

КЕРИМОВА Э.А.

*Национальная Академия Авиации***АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ АВИАЦИЯ В ПЕРИОД ПРЕДВОЕННОГО
ДЕСЯТИЛЕТИЯ**

В данной статье освещаются отдельные страницы создания и развития авиации Азербайджана в предвоенные годы, как части народно-хозяйственного комплекса, включая пассажирские и грузовые перевозки, а также, санитарную и сельскохозяйственную авиацию.

Азербайджанский народ и его государственность имеют богатую и содержательную историю. Достаточно отметить, что в 20-ом веке наш народ дважды обрел независимость. Во второй раз эту независимость удалось отстоять и наполнить достойным содержанием, в чем неоценимая историческая роль принадлежит общенациональному лидеру Гейдару Алиеву.

К отраслям деятельности, в которой были достигнуты зримые успехи азербайджанского народа и его приобщение к достижениям человеческой цивилизации, без сомнений принадлежит авиация. Развитию авиации в предвоенные годы способствовали успехи в экономике и промышленности СССР и Азербайджанской ССР в 20 – 30-е годы, создание в годы первой – начале второй пятилетки авиационной промышленности СССР, освоившей выпуск самолетов отечественных конструкций, и создание новой техники в предвоенные годы.

Тема создания и развития авиации в Азербайджане в азербайджанской историографии еще не нашло своего монографического исследования, лишь в некоторых работах освещаются отдельные страницы ее славного пути. Задачей данной статьи мы ставим изучение на основе достоверных данных архивных документов, научных монографий, тематических сборников и свидетельств очевидцев некоторых важных вопросов развития авиации Азербайджана в предвоенные годы как части народно-хозяйственного комплекса, включая пассажирские и грузовые перевозки, санитарную и сельскохозяйственную авиацию.

В изучаемый период конкретными событиями в области авиации стали завершение строительства аэропорта Баку /Бина/ (1930-1933 г.г.), в Евлахе (1932 г.), в Аджикабуле и Шеки (1933 г.). Большую помощь в проведении к аэропорту Бина дороги, водопровода, электросети и телефонной линии обязался оказать Бакинский горсовет. Всего денежная помощь трудящихся Азербайджана подразделениям гражданской авиации в годы первой пятилетки составила более 400 тысяч рублей. В эти годы, с целью привлечения дополнительных средств на развитие авиации, постановлением Правительства СССР от 21 сентября 1931 года Всесоюзному Объединению Гражданского Воздушного Флота был разрешен выпуск долговых обязательств на сумму 50 млн. руб., предназначенных на оплату строительства и оборудования воздушных линий местного значения или улучшение уже существующих [1]. Кроме взносов на развитие гражданской авиации, дополнительные средства - как ответ на приветственное письмо наркома обороны СССР В.И.Ворошилова «пролетариям и колхозникам» Азербайджана - предлагалось внести «на постройку боевой эскадрильи имени “Бакинского пролетариата”» [2]. Отмеченные возможности привлечения средств населения были использованы в деле развития авиации в Азербайджане, однако ввиду относительной бедности населения это имело место в сравнительно

мелких масштабах – «союзные» органы вместе с нефтью за бесценок выкачивали из Азербайджана и другие богатства республики.

