

В. Зарзар

Советская гражданская авиация и ее перспективы

1. Значение гражданской авиации

Гражданская авиация, несомненно, переживет военную авиацию. Исторически военная авиация, как и другие средства войны, имеет предел и осуждена на небытие в тот момент, когда в мировом социалистическом обществе война станет предметом только седой истории, а ее средства превратятся в объект изучения археологической науки.

Наоборот, гражданская авиация, как новейший технический метод передвижения и хозяйственного строительства, будет развиваться, вытесняя все прочие виды сообщений и осуждая эти последние на работу малого радиуса и то в области грузового транспорта.

Такова историческая тенденция развития гражданской авиации!

Мы уже замечаем необыкновенный рост этого молодого вида техники. Мы предвидим во вполне реальном плане пышный расцвет авиации и воздухоплавания и выражаем твердое убеждение, что во всей системе технического прогресса они займут по качеству вполне равнозначное место, хотя сегодня этого еще полностью и нет, но зато очень скоро, завтра, это будет так без всяких оговорок.

Еще у самой колыбели авиации и воздухоплавания витал дух войны. Первые годы развития авиации создали представление о воздушных средствах только как об инструменте нападения и обороны. Эпоха италотурецкой, балканской и империалистической войн дала стопроцентный крен авиационного развития в сторону военного применения, и лишь в 1919 году была организована первая воздушная линия Лондон—Париж, при чем воздушные передвижения совершались на самолетах военного типа. Первые воздушные линии вообще базировались на военных самолетах, перепроизведенных в эпоху империалистической войны. Но очень скоро стали создавать настоящую гражданскую авиацию, в которой интересы экономики заняли вполне самостоятельное место. Лишь с этого момента, т.-е. с 1921/22 г., и начинается доподлинная история гражданской авиации, имеющей гигантское хозяйственное и, следовательно, политическое значение.

Уже в настоящее время насчитывается большой ряд областей применения гражданской авиации. Этот вопрос необходимо проанализировать особо, так как далеко еще не все убеждены в целесообразности большого масштаба этого развития. Сейчас нет ни одного человека, мало-мальски сведущего в технике, экономике и политике, кто не понимал бы необходимости гражданской авиации вообще. Если бы речь шла только об этом, мы бы на этом вопросе совершенно не останавливались. Весь вопрос в том, что далеко не все правильно оценивают нынешнее

положение и ближайшие перспективы развития гражданской авиации. Мы с удовлетворением отмечаем, что несмотря на всю дефицитность гражданской авиации, наблюдаемую, как правило, во всем мире, наша советская страна никогда не страдала, даже в годы хозяйственной разрухи, болезнью недооценки гражданской авиации. В этом залог большого авиационного прогресса Советского Союза.

2. Состояние и тенденции развития мировой гражданской авиации

Воздушное сообщение завоевало общее признание. Нет ни одного государства, имеющего хотя бы самые скромные предпосылки для этого, которое не создавало бы своей гражданской авиации. Даже такие страны, как Сиам и Конго, имеют свою небольшую сеть воздушных сообщений. Что же касается больших государств, то они достигли в этом отношении крупных успехов. Нижеприводимая таблица характеризует состояние гражданской авиации в некоторых странах в 1927 году.

Сеть воздушных линий и их количественные показатели в крупнейших странах мира в 1927 г.

Страны	Протяжение (в км)	Пройдено (в км)	Перевезено пассажиров	Перевезено почты и грузов (в кг)
Германия	20.000	9.208.000	102.681	1.943.000
С.-А. С. Ш.	15.600	ок. 10.000.000	—	1.700.000
Франция	12.000	5.207.000	18.861	1.600.000
Англия (без колоний) . .	4.000	1.500.000	20.000	800.000
СССР	7.022	1.817.952	7.079	170.381

Этот ряд цифр говорит об очень многом: прежде всего в капиталистических государствах мы наблюдаем весьма большую сеть воздушных сообщений, достигших значительной эффективности; затем, мы видим быстрое увеличение перевозок по воздуху, несмотря на незначительные размеры таких стран, как Англия, Германия и Франция, и наличие в них густой сети железных дорог, водных путей и автосообщений; наконец, если сравнить этот ряд цифр с соответственными цифрами за минувшие годы, то обнаружится бешеная динамика развития, которая, ведь, получена за какие-либо пять—шесть лет!

Воздушные пути в руках империалистических государств приобретают не только чисто транспортное значение, но и имеют значение орудий империалистической экспансии. В ряде наших работ¹ мы показали, что родной брат милитаризма и маринизма — аэроутизм является вполне „законным“ детищем современного империализма. В другой связи мы еще вернемся в свое время к этому крупнейшему вопросу. Здесь же достаточно сказать о проектах и осуществленных сообщениях по основным мировым путям, как известно, являющимся в руках империализма проходами капиталистической экспансии.

