

М. В. Третьяков

АВИАЦИЯ В ДАЛЬСТРОЕ

*История становления и развития воздушного транспорта
на Северо-Востоке СССР в 1932–1957 гг.*

Магадан
2014

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Северо-Восточный комплексный
научно-исследовательский институт им. Н. А. Шило
Дальневосточного отделения Российской академии наук

М. В. Третьяков

АВИАЦИЯ В ДАЛЬСТРОЕ
(История становления и развития воздушного транспорта
на Северо-Востоке СССР в 1932–1957 гг.)

Магадан
2014

North-East Interdisciplinary Scientific Research Institute n. a. N. A. Shilo,
Far East Branch, Russian Academy of Sciences

M. V. Tretyakov

AIRCRAFT IN DALSTROY
(History of formation and development of air transport
in the North-East of the USSR in 1932–1957)

Magadan
2014

УДК 656.7

ББК 39.4г

Т 68

Ответственный редактор – к. и. н. А. И. Лебединцев.

Рецензенты: д. и. н., проф. П. С. Кабытов; д. и. н., проф. О. П. Еланцева;
к. и. н. И. Д. Бацаев.

Утверждено к печати Учёным советом СВКНИИ ДВО РАН.

Третьяков М. В.

Т 68

Авиация в Дальстрое (История становления и развития воздушного транспорта на Северо-Востоке СССР в 1932–1957 гг.) / М. В. Третьяков; [отв. ред. А. И. Лебединцев]; Федеральное бюджетное учреждение науки Сев.-Вост. комплекс. НИИ им. Н. А. Шило ДВО РАН. – Магадан : ООО «Типография», 2014. – 184 с.

ISBN 978-5-9905744-3-4

Предлагаемая монография посвящена весьма актуальной и малоизученной научной проблеме – истории деятельности авиации в системе Дальстроя – мощной организации, определявшей все экономические и социальные процессы на Северо-Востоке СССР с конца 1931 по 1957 г. На обширной источниковой базе, которая представлена документами центральных и региональных архивов, рассмотрены все этапы становления и последующего развития региональной авиации, модернизации авиапарка, аэродромного хозяйства и т. д. Особую ценность монографии придаёт подробный анализ состояния авиации Дальстроя в послевоенное время, а также информация об авиационных происшествиях, подготовленная на основе недавно рассекреченных архивных источников.

Прил. 4. Библиогр: 110 назв.

Ключевые слова: авиация, авиаотряд, авиалиния, Дальстрой, лётный состав, самолёт.

Tretyakov M. V.

Aircraft in Dalstroy (History of formation and development of air transport in the North-East of the USSR in 1932–1957) / M. V. Tretyakov; [ed. by A. I. Lebedintsev]; North-East Interdisciplinary Scientific Research Institute n. a. N. A. Shilo, Far East Branch, Russian Academy of Sciences. – Magadan, 2014. – 184 p.

The monograph is devoted to a very urgent and insufficiently studied scientific problem – history of aircraft in the system of Dalstroy – the powerful organization which directed all social and economic processes in the North-East of the USSR from the end of 1931 till 1957. The book presents all the stages of forming and further development of air transport, flying stock modernization, airfield and etc., basing on a wide range of resource materials taken from the central and regional archives. The book is valued for its detailed analysis of condition of Dalstroy aircraft during the war and postwar periods, information on air accidents known from recently declassified documents.

App. 4. Refs.: 110 titles.

Keywords: aviation, squadron, airline, Dalstroy, flight crews, aircraft.

Editor: **A. I. Lebedintsev**, Cand. of History.

Reviewed by: prof. **P. S. Kabytov**, PhD; prof. **O. P. Elantseva**, PhD; **I. D. Batsaev**, Cand. of History.

ISBN 978-5-9905744-3-4

© Третьяков М. В., 2014

© СВКНИИ ДВО РАН, 2014

© ООО «Типография», 2014

ОГЛАВЛЕНИЕ

К читателю	6
Предисловие	8
Глава 1. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ СССР В 1932–1940 гг.	21
1.1. Возникновение и развитие воздушного транспорта в Дальстрое и на Чукотке в 1932–1937 гг.	21
1.2. Специфика использования авиации в Дальстрое в 1938–1940 гг.	52
Глава 2. АВИАЦИЯ НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ	74
2.1. Деятельность авиации Дальстроя в условиях войны	74
2.2. Функции Особой воздушной трассы Аляска – Сибирь – фронт	86
Глава 3. АВИАЦИЯ В ДАЛЬСТРОЕ В 1946–1957 гг.	104
3.1. Работа воздушного транспорта Дальстроя в 1946–1948 гг.	104
3.2. Структурная модернизация авиации Дальстроя в 1949–1952 гг.	117
3.3. Деятельность авиации на Северо-Востоке в последние годы существования Дальстроя. 1953–1957 гг.	134
Заключение	141
Приложения	145
1. Биографические справки работников Дальстроя	145
2. Таблицы и рисунки	154
3. Самолёты, эксплуатируемые в Дальстрое	161
4. Карты основных аэродромов Дальстроя	165
Список сокращений	177
Литература	179