Одной из серьезных проблем периода советизации народного хозяйства в первой пятилетке была проблема квалифицированных кадров, что особенно чувствовалось в такой специфической отрасли как гражданская авиация. Но уже к концу второй пятилетки, и особенно в третьей пятилетке, этот вопрос был почти решен. Здесь следует отметить большую работу Бакинского аэроклуба, в основном удовлетворявшего местные потребности в кадрах. Выпускники этой школы трудились на многих воздушных линиях не только Азербайджана, причем среди них было немало и девушек. Например, в 1931 году в летнюю группу Бакинской школы поступила отважная и принципиальная 18-летняя Сона Нуриева, которая, проучившись здесь два года, в 1933 году поступила в Первое Краснознаменное летное училище Аэрофлота в городе Батальске, а еще через три года С.Нуриева получила звание пилота, став первой женщиной-летчицей Азербайджана [3]. Сона Нуриева принимала активное участие и в общественной жизни республики – была выбрана депутатом Верховного Совета СССР, а также награждена высшей наградой в СССР – орденом Ленина [4]. Ее примеру вскоре последовали «пилоты-тюрчанки» Зулейха Сеид Мамедова и Лейла Мамедбекова, награжденные орденом «Знак почета» [5]. 12 августа 1934 года в газете «Правда» была напечатана информация: «Первая летчица-тюрчанка Л.Мамедбекова совершила агитационный полет по маршруту Агдам – Гянджа – Закаталы. В Закаталах с участием Мамедбековой в день ее прилета открыли аэроклуб». Таким образом, девушки-азербайджанки в тот период являлись маяками и образцом для подражания для мусульманских республик СССР. Как сказала спустя десятилетия известный пилот, выпускница Бакинского аэроклуба и командир пассажирского самолета внутренних рейсов Инна Князева, «все летчицы нашей республики считают началом своей летней биографии полет Соны Нуриевой, так что моя биография – это только продолжение биографии Соны [6].

Важным этапом развития авиации стали годы второй пятилетки – 1933-1937 гг. Развитие народного хозяйства СССР предъявляло все большие требования на авиационные перевозки пассажиров и грузов. Так, в директивах к составлению второго пятилетнего плана было указано, что воздушное сообщение необходимо развить по всем основным направлениям как один из важнейших средств транспорта и связи между отдаленными районами и крупными промышленными центрами. Во исполнение этих директив развивались местные почтовые и административно-хозяйственные авиационные связи, увеличивалась интенсивность воздушных сообщений на главных трассах, сокращалась, где это было возможно, их протяженность. Например, в начале 30-х годов на полет самолета К-5 по трассе Тбилиси-Баку-Москва требовалось минимум два дня. На рассвете вылетали из Тбилиси, в полдень прибывали в Баку, а к вечеру добирались до Пятигорска. Там пассажиры ночевали, и только на следующий день самолет, наконец, доставлял их в Москву [7]. Летом 1933 года впервые самолет пересек Главный Кавказский хребет напрямую из Тбилиси в Пятигорск, а аэропорт Баку получил тем самым возможность увеличить количество собственных пассажиров напрямую в Москву. Перелет через Кавказский хребет в июне 1933 года был выполнен на самолете «К-5», принадлежащим Бакинскому подразделению гражданской авиации. К перелету крылатую машину готовил технический состав нового Бакинского аэропорта в поселке Бина.

С целью расширения инфраструктуры в 1934 году по решению Правительства СССР были отведены земли и оборудованы аэродромы и посадочные площадки в основных регионах по всей территории Азербайджанской ССР.

В 1934 году построен аэродром Забрат-2, где располагался вновь созданный Аэроклуб, а в годы Великой Отечественной войны – летный центр Министерства обороны СССР. С 1950 года здесь базируется Забратское авиапредприятие [8].

После открытия аэропорта в Бина начался новый этап в развитии гражданской авиации Азербайджана. К тому времени Управление Закавказских воздушных линий было реорганизовано в Закавказское управление гражданского воздушного флота, и одним из самых крупных подразделений стал Бакинский авиаузел. Летчики Бакинского подразделения совершали грузо-пассажирские рейсы не только до Минеральных Вод, как было это намечено планами, но часто до Харькова, а порой и до самой Москвы. В 1937 году открылась регулярная авиалиния Баку-Москва, по которой ежедневно перевозилась почта и отправлялось до 15 пассажиров [9].

Авиация все шире внедрялась в народное хозяйство Азербайджана. Так, в разгар сезона сбора сельскохозяйственной продукции на ее переброску с регионов республики мобилизовывались самолеты со всего Закавказья [10], а обратном пути в регионы доставлялись промышленные товары, обувь, ткани, стройматериалы [11].

