

УДК 947+629.734:35

Кафтан О.О.

ВИНИКНЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СПОЛУЧЕНЬ НА ТЕРЕНАХ УКРАЇНИ

Такий вид техніки, як авіація, тісно пов'язаний з цілим комплексом економічних та політичних факторів. Тому відповідні державні документи яскраво висвітлюють як ситуацію у країні, так і стан міжнародних відносин. У такому контексті і розглянуто історію створення регулярних авіаліній в Україні.

17 грудня 1903 року було випробувано апарат, який за аеродинамічною схемою можна вважати першим літаком. Тоді мало хто серйозно поставився до цієї події, що й не дивно, оскільки політ тривав всього 12 секунд. Початок Першої світової війни стимулював творчий пошук, і вже протягом 1915-1916 рр. середні серійні літаки набувають характеристик, властивих лише рекордним апаратам довоєнного часу, їх льотні показники невпинно зростають. У цьому дослідженні ми зосередимо увагу на максимальному корисному навантаженні та дальності польоту цих літаків. Як не дивно, пальму першості в зазначених категоріях утримувала Росія - єдина країна, яка на той час мала чотиримоторні літаки "Илья Муромец" конструкції І.І.Сікорського. Ці машини було зведено у перше в світі формування бомбардувальної авіації далекої дії - "Ескадри повітряних кораблів" - з головною базою у Вінниці. Варто зазначити, що ці літаки мали справді неперевершені дані, і протягом війни більш чи менш вдалі копії цих апаратів мали всі ворогуючі сторони, однак жодна з копій не була чотиримоторною і не мала якостей оригіналу. Проте Російська імперія доживала останні роки, й ця стратегічна перевага не стала вирішальною, до того ж стан матеріальної частини "Ескадри..." дедалі погіршувався.

У січні 1918 року Універсалом від 22 числа Центральна Рада проголосила незалежність Української Народної Республіки. Все майно авіазагонів Російської імперії віднині переходило у розпорядження українських повітряних сил. У березні 1918 року Вінницю зайняли гайдамаки. Відтоді рештки ескадри "Му-

ромців" належали Україні. Невдовзі у структурі Міністерства пошти та телеграфу УНР за ініціативою військових авіаторів було організовано відділ авіапошти. Передбачалося створити цілу мережу повітряних ліній і встановити оперативний кур'єрський зв'язок між найважливішими містами країни. Літаки для цієї мети надав військово-повітряний флот. Планувалося використання як легких, так і важких повітряних кораблів.

Незважаючи на труднощі і негаразди того періоду, розпочати польоти все ж таки вдалося. Військово-науковий вісник Генерального Штабу УНР писав у квітні 1918 року: "Між Києвом і Одесою та Києвом і Полтавою авіапошта вже функціонує. Законопроект про неї внесено до Центральної Ради" [1]. На жаль, подальша доля цього проекту невідома. Наприкінці квітня 1918 року до влади прийшов гетьман П.Скоропадський. Його уряд приділяв велику увагу авіації. Зокрема, було видано цілу низку наказів, покликаних покращити катастрофічну ситуацію в авіаційних загонах [2], розташованих на території України (див. додатки). Проте в жодному з відомих тепер документів немає будь-яких свідчень про функціонування авіапошти. Лише з осені 1918 року є інформація про спробу створити схожу за завданнями повітряну лінію між Києвом та центром білогвардійського руху на півдні Росії (м. Новочеркаськ) [3]. Проте політична ситуація змінилася, і ці польоти втратили актуальність.

Після закінчення громадянської війни виникла ідея налагодження повітряного зв'язку між столицями РСФРР та УРСР. Більшовики розраховували на бомбардувальники дивізіону

Кафтан О.О.

повітряних кораблів "Илья Муромец". Ці машини, зібрані на РБВЗ (Російсько-балтійський вагонобудівний завод) з дореволюційного матеріалу у 1918-1920 роках, вже виробили ресурс і через це не були придатні для роботи на регулярних авіалініях.