CONTENTS

To the reader	6
Preface	8
Chapter 1. HISTORY OF AVIATION DEVELOPMENT IN THE NORTH-EAST OF THE USSR WITHIN THE PERIOD OF 1932–1940.....	21
1.1. Formation and Development of Air Transport in Dalstroy and the Chukchi Peninsula within the period of 1932–1937.....	21
1.2. Specific Character of Aviation in Dalstroy within the period of 1938–1940	52
Chapter 2. AVIATION IN THE NORTH-EAST DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR.....	74
2.1. Dalstroy Aviation Activity in the Conditions of War	74
2.2. Functions of the Special Airway Alaska–Siberia–Front.....	86
Chapter 3. AVIATION IN DALSTROY WITHIN THE PERIOD OF 1946–1957	104
3.1. Work of Air Transport of Dalstroy within the period of 1946–1948	104
3.2. Structural Improvement of Dalstroy Aviation within the period of 1949–1952	117
3.3. Aviation Activity in the North-East in the Last Years of Dalstroy Existence within the period of 1953–1957	134
Conclusion	141
Appendices.....	145
1. Biography references of Dalstroy workers	145
2. Tables and Figures	154
3. Planes used in Dalstroy.....	161
4. Maps of major airfields of Dalstroy.....	165
List of Abbreviations	177
References.....	179

К ЧИТАТЕЛЮ

Северо-Восток нашей страны изначально представлял собой огромную территорию с малоразвитыми транспортными коммуникациями, слабой инфраструктурой и невысокой плотностью населения. Совокупность этих факторов привела к тому, что на протяжении большого исторического периода наш регион был фактически оторван от остальных областей России. С изменением в начале XX в. внутривнутриполитической ситуации, приходом к власти партии большевиков и образованием СССР политика государства по отношению к северным территориям кардинально изменилась. Бесспорно, что главным и решающим фактором, ускорившим освоение и развитие Севера, были сведения о наличии в его недрах неиссякаемых запасов полезных ископаемых. Но организовать их системное освоение и промышленную добычу без отлаженной транспортной инфраструктуры было невозможно. Учитывая географические особенности территории, а также природно-климатические условия, уже в середине 1920-х гг. стала очевидной необходимость привлечения воздушного транспорта для осуществления различных проектов. Полученные результаты доказали её практическую значимость, и в последующие годы использование авиации существенно расширилось, хотя этот процесс временами шёл весьма противоречиво и неоднозначно.

Монография посвящена весьма актуальной и, в общем, малоизученной в науке проблеме – истории становления и последующего развития авиации на территории Дальстроя – особого и не имевшего ранее аналогов в истории предприятия, созданного в целях промышленного освоения дальневосточного Севера и добычи его недр. С момента описываемых событий прошло уже больше полувека, за которые изменилось многое – перестал существовать СССР, произошли глубинные реформы в политической, экономической, социальной и других областях жизни страны, что также затронуло и систему воздушного транспорта.

Мы уверены, что состояние регионального воздушного транспорта на современном этапе нельзя рассматривать в отрыве от его недавнего прошлого, даже несмотря на глобальные изменения в политической и экономической системах. Сегодня в небе Колымы работают несколько российских авиакомпаний, обеспечивающих связь нашего региона с центром страны, Сибирью, Примор-

ским краем, Чукотским автономным округом, а также населёнными пунктами внутри Северо-Востока. В современных реалиях маршрутная сеть формируется под влиянием рынка, наличия спроса и экономической целесообразности выполнения полётов. Благодаря усилиям Правительства РФ и администрации Магаданской области в начале 2010-х гг. наметилось постепенное возрождение малой авиации, социальная значимость и необходимость которой по-прежнему велика, восстанавливаются аэродромы в отдалённых населённых пунктах, однако говорить о том, что отрасль полностью уверенно «встала на крыло» в масштабах региона, пока рано.

Само наличие и применение авиации всегда являлось следствием и высшей точкой развития научно-технического прогресса, проявлением воли и трудового героизма людей. На Северо-Востоке самоотверженным ежедневным трудом многих поколений авиаторов закладывалась база и технические возможности воздушного сообщения нынешнего дня. Да, история региональной авиации, её зарождение и развитие не были столь гладкими, проходя подчас «не благодаря, а вопреки» общепринятым нормам.

Рассмотрению тех перипетий, порой достаточно драматичных, но полных движения к заветной цели – полностью аэрофицированному Северо-Востоку, и посвящена предлагаемая книга.

Автор выражает благодарность коллегам, наставникам, рецензентам, сотрудникам центральных и региональных архивов, без участия которых этот труд не смог бы состояться, а также искренне признателен канд. филол. н. Екатерине Александровне Ершовой за поддержку и профессиональный перевод.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Многие аспекты деятельности Дальстроя и истории дальневосточного Севера в целом на протяжении ряда лет получили определённое освещение в центральной и региональной историографии. К ним относились проблемы советского государственного строительства на Северо-Востоке, добычи минерально-сырьевых ресурсов, системы управления, позже стал анализироваться феномен масштабного использования принудительного труда заключённых и др. Однако ряд аспектов оставались вне исследовательского поля учёных, и одним из них было становление и развитие авиации Дальстроя. Но вместе с тем постепенно шёл процесс накопления знаний и информации по указанной проблеме. Всю имеющуюся литературу по истории авиации Северо-Востока страны находим целесообразным разделить на два периода исследования и публикации: *советский* – с 1930-х до начала 1990-х гг. и *постсоветский* – с 1991 г. по первое десятилетие XXI в. включительно.