Наряду с изменениями в человеческом факторе в этот период происходили изменения также в оснащении воздушных трасс новыми навигационными средствами, воздушный флот союзных и местных авиаподразделений пополнялся многоместными пассажирскими самолетами новых типов и грузовыми самолетами с многотонной полезной нагрузкой. Общая протяженность внутренних воздушных линий «возросла с 31,3 тысяч километров в 1932 году до 93,3 тысяч километров в конце 1937 года, налаживалась воздушная связь между всеми основными политико-экономическими центрами СССР (в том числе Азербайджана)..., во многих высокогорных районах Средней Азии и Закавказья были оборудованы посадочные площадки и установлены регулярные воздушные рейсы» [12]. Однако к началу 30-х годов собственных серийных самолетов в СССР почти не было, авиационная индустрия основывалась на выпуске лицензионных образцов истребителей и разведчиков западных стран, причем объемы их производства в несколько раз уступали количеству боевых самолетов, выпущенных в Англии или во Франции. Хотя ситуация в гражданской авиации была более обнадеживающей, бомбардировщиков и гидросамолетов не строили вообще. Виновниками этого отставания было решено сделать специалистов, якобы сознательно вредящих промышленности. В частности, когда в конце 20-х гг. СССР расторг договор с немецким авиаконструктором Г.Юнкерсом, который обещал, но так и не сумел организовать в стране большевистской бюрократии и организационного беспорядка массовый выпуск цельнометаллических самолетов и мощных авиационных двигателей, советские спецслужбы заявили, что созданное в Москве отделение фирмы – это на самом деле шпионско-контрреволюционная организация. Однако, несмотря на серьезность обвинения, никого из немецких инженеров тогда не тронули. С отечественными же специалистами не церемонились и в 1928-1930 гг. в Москве провели несколько громких судебных процессов: «Шахтинское дело» (о вредительстве в угольной промышленности), суд над специалистами пищевой промышленности и др. Авиационных же специалистов на этих процессах не судили, их без огласки арестовывали и отправляли в тюрьму. Так, в 1928 г. был отправлен в тюрьму весь конструкторский отдел по гидросамолетам во главе с Д.П.Григоровичем, в 1929 г. был арестован Н.Н.Поликарпов – выдающийся авиаконструктор, прославившийся в

30-е гг. как создатель первоклассных истребителей. В этом же 1929-м году в Бутырской тюрьме было создано первое в истории авиации тюремное конструкторское бюро, получившее задание спроектировать истребитель с двигателем воздушного охлаждения, не уступающий по характеристикам лучшим зарубежным образцам. Главным конструктором бюро стал Григорович, а его заместителем – Поликарпов. В 1931 г. за успешную работу многие авиаконструкторы были амнистированы и даже премированы, однако в 1937 г. началась новая волна репрессий, в ходе которых были арестованы руководители большинства заводов и конструкторских бюро [13].

Тем не менее, развитие авиации в соответствии с требованиями времени шло своим чередом. Как уже отмечалось, 25 июня 1933 года впервые был выполнен полет в Москву через Главный Кавказский хребет, тем самым был сокращен путь до Москвы на 1100 км.. Тогда же, летом 1933 года в аэропорту Баку для обеспечения каналами связи был введен в эксплуатацию радиопередающий Центр, который призван был обеспечивать производственную деятельность аэропорта и управление воздушным движением..

К числу достижений авиаторов Азербайджана в предвоенное десятилетие можно отнести факт опытной эксплуатации в декабре 1936 года на магистрали Москва-Баку двухмоторного скоростного почтового самолета «ПС-40», преодолевшего путь между двумя городами в течение одного дня. Самолет в первом рейсе «пилотировала летчица гражданского флота К.Бережная, технической эксплуатацией руководил инженер Симановский» [14].