Для обслуговування поштово-пасажирської лінії Харків - Москва було надано п'ять "Муромців", два з яких постійно базувалися в російській столиці, а три - в українській. Підготовчі роботи виконали надзвичайно швидко, і вже 1 травня 1921 року почалися польоти. Цього дня піднявся у повітря корабель за № 5, командиром якого був Олексій Туманський, згодом відомий радянський пілот. На борту був пасажир - фельд'єгер В.Л.Плотніков, який супроводжував 68 термінових таємних пакетів загальною вагою 24 кг [4]. Майже одночасно з Харкова під командуванням військового льотчика Насонова з таким самим вантажем таємної пошти вилетів борт № 2. Жахливий технічний стан літаків робив небезпечним проходження цього маршруту навіть з проміжними посадками, тому польоти вирішили виконувати за естафетним принципом: корабель, пройшовши половину дистанції, приземлявся в Орлі, звідки пасажир та пошта на іншому "Муромці" одразу ж прямували до кінцевого пункту призначення. Літак, що прилетів до Орла, після додаткового технічного огляду вже наступного дня повертався до своєї бази.

Для нормативного забезпечення лінії вперше за радянських часів було розроблено цілу низку документів. Серед них на особливу увагу заслуговує інструкція для авіапасажирів. Очевидно, розуміючи, що подорож на "Муромці" є справою загалом малоприємною, і у цивільних осіб можуть виникнути непередбачувані реакції, авіатори намагалися максимально знизити активність своїх пасажирів. До традиційних сьогодні "Не палити", "Не ходити салоном під час злету та посадки", "Застібнути ремені" тоді було додано категоричну заборону: "...кричати, заважати екіпажу виконувати свої обов'язки, наступати ногами і хапати руками за органи управління кораблем..." [5]. Вдале завершення польоту та його комфортність були поняттями вельми сумнівними.

Практика підтвердила такий песимізм. Тодішній головний інспектор повітряного флоту Н.Д.Антощенко згадував: "Літаки йшли на невеликій висоті, їх так бовтало, що деякі

пасажирів не витримували і на проміжних станціях хтось із них зникав, надаючи перевагу наземному транспортові перед повітряним" [6].

Не витримували і "Муромці". До початку осені аварійні ситуації дедалі частішали, що вкрай негативно позначилося на регулярності польотів, які з кінця вересня набули епізодичного характеру. До цього часу на "Муромцях" було перевезено 80 пасажирів і понад 6400 кг вантажів. У жовтні 1921 року літаки оглянула технічна комісія, висновки якої нагадували вердикт консилиуму лікарів біля ліжка смертельно хворого. Після ремонту їх ресурс можна було підняти всього до 10-15 годин [7]. Однак рейсові польоти тривали до 16 листопада 1921 року, поки не вийшов наказ "Про припинення обслуговування ліній на зиму". Очевидно, командування повітряного флоту все ж розраховувало, що до наступної весни вдасться капітально відремонтувати літаки, проте зробити це було вже неможливо. Технічний стан кораблів "Илья Муромец" і зруйнована авіапромисловість стали тими рифами, об які розбилися честолюбні наміри радянської влади та ентузіазм авіаторів при створенні першої регулярної авіалінії союзнного значення. Але все ж таки практичну доцільність подібних авіатрас було доведено.

На той час у Європі вже склалася ціла система повітряних сполучень, причому найактивнішими були німецькі компанії. Намагаючись подолати економічні санкції, викликані поразкою Німеччини у Першій світовій війні, вони спрямували свої зусилля на завоювання східних ринків авіап перевезень. Тут їхні інтереси збігалися з інтересами урядів радянських республік, які шукали виходів з економічної блокади. Тому не дивно, що перша міжнародна авіалінія в СРСР пов'язала Москву та Кенігсберг, а для її обслуговування 1922 року було створено російсько-німецьке товариство "Дерулюфт".

Звісно, проблем було достатньо. Як пізніше говорив один із керівників "Дерулюфта", "...відкриваючи цю лінію, німецька сторона... вважала, що вона зустрінеться в Росії з обладнаним зв'язком, матиме добрі ангари, зможе швидко зноситися телеграфом тощо, і тому німецька сторона думала, що особливих коштів на це не потрібно. Російська ж сторона, не маючи великого досвіду в цьому напрямі, вважала, що достатньо надати десять літаків, кілька інструментів - і можна літати" [8]. Однак, не-

зважаючи на це, почавши роботу 1 травня 1922 року, літаки "Дерулюфта" Fokker-III до кінця року виконали близько 200 рейсів з регулярністю, яка сягала 99 (!) відсотків.

У червні того ж року через радянську територію пройшла ще одна міжнародна авіамагістраль. Компанія "Junkers-Luftwerner" почала польоти за маршрутом Швеція - Персія через Москву, Харків і Баку.