Советский период. Одной из первых работ, затрагивающих вопросы возможности проектирования воздушного сообщения на Севере и полётов по первым авиалиниям в конце 1920-х – начале 1930-х гг., стал сборник статей «Воздушные пути Севера», вышедший из печати в 1933 г. На его страницах отражены точки зрения участников тех событий – как руководства Всесоюзного объединения Гражданского воздушного флота, так и непосредственных членов изыскательских партий, авиаконструкторов и т. д. Содержащиеся в нём статьи во многом идеологизированы, что выражено в стремлении авиаспециалистов осуществить провозглашённые руководством страны программы по скорейшему охвату Севера воздушным сообщением и опережению капиталистических стран, и прежде всего США, в самолётостроении, организации полётов и аэродромного хозяйства. Вместе с тем материал был подан в виде путевых отчётов, что, несомненно, представляло для нас ценные сведения, однако из-за отсутствия в них сравнительных данных не позволяло создать полной картины о событиях.

Интересна работа А. Вейсмана «О роли аэротранспорта в социалистическом строительстве» (1933), содержащая сведения о процессах организации авиасообщения на Севере. Отметим, что точка зрения А. Вейсмана во многом аналогична позиции авторов статей упомянутого сборника, что выразалось

в констатации необходимости достижения советской авиацией лидирующих позиций в мире. Исходя из этой направленности, проблема организации авиасообщения на Севере была рассмотрена им лишь как часть общепринятой программы по охвату авиацией всех областей СССР, и конкретность и обширность в освещении интересующего нас вопроса не предполагалась. В это же время была издана книга «Гражданский воздушный флот к XVII съезду ВКП(б)» (1934), в которой рассматривалось общее состояние советской авиации. Но повествование о деятельности воздушного транспорта на Севере не выходило за рамки краткого освещения работы Полярной авиации, в том числе и до создания в 1932 г. Главного управления Северного морского пути (ГУСМП), что, разумеется, сузило круг сведений по интересующей нас проблеме. Работа Полярной авиации в конце 1920-х – начале 1930-х гг. была рассмотрена в книге «Обзор научно-исследовательской работы Всесоюзного Арктического института в советском секторе Арктики» (1934). Издание содержало информацию об участии воздушного транспорта в экспедициях, которые проводились ВАИ, о налёте часов и километров принадлежавших ей самолётов.

Поскольку авиация Дальстроя, несмотря на особенности её специфической принадлежности, в отношении основной деятельности и технического распорядка развивалась не обособленно от остальных авиапредприятий в СССР, нами приводится ряд данных о работе Гражданского воздушного флота (ГВФ) в рассматриваемый период в стране в целом. Для этого мы использовали книги «Воздушный флот Страны Советов» (1957) и «Гражданская авиация СССР. 1917–1967» (1968). В них имелась обширная информация о работе всех видов авиации: транспортной (перевозки грузов и пассажиров), санитарной, сельскохозяйственной и аэрофотосъёмочной, относившихся к системе ГВФ, подкреплённая многочисленными статистическими данными, позволившими уточнить динамику количественных показателей работы воздушного транспорта в стране в рассматриваемый период.

В региональной историографии первыми изданиями, непосредственно относящимися к теме монографии, стали книги Е. В. Алтунина «Крылья над Магаданом» (1968) и «Крылья Севера» (1976). Несмотря на их тематическую схожесть, отметим, что работа «Крылья Севера» освещает интересующие нас вопросы более обширно. По данной проблематике Е. В. Алтунин защитил кандидатскую и докторскую диссертации. По нашему мнению, на сегодня только в этих двух изданиях достаточно подробно отражены аспекты становления и развития авиации на Северо-Востоке, в том числе и существенно выходящие за хронологические рамки нашего исследования. Однако и рассматриваемые книги, и оба диссертационных исследования несли в себе идеологический отпечаток, выразившийся в преувеличении роли Коммунистической партии в развитии региональной авиации и умалчении об имевших место негативных явлениях в текущей работе воздушного транспорта Дальстроя, поскольку такая информация в тот период не подлежала разглашению.

Из проведённого обзора видно, что в советской историографии количество работ по заявленной теме крайне мало. Это объяснимо имевшейся долгое вре-

мя секретностью как самой территории Дальстроя, так и источниковой базы, которая была недоступна исследователям. Наличие идеологического контроля зачастую вынуждало историков «обходить» проблему, считавшуюся закрытой, следуя в фарватере более актуальных и идеологически выверенных тем.

Постсоветский период историографии, напротив, характеризуется появлением большего количества исследований, посвящённых различным аспектам деятельности Дальстроя, а также роли Северо-Востока в межгосударственных контактах СССР и США в период Второй мировой войны. Обращение к данной теме важно, поскольку без анализа общей исторической обстановки невозможно выявить особенности развития региональной авиации в исследуемый период. Наиболее значимой здесь является проблема организации Особой воздушной трассы Аляска – Сибирь – фронт (АЛСИБ) и участия в ней Дальстроя, в том числе и его авиаподразделения.

Одной из первых работ, посвящённых этой проблеме, стала книга «Вспомним всех поимённо. Память» (1996) в двух томах. Во втором томе приводится статья, рассматривающая почти весь период работы воздушной трассы, начиная с дипломатических встреч союзников и подписания ряда документов об её создании. Авторы проделали большую работу, но ряд аспектов всё же остался вне поля зрения историков. В частности, неисследованными остались вопросы, связанные с порядком передачи самолётов в Красноярске, ролью некоторых промежуточных аэродромов, систем охраны имущества и др.