Создание летательных аппаратов подобного класса объективно было большой творческой победой советской авиационной науки и конструкторской мысли, подготовленная самоотверженным трудом многочисленных коллективов ученых, конструкторов, инженеров, рабочих, получивших возможность претворять в жизнь самые смелые творческие замыслы. Технические результаты этого полета должны были стать материалом для Эксплуатационного отдела Научно-исследовательского института Аэрофлота, разрабатывавшего инструкции по эксплуатации и техническому обслуживанию самолетов типа «ПС-40» /там же/. Как уже выше отмечалось, в пассажирском варианте по трассе Москва – Баку и обратно ежедневно в каждую сторону перевозилось до 15 пассажиров, что для того времени было большим достижением.

При выполнении регулярных рейсов на Москву был открыт прямой телеграфный канал с Москвой, по которому оперативно передавались телеграммы, сообщения о полете самолетов. Азербайджанская авиагруппа, организованная 1 июля 1938 года, оказалась в числе наиболее успешных подразделений – ее летный состав к концу 1938 года налетал 300 тысяч тонно-километров при плановом задании 277 тысяч тонно-километров [15].

В 1938 году Постановлением Совета Народных Комиссаров Бакинский аэропорт был выделен в самостоятельную хозрасчетную единицу, что стало способствовать повышению регулярности, безопасности и экономичности полетов [16].

Совет Народных Комиссаров СССР своим Постановлением от 2 июня 1938 года № 709 «О реорганизации Закавказского управления гражданского воздушного флота» разрешил главному управлению ГВФ при СНК СССР реорганизовать Закавказское управление ГВФ, образовав отдельную авиагруппу в Азербайджанской ССР с местонахождением в Баку, что и было выполнено 1 июля 1938 года. Вот что читаем в статье «Высокогорная линия» отраслевого издания «Авиационная газета» за декабрь 1938 года: «Азербайджанская авиагруппа, организованная 1 июля текущего года, досрочно выполнила программу. Самолеты авиагруппы налетали 300000 тонно-кило-

метров при плановом задании в 277 000 тонно-километров. Пилоты освоили новую воздушную трассу Баку-Иреван-Нахчыван. Полеты на этой трассе проходят на высоте 3000-4000 метров над горными хребтами и перевалами».

Азербайджанская авиагруппа и в последующие годы успешно перевыполняла планы по налетным часам и грузоперевозкам. Например, та же «Авиационная газета» за 22 января 1939 года среди 19 подразделений транспортной авиации, выполнивших план, выделила только Эскадрилью особого назначения, Азербайджанскую и Туркменскую авиагруппы, причем наиболее успешной была работа Азербайджанской авиагруппы – план был перевыполнен на 134,2. При всех этих успехах имелись и неизбежные недостатки в обеспечении автостартерами, автозаправщиками и запчастями, особенно в периферийных аэродромах. Об одном таком случае рассказано в письме в редакцию отраслевой газеты старшего инженера отряда специального применения Аджакабульского аэропорта, отмечающего, что «пора привыкнуть к тому, что этот аэропорт обслуживает не только отряд специального применения, но и транспортные самолеты», но для должного обслуживания транспортной авиации аэропорт нуждается в своевременном обеспечении «автостартером и автозаправщиком».