Все знают о прекрасных перелетах Линдберга, Чемберлина, Бэрда и Брокка через Атлантический океан из Северной Америки в Европу. Общеизвестны перелеты Мэйтленда, Е. Смита, Гебеля, Дженсона и дру-

¹ См. нашу статью в „Правде“, 22 августа 1926 г., „Борьба за гегемонию в воздухе“; нашу статью в сборнике „Вопросы воздушного права“ — „Современное состояние воздушных средств, как предпосылка развития воздушного права“, и книгу нашу и В. Л. Лахтина „Борьба за воздух“, 1927 г., Москва. Изд. Осоавиахим.

гих с Северо-Американского материка на Гавайские острова и К. Смита из Северной Америки в Австралию. Не менее известны перелеты, совершенные неоднократно из Великобритании в Австралию и Южную Африку, из Франции в Индо-Китай и на Дальний Восток, из Франции, Италии в Западную Африку и Южную Америку, — например, последний рекордный перелет без посадки Феррарина и Дельпретте из Рима в Порт-Наталь 31/V—2/VI 1928 г. на 7.150 км. Наконец, мировую славу завоевали Бэрд и Вилькинс своими перелетами в Арктике в 1926 и 1928 гг., и мы хорошо знаем об арктических упражнениях Умберто Нобиле на его „Норге“ и „Италии“ в эти же годы.

Все это — не только спорт и не только рекорды. Это — нити большой политики, которая имеет самое прозаическое значение. Обычная практика приводит к тому, что в наш век роль шпаги морского искателя приключений играет рекордный самолет, вслед за которым года через три—четыре устанавливается регулярное воздушное сообщение через океаны и континенты.

Воздушная линия Европа—Южная Америка (до Буэнос-Айреса) уже существует и находится в руках Франции.¹ Северо-африканские колонии французского империализма уже соединены прочной воздушной сетью с метрополией, и в настоящее время Франция готовит две транс-африканские линии в Бельгийское Конго: одну по атлантическому побережью, другую — через Сахару—Судан—оз. Чад. Италия уже начинает связываться с Испанией и Триполи. Англия купила право полетов через юг Персии за признания отмены капитуляций, завоеванной персидским народом, и собирается продлить свою египто-иракскую линию в Индию, на Сингапур и в Австралию. Англия серьезно готовится к установлению транс-африканского воздушного сообщения (в Южную Африку). Германия готова конкурировать с Францией на путях к Южной Америке и уже внедряется в северные и восточные республики южного континента (линия Пернамбуко-Монтевидео). Германия же занимает монопольное положение в Персии, проникает в Афганистан и мечтает о трансатлантическом воздушном пути в Соед. Штаты. Все крупнейшие капиталистические государства лихорадочно готовят организацию воздушных линий на Дальний Восток: Англия — через Индию — Сингапур в Гонконг — Шанхай; Франция — через Персию — Индию в Индокитай; Голландия уже организует линию через Индию — Индокитай в Индонезию; Германия — через Турцию — Персию в Китай.

Мы могли бы привести ряд заявлений виднейших руководителей воздушной политики Англии, Франции, Италии, Германии, направленных по руслу мировой экспансии. Семьюэл Хор в последнем своем докладе в палате общин 12 марта с. г. показал, что он не очень сильно разбирается в авиационных делах, но он, видимо, достаточно твердо усвоил программу „имперских воздушных линий в Индию, Австралию и Южную Африку“, что делает его достойным коллегой по кабинету господ Биркенхэда, Джойнсона Хикса и Остина Чемберлена.

Воздушные пути в Западной Европе и Америке стали объектом большой политики. Мы предвидим колоссальный рост воздушных путей во всем мире. Приведенные выше цифры в таблице будут превзойдены

¹ От С.-Луи до о. Норона — на специальных быстроходных морских судах.

в несколько раз, в десятки раз, в самые ближайшие годы. В Западной же Европе воздушная сеть, особенно в центральной части Запада, достигла густоты, могущей конкурировать с железнодорожными путями.

Аэрофотосъемка, дающая значительное ускорение и удешевление работ при топографических съемках, изысканиях железных дорог, при лесоустройстве, землеустройстве, мелиоративных работах, является также одним из крупнейших видов работы гражданской авиации. В этой области наша страна достигла больших успехов, но это объясняется тем, что Западная Европа уже достаточно и земле- и лесоустроена и исчерпывающе топографически изучена. Но в Северо-Американских Соед. Штатах, в Канаде и других странах, нуждающихся в аэрофотосъемочных работах, аэрофотосъемка поставлена первоклассно и обслуживает работы по получению карт и планов, по ускорению землеустроительных работ, лесоустроительных и мелиоративных. Даже во Франции существует специальная организация, занятая этим делом. В Англии же существует несколько организаций аэросъемочного значения.

Борьба с вредителями сельского, лесного и садового хозяйства, охрана лесов от пожаров, санитарная служба, охрана береговых границ, рыболовный надзор и борьба с контрабандистами (особенно, нарушающими „сухой закон“ в С.-А. С. Ш.), гидрографические работы, зверобойный промысел, рыбная ловля, таможенная и полицейская служба и даже штрейкбрехерская перевозка почты и газет, печатавшихся во Франции во время всеобщей стачки в Англии, — вот неисчерпаемая гамма применения гражданской авиации, позволяющая империализму на ряду с полезными видами применения использовать авиацию для реакционных целей. Отсюда — рукой подать к военному применению авиации.