Особый интерес представляют статья известной журналистки А. Х. Паперно «О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее» (1997) и её книга «Ленд-лиз: Тихий океан» (1998), позволившие нам уточнить и дополнить ряд аспектов. Также некоторые сведения мы почерпнули из статей В. Р. Котельникова (1991), А. Ю. Котлярова (1992), А. Ильина (1995), А. Мельникова (2003).

Достаточно, на наш взгляд, весомым является вклад в проблематику якутского авиаспециалиста, к. и. н. И. Е. Негебли, которому принадлежат такие книги по истории Особой воздушной трассы, как «Кобры» над тундрой» (1993) и «Аляска – Сибирь: над тундрой и тайгой» (2002). В них были последовательно раскрыты механизмы и процессы строительства трассы, отмечены вехи её работы, в том числе на основании воспоминаний участников событий и очевидцев. И. Е. Негебля привёл подробные статистические данные о количестве и типах перегнанных воздушных судов, наличии происшествий и т. д. Отметим, что книга «Кобры» над тундрой» является по своему содержанию более информационно насыщенной, чего нельзя сказать о другом издании, которое, по сути, представляет собой фотоальбом с наличием небольшого, хотя и значимого, текстового комментария.

В современных исследованиях по истории региона заметным событием стала монография известного магаданского историка, к. и. н. А. С. Навасардова «Транспортное освоение Северо-Востока России в 1932–1937 гг.» (2002). Но, исходя из направленности книги, проблемы развития авиасообщения были освещены лишь в общем контексте, наравне с автомобильным, водным и железнодорожным транспортом, как одной из составляющих единой системы транспорт-

ных путей Дальстроя. К тому же автор ограничил своё исследование первыми годами деятельности треста, что не позволяет восстановить полную картину развития всех видов транспорта в целом и в первую очередь – авиации.

В 2005 г. в связи с юбилеем 70-летия авиации Северо-Востока России из печати вышла книга «70 лет авиации Северо-Востока России» (2005), своего рода «хроника», отразившая основные вехи развития региональной авиации. Однако содержащиеся в ней сведения в основном являются выдержками из архивных документов и иной литературы по этой проблеме. Каких-либо новых фактов, относящихся к истории воздушного транспорта, в данном издании не имелось, поэтому мы позаимствовали биографические данные некоторых пилотов Дальстроя с соответствующими ссылками.

Большой вклад в изучение проблемы истории авиации на Севере нашей страны внесли А. Н. Почтарёв и Л. И. Горбунова, издав книгу «Полярная авиация России. 1914–1945 гг.» (2011). В ней наиболее полно рассматривается тема создания и функционирования в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока первых авиаотрядов, авиагрупп и авиалиний. Большой заслугой авторов явилось использование огромного количества архивных документов, имевших до недавнего времени гриф «секретно» и «совершенно секретно». Кроме этого, к достоинствам работы стоит отнести наличие большого числа фотографий, схем и чертежей самолётов, а также биографических сведений практически всех полярных лётчиков и иных авиационных специалистов, осваивавших северные воздушные трассы в указанный хронологический период. Эту тему продолжил А. Н. Болосов в книге «Полярная авиация России. 1946–2014 гг.» (2014), в которой рассказывается о работе воздушных высокоширотных экспедиций «Север» в Арктике, о роли авиации в исследованиях Северного и Южного полюсов, а также о событиях, связанных с деятельностью Полярной авиации, её реорганизацией и последующим упразднением.

Говоря об освещении интересующего нас вопроса в центральной и региональной литературе, мы не вправе обойти вниманием работы, которые посвящены истории Дальстроя как системного механизма в целом и отдельных отраслей его хозяйства в частности. На протяжении ряда лет, начиная с середины 1990-х гг., в региональной периодической печати выходили публикации магаданского историка, старшего научного сотрудника СВКНИИ ДВО РАН, к. и. н. А. Г. Козлова (Огни..., 1992; «Объявить...», 1997; Магадан: предвоенное и военное время, 2002; Магадан: возникновение..., 2007). В его исследовательском поле находился широкий объём различных направлений деятельности Дальстроя, применения труда лагерников и многие другие аспекты. Относительно рассмотрения им истории воздушного транспорта особо ценными для нас являются статьи, содержащие подробные биографические данные пилотов и иных авиационных специалистов, работавших в Дальстрое в исследуемый нами период.

В 1996 г. в Магадане был издан сборник «Исторические аспекты Северо-Востока России: экономика, образование, колымский ГУЛаг», где исследователи региона – И. Л. Глазунов, И. Д. Бацаев, К. Б. Николаев, А. Н. Исаков и

др. рассмотрели проблемы развития аграрного комплекса, лесной промышленности, снабжения и торговли, а также ряд вопросов из истории колымского ГУЛАГа, подготовленных на основе архивных источников.

Не менее значимой для нас является монография д. и. н., профессора А. И. Широкова «Дальстрой: предыстория и первое десятилетие» (2000). В ней автор рассмотрел предпосылки и начальный этап осуществления *форсированной колонизации* Северо-Востока в начале 1930-х гг. путём создания интегрального комбината, получившего название «Дальстрой» и являвшегося сначала трестом, а позднее Главным управлением в ведении НКВД. Обращение к истории начала деятельности указанного учреждения дало нам возможность изучить сложившуюся в нем внутреннюю структуру, механизмы управления, характер работы и т. п., что, помимо прочего, отражалось и на вопросах формирования и развития его различных транспортных коммуникаций.

