войны общество обязано по первому требованию правительства предоставить в его распоряжение с возможной скоростью все имущество флота и личный состав. Правительство пользуется им по своему усмотрению в военных целях, пока в них может быть надобность, а затем сдает их обратно обществу¹.

При выборе авиатехники конкурировали самолеты «Фоккер III» и «Юнкерс Ю-13». В конце концов остановились на «юнкерсе», так как на сравнительных испытаниях он показал себя более экономичным,

¹ Устав «Добролета». М.: Промбанк, 1923. С. 3.



Рис. 1. Реклама акционерного общества «Добролет»

мог взлетать с более коротким разбегом и, что главное, благодаря металлической конструкции допускал безангарное хранение. В мае был подписан договор с фирмой «Юнкерс» на покупку 14 Ю-13 и запасных частей к ним по цене 16 500 долларов за экземпляр.

Для приобретения авиатехники, оплаты персонала, оборудования аэродромов, прокладки авиалиний требовались немалые средства. Было решено, что основной капитал общества должен составлять 5 млн золотых (конвертируемых) рублей — так называемых червонцев. Для сбора денег выпустили акции стоимостью 50 руб. и 1 руб. Они добровольно-принудительно распространялись среди организаций и частных лиц. К 10 июня удалось собрать 506 172 руб.

«Добролету» помогало Общество друзей воздушного флота (ОДВФ). Оно собирало деньги на создание отечественной авиации, распространяло сувенирную продукцию. Доход давали и организованные «Добролетом» полеты над Центральным аэродромом. К тому же это была отличная реклама для приобретения акций.

29 июня «Добролет» получил первый «Юнкерс RR-DAA» «Моссовет», а 15 июля на Ходынском аэродроме состоялась передача еще четырех пассажирских самолетов Ю-13, получивших названия «Промбанк», «Червонец», «ВСНХ» и «ОДВФ» в честь организаций, помогавших в покупке этих машин. Председатель правления «Добролета» А. М. Краснощеков в беседе с корреспондентом газеты «Известия» заявил:

Сегодня у нас большой праздник, мы открываем первую русскую воздушную линию и от теоретических рассуждений переходим к практической деятельности в области эксплуатации воздушных сообщений. Мы приняли все меры к тому, чтобы наша первая линия ни в чем не отставала от иностранных воздушных линий по оборудованию и отчетливости эксплуатации².

² История отечественной гражданской авиации / Ред. А. И. Филатов. М.: Воздушный транспорт, 1996. С. 40–41.

В том же году ОДВФ передало «Добролету» еще три пассажирских «юнкерса»: «Красный камвольщик», «Правда» и «Наука». Последний был оборудован радиотелеграфом для связи с землей. К концу года парк самолетов «Добролета» состоял уже из 14 «юнкерсов».

1 августа начались регулярные пассажирские рейсы Москва – Нижний Новгород. Газета «Нижегородская коммуна» от 2 августа 1923 г. сообщала:

В 12 час. красный флаг Союза взвился над Нижегородской ярмаркой и ознаменовал собой открытие 2-й советской ярмарки. В 11 час. аэроплан «Добролета» «Промбанк», рассекая тучи могучими крыльями, спустился в Нижнем, покрыв расстояние из Москвы в 450 километров в 2 ч. 45 мин. и открыв этим рейсом 1-ю советскую воздушную линию ³.

Из Москвы до Нижнего Новгорода пилот летел без всякой связи с землей. Находясь на высоте 230–250 м, он ориентировался по рекам и по железной дороге, поэтому полеты выполнялись только в хорошую погоду. В Иваново-Вознесенске была промежуточная посадка. Рейсы выполнялись по воскресеньям, средам и пятницам. Из Москвы самолет вылетал в 8 час. утра, из Нижнего Новгорода – в 18 час. В Нижнем для пассажиров подавался специальный автомобиль к главному Ярмарочному дому за час до отлета. Самолеты брали на борт четырех пассажиров. Каждый мог провезти бесплатно 8 кг багажа и до 25 кг – за дополнительную плату. Билет от Москвы до Нижнего Новгорода стоил 70 руб.

Сохранились воспоминания помощника начальника Центральной станции «Добролета» С. И. Успенского, дающие представление о том, в каких условиях начиналась работа нашей гражданской авиации:

После избрания правления общества было приступлено к формированию аппарата и укомплектованию летно-подъемного состава общества. Нужно сказать, что если в 1923 г. можно было легко сформировать небольшой аппарат правления [...] то значительно труднее было найти пилотов и механиков, могущих сразу быть допущенными к летной работе на тяжелых самолетах пассажирского типа и для работы на линии протяжением в 420 км (это тогда считалось большим участком беспосадочного полета. – Д. С.). После недолгого восстановительного периода по окончании Гражданской войны из Красной Армии были демобилизованы летчики и механики или по болезни, или же по другим причинам, не дававшим им права без переподготовки на курсах управлять воздушными кораблями.

Учитывая приближение дня открытия Нижегородской ярмарки, общество было вынуждено обратиться к фирме «Юнкерс» с просьбой о предоставлении своих пилотов и бортмехаников для летной работы на линии, чтобы обеспечить обслуживание Нижегородской ярмарки.

³ Симонов А. А. Страницы биографии Якова Николаевича Моисеева – первого рейсового летчика «Добролета» // Становление и развитие гражданской авиации в России (1910–1940-е гг.). Труды конференции / Ред. В. А. Гуркин. Ульяновск: Ульяновский государственный технический университет, 2014. Ч. 2. С. 113.

На страницах центральных газет советской печати широко рекламировалось открытие первой линии Акционерного общества «Добролет» и, естественно, внимание иностранцев было привлечено к этому большому начинанию транспортной авиации в СССР.

Небольшой домик в две комнаты внизу и одной комнаты наверху за забором в центре аэродрома со стороны Ленинградского шоссе был отведен Обществу «Добролет» для организации станции Москва воздушной линии Москва – Нижний Новгород, из которых две комнаты были предназначены для конторы и комнаты отдыха пилотов, а наверху была оборудована комната «кают-компания» для пассажиров [...]

Все самолеты находились на открытой стоянке, ангаров еще не было, материальный склад помещался в самолетном ящике, а горючее хранилось в бочках под брезентом. Телеграфная и радиосвязь отсутствовали и никакого наземного оборудования станция не имела. Заправка самолетов бензином производилась вручную, что отнимало много времени.