Гражданская авиация — дефицитна. На аэрофотосъемке и других хозяйственных службах она приносит даже прибыль, говоря относительно к другим методам осуществления этих служб. Но абсолютно говоря, гражданская авиация очень дорога и нуждается в особом покровительстве и особом к себе внимании.

Гражданская авиация имеет самостоятельное экономическое значение. Незначительные военные самолеты, вооруженные тяжелыми моторами, удвоили бы убытки, если бы их стали применять на мирных работах и в воздушном сообщении. Но это не значит, что нынешние гражданские самолеты не понадобятся во время войны и не послужат нужную службу. В Лиге Наций, в одном из бесчисленных заседаний одной из бесчисленных ее комиссий имела место дискуссия о различии между гражданскими и военными самолетами. В итоге пришли к тому, что гражданская авиация имеет специфические отличия, но которые все же не позволяют класть слишком резкую грань между военной и гражданской авиацией.

Мы полагаем, что гражданская авиация имеет громадное военное значение, не меньшее, а неизмеримо большее, чем всякий другой вид технического транспорта вообще. Больше того, в силу особых свойств летательных аппаратов и их морального значения в войне совершенно не исключена перспектива приспособления гражданских самолетов для специфических военных целей. Разве морские „купцы“ не снабжались в империалистическую войну соответствующим вооружением, превращав-

шим их в военные суда? Разве автомобили и такси не были использованы парижским комендантом Галиени для переброски резервов на Маринский фронт? Разве так уж трудно прикрепить бомбодержатели к современным английским, немецким, французским и другим гражданским самолетам? Разве трудно вооружить их пулеметами? Очень нетрудно! Стоит вместо двухсотильных моторов поставить пятисотильные и хорошо вооружить современный трехмоторный воздушный „дилижанс“, соответственным образом рассчитанный, и мы увидим перед собой тяжелый бомбардировщик...

Но соль даже не в этом. Самолеты быстро изнашиваются и в прямом и в переносном смысле этого слова. Авиационная техника растет бесперерывно семимильными шагами. Мы почти ежедневно видим новые

авиационные рекорды вслед за которыми поднимаются и средние показатели эффективности, имеющие стандартное значение. Отсюда — задача для конструкторских бюро и авиационной промышленности: быть способными давать быстро новые типы машин, давать быстро новые типы в массовых количествах, и затем, через год—два, быть готовыми дать новую зарядку новых качеств и количеств самолетов и моторов. Гражданская авиация предоставляет эту возможность, „потребляя“ авиационную продукцию и создавая для себя промышленность, которая во время войны станет источником величайшей авиационной

мощи. В этом смысле гражданская авиация готовит неисчислимые резервы и производительную мощь индустрии.

Но, кроме этого, гражданская авиация создает сеть земного оборудования, превращает страну в „воздушно-проезжую“, создает кадры личного состава воздушной и земной служб. Создавая мощную авиационную культуру в стране, гражданская авиация создает предпосылки для будущих воздушных побед.

БЮДЖЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В КРУПНЕЙШИХ СТРАНАХ ЕВРОПЫ НА 1927—28 ГОД



В этой связи самая большая дефицитность в конечном итоге делается прибыльной. Это обстоятельство — общеизвестно.

Гражданская авиация безусловно дешевле военной. Коммерчески говоря, военная авиация убыточна на все 100%, Гражданская авиация, тоже коммерчески говоря, убыточна на 40—60%. Мы не сомневаемся, что стиснутая версальскими оковами послевоенная Германия, лишенная права содержать военную авиацию, в конечном счете, через русло гражданской авиации в потенции является не менее мощной авиационной державой, чем ее ближайшие соседи. Разница только в том, что Германия приходит к этому косвенными и более дешевыми путями.

Современная гражданская авиация во всех странах приобретает особое значение. Всюду ее поддерживают, контролируют, регулируют и концентрируют в мощные организмы, осуществляющие государственную политику. На нее не жалуют ни людей, ни внимания, ни средств. Государственные бюджеты обеспечивают громадные дотации для гражданской авиации. Эти дотации растут семимильными шагами, достигнув для 1927 г. следующих цифр: в Германии 27 млн. рублей, во Франции 19 млн. рублей и в Англии 4,6 млн. руб. В 1928 году эти цифры всюду возрастают так же, как и всякого рода косвенные льготы и финансовые отпуска и ассигнования муниципалитетов и общественных организаций!

Нечего и говорить, что эти ассигнования приводят к господству государств над гражданской авиацией со всеми вытекающими отсюда политическими и экономическими последствиями. Как одно из последствий, обращает на себя внимание факт концентрации обществ воздушных сообщений в крупные концерны „Imperial Airways“ в Англии, „Luft Hansa“ в Германии и три крупных общества во Франции.¹ Эта концентрация авиационных обществ позволяет государствам на максимально экономной и рациональной основе проводить большую воздушную политику. Кое-где созданы даже специальные авиационные министерства и самостоятельные управления — в Англии, Италии, Соед. Штатах и во Франции.