Дальнейшую аргументацию своей позиции А. И. Широков продолжил в монографии «Государственная политика на Северо-Востоке России в 1920–1950-х гг. Опыт и уроки истории» (2009). В отличие от предыдущего издания, в ней автор более комплексно представил практически все аспекты деятельности Дальстроя: механизмы управления, добычу полезных ископаемых, социальную структуру, быт, использование принудительного труда заключённых, снабжение предприятий, формирование транспортной системы и т. д. Проведённое А. И. Широковым исследование наиболее полно отражает все принципы построения государственной политики на Северо-Востоке на фоне иных внутрисполитических процессов в стране в целом. Но, несмотря на безусловную глубину исследования, деятельность авиации в регионе была рассмотрена автором в контексте общего состояния транспортной системы Дальстроя в 1930–1950-х гг.

Тему широкомасштабного *промышленного освоения* края рассмотрел старший научный сотрудник СВКНИИ ДВО РАН, к. и. н. И. Д. Бацаев, перу которого принадлежит работа «Особенности промышленного освоения Северо-Востока в период массовых политических репрессий (1932–1953). Дальстрой» (2002). На документальной основе он представил во взаимосвязи широкий спектр вопросов становления и развития Дальстроя, включая геологоразведку, добычу золота и олова, дорожное строительство, автомобильный, морской и речной транспорт. Но основным направлением его исследования явился анализ форм и методов активизации труда заключённых Севвостлага в зависимости от производственных задач, а также социально-бытовое, правовое положение лагерников, структура УСВИТЛа, формы сопротивления режиму, лагерному бандитизму и ряд других аспектов. Кроме этого, в научном поле И. Д. Бацаева находятся вопросы организации сельского и промыслового хозяйства на Северо-Востоке и развития его агропромышленного комплекса (Сельское..., 1997; Агропромышленный..., 2001; Советская..., 2011 и др.).

Более подробно вопросы применения подневольного труда и лагерной системы были рассмотрены к. и. н. С. А. Шулубиной в диссертации «Система Севвостлага. 1932–1957 гг.» (2002), которая не имеет на сегодня аналогов в историографии.

Благодаря «Хронике горнодобывающей промышленности Магаданской области» (2002) (составитель С. П. Ефимов), мы уточнили сведения относительно структурных реорганизаций горнопромышленных управлений в середине 1940-х гг., а также биографические данные некоторых руководителей Дальстроя.

Другим немаловажным научным трудом стала работа к. и. н. В. Г. Зеляка «Пять металлов Дальстроя» (2004), посвящённая детальному анализу событий и процессов добычи минерально-сырьевых ресурсов на Северо-Востоке с конца 1920-х по 1957 г. включительно. Деятельность авиации и процессы добычи полезных ископаемых по определённым позициям являлись взаимосвязанными, поскольку горнопромышленные управления и прииски, порой весьма отдалённые, нуждались в регулярной связи, чего иные виды транспорта не могли осуществить в должной мере. Наличествующие сегодня факты и документы позволяют утверждать, что самолёты регулярно привлекались к доставке срочных грузов для геологов, а также вывозили добытое ими сырьё, в основном золото.

В региональной историографии на рубеже 1990–2000-х гг. шла научная дискуссия по проблеме определения совокупности принципов осуществления государственной политики на Северо-Востоке в 1930–1950-х гг. Одни исследователи, такие как А. И. Широков и В. Г. Зеляк, считают этот процесс «форсированной колонизацией», при которой происходил процесс открытия, заселения и использования естественных богатств территории. В данном случае проводится граница между понятиями «колония» (страна или территория, лишённая экономической и политической самостоятельности и управляемая путём специально созданного режима) и «освоенная территория» (район, где целенаправленно создана комфортная и устойчивая социальная среда) (Широков, 2009). Позиция их оппонентов, которую отстаивали и отстаивают А. Г. Козлов и И. Д. Бацаев, сводится к тому, что процесс развития Северо-Востока был «промышленным освоением», хотя и с наличием ряда особенностей.

Изучив аргументы сторон, а также архивные источники, мы считаем, что процесс заселения региона и добычи его ресурсов являлся освоением, хотя осуществлялся противоречивыми методами. Созданный ЦК ВКП(б) особый статус Дальстроя был продиктован внутривластными реалиями начала 1930-х г. и логично вписывался в складывавшуюся административно-командную систему управления. Но в то же время, думается, нельзя считать государственную власть из «центра» по отношению к Северо-Востоку метрополией в общепринятом смысле этого термина. Во многом своеобразное освоение региона было экономически оправданно, поскольку государство ставило целью получить максимальную прибыль от добытого золота, покрыв все расходы на завоз необходимого оборудования. На начальном этапе промышленного освоения шаги по созданию благоприятной среды для проживания были ограничены лишь увеличенными ставками окладов для вольнонаёмных специалистов. Мы согласны, что сопутствующих шагов по созданию комфортной социальной инфраструктуры принято не было, но стоит также учитывать как географическую отдалённость, так и себестоимость завоза необходимых материалов. Мы понимаем, что дискутирующие стороны приведут ещё не один аргумент в

поддержку своей позиции, но окончательный ответ (если таковой вообще возможен) даст история.