Службы погоды организовано вовсе не было, и данные о погоде на линии иногда получали по телефону от дежурных телефонистов Коврова, Иванова-Вознесенска, Владимира и Нижнего Новгорода. Лаконичные ответы телефонисток вроде слов «солнце», «дождь», «пасмурно» и т. п. с разных пунктов позволяли решать вопросы о метеорологических условиях на линии. Если же телефонистка попадалась нелюбезная и на наш вопрос «какая погода у вас» сама спрашивала, «а какая погода у вас», то на уговоры телефонистки уходило много времени, но все же после подробного разъяснения, зачем это нам нужно, получался долгожданный ответ о погоде [...]

Для работы на этой линии фирма «Юнкерс» направила семь пилотов и семь бортмехаников (немцев), оплата труда которых производилась в иностранной валюте (американские доллары), что для общества являлось дорогим удовольствием, и были приняты меры через транспортную инспекцию о скорейшем направлении в общество русских пилотов и бортмехаников и об организации своих курсов для переподготовки пилотов [...]

Наличие двойного управления на самолетах позволило ускорить выпуск и переучивание наших пилотов. Во время рейса по линии вместо бортмеханика-немца в рейс направляли вторым пилотом русского летчика, и тем самым к концу навигации было выпущено со званием гражданских пилотов шесть пилотов общества. В дальнейшем в рейс с русскими пилотами направляли и русских бортмехаников. Так постепенно приучали бортмехаников к обслуживанию самолетов типа «Юнкерс».

Таким способом был осуществлен постепенный переход на собственные кадры, весьма нужный для развития будущих линий ⁴.

Полеты в Нижний Новгород происходили до 22 сентября 1923 г. За это время самолетами перевезли 233 платных пассажира и 1995 кг почты, газет, посылок.

⁴ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 9577. Оп. 1. Д. 184. Л. 31–33.



Рис. 2. Посадка в вылетающий из Москвы в Нижний Новгород «юнкерс»

Кроме рейсов в Нижний Новгород «Добролет» организовал платные полеты на поплавковом Ю-13 над Москвой. Посадка и высадка пассажиров производилась с причала на набережной Москвы-реки вблизи нынешнего Центрального парка культуры и отдыха им. М. Горького, где в то время работала сельскохозяйственная выставка. Полеты проходили до 21 октября, самолет 156 раз поднимался в воздух и перевез 624 человека. Стоимость воздушной экскурсии равнялась 10 руб.

Как и в других странах, на начальном этапе существования пассажирской авиации ее эксплуатация была убыточной. Спасали государственные дотации: в 1923–1925 гг. они составили 460 тыс. руб.⁵

Весной следующего года «Добролет» занялся организацией воздушных перевозок в советской Средней Азии. Для этого в Ташкенте открыли Среднеазиатское отделение общества, по железной дороге туда отправили 10 «юнкерсов» и летно-техническую группу, в которую входили 5 немецких и 14 российских пилотов, бортмеханики, мотористы, представители «Добролета» — всего около 75 человек. Были организованы аэродромы в Алма-Ате, Ташкенте, Кагане, Хиве и Дюшамбе (так

⁵ РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 17. Л. 338.



Рис. 3. Прогулочный Ю-13 у причала на Москве-реке

в 1924—1929 гг. назывался современный Душанбе), причем в Ташкенте и Алма-Ате — с ангарами для самолетов.

3 мая 1924 г. открылся авиационный маршрут между Ташкентом и Алма-Атой (813 км). Климат позволял летать круглогодично. До 1 октября делали два рейса в неделю, потом — один. Алма-Ата была крупным центром и имела большое административное и торговое значение, а путей сообщения между ней и Ташкентом, кроме узкой проселочной дороги, не было. На преодоление пути в 800 с лишним километров требовалось около месяца, самолет же покрывал это расстояние за 6—7 час.

Почти тогда же «юнкеры» стали летать из Кагана, города рядом с Бухарой, в расположенную в 460 км Хиву. Линия была сложной: она проходила над барханами, что затрудняло ориентирование и делало опасными вынужденные посадки. Отсутствовала радиосвязь, почти не было метеостанций. Однажды пилоту Н. И. Новикову из-за утечки воды в радиаторе пришлось приземлиться в пустыне Кара-Кум в 15 км от Аму-Дарьи. Ему нужно было дойти до реки, добыть в ближайшем кишлаке посуду и на двух верблюдах доставить воду к самолету, чтобы продолжить полет.

3 сентября заработал третий среднеазиатский маршрут — из Кагана в Дюшамбе. Его длина равнялась 730 км. Полеты проводились нерегулярно, по необходимости. До конца года успели сделать 49 рейсов. По пути экипаж и пассажиры останавливались на ночевку в Темрезе.

В республиках Средней Азии только создавалось железнодорожное сообщение, мало было и обычных дорог. Идущим по пустыням

караванам верблюдов или пробирающимся по горным тропам вьючными лошадям требовалось минимум десять дней, чтобы преодолеть расстояние, которое самолет мог пролететь за несколько часов. К тому же караванный путь был в те годы опасен из-за нападений бандитов с афганской территории. Поэтому воздушный транспорт оказался более востребованным, чем в Центральной России, и число пассажиров за год составило 480 чел., кроме того, было перевезено 4,5 т почты и других грузов. Интересно, что в расписании время отлета указывалось не в часах и минутах, а «с восходом солнца». Наверное, часы в тех местах были еще большей редкостью.

Конечно, имелись и проблемы. Корреспондент «Вестника воздушного флота» писал, что основным недостатком работы в 1924 г. среднеазиатских воздушных линий была нерегулярность сообщений, которая сильно отражалась на загрузке линии пассажирами и почтово-грузовыми отправлениями и не оправдывала своего прямого назначения как надежного средства связи на окраинах ⁶. Но среднеазиатские республики гарантировали три пассажирских места на каждый рейс и при необходимости компенсировали нехватку людей.

В европейской части рейсы Москва – Нижний Новгород продлили до Казани. На линии длиной 819 км работали два Ю-13, они дважды в неделю вылетали из Москвы в 8 час. утра и прибывали в место назначения в 2 час. пополудни. Маршрут действовал до 1 августа, после чего полеты в Казань отменили из-за низкого спроса.

Летом на этой линии появился первый советский пассажирский самолет – АК-1 «Латышский стрелок». Этот деревянный моноплан с двигателем «Сальмсон» 170 л. с. и двухместной закрытой кабиной для пассажиров был спроектирован в ЦАГИ под руководством В. Л. Александрова. Машина получилась удачной, устойчивой, могла летать с брошенной ручкой управления. «Ознакомившись с результатами первых испытаний сконструированного вами пассажирского самолета АК-1, поздравляю вас с достигнутыми успехами», – писал Александрову начальник военно-воздушного флота А. П. Розенгольц ⁷.