3. Гражданская авиация в СССР

Советский Союз обладает вполне здоровой и крепко выросшей гражданской авиацией.

Всего лишь в 1923 году были организованы три советских общества воздушных сообщений — „Добролет“, „Укрвоздухпуть“ и „Закавиа“, при чем последнее прекратило свое существование в 1925 г. На год раньше, в 1922 г., было образовано смешанное советско-германское общество воздушных сообщений „Дерулюфт“ для установления воздушной связи между Москвой и Кенигсбергом. Советская гражданская авиация насчитывает, таким образом, всего лишь пять—шесть лет существования. За эти годы мы наблюдаем постоянный рост воздушных сообщений, который хорошо виден из следующей таблицы:

¹ „Compagnie Internationale de Navigation Aérienne“ (C. I. D. N. A.), „Compagnie Générale Aéroptale“ и „Air Union—Aéronavale“.

Воздушная сеть и ее эффективность в советских республиках в 1922—28 гг.

Г о д ы	Протяже- ние в км	Пройдено км	Перевезено пассажиров	Перевезено почты и грузов в кг
1922	1.200	134.000	276	13.750
1923	1.610	377.710	1.433	27.885
1924	4.400	541.764	2.618	48.309
1925	4.984	894.539	3.398	76.789
1926	6.392	1.313.130	4.035	84.561
1927	7.022	1.817.952	7.079	170.381

К 1 июля 1928 г. общее протяжение сети советских воздушных путей достигло 11.427 км

Как мы видим, налицо неуклонный рост и довольно значительный рост, при чем к июлю 1927 года Советский Союз обладает тремя группами воздушных путей, имеющих большое значение:

I группа общества „Дерулюфт“, общим протяжением в 2.645 км: линии Москва—Рига—Кенигсберг—Берлин и Ленинград Ревель—Рига;

II группа общества „Укрвоздухпуть“, общим протяжением в 2.920 км: линии Москва—Харьков—Ростов—Минеральные Воды—Баку—Пехлеви (в Персии);

III группа общества „Добролет“, общим протяжением в 5.862 км: линии Чарджуй—Хива—Ташауз, Ташкент—Самарканд—Термез—Дюшамбе, Ташкент—Кабул, Фрунзе—Алма-Ата в Средней Азии, Верхнеудинск—Улан Батор (в Монголии) и Иркутск—Якутск с ответвлением на Бодайбо—в центре Сибири.

Эти три группы линий имеют естественную тенденцию к широкому развитию, что и предусматривается пятилетним планом. Тот факт, что эти группы линий создались за такой короткий промежуток времени, является блестящим подтверждением жизнеспособности и необходимости гражданской авиации для нашей страны. А ведь финансировалась у нас гражданская авиация в гораздо более скромных размерах, чем за границей! Например, за весь период до 1926/27 г. „Добролет“ и „Укрвоздухпуть“ получили от государства всего лишь 1.325.208 руб. В 1926/27 г. оба общества получили только 803.271 руб. В текущем бюджетном году эта цифра повышается до 2.547.000 руб...

При такой незначительной финансовой поддержке государства за шесть лет работы гражданской авиации последняя сумела сильно вырасти и стать крепко на ноги. Несмотря на то, что за все годы капитальное строительство было обеспечено в весьма небольших размерах, мы видим в 1926/27 году увеличение числа пройденных километров на 38%, числа перевезенных пассажиров на 75% и количества почты и грузов—на 102% при общем возрастании сети линий всего лишь на 10%. Этот темп уже завоеван. Текущий год должен дать такой же рост, что видно из частичных результатов первой половины года.

Средняя регулярность движения на линиях составляет около 90%, что является не только нормальным, но и отличным для мировых воздушных сообщений.

Наша гражданская авиация имеет весьма небольшое количество жертв. Лишь в 1924—26 гг. при двух авариях погибло в общей сложности 3 человека. За пять лет одна катастрофа пришлась в среднем на

2.500.000 пройденных километров, при чем в 1927 и 1928 гг. на воздушных линиях мы не знаем у нас ни одной катастрофы. Обращает на себя внимание факт полного отсутствия жертв на линиях „Добролета“ за все время существования этого общества, несмотря на то, что в текущем году сеть „Добролета“ больше суммы линий „Укрвоздухпути“ и „Дерулюфта“ и что „Добролет“ работает в менее культурно оборудованных районах страны!

Такой уровень регулярности и безопасности советских воздушных путей обязан в первую очередь прекрасному летному составу, героизм которого стал профессией и чувством долга и ответственности которого стало второй натурой.

Сеть земного оборудования является далеко недостаточной. На наших линиях все еще летают исключительно заграничные самолеты, которые стареют и подлежат быстрой замене. И все же в этих условиях борт-механики содержат старую материальную часть в образцовом порядке, а пилоты верной рукой направляют путь своих самолетов!

В области аэрофотосъемки достигнуты не менее крупные результаты.

Этой работой заняты „Добролет“ и „Укрвоздухпуть“, при чем последний участвовал в аэросъемке лишь путем предоставления заинтересованным организациям своих самолетов и летного персонала и за последний год приступил к полной аэрофотосъемочной работе, а „Добролет“ производит и производит все процессы как в части полетной, так и лабораторной.