Рассматривая проблему развития иных видов транспорта в региональной историографии, остановимся на исследованиях кандидатов исторических наук М. С. Бродкина (2008) и А. Ф. Позднякова (2008). Научный интерес первого затрагивает проблему снабжения Дальстроя водным (как морским, так и речным) транспортом с 1932 по 1957 г. Особую ценность для нас представляло то, что в его диссертации была подробно рассмотрена деятельность всесоюзных трестов «Колымснаб» и «Дальстройснаб» как основных поставщиков необходимого Дальстрою оборудования и грузов. Мы можем констатировать, что снабжение авиаподразделения Дальстроя не всегда осуществлялось в полной мере. Кроме того, повторявшиеся сбои в качественном завозе грузов морем для иных (в основном горнопромышленных) предприятий приводили к необходимости авральной доставки грузов авиацией, на что тратились дополнительные средства и ресурсы самолётного парка. На основании материалов исследования М. С. Бродкина мы смогли уточнить обстоятельства и причины такого положения дел.

В работе А. Ф. Позднякова рассматривается вопрос, связанный с морским судоходством на Северо-Востоке СССР в 1920–1950-х гг. (2010). Из его исследования видно, что морской флот изначально развивался как самостоятельный вид транспорта, имевший определённое влияние на экономику Дальстроя. Отметим, что применительно к его основной деятельности услуги воздушного транспорта сводились к организации авиаразведок и проводке судов во льдах, что выполнялось авиаторами ежегодно и было одним из основных направлений их работы.

Свой вклад в изучение различных аспектов истории Дальстроя вносили и вносят магаданские писатели, историки и краеведы А. М. Бирюков, Т. П. Смолина, И. А. Паникаров, Д. И. Райзман и др.¹ Их публикации посвящены вопросам лагерной системы, промышленного освоения Северо-Востока, судьбам фронтовиков-дальстроевцев, а также роли конкретных личностей в истории края.

В процессе подготовки книги мы также ознакомились с литературой, касающейся общего состояния транспортных коммуникаций Дальнего Востока России в рассматриваемый хронологический период. В связи с этим особую значимость представляли монографии д. и. н., профессора Л. М. Медведевой «Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20–30-е годы XX века)» (2002) и «Транспорт Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.)» (2005). В обеих книгах подробно рассматривается процесс развития всех видов транспорта на Дальнем Востоке в целом, однако сведения о транспортной ситуации в Дальстрое и, в частности, о работе авиации немногочисленны.

¹ См., например: Бирюков А. М. Колымское триединство. Ч. 1. Последний Рюрикович. – Магадан, 2001; *Он же*. Колымские истории [вступит. ст. А. И. Широкова]. – Магадан, 2003; Райзман Д. И. Помним вас, земляки. – Магадан: Изд-во СВГУ, 2010 и мн. др. Непосредственно истории воздушного транспорта региона посвящён автореферат А. А. Ярошенко «Становление и развитие гражданской авиации на Дальнем Востоке РСФСР (1929 – июнь 1941 гг.)». – Хабаровск, 2010. Также см.: Ярошенко А. А. Дальневосточная гражданская авиация в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). // Власть и управление на Востоке России. – 2010. – № 1. – С. 99–103.

Одним из важных событий в региональной историографии стало издание многотомной «Истории Дальнего Востока России» (2009), подготовленной группой видных учёных. Но, принимая во внимание её безусловную значимость и фундаментальность, отметим, что история воздушного транспорта в Дальневосточном регионе рассмотрена всё же недостаточно.

Таким образом, обзор имеющейся литературы позволяет сделать следующий вывод: различные аспекты деятельности Дальстроя, такие как добыча полезных ископаемых, проблема использования труда заключённых, снабжение, морское и речное судоходство, общее состояние транспортной системы, а также формы и методы государственной политики на Северо-Востоке либо уже изучены, либо активно изучаются как региональными, так и центральными историками. Но научных трудов, посвящённых комплексному исследованию становления и развития авиации на Северо-Востоке в 1930–1950-х гг., за исключением указанных работ Е. В. Алтунина, как в советской, так и современной историографии нет. В связи с этим автор предлагаемой книги предполагает восполнить имеющийся пробел путём более детального и подробного рассмотрения заявленной проблемы, чем, думается, внесёт свой вклад в отечественную историографию по вопросам развития транспортных систем. Особенно это касается раскрытия явлений и процессов, происходивших в авиации Дальстроя как в годы войны, так и в послевоенный период его деятельности, механизмов социальной составляющей, авиационных происшествий и иных проблемных моментов, осложнявших работу авиаподразделения Дальстроя.

При подготовке книги автор поставил цель исследовать историю становления и развития авиации в Дальстрое в 1932–1957 гг., решив для её достижения следующие задачи:

- изучил процесс становления авиации Дальстроя и особенности её функций в 1930–1940-х гг.;
- проанализировал состояние и уровень эффективности выполнения своих функций авиацией Дальстроя в чрезвычайных условиях Великой Отечественной войны;
- исследовал значимость функционирования Особой воздушной трассы «Аляска – Сибирь – фронт» и выявил её вклад в дело Победы;
- выявил и показал процессы структурной и технической модернизации авиационного подразделения Дальстроя в изменившихся условиях в 1946–1957 гг.