Во время работы Нижегородской ярмарки с 9 августа по 10 сентября 1924 г. АК-1 летал на линии Москва – Нижний Новгород, сделал 11 рейсов, перевез 16 пассажиров и 676 кг газет и посылок. Однажды ему пришлось забирать людей и грузы с потерпевшего аварию «юнкерса». И все же как коммерческий самолет, рассчитанный на двух пассажиров, АК-1 не мог составить конкуренции Ю-13 с четырехместной пассажирской кабиной.

В сентябре «Добролет» начал полеты на первой в стране гидролинии Севастополь – Ялта. Пользовались ей в основном курортники. Их перевозил установленный на поплавки Ю-13 «Промбанк».

⁶ Хроника // Вестник воздушного флота. 1925. № 8. С. 24.

⁷ Хроника // Вестник воздушного флота. 1924. № 6–7. С. 65.

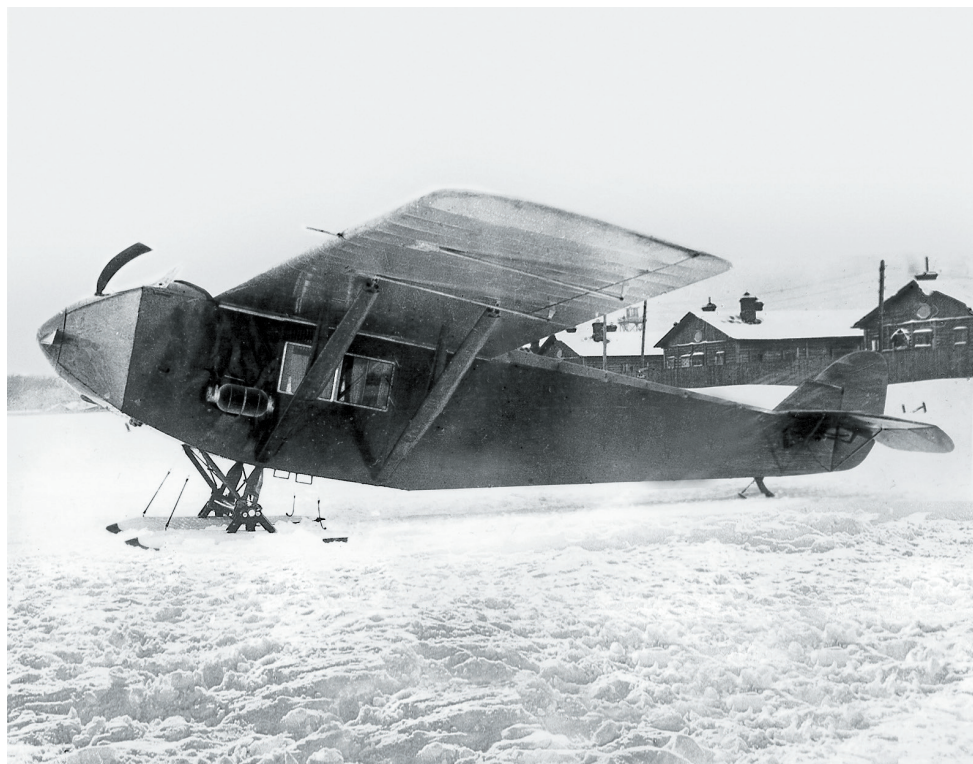


Рис. 4. Самолет АК-1

Подводя итоги работы за год, правление «Добролета» докладывало:

На линии Москва – Казань за весь промежуток времени ее работы было пассажиров всего 15 человек. Когда открылась Нижегородская ярмарка и когда самолеты по линии Москва – Нижний Новгород ходили ежедневно, казалось, что такой фактор, как ярмарка, должен был бы оживить эту линию. Но даже наличие такого крупного фактора, как ярмарка, большого притока пассажиров не дало. И общая загрузка линии по отношению ко всему сезону ее работы оказалась только в 40 %.

Таким образом, работа Нижегородской линии в смысле загруженности ее пассажирами незначительна, в то время как по нашим среднеазиатским линиям цифры перевезенных за год пассажиров хотя и не так велики, но все же выражаются в сотнях единиц.

Что же касается линии Севастополь – Ялта, то ее можно лишь отметить, но в особый счет принимать ее нельзя, потому что по разным условиям чисто формального свойства удалось открыть эту линию для правильной эксплуатации только в начале сентября месяца, когда курортный сезон фактически уже окончился. Вследствие этого было перевезено всего 28 пассажиров [...]

Из этого можно сделать вывод, что работа линий, идущих параллельно железным дорогам в центральной части Союза ССР, дает совершенно невыгодные результаты [...] Для пассажирского движения нужно открывать линии в тех



Рис. 5. Самолет «Добролета» в Средней Азии

районах, в которых железнодорожного сообщения нет, где железнодорожное сообщение не может с нами конкурировать, т. е. на окраинах нашего Союза. В этом смысле вопрос и разрешен, и центр тяжести пассажирского воздушного сообщения будет нами перенесен на окраины, в частности в Среднюю Азию, где будет продолжаться развитие линий ⁸.

Действительно, к концу года семь из одиннадцати находящихся в эксплуатации «Добролета» самолетов базировались в Ташкенте.

В 1925 г. самолеты «Добролета» использовались только на среднеазиатских линиях. Маршрут Каган – Хива был продолжен до Ташауза, успешно работала линия Каган – Дюшамбе, а маршрут Ташкент – Алма-Ата пришлось сократить из-за открытия железнодорожного сообщения от Ташкента до столицы Киргизии Пишпека (Фрунзе). На оставшемся коротком участке Пишпек – Алма-Ата самолеты проработали до 12 июня, затем полеты прекратили из-за отсутствия пассажиров и грузов.

Таблица 1. Показатели работы «Добролета» на среднеазиатских маршрутах ⁹

Год	1924	1925
Длина линий, км	2003	1436
Число рейсов	210	554
Число пассажиров	480	760
Перевезено грузов, кг	4500	7700

⁸ Ильинский-Блюментал А. История «Добролета». М.: Добролет, 1928. С. 24–26.

⁹ РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 87.

Несмотря на сокращение общей длины линий, число перевезенных пассажиров в 1925 г. возросло. Это объясняется повышением интенсивности и регулярности полетов.

В конце года «Добролет» приобрел К-1 — первое творение конструктора К. А. Калинина. Это был первый отечественный пассажирский самолет с закрытой кабиной летчика, остекленной спереди и по бокам. Войти в нее можно было через дверь в передней перегородке пассажирского салона, в котором находились два кресла и двухместный диван. Закрытая и обогреваемая кабина сделала условия работы пилота комфортнее, особенно в осенний период.