Продуктивность аэрофотосъемочных работ возрастает из года в год. До 1924 г. „Добролет“ произвел большие экспериментальные работы, явившись инициатором этого новейшего метода работ, завоевывая пядь за пядью новые позиции, преодолевая консерватизм и косность „потребителя“. В 1924/25 г. заснята площадь в 5.300 кв. км. В 1925/26 г. эта цифра возросла до 17.000 кв. км, 1926/27 г. до 25.000 кв. км. В текущем году оба наши общества производят аэрофотосъемку в размере 26.045 кв. км для целей картографии, землеустройства, лесоустройства, промышленного строительства и для нужд Центрального Статистического Управления Союза, при чем размах работы „Добролета“ превышает размах работы „Укрвоздухпути“ примерно в три раза (19.600 и 6.945 кв. км).

Практическое преимущество (быстрота и точность) аэросъемки у нас ослабляется в значительной степени тем обстоятельством, что долгое время наши общества были вынуждены пользоваться устаревшими типами самолетов.

Лишь за последнее время представилась возможность использования советского самолета „К—4“ системы инж. К. А. Калинина, который является серьезным достижением в этой области.

Работа в области борьбы с вредителями сельского и лесного хозяйства за последние годы прошла опытную ступень своего развития.

Общество „Добролет“, ведущее эту работу, достигло крупных успехов, доказав на деле практические преимущества аэрохимического метода борьбы с вредителями в трудно достижимых местах и при большом масштабе этой работы. В 1924/25 г. было произведено опылес-

ние площади в 1.300 га. В 1925/26 г. была опылена площадь, зараженная саранчей, в 10.800 га, а в 1926/27 г. — 30.800 га. В текущем году намечена работа и частично уже выполнена на 25.000 га, — налицо некоторое падение... В этой области „Добролету“ тоже пришлось повести большую борьбу с косячностью так называемых „заинтересованных“ организаций и учреждений...

РАЗВИТИЕ АЭРОФОТОСЪЕМКИ И БОРЬБЫ С ВРЕДИТЕЛЯМИ В СССР



В области борьбы с вредителями леса работа продолжает носить опытный характер.

В 1926 г. была выполнена работа по опылению леса в Нижегородской губернии, давшая блестящие результаты. Новые опытные работы в текущем году подтвердили значение аэрохимического метода для сохранения наших лесных богатств от вредителей.

Совершенно непечатым краем является область борьбы с вредителями сада, особенно, больших виноградных полос, и с майринным комаром. В этой области предстоит сделать очень многое, о чем должны серьезно задуматься соответствующие учреждения.

Вот уже третий год „Добролет“ сотрудничает с „Совторгфлотом“ в области зверобойного промысла в Белом море. Вместо поисков зверя наощупь, экспедиции пользуются разведкой самолета, в частности, самолета нашего полярного летчика тов. М. С. Бабушкина, достигшего виртуозности в полярных работах. Эти опыты зверобойной работы нужно перенести и на рыболовное дело.

Таковы итоги развития нашей гражданской авиации: прочная и надежная сеть воздушных сообщений, отличная работа в области аэрофотосъемки, борьбы с вредителями сельского и лесного хозяйства, достижения в области зверобойного промысла, исключительный по своей работоспособности и знанию дела состав организаторов, летчиков и других специалистов гражданской авиации, далеко недостаточное развитие и малое коли-

чество сил и средств, отсутствие советских гражданских самолетов на наших воздушных линиях, неисчерпаемые потребности нашей страны в использовании воздушных средств.

Этот итог обязывает вообще. Обязывает он нас особенно в связи с нашей относительной отсталостью по сравнению с Западной Европой и Северной Америкой. К счастью, наша гражданская авиация не получила никакого наследства от старого мира и начала развиваться только на советской почве. Только благодаря этому мы имеем хорошие успехи, которые нужно умножить в большой степени во чтобы то ни стало.

4. Пятилетние перспективы развития гражданской авиации СССР

Из этих предпосылок исходя, и строится пятилетний план развития гражданской авиации СССР. По всем линиям намечается вполне реальный рост, доступный нашим силам и, вместе с тем, обеспечивающий интересы социалистического строительства в нашей стране.

В области воздушных сообщений из года в год намечено возрастание сети с таким расчетом, чтобы, с одной стороны, покрыть страну мощными трансматериковыми магистралями, имеющими крупнейшее транзитное значение, и, с другой стороны, обеспечить сообщениями самые отсталые уголки СССР. За пятилетие с 1928/29 г. по 1932/33 г. общая сеть возрастет с 18.107 км в первом году пятилетки до 41.928 км в пятый год, при чем в промежуточные годы эти цифры должны дать 24.874 км, 29.264 км 34.834 км.

В первом году предполагается продолжить линию Чарджуй—Хива—Ташауз до Чимбая, на 130 км. Этот небольшой участок будет открыт в 1929 году при условии, что к этому времени столица Каракалпаки будет перенесена в Чимбай.