Успешно стали решаться вопросы пополнения кадров. В архивах бывшего ЦК КП Азербайджана сохранились материалы по комплектованию и численности летных групп и групп авиамехаников Бакинского аэроклуба им. М.Б.Багирова. Согласно этим материалам, аэроклуб комплектовался в основном за счет разверстки по районам согласно плану ЦК комсомола, с учетом партийности и социального происхождения будущих курсантов. Например, на 1939-1940 учебный год заявления подали 796 человек, из них после отсева по различным причинам осталось 577 человек, медкомиссию прошли 487 человек. Как отмечено в отчетах, план по набору был выполнен на 100%, по авиамеханикам даже сверх плана, однако имелись недостатки, не позволявшие готовить курсантов на требуемом уровне, среди них в документе главным обозначены «отсутствие опыта работы многих инструкторов... и их недостаточная требовательность». Характерной иллюстрацией грозового предвоенного времени является короткое секретное письмо командиру дислоцировавшейся вблизи Баку 60-ой авиабригады: «Командующий ВВС ПРИКАЗАЛ: дать указания частям об оказании помощи в деле поднятия квалификации Командного состава Бакинского аэроклуба. Подпись: Начальник Штаба ВВС Зак.ВО» (входящий документ № 8, 02.03.1940). Другим письмом – Начальника Штаба 3 Корпуса ПВО предписывалось, чтобы учебные полеты самолетов Бакинского аэроклуба проводились на высоте не более 300-400 метров (входящий № 30, 02.06.1940). Забота и внимание к Бакинскому аэроклубу не остались без отдачи – именно в предвоенные годы Бакинский аэроклуб и различные авиационные училища (Ейский, Одесский, Борисоглебский, Чугуевский и др.) окончили Герои Советского Союза гвардии генерал-майор авиации Абрамов В.Ф., полковник Климов П.Д., полковник Кулиев А.Г., который после выхода в запас некоторое время работал начальником аэропорта в Баку, капитан Сухов Н.Д., генерал-майор Цыганов Е.Т., майор Шевердяев Н.П., генерал-майор Федоров И.В., а также майор, кавалер четырех государственных наград Агасаф Самедов. При выполнении регулярных рейсов на Москву был открыт прямой телеграфный канал с Москвой, по которому оперативно передавались телеграммы, сообщения о полете самолетов. Заметно возрос объем эксплуатационной работы задействованной в Азербайджане авиации, выросший на 70 процентов за счет соблюдения режима экономии и качественных показателей налета на каждый самолет, их загрузки и регулярности движения. По ком-

мерческой загрузке авиатранспорт занял важное место среди видов транспорта, воздушный транспорт стал доступным для всех советских граждан.

В обстановке возрастающей угрозы войны происходила мобилизация сил на быстрое увеличение производства авиационной техники и топлива. Заметного прогресса в предвоенные годы достигла авиационная металлургия. Ввод в строй новых самолетостроительных предприятий требовал увеличения производства алюминиевых сплавов. Эту проблему советские производственники и инженеры решали путем оптимизации технологии на уже существовавших заводах, с использованием новых по тем временам технологий достигалась экономия времени и материальных ресурсов, что позволяло увеличить выпуск продукции без расширения производственных мощностей. В целом, в течение 1939-1941 годов советская авиапромышленность существенно расширилась - всего в отрасли было занято 466 400 человек, из них 174 361 - на самолетостроительных и моторостроительных заводах. К началу войны наркомат авиапромышленности СССР включал в себя свыше 100 предприятий, из которых 24 были самолетостроительными, 7 - моторостроительными, 10 выпускали агрегаты, предназначенные для установки на самолеты, и 13 - агрегаты для моторов, еще 17 предприятий производили авиаприборы. Прочие заводы, в том числе имевшиеся также в Баку, выполняли вспомогательные функции [27].

Таким образом, развитие гражданской авиации Азербайджанской ССР, являвшейся частью авиации СССР, в начале 30-х годов приобрело плановый и более динамичный характер. Она стала отраслью народного хозяйства и была включена в единую транспортную систему государства. Началось развернутое строительство воздушных линий, их сеть с 1928 года увеличилась более чем в три раза.