Самолету присвоили регистрационный номер RR-DBE. Он использовался до 1930-х гг. и имел налет 190 час.

К 28 марта 1926 г. самолеты «Добролета» налетали 1 млн км. Как и в прошлые годы, основные перевозки осуществлялись между городами среднеазиатских республик. Там работали две авиалинии, которые действовали круглогодично, причем с 1 мая до конца года полеты проходили по расписанию, четыре раза в неделю:

— Каган — Хива — Ташауз, 534 км, стоимость билета до Ташауза — 155 руб.;

— Каган — Термез — Дюшамбе, 730 км, стоимость билета до Дюшамбе — 180 руб.

Выполнялись также эпизодические рейсы Фрунзе — Алма-Ата и Дюшамбе — Куляб. Пилот среднеазиатских линий Н. И. Баранов стал вторым в «Добролете» авиатором с налетом свыше 100 тыс. км.

В работе участвовали десять «юнкерсов». Ввиду сложной военно-политической обстановки в регионе летчикам часто приходилось перевозить оперативных работников и выполнять разведывательные полеты. До октября были выполнены 365 регулярных рейсов и 465 полетов по спецзаданиям. Спрос на билеты был большой, когда их не хватало, устраивали дополнительные (экстренные) рейсы, правда, билет на них стоил в полтора раза дороже.

Бывало, что приходилось выполнять боевые задания с пассажирами на борту. Летчик И. Р. Пепельницкий рассказал об одном из таких эпизодов:

Перед самым вылетом из Душанбе, когда пассажиры уже сидели в самолете, мы получили задание разбомбить мост через реку и отрезать басмачам возможность отступления. Быстро загрузили в самолет двадцатифунтовые бомбы и точно вылетели на Гузар. Заход самолета был на мост через стремительную горную речку. Первая же бомба летит в мост — путь банде к отступлению отрезан. Затем серия бомб взорвалась на площади, где скопились разбойники. Пассажиры самолета даже не заметили, что произошло, и с недоумением спрашивали летчиков уже в Душанбе, почему они так долго кружили на одном месте ¹⁰.

¹⁰ Назруллаев Ф. Н. История развития гражданской авиации в Узбекистане и ее вклад в подъем народного хозяйства. Дис. ... канд. ист. наук. Ташкент, 1984. С. 41.



Рис. 6. Первый самолет К. А. Калинина

Случались и совсем необычные полеты. В один из дней в отделение «Добролета» в Москве обратилась группа американских корреспондентов с просьбой предоставить им самолет, чтобы рассеять над одним из кладбищ в районе Центрального аэродрома прах их умершего товарища. Это пожелание уважили, так как советское правительство было заинтересовано в развитии отношений с США – потенциальным донором столь нужных нашей стране новых технологий.

Знаменательным событием в истории советской гражданской авиации стало открытие «Добролетом» первой в СССР международной авиалинии. Утром 22 июля 1926 г. пилот В. Л. Галышев вылетел на «Юнкерсе Ю-13» «Моссовет» из Верхнеудинска (Улан-Удэ) в столицу Монголии Ургу (Улан-Батор). На борту находились механики Ф. И. Грошев и Н. А. Орлов, технический руководитель маршрута С. Я. Корф, начальник авиамастерских К. И. Иванов и корреспондент газеты «Бурят-Монгольская правда» Зарев. В тот же день жители столицы Монголии торжественно встретили советский самолет.

С 1 августа линия длиной 540 км стала регулярной, полеты в Монголию выполнялись до октября два раза в неделю, билет стоил 200 руб. Так как в распоряжении находился только один самолет, до конца летного сезона перевезли всего 27 пассажиров и 582 кг почты. С экономической точки зрения полеты были убыточны – средний коэффициент коммерческой загрузки равнялся 23 %. Но линия была важна как международный маршрут:

Открытие воздушной линии Верхнеудинск – Урга будет иметь для нас большое торгово-промышленное и политическое значение, свяжет нас с монгольским народом, сблизит нас как в культурном, так и в хозяйственном отношениях, – писала «Бурят-Монгольская правда»¹¹.

Со временем увеличился парк самолетов, повысилась регулярность рейсов, и в 1927 г. на линии были перевезены 669 пассажиров и 12 т грузов.

Осенью 1927 г. «Добролет» открыл вторую международную линию, наладив воздушную связь между Ташкентом и Кабулом, столицей Афганистана, с которым у Советского Союза сложились добрососедские отношения. Линия обслуживала в первую очередь Наркомат иностранных дел СССР. Полет занимал 7–8 часов вместо 20–30 дней трудного путешествия через горы.

Пробный рейс на «Юнкерсе Ю-13» осуществили летчик М. С. Семенов и бортмеханик В. И. Собоцкий. Самолет вылетел из Ташкента 14 сентября и добрался до Кабула с одной промежуточной посадкой. Обратный полет был без посадки. Поднявшись 19 сентября в 5 час. 25 мин. утра с аэродрома в Кабуле, Семенов в 11 час. 40 мин. того же дня достиг Ташкента, пройдя расстояние около 1000 км через горные перевалы за 6 час. 15 мин.

Затем состоялся рейс с пассажирами. Пилот (к сожалению, его фамилия в статье не указана) рассказывает:

Так как самолет требовал совершенно незаурядного набора высоты на 5000 м, а машина по формуляру брала только 3500 м, я решил использовать самолет сперва на нашей территории, чтобы не осрамиться за границей. Взяв загрузку в 2 пассажира с багажом, я пошел по маршруту в Дюшамбе через Самарканд, не залетая в Термез, и стал набирать высоту. Мотор работал хорошо, и через 2 ч. 20 м. альтиметр уже показывал 4800 м, мы проходили над отрогами Памира, горами Кугистана, перед нами был город Дюшамбе, наш конечный пункт. После благополучной посадки, забрав 3 пассажиров, мы вернулись на другой день в Ташкент, сделав за 2 суток 2000 км, и стали готовиться к перелету за границу.

Через 3 дня, переставив на моторе пружины и одевшись специальным образом – трехслойное теплое белье, шерстяные туземные чулки, валенки, шубы, рукавицы, теплые шлемы, имея нагрузку: пассажир плюс нас двое, плюс 125 кг груза, я поднялся с ташкентского аэродрома. Шел перемежающийся дождь, ветер был с правого борта. Я стал набирать высоту и решил не останавливаться в Самарканде, а идти прямо через хребты Туркестанский, Заревшанский и Гиссарский в пограничный город Термез, расположенный на реке Аму-Дарье. Над первым хребтом высота была уже 3500 м. Слева виднелась величественная вершина пик Хан-Тенгри. Над вторым, самым высоким хребтом было 5000 м. Было очень холодно, но мотор работал хорошо.