Основополагающим методологическим принципом работы являлся принцип историзма и объективности критической интерпретации источников, систематизации и сравнительного анализа фактов и событий. Нами использован проблемно-хронологический метод, позволивший выявить общегосударственные и региональные особенности реализации советской политики ускоренной индустриализации страны. Сравнительно-исторический метод дал возможность определить типичные проблемы развития Дальстроя, характерные для всего периода. Также в работе использовались методы источниковедческого и текстологического анализа, в процессе которого были выявлены расхождения и неточности в документах разного уровня. С помощью системного подхода была изучена внутренняя структура и механизмы деятельности воздушного

транспорта на Северо-Востоке в целом и в Дальстрое в частности. Историко-системный метод позволил рассмотреть явления, события и факты истории воздушного транспорта на Северо-Востоке СССР в указанный период. Аналитико-тематический метод в сочетании с библиографическим использовался нами при поиске, отборе и систематизации архивных источников, изучении специализированной литературы. При написании книги мы детально рассмотрели такие специфические термины, как «пассажиры-километры», «тонно-километры», «налёт часов», что предполагало изучение многочисленных числовых показателей и позволило проследить динамику работы воздушного транспорта в определённый временной отрезок.

Основу монографии составляет обширная **источниковая база**, состоящая из неопубликованных и опубликованных материалов.

1. *Неопубликованные источники* представлены документами пяти центральных и региональных архивов.

В Государственном архиве Российской Федерации (ГАРФ) сосредоточены документы органов центральной государственной власти СССР по основным вопросам организационной структуры Дальстроя, его различных сфер деятельности, работе воздушного транспорта, а также о регламентации применения подневольного труда в аэродромном строительстве. Перечисленные материалы содержатся в фондах Р-9401 «Министерство внутренних дел СССР (МВД СССР). 1934–1960 гг.», опись 1а и Р-9410 «Отдел железнодорожных и водных перевозок МВД СССР. Лётная инспекция. 1948–1953 гг.», опись 1.

Другим, не менее важным источником, являются документы Российского государственного архива экономики (РГАЭ), в частности фонд 9527 «Учреждения Гражданского воздушного флота в СССР». В делах, включённых в опись 1, содержится информация о различных аспектах работы авиации СССР в целом и её организационных изменениях, классификации аэропортов, частично наличествуют сведения об авиации Дальстроя и трассе Аляска – Сибирь – фронт. Но гораздо подробнее деятельность АЛСИБа рассмотрена в документах, хранящихся в описи 5. В ней содержится значительный массив различных источников – приказы, планы, отчёты, как управления трассы, так и перегоночных полков, а также материалы по итогам инспекторских проверок объекта. Большинство из обозначенных документов исследованы нами впервые, что позволило ввести в научный оборот ранее неизвестные страницы работы Особого воздушного моста¹.

Помимо этого, мы использовали фонд 643 «Политуправление Гражданской авиации» Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ) описей 1 «Документы политуправления Гражданской авиации. 1934–1972 гг.» и 2 «Документы политуправления Гражданской авиации. 1935–1972 гг.». В делах фонда содержатся стенограммы партийных собраний в перегоночных полках, служивших на Особой воздушной трассе. Их повестки дня были различны и включали в себя вопросы сохранности авиаимущества,

¹ См., например, доклад о работе Красноярской воздушной трассы ВВС КА с начала организации по 01.01.1943 г. [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 85. Лл. 3–5, 50–51] и ряд других документов.

темпов доставки самолётов фронту, порядка расходования горюче-смазочных материалов¹, причём многие из них вводятся в научный оборот также впервые.

В целях более подробного рассмотрения отдельных аспектов работы Особой воздушной трассы в книге нами были включены материалы Государственного архива Красноярского края (ГАКК)² фонда Р-1421 «Енисейская авиагруппа Управления полярной авиации при Главном управлении Северного морского пути», описи 1 «Для постоянного хранения за 1935–1943 гг.», 3 «Дел и других материалов за 1939–1945 гг., подлежащих сдаче в Государственный архив», 4 «Дел и других материалов за 1939–1945 гг., подлежащих сдаче в Государственный архив за 1943–1946 гг.» и 5 «Отдел секретный. 1940–1946 гг.». В них содержатся приказы, донесения, отчёты о работе трассы в целом, а также её отдельных объектов за 1943–1945 гг., документация по основной деятельности ряда аэропортов, в том числе Красноярска, а также иные сведения, безусловно значимые для нашего исследования.

Основная база неопубликованных документов по заявленной теме содержится в Государственном архиве Магаданской области (ГАМО) в фондах Р-23 «Главное управление строительства Дальнего Севера Министерства цветной металлургии СССР. 1931–1957 гг.», опись 1 и Р-27 «Магаданское управление гражданской авиации СССР. 1936–1986 гг.», опись 1 и 2.

Первый из указанных нами фондов был выведен из режима секретности только в 1993 г., однако и на сегодня часть его документов остается закрытой или имеет гриф «для служебного пользования», что не позволяет ввести содержащиеся в них данные в научный оборот. В составе указанного фонда находится более 6 тыс. ед. хранения, отражающих все аспекты деятельности Дальстроя. Особую значимость для нас представляли приказы и распоряжения как центральных органов власти, так и руководства Дальстроя: промышленно-финансовые планы³, объяснительные записки, отчёты и иная документация, относящаяся к заявленной теме.