Линия Фрунзе—Алма-Ата будет увеличена на большой участок Алма-Ата—Семипалатинск, который имеет крупнейшее значение для Казахстана и для связи Средне-Азиатской сети железных дорог с Сибирской магистралью и этих же узлов воздушных путей.

Линия Ташкент—Самарканд—Термез—Дюшамбе получает добавление до Куляба через Сарай. Этот небольшой рост линии является вполне естественным завершением пути.

Ленская гидроавиационная линия Иркутск—Якутск, имеющая уже ответвление в Бодайбо, в первом году получит второе ответвление от Синского в другой золотоносный район—Алдан. Данное увеличение линии на 250 км является вполне логичным завершением Ленской группы воздушных путей.

Наконец, в 1929 году начнет нормально функционировать мощная почтовая воздушная магистраль Москва—Иркутск, протяжением в 4.500 км. Эта линия имеет величайшее значение и приобретает необыкновенно крупный характер как начало великого трансасиатского воздушного пути. Уже летом 1928 года производится колоссальная опытная работа по установлению сообщений между Москвой и Ново-

сибирском, давшая блестящие результаты. Иркутская магистраль в сочетании с берлинской линией „Дерулофта“ является связующим звеном между Монголией, Сибирью и Европейской частью СССР с Западной Европой.

Все указанные линии, появляющиеся впервые в 1928/29 г., организуются всеобщим обществом „Добролет“.

Во втором году „Добролет“ намечает создание другой магистрали Москва—Ташкент, протяжением в 3.000 км, которая свяжет быстрейшим сообщением Среднюю Азию, а с нею и Афганистан, благодаря линии Ташкент—Кабул, с Москвой, а с ней и с Западной Европой. Эта гигантская кратчайшая и удобнейшая магистраль, проходящая через Оренбург и Самару, создаст возможность посылать почту из Москвы в Ташкент с использованием ночного участка за какиенибудь 15—20 часов вместо 4 суток на скором поезде. Как и линия Москва—Казань—Свердловск—Омск—Новосибирск—Красноярск—Иркутск, имеющая ночной участок между Омском и Новосибирском, Ташкентская линия начнет функционировать только как почтовая с тем, чтобы через два три года стать и пассажирской.

Вторую линию „Добролет“ намечает для связи Архангельска с Мезенью и Усть-Цильмой, являющейся центром нашего лесоэкспорта. Громадное ускорение пассажирского и почтового сообщения на этом участке является достаточным стимулом для создания этой линии. Но все же ее организация мыслится при условии гарантирования местными организациями соответствующей нагрузки самолетов.

Во втором же году „Добролет“ предполагает начать создание большой волжской туристской и почтовой воздушной линии. На данный год намечается участок Астрахань—Сталинград—Саратов. Помимо крупного значения этой линии как опытной гидроавиационной, она, надо думать, привлечет достаточное количество пассажиров советских и иностранных.

Общество „Укрвоздухпуть“ переходит на очень важное нововведение. Оно изменяет направление линии Минеральные воды—Махач-Кала—Баку на направление Пятигорск—Тифлис—Баку с пересечением Кавказского хребта на трехмоторных самолетах. Такое нововведение приблизит Тифлис к Москве на двое суток и свяжет Закавказскую столицу с Баку и Персией.

В этом же году намечается линия Харьков—Одесса с возможным затем продолжением до Константинополя. В этом случае, несомненно, данная линия послужит новой нитью дружественной связи между СССР и Турецкой республикой.

В третьем году „Добролет“ предполагает связать Андижан с Кашгаром в Западном Китае.

Линия Астрахань—Саратов предположено продлить до Казани через Симбирск и Самару.

Линия же Москва—Иркутск свяжется непосредственно с Улан-Батором, минуя Верхнеудинск. Таким образом, получится магистраль Москва—Улан-Батор, которая легко может быть продолжена до Пекина, в чем не мало заинтересованы обе республики: и Монголия и Китай. В этом выражении транссибирская магистраль приобретет мировой характер, тем более что советская линия явится кратчай-

шей и самой безопасной, которая только может быть проведена между Западной Европой и Дальним Востоком.

Введя ночное сообщение на участке Москва—Харьков еще во втором году, общество „Укрвоздухпуть“ намечает в третьем году связь Тифлиса с Тавризом и усовершенствование связи Баку с персидской сетью воздушных сообщений. В этих условиях Тегеран сможет связываться с Москвой в течение 15—20 часов полета, вместо нынешних нескольких суток, даже принимая во внимание существование линии Москва—Баку в нынешнем ее виде, когда самолет приходит из Тегерана лишь на третьи сутки.

В четвертом году волжская линия может быть доведена до Нижнего Новгорода, на новые 350 км, и пассажир сможет в течение одного дня побывать во всех городах нашей великой реки.

Одновременно намечается проведение большой енисейской линии из Красноярска в Туруханск, общим протяжением 1.050 километров, которая должна будет иметь также, как и ленская линия, грузовой характер.

Наконец, „Добролет“ намечает связь Иркутска с Владивостоком и Токио. Величайшая в мире воздушная линия пересечет всю Азию и свяжет наш Дальний Восток, а с ним и Японию, с Москвой и Западной Европой.