¹¹ Алтунин Е. В. Очерки истории гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока. 1923–1945. Иркутск: Изд-во Иркутского университета, 1990. С. 28.

Подо мною проходила, как в панораме, местность – историческое озеро Александра Македонского Искандер-Куль, дальше шла Сурханская долина, уже по ту сторону гор. Мы перелетели хребты и стали планировать в Термез, где нас встречали организации, пограничники и уполномоченный Наркоминдела. Половина пути была пройдена. Самолет мы поставили к стене крепости. Распоряжением нач. гарнизона был выставлен караул для охраны самолета.

Утром, отвизировав заграничные паспорта, «Пищевик» поднялся с термезского аэродрома и сразу под городом перешел границу СССР – Афганистан.

Мы были над чужой территорией. Те же горки, желтоватая степь, дорожки, только здания стали другими, напоминающими египетские, из желтой глины, конусовидные. Машина шла все выше. Под нами был первый афганский город Таш-Курган, а вдали виднелся наш «страх и беспокойство» – хребет Гиндукуш.

5000 м, 5200 м... Скалы вровень с крыльями, машина кверху больше не идет, сильно качает, наносит на скалы, показываю глазами на штурвал механику, он помогает, мы в четыре руки боремся со стихией. Под нами несутся скалы, скалы и скалы. Так полчаса, 40 минут, час. Дальше – долина. Видно прямое, как стрела, шоссе, зелень миндальных деревьев. Вдали Хайберский перевал, путь в Индию.

Под нами Кабул. Навстречу нам вылетает эскадрилья афганских самолетов и показывает аэродром. Садимся.

Музыка... Почетный воинский караул... Мы сходим с борта замерзшие и оглохшие. Масса фотографов. Нас приветствует брат падишаха Аманулла-хана. Едем в посольство. Путь пройден, машина вела себя честно.

Через 3 дня летим обратно. На борту самолета три пассажира-женщины, из них одна девочка девяти лет, едут в Германию. Из взрослых одна – жена консула, другая – сотрудница консульства¹².

Так начала работу почтово-пассажирская линия Ташкент – Самарканд – Термез – Кабул длиной 1140 км. Из-за нехватки авиатехники использовался только один Ю-13. На нем установили дополнительные топливные баки, поэтому разрешалось брать не больше двух пассажиров. До конца года были сделаны восемь эпизодических полетов, перевезены 14 человек и 380 кг грузов.

Регулярные полеты в Кабул начались в следующем году. За 1928 г. были сделаны 60 рейсов, доставлены 145 человек и 2,3 т почтовых отправлений. Это была уже полноценная авиалиния.

Но в конце года в Кабуле произошел государственный переворот, к власти пришел ортодоксальный исламист Хабибулла. Он обвинил бывшего главу Афганистана Аманулла-хана в нарушении законов шариата и отменил его либеральные реформы. Но хуже всего было то, что Хабибулла установил тесные контакты с бежавшими из Советского Союза лидерами басмаческого движения, ненавидящими советскую власть. Возникла реальная угроза жизни советских дипломатических работников и членов их семей. Началась операция по вывозу советской дипломатической миссии из Кабула.

¹² Перелет в Кабул // Вестник воздушного флота. 1928. № 7. С. 33.

Эвакуация была возможна только по воздуху. Со среднеазиатских маршрутов сняли четыре «юнкерса» с экипажами. Регулярное воздушное движение было прервано, самолеты летали вне расписания. За несколько месяцев в СССР по воздуху вывезли около 100 советских служащих с семьями, а также представителей дипмиссий некоторых других стран. В конце года ситуация нормализовалась, был подготовлен новый договор об авиалинии Ташкент — Кабул, и она возобновила работу.

Однако основным местом работы «Добролета» оставались советские среднеазиатские республики. Из Ташкента пролегли маршруты в Самарканд, Термез, Дюшамбе. Действовали также линии Чарджуй — Хива — Ташауз и Фрунзе — Алма-Ата. На большинстве участков рейсы выполнялись четыре раза в неделю. Как и прежде, полеты совершались на «Юнкерсах Ю-13». Штат сотрудников «Добролета» к концу года достиг 390 человек. Летный персонал получал хорошее жалование (пилот — 600 и более рублей в месяц, бортмеханик — 400 руб.). Служба в ГВФ была выгоднее, чем в ВВС, хотя подчас и более трудной.

В целом за год общество сумело в полтора-два раза увеличить объемы перевозок пассажиров и грузов, во многом за счет того, что, благодаря госдотациям, почти вдвое снизило тарифы на билеты. Регулярность полетов достигла 92 %, а коэффициент коммерческой загрузки приблизился к 80 %.

Тревогу вызывал только рост числа поломок в полете и вынужденных посадок, хотя жертв, к счастью, не было. Сказывался износ моторов БМВ-III, которыми были оборудованы Ю-13. Так как в Германии их выпуск прекратился, были выделены деньги на замену их моторами «Юнкерс L-2». Они поступили только в конце летного сезона, и почти весь год пришлось летать со старыми, много раз ремонтировавшимися двигателями.

С 1928 г. по указанию правительства «Добролет» начал воздушное освоение Сибири. 17 мая вышел приказ об открытии в Иркутске Управления сибирских воздушных линий, в подчинение которому передавались Бурят-Монгольская и создаваемая Якутская воздушная линии. В положении о новом управлении указывалось, что оно организовано в целях

объединения всех работ по применению гражданской авиации в различных областях социалистического строительства на территории Сибирского края, Дальнего Востока, Якутской и Бурят-Монгольской республик и увязки этих заданий с общесоюзными заданиями ¹³.

Первым шагом стало оборудование воздушной связи между расположенным на Транссибирской железной дороге Иркутском и Якутском. Летом единственным видом сообщения между этими городами был долгий путь по рекам Сибири, зимой же на путешествие на запряженных в сани лошадях уходил целый месяц.

¹³ Алтунин. Очерки истории гражданской авиации... С. 46.

Рассматриваемый первоначально вариант авиарейсов с посадками на промежуточных аэродромах пришлось отвергнуть, так как строительство посадочных площадок в глухой тайге при отсутствии дорог и местной рабочей силы оказалось невыполнимо. Решили использовать гидросамолеты и летать вдоль Лены и Ангары. Планировалось купить в Германии трехмоторный «юнкерс» с колесным и поплавковым шасси или применять двухмоторные летающие лодки Дорнье «Валь», но выяснилось, что эти самолеты не смогут развернуться на реках, поэтому решили использовать поплавковые Ю-13 и приобрести их грузо-пассажирские варианты W-33. Гидроаэропорт в Иркутске оборудовали на Ангаре, чуть выше места впадения в нее реки Ушаковки – это было единственное близ города место с прямым руслом реки, достаточным для взлета. Были арендованы два дома: в одном разместился штаб «Добролета» (тут же на рейсы оформляли пассажиров и груз), в другом – мастерские и склад запчастей. На берегу построили причалы для самолетов. В Иркутск из Улан-Удэ перенесли авиамастерские, ставшие позднее основой для создания Иркутского авиазавода.