Резко возрос объем эксплуатационной работы, выросший в предвоенное десятилетие на 70 процентов за счет соблюдения режима экономии и качественных показателей налета на каждый самолет, их загрузки и регулярности движения. Азербайджанская авиагруппа в предвоенные годы успешно перевыполняла планы по налетным часам и грузоперевозкам. Например, среди 19 подразделений транспортной авиации, выполнивших план, наиболее успешной была работа Азербайджанской авиагруппы – план был перевыполнен на 134,2. Успешно стали решаться вопросы пополнения кадров. В архивах сохранились материалы по комплектованию и численности летных групп и групп авиамехаников Бакинского аэроклуба. Согласно им, аэроклуб комплектовался в основном за счет разверстки по городам и районам республики. Забота и внимание к Бакинскому аэроклубу не остались без отдачи – именно в предвоенные годы через Бакинский аэроклуб прошли многие авиаторы - будущие Герои Советского Союза и кавалеры государственных наград. По коммерческой загрузке авиатранспорт занял важное место среди видов транспорта, воздушный транспорт стал доступным для всех граждан республики.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гражданская авиация СССР. 1917-1967. М., 1967, с. 70-71.
2. Государственный архив Азербайджанской Республики (ARDA), ф.2, опись 3, дело 193, коробка 46, с. 2.
3. Алиев Н.М. Соколы Азербайджана. Баку, Азернешр, 1979, с.53-54.
4. «Авиационная газета», 04.12.1936; 05.12.1936.
5. «Авиационная газета», 17.04.1939.
6. Алиев Н.М., ук. раб., 180.
7. Гражданская авиация СССР. 1917-1967. М., 1967, с. 87.
8. В небе Азербайджана. Баку, АГИ, 1983, с.22.

9. Там же, с. 55.
10. См.: Алиев Н.М. Соколы Азербайджана, с.56.
11. Azərbaycan tarixi. Yeddi cildə. Cild 7. Bakı, "Elm", 2003, s. 173.
12. История СССР. С древнейших времен до наших дней, в 12-ти томах. Т. IX. М., «Наука», 1971, с.123.
13. Соболев Д.А. Репрессии в советской авиапромышленности. – ВИЕТ. 2000, №4, с.49.
14. «Авиационная газета», 04.12.1936.
15. «Авиационная газета», 28.12.1938.
16. http://www.airportbaku.com/rus/about_us.shtml
17. В небе Азербайджана. Баку, АГИ, 1983, с.23.
18. «Авиационная газета», 22.01.1939.
19. «Авиационная газета», 27.01.1939.
20. Единый Партархив ЦК АКП(б), ф.158, опись 10, связка 1, ед.хранения 18, с.6.
21. Абасов М.Г. На крыльях мужества. Баку, «Элм», 1975, с.103-110.
22. Память о героях живет. К 80-летию Азербайджанской Демократической Республики. Баку, Военное издательство, 1998, с. 30.
23. Там же, с.29-30.
24. Золотые Звезды Азербайджана. Баку, 1975, с.264-265, 308-309.
25. Ağır sınaq illəri. Sənədli oçerklər toplusu. Bakı, Hərbi nəşriyyat, 1995, s. 72.
26. См.: Мухин М. Ю. Советская авиапромышленность накануне ВОВ.// Журнал «Отечественная история», №3. 2003.
27. Самолетостроение в СССР. 1917-1945. Кн. II. М., 1994, с.205.

KƏRIMOVA E.A.

AZƏRBAYCAN AVIASİYASI MÜHARİBƏDƏN ƏVVƏLKİ ONILLIKDƏ

Verilmiş məqalədə müharibəyə qədərki illərdə xalq təsərrüfatı kompleksinin bir hissəsi kimi özünə sərnişin və yük daşınması, eləcə də sanitar və kənd təsərrüfatı aviasiyasını aid edən aviasiyanın Azərbaycanda yaranması və inkişafının ayrıca bölmələrindən danışılır.

KERIMOVA E.A.

AZERBAIJAN AVIATION IN PERIOD OF PREWAR TENTH ANNIVERSARY

In the given article are dealt with questions of separate pages of creation and development of Azerbaijan aviation in prewar years, as part of national economic complex, joining passenger and cargo transportation as well as air medical service and agricultural aviation.

Rəyçilər: t.e.d.L.L.Həsənova, t.e.d.Q.Ə.Əliyev.

Milli Aviasiya Akademiyası «İctimai fənlər» kafedrasının 30 oktyabr 2009-cu il tarixli iclasının qərarı ilə çapa məsləhət görülmüşdür (protokol №02).