В пятом году общество „Добролет“ намечает организацию обской линии из Омска в Тобольск и Обдорск, долженствующей иметь также грузовое значение.

Ежегодно планом предусмотрено в среднем 1.100 километров так называемых беститульных линий местного значения, возникающих на местные средства. Общая совокупность таких путей должна достигнуть за пятилетие 5.500 километров.

Как один из интереснейших вариантов нам мыслится черноморская воздушная линия из Новороссийска в Батум со связью этих пунктов с Пятигорском и Тифлисом. Культурное и курортное значение такой линии, если бы соответствующие государственные органы ЗСФСР и Северо-Кавказского края этим заинтересовались, было бы весьма значительным.

Мы уже упомянули о том, что ночные участки намечаются на линиях Москва—Иркутск, Москва—Ташкент и Москва—Тифлис. Такие же участки должны быть созданы на всех громадных линиях для того, чтобы можно было передвигаться по ним сплошным рейсом с маленькими остановками. Ночное же оборудование позволит перейти на движение в течение круглого года, что является совершенно естественным, например, для железнодорожного и автомобильного сообщения. Даже в настоящее время средне-азиатские линии „Добролета“ в большинстве своем работают круглый год. К концу пятилетки годовое движение будет почти на всех воздушных линиях Союза.

В настоящее время еще не на всех линиях мы имеем ежедневное воздушное сообщение. Например, на линиях „Дерулофта“ и „Укрвоздухпуть“ самолеты летают во все дни кроме воскресений. Уже с первого и со второго года намечается переход ряда линий на ежедневное функционирование. К концу пятилетки на огромном большинстве линий мы будем иметь сообщения ежедневно в течение

круглого года с использованием ночного сообщения, а на другой половине линий — движение через день.

КАРТА СЕТИ ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ СССР (ПО 5-Л ПЛАНЫ)



Таким образом, мы получим настоящее воздушное сообщение, которое будет иметь не только сезонное значение. Важнейшие части Союза будут связаны с Москвой и между собою. Советский Союз небольшими продолжениями своих внутренних линий свяжется с соседними странами. Территория Союза станет естественным транзитом между Западом и Востоком, чему так благоприятствует географическое положение Союза.

Соответственно с этим ростом будет возрастать и эффективность сообщений. Если на первый год намечено пройти 4.839.460 км и перевезти пассажиров 15.217, почты 211.640 кг и груза 185.830 кг, то в пятый год, систематически возрастая ежегодно, по всей сети будет пройдено 19.584.000 км и перевезено пассажиров 92.000, почты 1.035.000 кг и грузов 1.222.000 кг.

В этой связи уместно упомянуть об одном маленьком случае, имевшем место в одном плановом совещании в НКПС, когда в ответ на заявление одного товарища из НКПС, что железным дорогам придется к концу пятилетия в известной мере считаться с воздушными сообщениями, которые приобретут своих пассажиров, почту и грузы, часть аудитории ответила хохотом, очевидно, желая этим продемонстрировать, если не недостаток знания этого вопроса, то по крайней мере обилие косности и консерватизма... Надеемся, что данные цифры кое-чему должны научить даже этих „веселых“ людей.

Пятилетний план намечает наконец создание своего летно-моторного парка.

Предполагается создать и уже приступлено к созданию советских пассажирского и почтового самолетов, которые в ближайшие годы

должны будут вступить на линии, при чем, естественно, линии через Гиндукуш и Кавказский хребет будут обеспечены мощными самолетами в первую очередь.

Эта задача является первостепенной. Учитывая большой рост количества самолетов и моторов, которые понадобятся нашей гражданской авиации, легко понять всю грандиозность этой проблемы.

Пятилетка ставит этот вопрос во весь рост и предполагает разрешить его в короткие сроки, учитывая и, по возможности, обгоня достижения Запада в аналогичной области.

Нечего и говорить, что для такого плана развития, предусматривающего и большое развертывание сети земного оборудования и мастерских, большое увеличение квалифицированного персонала и создание достаточной индустриальной базы, нужны крупные суммы, которые достигают за пятилетие только в части капитального строительства не менее 53 миллионов рублей. Эти суммы должны быть найдены, и ниже мы укажем на источник такого капитального финансирования.

Не менее грандиозный рост намечается и в области аэрофото съемки, где размах работы предположено увеличить с 48.300 кв. км в первом году до 255.400 кв. км, а всего за пять лет 755.900 кв. км. Такой размах развития аэрофото съемочных работ намечен Советом по гражданской авиации, как з д о р о в ы й м и н и м у м, могущий быть с честью выполненным нашими организациями гражданской авиации.

Мы не сомневаемся, что неисчерпаемые потребности нашей страны в аэро съемке приведут к значительному увеличению этих цифр. Необходимо только, чтобы заинтересованные организации подумали за несколько лет вперед и поставили бы ставку на этот безукоризненный метод, обеспечивающий быстроту, точность и поэтому дешевизну работы.