Ці події безпосередньо стосувалися виникнення повітряного сполучення в Україні. Річ у тім, що під враженням цих подій Раднарком УРСР в грудні 1922 року звернувся до "Дерулюфту" з пропозицією про подовження лінії Кенігсберг - Москва до Харкова. Враховуючи обіцянку компенсувати можливі витрати коштом держави, прохання задовольнили. З 1 січня 1921 року почалися польоти. Проте через погану погоду та організаційні проблеми експлуатація лінії виявилася недоцільною. Результатом цього, хоча й відверто неважкого, досвіду, стала ідея створення української організації, яка б займалася авіаперевезенням. Її було реалізовано з появою Українського товариства повітряних сполучень "Укрвоздухпуть".

28 лютого 1923 року в кабінеті начальника транспортного відділу Уповноваженого Наркомату зовнішньої торгівлі при Раднаркомі УРСР відбулося засідання, з якого можна починати відлік часу в історії "Укрвоздухпуті". Тут були присутні представники уряду, спільного російсько-німецького підприємства "Дерулюфт", "Главвоздухфлоте", а також відроджених НЕПом комерційних структур.

Проблем вистачало. Насамперед треба було знайти мінімум 500 тис. карбованців золотом, що за тодішнім курсом становило понад 1 трил. радянськими знаками. Уряд таких коштів не мав. Не могли допомогти й підприємці. Так, голова "Вукоопспілки" Вітман сказав, що "вилучити таку суму з торгових оборотів зараз абсолютно неможливо" [9]. Оптимізму не додала заява ініціативної групи про те, що навіть за умови інтенсивної експлуатації чотирьох повітряних ліній (Харків - Москва, Харків - Київ, Харків - Одеса та Харків - Сімферополь) найближчим часом "чистих прибутків ... не очікується" [10]. Заслужовує на увагу той факт, що серйозних економічних аргументів на користь цієї справи так і не було висловлено. Водночас вистачало комуністичних закликів та розповідей про те, як багато користі принесе ця ідея. Особливо

цікавою видається позиція командувача ВПС УВО Юнгмейстера, який висунув такий аргумент: цивільну авіацію завжди можна застосувати як школу для "воєнних льотчиків чи свого роду резерв" [11], що, безумовно, сприятиме "підтриманню" техніки воєнного повітроплавання. Завдяки цьому залізному аргументу нарада закінчилась констатацією: "Организация воздушного сообщения на Украине является современным и чрезвычайно насущным делом" [12].

Наступним важливим питанням було придбання літаків. Наслідуючи російське товариство "Добролет", правляча трійка УВП (Укрвоздухпуть) вирішила замовити у фірми Junkers десять популярних тоді пасажирських машин F-13. Однак ціна на них виявилася надзвичайно високою (\$ 15 000 за штуку). Очевидним виходом було запросити німецьку компанію в акціонери, а пайовий внесок взяти літаками. Такий підхід викликав зацікавлення в німецькій стороні, однак німецька компанія висунула цілий ряд вигідних для себе вимог. Все йшло до підписання угоди, проте в хід справ втрутився секретар зовнішторгу в Берліні доктор Наглер. 4 травня УВП отримав надіслану ним доповідь, в якій ґрунтовно доводилася недоцільність угоди з Юнкерсом. Головним аргументом була надзвичайно висока ціна, а також дорогий сервіс. За цих умов доцільним було звернутися до компанії-конкурента, якою стало підприємство Клода Дорнье, яке нещодавно з'явилося на ринку пасажирських літаків зі своїми "Кометами". 22 травня між берлінською фірмою Stinnes - ексклюзивним дистриб'ютором компанії Дорнье - та керівництвом УВП було підписано угоду про постачання перших семи "Комет" в Радянський Союз. Постачання нової техніки почалося з порушенням графіка. До того ж машини виявилися не пристосованими до умов експлуатації в СРСР.

Ці труднощі не були єдиними проблемами УВП. Аби розпочати пасажирські перевезення, належало налагодити всю інфраструктуру повітряних ліній і отримати позитивний відгук Ради в справах цивільної авіації при "Главвоздухфлоте". Цей процес був складним: з чотирьох запланованих маршрутів вдалося затвердити лише один - Харків - Одеса; дозвіл відкрити ним рух отримали лише в кінці серпня. Наступна проблема була пов'язана з комплексами обслуговування літаків. Невеличкі авіаційні майстерні розташовувалися в

Харкові, однак розширення їх вимагало значних коштів. В Одесі був авіаційний завод "Анатра", один із найпотужніших у дореволюційній Росії. Проте влітку 1923 року він був у стані повного занепаду (до речі, за часів Скоропадського в Україні існувала розгалужена мережа авіаремонтних баз - *див. додаток 4*). Цю проблему вирішити так і не вдалося.