7 июня Ю-13 «Моссовет», пилотируемый А. С. Демченко, отправился из Иркутска для проверки гидротрассы. На борту находились три специалиста по прокладке авиалиний. По пути они размечали акватории промежуточных гидроаэродромов, согласовывали организационные вопросы с местными руководителями. Были изучены маршруты в Якутск и в расположенный на полпути Бодайбо, знаменитый своими золотыми приисками, определены места промежуточных посадок. 29 июня самолет прибыл в Якутск, а к августу вернулся в Иркутск.

Вскоре начались первые почтово-пассажирские рейсы. 10–13 августа «Моссовет» совершил полет Иркутск – Бодайбо – Иркутск, а 21–27 августа – из Иркутска в Якутск и обратно. Участок до Якутска протяженностью 2706 км проходили в три этапа, с ночевками в Киренске и Нюи. В некоторых местах лететь было сложно, там, где русло реки зажато горами. Летное время до Якутска составляло 20 час., до Бодайбо – 13. Билет до Якутска стоил дорого – 375 руб.

Несмотря на то что дальние трассы обслуживали только два самолета, а вылеты производились нерегулярно, «по погоде», за короткую летнюю навигацию были сделаны семь рейсов в Якутск и четыре в Бодайбо.

К концу года суммарная длина маршрутов «Добролета» составила 6162 км. В табл. 2 приводятся сведения о линиях этого общества в 1928 г.¹⁴

За год самолеты «Добролета» выполнили 1828 рейсов, обслужили 4419 пассажиров и перевезли 105 т грузов. Но прокладка новых маршрутов, создание аэродромов и посадочных площадок в отдаленных районах страны обходились дорого, росла себестоимость перевозок¹⁵,

¹⁴ РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 104. Л. 4–5.

¹⁵ Стоимость перевозки 1 тонно-километра на линии Ташкент – Дюшамбе равнялась 4 руб. 53 коп., Верхнеудинск – Урга – 8 руб. 55 коп., Иркутск – Якутск – 20 рублей (РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 69. Л. 130).



Рис. 7. Поплавковый «юнкерс» на линии Иркутск — Якутск

и к концу года убытки общества превысили полмиллиона рублей. Спасало то, что выделяемые государством дотации были теперь не постоянными, а пропорциональными числу пройденных километров. За обычные маршруты они составляли 65 коп. за километр, за особо трудные — до 1 руб.

Страна вступала в эпоху пятилеток. 2 февраля 1929 г. Совет труда и обороны утвердил пятилетний план развития ГВФ. Воздушные линии должны были связать Москву с городами Сибири и Средней Азии, протянуться до Владивостока и далее — в Токио, Пекин, Шанхай. В дальнейшем из-за нехватки финансовых и технических ресурсов и обострения военно-политической ситуации в Китае этот план неоднократно пересматривали, акцент был сделан на развитие воздушного транспорта внутри нашей страны.

«Добролету» поручались все более трудные задачи. Одной из них было освоение зимних полетов из Иркутска в Якутск и Бодайбо. Они начались 14 февраля. Вместо поплавков на самолеты установили металлические лыжи. На маршрутах были подготовлены 12 промежуточных снеговых аэродромов. В одном месте в качестве «аэровокзала» использовали пустующее за ненадобностью здание бывшей царской тюрьмы.

О том, как нелегко приходилось пилотам и пассажирами, говорят строки из письма летчика Якутской линии:

Условия работы трудные. Судите сами: линия Иркутск — Якутск — 2705 км, участки по 600–750 км с промежуточными посадками на половинном расстоянии.

Таблица 2. Авиалинии «Добролета»

Линия	Длина, км	Продолжи- тельность полета	Число полетов в неделю	Пассажи- р- ский тариф, руб.	Регуляр- ность полетов, %	Коммер- ческая загрузка, %	Число пассажи- ров
Ташкент – Самарканд – Термез – Дюшамбе	963	10 час.	4	140	86	88	835
Чарджуй – Хива – Ташауз	469	5 час.	6	95	94,5	82	2055
Фрунзе – Алма-Ата	240	2 час.	4	40	94	83	1086
Ташкент – Термез – Кабул	1140	1 день	1	250	93	80	145
Верхнеудинск – Улан-Багор	600	6 час.	3	100	77	67	295
Иркутск – Якутск	2706	2–4 дня	нере- гулярно	375	–	59	?

Температура воздуха на земле от [минус] 30 градусов до 50 градусов. Доходит временами до 55 градусов.

Бывают места, где болтовня (болтанка. – Д. С.) доходит до безобразия, и были случаи, когда пилоты не выдерживали, производя посадки в пути (участок Витим – Бодайбо). Погода в полете меняется несколько раз. Часты туманы, которые прижимают к реке. Прибавлю к этому, что самолеты Ю-13 с мотором БМВ имеют стаж до 900 часов. Рейс, и снимаем мотор, так как вырабатывает норму 50 часов [...]

Несмотря на теплую одежду, через три часа чувствуешь собачий холод. Аэродромы все без исключения 250 × 600 м. Из-за этого приходится садиться с боковым ветром, за черту аэродрома не заходи, так как торос в 1 метр высотой. По всей дороге следования самолета вне площадок посадка опасна как для самолета (торос), так и для пассажиров. Жилые помещения друг от друга 200–150 км ¹⁶.

Из-за короткого зимнего дня воздушное путешествие до Якутка длилось иногда неделю, до Бодайбо – 2–3 дня. Задолго до вылета механикам приходилось начинать греть моторы паяльными лампами, иначе те бы не запустились.

В марте морозы спали, но возникла другая проблема: из-за таяния снега самолет, вылетая из Иркутска на лыжах, вез с собой колеса, которые оставляли на промежуточной посадке в Грузновке. На обратном пути самолет «переобували», и летчики производили посадку в Иркутске на колесах.

Несмотря на экстремальные условия полетов, до конца зимнего сезона (18 апреля) авиаторы сумели выполнить пять рейсов в Якутск и обратно и четыре рейса Иркутск – Бодайбо – Иркутск и перевезли 83 пассажира и полторы тонны грузов. С 25 мая, когда на реках закончился ледоход, возобновила работу гидролиния. До сентября сделали 12 полетов в Якутск и 11 – в Бодайбо. Таким образом, якутская авиалиния сделалась практически круглогодичной. Кроме людей и почты, «юнкерсы» возили самые разнообразные грузы, среди которых были голубые песцы для зверопитомника, морские свинки и мыши для лабораторных исследований, вакцина для прививок, медикаменты, фрукты.