Самой собой разумеется, что пятилетка предусматривает создание соответствующего оборудования, рост личного состава и создание специальных летательных аппаратов для этой цели. Помимо упомянутого нами самолета „К—4“ предстоит ввести в действие специальный двухмоторный самолет для работ над большими площадями, обеспечивающий максимальную экономичность и эффективность работ.

Капитальные затраты по разделу аэрофото съемки поэтому достигают за пятилетие 15 миллионов рублей. Эти средства также должны быть найдены, так как эти суммы окупятся сторицей.

В области борьбы с инсектами-вредителями намечается рост масштаба работ с 30.000 гектар в первом году до 60.000 гектар в четвертом и пятом годах, а всего за пятилетие — 240.000 гектар.

Во всех организациях, где назывались эти цифры, поражала их незначительность. Мы с этим совершенно согласны. Мы полагаем, что правительство значительно увеличит эти цифры, обязав соответствующие наркоматы более широко использовать аэрохимический метод в сельском и лесном хозяйствах.

Наконец, в области других подсобных видов применения гражданской авиации намечаются экспериментальные и оперативные работы. Мы говорим о зверобойном промысле, рыбной ловле, охране лесов от пожаров, о санитарной авиации, гидрографических работах и др.

Само собой разумеется, что эти виды работ потребуют самых незначительных затрат на капитальное строительство, вместе с тем, создавая потенцию большого размаха на будущее время.

Помимо перечисленных уже задач предстоит развертывание сети радио и метеослужб, имеющих к тому же и самостоятельное хозяйственное значение для страны.

Финансирование строительства гражданской авиации намечается по трем направлениям: с одной стороны, по линии государственного бюджета, по примеру иностранных государств; затем по линии государственных кредитных операций; наконец, по линии местных советских ассигнований и общественного содействия.

Местные советские ассигнования и общественное содействие могут быть направлены только на работы местного значения, такие, например, как упомянутые уже местные (беститульные) воздушные линии и отдельные хозяйственные операции.

Государственный бюджет имеет полную возможность обеспечить систематическое ежегодное субсидирование гражданской авиации так, как это он делает по отношению к НКПС на железнодорожное и водное строительство и в недостаточной степени — по отношению к той же гражданской авиации.

Что же касается крупных капитальных затрат, то эта область строительства может быть обеспечена специальным выигранным займом по типу займа индустриализации, при чем заем можно выпустить сериями даже не самостоятельно, а путем прибавления соответствующих сумм к ежегодным государственным внутренним займам.

Отрадно отметить, что наша общественность в лице Осоавиахима выразила согласие всемерно содействовать реализации этого займа.

Возникает снова вопрос о необходимости концентрации наших обществ воздушных сообщений в единую организацию. Этот вопрос поставлен нашей общественностью вполне своевременно и вот почему. Сил и средств у нас не так много: дробить их, безусловно, не следует. Все союзные республики имеют полное основание претендовать на самостоятельное участие в единой союзной организации воздушных сообщений: вот почему единое общество сможет максимально обеспечить интересы всех республик без того, чтобы „Укрвоздухпуть“ работал в Закавказьи и на Северном Кавказе. Единое общество сможет объединить все республики с их средствами и опытом на равных началах.

Выйдя из первоначального периода накопления опыта, наши общества воздушных сообщений приступили к организации магистралей, имеющих не только всесоюзное, но и международное значение. Вся гражданская авиация в целом сможет нормально расти только на основе содействия СССР в целом и его бюджета; вот почему слияние является актуальным.

Наконец, почему НКПС и Совторфлот должны быть построены рационально, как единый организм, а воздушные сообщения не могут иметь такого же рационального и более дешевого устройства?

Мы думаем, что эти соображения являются вполне достаточными для того, чтобы концентрировать советские общества воздушных сообще-

ний в одну организацию и сделать в наших советских условиях то, что уже сделано в капиталистических условиях в Англии и Германии, не взирая на факт господства капиталистической конкуренции в этих странах.

Едиственный вопрос, который должен быть самым внимательным образом рассмотрен, — это вопрос о полном обеспечении интересов во всех наших республик в единой организации.

Мы полагаем, что эти интересы можно прекрасно обеспечить соответствующими организационными гарантиями не в меньшей степени, чем это мы видим в области политической, советской, профессиональной, экономической и транспортной по всему миру СССР. Этот вопрос необходимо разрешить так, как этого требуют интересы советской страны и авиационного строительства, создав мощный организм, который впитает в себя все лучшее, что есть в нашей стране, и сможет на наиболее рациональных основах выполнить задачи, стоящие перед гражданской авиацией.

Пятилетний план развития гражданской авиации предусматривает рост большой, но который в то же время является минимальным. За эти годы капиталистические государства будут также развивать свою гражданскую авиацию.

Мы выражаем полную уверенность, что жизнь ее увеличит, так как неисчерпаемые силы нашей трудовой страны смогут обеспечить еще больший масштаб строительства гражданской авиации.

Интересы социалистического строительства в нашей стране требуют авианизации страны, наряду с электрификацией и химизацией ее. Для этого нужно иметь большую гражданскую авиацию. Пятаетка эта задачу в общем обеспечивает.

Мы не сомневаемся, что трудящиеся Союза помогут всемерно продвижению ее в жизнь.