Легше було з кадрами. В Україні, як виявилось, був надлишок авіаційних інженерів, більшість з яких отримала ґрунтовну освіту, зокрема в іноземних вузах, та мала досвід роботи в провідних російських авіабудівельних фірмах за часів імперії/Багато хто з них, не знайшовши застосування своїм силам, погоджувалися працювати в УВП. Однак там для них вакансій майже не було. Льотчиків і борттехніків, охочих працювати в цивільній авіації, теж вистачало. Червона армія в цей час скорочувала штат, і навіть відомі пілоти залишались без роботи. Характерно, що довірити їм незнайому і вельми дорогу імпортовану техніку ніхто не наважувався. Як наслідок, виникла нагальна потреба в закордонних спеціалістах, для запрошення яких був необхідний дозвіл всесильного ГПУ та того ж "Главвоздухфлота". Як відомо, в цих інстанціях з великою підозрою ставилися до можливості роботи на радянських авіалініях представників імперіалістичних держав. За цих умов ідею відкриття повітряного руху було відкладено ще до початку літа 1923 року.

Адаптація "Комет" до радянських умов експлуатації закінчилася на початку вересня 1923 р. На цей час сума збитків, за оцінками української сторони, становила 30 тисяч карбованців золотом. 14 вересня в Москві нарешті підписали протокол про допуск літаків до експлуатації, при цьому під тиском представника УВП Кирилова до протоколу було внесено, що "...вказані літаки при трикратному випробовуванні навіть знижених вимог не виконали, ... і правління УПВ, приймаючи їх, залишає за собою право вести з фірмою •Дорнє ... переговори про зниження ціни на ці

літаки" [13]. Неприємностей додала аварія 26 вересня. На шляху з Москви до Харкова в одного літака заглух двигун, і лише майстерність пілота допомогла запобігти катастрофі. Цей інцидент зробив німців поступливішими, і врешті-решт вони погодилися знизити загальну суму контракту на 4 тисячі доларів, що цілком влаштовувало українську сторону.

13 жовтня 1923 року в Харкові відбулися надзвичайні загальні збори акціонерів УВП, на яких розглядалися причини, що загальмували роботу повітряних ліній, фінансові та організаційні питання. Всю провину за перший пункт було покладено на німців. В цілому ситуацію в Товаристві розцінювали оптимістично, чому сприяли рішення РНК УСРР субсидувати УВП до кінця року 50 тисяч золотих карбованців і ще 300 тисяч протягом наступних трьох років, а також успішний продаж акцій УВП, який дав понад 70 відсотків коштів на придбання авіатехніки [14]. Збори завершилися виборами вищого керівного органу Товариства - Ради, до якої увійшли 14 чоловік під проводом голови РНК УСРР В.Я.Чубаря та командувача військ України та Криму М.В.Фрунзе. Звичайно, ці люди не могли вести постійної роботи в УВП, але такий патронаж сильно посприяв становленню та розвитку УВП.

18 листопада нарешті було отримано всі замовлені літаки, але, звичайно, ніхто не збирався відкривати навігацію на початку зими. Проте головне було зроблено - ідея про організацію регулярних повітряних сполучень перетворилася на реальність.

Такий вид техніки, як авіація, тісно пов'язаний з цілим комплексом економічних та політичних факторів. Тому відповідні державні документи яскраво висвітлюють ситуацію у країні, і стан міжнародних відносин. У випадку з Україною заслуговує на увагу той факт, що навіть у 1923 році при створенні товариства "Укрвоздухпуть" її уряд не втратив автономії у вирішенні питань міжнародного рівня.

Додатки

№ 1

"Наказ по управлінню інспектора авіації харківського р-ну

22 травня 1918

Ч. 9

По технічній частині.

А) При цьому оголошую наказ по Управлінню Голови Авіації від 27-го квітня с.р.

"Всім авіаційним інституціям та частинам: на час проведення демобілізації та формування нових частин рішуче забороняються усякі польоти, позаяк літаки в довгий час не ремонтувались, нема добрих засобів задля регулювання та ремонту, льотники довго не літавши і через це за останні часи почали робити прикрі випадки падань льотників. Також наказую на цей час припинити усякі видатки по затребах майна з одної інституції та частини у другу.