15 мая заработала почтовая авиалиния Москва – Иркутск. Это был самый протяженный в стране воздушный маршрут, его длина составляла 4700 км. К тому же это была первая в СССР линия, оборудованная участками, приспособленными для ночных полетов. Таких участков было два: от Москвы до Нижнего Новгорода (422 км) и от Шадринска до Новосибирска (1348 км). Ночные участки обеспечивали скорость доставки почты: в случае, если бы самолеты летали только днем, выигрыш во времени по сравнению с круглосуточно движущимся поездом был бы незначительным.

¹⁶ РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 79. Л. 117.

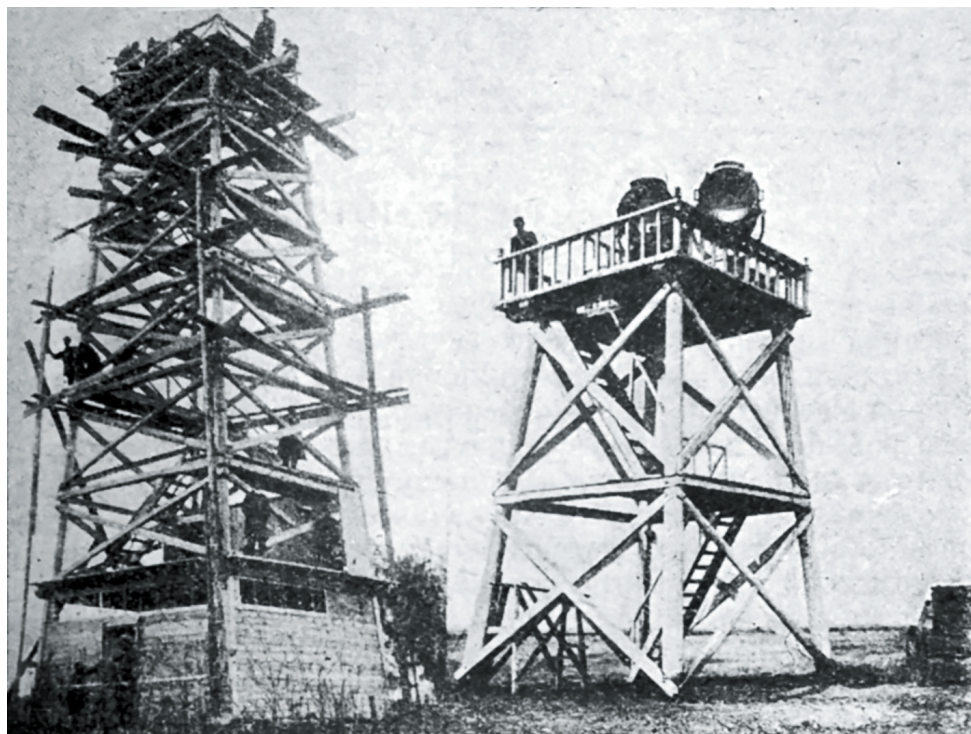


Рис. 8. Постройка вышки для неоновой маяка на Омском аэродроме. Справа – посадочные прожекторы

Подготовку авиалинии «Добролет» начал в 1928 г. с изыскания аэродромов и посадочных площадок. Их готовили с помощью добровольцев местных отделений Осоавиахима. К 1929 г. были оборудованы восемь аэродромов (из них три ночных) и 106 посадочных площадок (55 – с освещением).

Для работы почтовой линии военные передали «Добролету» снятые с вооружения бипланы «Фоккер С-IV» (П-4). На них установили советские моторы М-5, было снято военное оборудование, заднюю кабину переделали в закрытый багажный отсек. Туда через люк в крышке можно было поместить 100 кг почты. На верхнем крыле установили дополнительные топливные баки. Бензина хватало на 6 час. полета, скорость равнялась 130–145 км/ч.

Много сил и средств было потрачено на оборудование для ночных полетов. На участке Москва – Нижний Новгород установили десять электрических маяков: восемь обычных вращающихся и два неоновых. Все посадочные площадки оборудовали фонарями, они были белого и красного цвета для обозначения направления посадки. На участке Шадринск – Новосибирск вдоль железной дороги установили 132 керосиново-калильных фонаря. Аэродромы в Кургане, Омске и Новосибирске снабдили 90-сантиметровыми прожекторами, проложили

электрические кабели к дизельным электрогенераторам. Самолеты имели посадочные фары, аэронавигационные огни, лампочки для подсветки приборов и подкрыльевые магниевые осветительные ракеты на случай незапланированной посадки в темноте.

В 1929 г. до окончания работы маршрута 31 октября были сделаны более 80 почтовых рейсов. Линия была разделена на участки, к которым были приписаны определенные пилоты и самолеты. Участков было шесть: Москва — Казань (760 км), Казань — Свердловск (725 км), Свердловск — Омск (895 км), Омск — Новосибирск (650 км), Новосибирск — Красноярск (675 км), Красноярск — Иркутск (995 км). Весь путь самолет П-4 проходил примерно за двое суток.

Летчик Мансветов вспоминал:

С железнодорожной станции за два часа до вылета самолета по расписанию поступали телеграммы — сводки погоды. Никаких текущих сведений, никаких синоптических прогнозов мы не имели. Не было у нас и радиосвязи с землей, а также самолета с самолетом. Поэтому летчик с момента вылета и до прихода на аэродром назначения оказывался отрезанным от всего остального мира и действовал в соответствии со своим опытом, умением и сообразительностью.

Для полета вслепую на самолете был только единственный прибор — указатель крена «Пионер». Поэтому летали мы в те годы лишь по земным ориентирам. И главным образом по железнодорожной магистрали Иркутск — Красноярск. Причем при низкой облачности и в дождь нам нередко приходилось прижиматься к самой земле и идти бреющим полетом, чтобы ни в коем случае не оторваться от этого единственного, верного и надежного путеводителя. В условиях горно-таежной местности это было, конечно, большим риском, но борьба за регулярность почтовой связи со столицей, считавшаяся тогда основным показателем нашей работы, вынуждала нас идти на такой риск ¹⁷.