Польоти дозволяючі виключно по І Українському Армійському авіаційному отряду який уже сформован і несе боюву працю. Також можливі польоти окремих льотників, але кожний раз з особливого дозволу Інспектора Авіації за для виконання особливих завдань і передача по затребах майна може проводитись тільки з дозволу Штабу Авіації по порядку, який визначається нижче.

Б) Обіжник по всіх авіаційних інституціях. Пропоную при виписуванні потрібних матеріалів і частин авіаційного майна, надсилати до Штабу Авіації в технічний відділ затреби в двох примірниках, після чого один посвідчується і надсилається в інституцію яка буде видовати майно і другий примірник буде оставлятися в Штабі Авіації за для справок. На кожній затребі повинна бути підпись Голови частини чи Отамана інституції під номером і числом, а також з дачаткою [печаткою? - О.К.]. Затреби надсилати без ніякого сопроводительного паперу і обовязково на Українські Державні мові.

Голова Української Авіації Військовий льотник **НАКОНЕЧНИЙ**"

Цікаво, що документ аналогічного змісту згодом видали й більшовики:

№ 2

"Приказ По авиации и воздухоплаванию на Украине*

19 февраля 1918 Киев

№ 11

1) Временно до особого моего разрешения никаких полетов не производить.

2) Тренировочные полеты будут разрешаться преимущественно по службе связи на дальние расстояния и разбрасывание агитационных листов, но не более чем 8 часов в месяц с оплатой 25 рублей в час 'как летчикам, так и нелетающим мотористам. Учет летных часов вести комитетами частей. Приказ этот не распространяется на отряды, состоящие при Штабе Красной Армии".

* Орфографію не збережено

"Наказ № 99 По Авіації Української Держави*3 серпня 1918 року*

Для одноманітності зразку складання актів по огляду і оцінці годності самолётів в авіац-сти-нах пропаную руководитись прикладаємим зразком акта, котрий дає можливість яскраво представити собі дійсний стан самолёта.

Такий же зразок огляду моторів і ріжного майна буде об'явлен додатково.

Інспектор Авіації Української Держави
Військовий льотник, Хорунжий *НАКОНЕЧНИЙ*".

№ 4**"Наказ Військової Української Держави**

Ч. 668

5 листопаду 1918

По Канцелярії Військового Міністерства. При цьому оголошую ділокацію ремонтних Депо:

Полтавське	в м.	Полтаві
Київське	" "	Голендерні
Чернігівське	" "	Чернигов!
Харківське	" "	Слав'янську
Катеринославське	" "	Катеринославі
Херсонське	" "	Кривім Розі
Волинське	" "	Житомирі
Подільське	" "	Винниці

Військовий Міністр
Генеральний-Бунчужний *РОГОЗА*"

1. Військово-Науковий Вісник Генерального Штабу УНР. - К., 1918. - № 1. - С. 41. Тут і далі збережено стиль і орфографію цитованих джерел.

2. Саме так називалися повітроплавні частини в документах того часу, що видається дещо дивним на тлі політики українізації.

3. Куликов В. Авиация П.Скоропадского // Мир авиации. - М., 1992. - №2 (3). - С. 12-18.

4. Там само.

5. Петров А. Вickers "Вими": кое-что о бомбардировщике, который прославился на мирном поприще // Аэроплан. - Минск, 1993. - № 4. - С. 8-Ю.

6. Ляховецкий М.Б. На трассе "Муромец" // Магістраль. - 1993. - 17 вересня. - С. 8.

7. Центральний державний архів вищих органів влади України (далі - ЦДАВОВУ) - Ф. 1077. - Оп.5. - Спр. 18. - Арк.89.

8. ЦДАВОВУ. - Ф.184. - Оп.1. - Спр.2. - Арк. 12 (зв).

9. ЦДАВОВУ. - Ф.184. - Оп.1. - Спр.2. - Арк.8.

10. Там. само. - Арк. 2.

11. Там. само. - Арк. 410.

12. Там. само. - Арк. 7(зв)

13. Там. само. - Спр. 42. - Арк. 64.

14. Там. само. - Спр. 2. - Арк. 79(зв.).

Kaftan O.O.

BEGINNINGS OF THE AIR COMMUNICATIONS ON THE TERRITORIES OF UKRAINE

Such a type of technique as aviation is tightly bound to a great set of economic and political factors. Hence, the state documentation concerning aircraft constructing and exploitation can illustrate the traits of the government's inner policy as well as the geopolitical situation in the region. The article deals with the history of regular airlines in Ukraine within this context.