В 1929 г. на линии Москва — Иркутск случились четыре летных происшествия, погибли два пилота. Тем не менее Совет по гражданской авиации допустил в виде исключения перевозку пассажиров, решение в каждом конкретном случае принимали начальники местных управлений «Добролета». Крышку багажного отсека снимали и там устанавливали сиденье. Но трасса была слишком опасной. Начальник ВВС Мальцев писал руководству ГВФ:

Считаю необходимым вам доложить свое мнение по поводу перевозки пассажиров на почтовой линии Москва — Иркутск. Поскольку данная линия является почтовой, а материальная часть самолетов и моторов значительно потрепана, считаю необходимым прекратить пассажирские перевозки на таковой, т. к. это не является основным назначением этой линии. Парашютов на линии нет даже для всех летчиков ¹⁸.

Но этот наказ не был услышан: если не было почты, летчики брали пассажиров. В 1930 г. только на участке от Иркутска до Красноярска

¹⁷ Алтунин. Очерки истории гражданской авиации... С. 54–55.

¹⁸ РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 163. Л. 84.

«фоккеры» перевезли одиннадцать человек. Один пассажир погиб при падении самолета.

Не менее сложной задачей было освоение воздушного сообщения с горными районами Средней Азии. 18 октября 1929 г. был сделан пробный полет в город Хорог, расположенный среди памирских гор. Он выполнялся по просьбе и на средства правительства Таджикистана, стремившегося наладить воздушную связь с этим труднодоступным районом. На маршруте пилоту «юнкерса» временами приходилось подниматься на высоту более 5 км.

По результатам полета, более сложного, чем полеты в Кабул, из-за зажатости Хорога горами, был сделан следующий вывод:

Мы имеем задание правительства открыть в текущем году воздушную линию Сталинабад – Гарм – Хорог. Линию до Гарма имеется задание оборудовать и открыть как регулярную, и затруднений в этом не предвидится. Что касается рейсов на Хорог, то, считаясь с обнаруженными трудностями, мы поставили в известность Главную инспекцию гражданского воздушного флота, что предполагаем возможным только эпизодические рейсы на Хорог, примерно 20 рейсов в год (10 пар). Получение новых самолетов не ожидается, и надо рассчитывать на существующие Ю-13 с наиболее проверенными моторами. Спецобмундирование и кислородные приборы будут приобретены. Радиосвязь самолета с землей в ближайшее время обеспечить не сможем, и рассчитывать на ее установление можно будет, вероятно, только к осени 1930 г. До того времени придется совершать полеты без радиосвязи. Необходимо подчеркнуть большое государственное значение связи с Хорогом, оправдывающее даже значительный риск в полетах, т. к. земное путешествие в Хорог не менее опасно, чем воздушное ¹⁹.

В конце 1920-х гг. в связи с задачей индустриализации страны начался переход к централизованному плановому руководству народным хозяйством. В гражданской авиации было несколько частично самостоятельных организаций – Совет по гражданской авиации, Главная инспекция ГВФ, общества воздушных перевозок «Добролет» и «Укрвоздухпуть». Конец этому положило правительственное постановление от 11 декабря 1929 г. В нем говорилось:

Ввиду несообразности параллельного существования двух обществ гражданской авиации акционерные о-ва «Добролет» и «Укрвоздухпуть» слить в единое Всесоюзное общество гражданского воздушного флота с функциями использования гражданской авиации для воздушных сообщений и других видов применения ее в народном хозяйстве [...] и с подчинением его непосредственно Главной инспекции воздушного флота. Передать организованному обществу весь актив и пассив объединяемых обществ, кроме авиазавода и отдела опытного самолетостроения «Укрвоздухпути» в Харькове и оборудования аэрофотосъемки, каковые передать соответственно Авиатресту и организуемому при ВСНХ предприятию по аэрофотосъемке.

¹⁹ РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 68. Л. 90.



Рис. 9. Маршруты «Добролета», 1929 г.

Поручить Главной инспекции гражданского воздушного флота в месячный срок оформить организуемое в ее ведении Всесоюзное акционерное общество гражданского воздушного флота, утвердив его устав, штаты, созвав объединенное собрание акционеров объединяемых обществ «Добролет» и «Укрвоздухпуть», избрав новые органы управления и т. д.²⁰

На этом закончилась история общества воздушных перевозок «Добролет». За семь лет его существования была заложена основа для дальнейшего развития гражданской авиации СССР: освоены воздушные линии в Центральной России, Средней Азии и Сибири, открыты первые международные авиамаршруты. Учитывая сложнейшие условия работы пилотов и несовершенство авиатехники, этот период без преувеличения можно назвать героической эпохой гражданской авиации СССР.

References

- Altunin, E. V. (1990) *Ocherki istorii grazhdanskoi aviatsii Vostochnoi Sibiri i Dal'nego Vostoka. 1923–1945* [Essays on the History of Civil Aviation in Eastern Siberia and the Far East. 1923–1945]. Irkutsk: Izdatel'svo Irkutskogo universiteta.
- Filatov, A. I. (ed.) (1996) *Istoriia otechestvennoi grazhdanskoi aviatsii* [History of National Civil Aviation]. Moskva: Vozdushnyi transport.
- П'ински-Блументау, А. (1928) *Istoria "Dobrolet"* [History of Dobrolet]. Moskva: Dobrolet.
- Khronika [Current Events] (1924), *Vestnik vozdushnogo flota*, no. 6–7, p. 65.

²⁰ РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 163. Л. 61.

- Khronika [Current Events] (1925), *Vestnik vozdushnogo flota*, no. 8, p. 24.
- Nazrullaev, F. N. (1984) *Istoriia razvitiia grazhdanskoi aviatsii v Uzbekistane i ee vklad v pod"em narodnogo khoziaistva. Dis. ... kand. ist. nauk [History of Civil Aviation in Uzbekistan and Its Role in the Rise of National Economy. Thesis for the Candidate of Historical Sciences Degree]*. Tashkent, 1984.
- Perelet v Kabul [Flight to Kabul] (1928), *Vestnik vozdushnogo flota*, no. 7, p. 33.
- Simonov, A. A. (2014) Stranitsy biografii Iakova Nikolaevicha Moiseeva – pervogo re-
isovogo letchika “Dobrolet” [Pages from the Biography of Yakov Nikolayevich Moiseyev, the First Pilot of *Dobrolet*], in: Gurkin, V. A. (ed.) *Stanovlenie i razvitie grazhdanskoi aviatsii v Rossii (1910–1940-e gg.). Trudy konferentsii [Emergence and Development of Civil Aviation in Russia (1910–1940). Conference Proceedings]*. Ul'ianovsk: Ul'ianovskii gosudarstvennyi tekhnicheskii universitet, part 2.
- Ustav “Dobrolet” [The Charter of Dobrolet]* (1923). Moskva: Prombank.

Received: February 18, 2019.