Фонд Р-27 «Магаданское управление гражданской авиации СССР. 1936–1986 гг.» состоит из описей 1 и 2. Опись 1 в основном представлена делами, состоящими из приказов Главного управления ГВФ, Дальневосточного управления ГВФ, руководства авиагруппы, а также отчётами о работе Управления воздушного транспорта Дальстроя и входящих в него отрядов. В описи 2 содержатся дела об авиационных происшествиях (катастрофах, поломках, авариях, вынужденных посадках самолётов и т. п.) с 1936 по 1954 г.⁴, что является очень существенной информацией для нашего исследования. Также мы использовали материал фонда П-187 «Первичная партийная организация Управ-

¹ См., например, Протоколы партийных собраний парторганизации политотдела I перегоночной авиадивизии ГВФ [РГАСПИ. Ф. 643. Оп. 2. Д. 396] и ряд других документов.

² См., например, «Анализ работы сил и средств связи и радионавигации воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль за июль месяц 1943 года» [ГАКК. Ф. Р-1421. Оп. 4. Д. 3. Л. 5] и другие документы.

³ См., например, Генеральный план развития народного хозяйства Колымской области 1938–1947 гг. [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 114. Т. 1] и другие документы.

⁴ См., например, материалы по аварии самолёта МБР-2, лётчик Н. С. Снежков. 1937 г. [Там же. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 3] и ряд других документов.

ления воздушного транспорта Дальстроя. 1940–1983 гг.», рассекреченного относительно недавно.

Исходя из этого, весь имеющийся массив документов можно разделить на распорядительные, делопроизводственные, отчётные и статистические, которые в свою очередь включают в себя документы внешнего и внутреннего характера.

1. *Директивно-распорядительные материалы.* **Внешние** документы здесь, безусловно, представлены постановлениями Совета Народных Комиссаров – Совета Министров СССР как высшего органа исполнительной власти, которые были обязательны к исполнению в Дальстрое. Кроме указанных, в эту группу также входят различные приказы и инструкции СТО, НКВД, МВД, ММП, МЦМ СССР, которым подчинялся Дальстрой как организационная единица с 1931 по 1957 г. Они определяли плановые показатели, общий режим и территорию деятельности Дальстроя, объём предоставляемых льгот и поощрений, назначения руководящих работников¹.

Внутренние документы регламентировали развитие структуры Дальстроя, в том числе и его воздушного транспорта, определяли задачи его деятельности, взаимоотношения со смежными предприятиями, а также регулировали кадровые вопросы – назначения и увольнения сотрудников, поощрения, взыскания и механизмы оплаты труда².

2. *Делопроизводственные материалы* в основном представлены более многочисленной **внутренней** документацией – приказами и распоряжениями как руководства Дальстроя, так и его авиаподразделения. Также отдельный набор источников, входящих в эту группу, представлен документами по учёту и расследованию различных авиационных происшествий.

3. *Статистические материалы.* К ним относятся документы, направляемые руководством Дальстроя в адрес вышестоящих ведомств: квартальные, полугодовые и годовые отчёты. Кроме того, интерес представляют и плановые документы (промышленно-финансовые планы, материалы по 5- и 10-летнему планированию и т. п.) и объяснительные записки к ним³. **Внутренний** документооборот здесь представлен производственно-отраслевой и отчётно-статистической документацией. Первая из них включает в себя планы и программы работ авиаподразделения. Вторая же содержит информацию, направленную в адрес руководителей Дальстроя от авиаотряда (авиагруппы и УВТ) относительно его основной деятельности – итоговые количественные данные о процентном выполнении плана перевозок, движении самолётно-моторного парка и т. д.

Самую малую группу документов, представленную только **внешними источниками**, составляют контрольно-ревизионные, отражавшие итоги и выво-

¹ См., например, постановление СТО «Об организации государственного треста по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы – «Дальстрой» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1. Лл. 1–10б.].

² См., например, положение о премиально-поощрительной системе оплаты труда лётно-подъёмного и линейно-технического состава авиаотряда ГУСДС НКВД СССР за 1939 г. [Там же. Д. 645. Лл. 21–28]; «Положение о сдельно-премиальной оплате труда лётно-подъёмного, линейно-технического и командного состава Авиаотряда ГУСДС НКВД СССР» за 1942 г. [Там же. Д. 1242] и ряд других документов.

³ В качестве примера можно привести «План развития авиации Дальстроя НКВД СССР на третье пятилетие. 1938–1942 гг.» [Там же. Д. 471]; Годовой отчёт по деятельности авиаотряда за 1940 г. [Там же. Д. 983] и ряд других документов.

ды по регулярным проверкам деятельности Дальстроя и его авиаподразделения различными комиссиями НКВД, МВД и т. д.

Вторую группу материалов составляют **опубликованные источники**, к которым можно отнести несколько сборников документов.

1. Сборник документов в 7 томах «История сталинского ГУЛАГа» (2004), в котором отдельно стоит выделить т. 2 «Карательная система: структура и кадры» и т. 3 «Экономика ГУЛАГа», содержащие сведения об организационных изменениях структуры Дальстроя, а также о месте воздушного транспорта в нём в 1950-х гг.

2. Книга «Сталинские стройки ГУЛАГа» (2005), в которой содержалась информация об изменениях в структуре Дальстроя и места авиаподразделения в нём в конце 1930-х – конце 1940-х гг.

3. Издание «Дальстрой и Севвостлаг ОГПУ-НКВД СССР в цифрах и документах» (Бацаев, Козлов, 2002), которое представляло ценность приведёнными биографическими данными как руководителей Дальстроя, так и некоторых авиационных специалистов.

Для расширения круга сведений автор также использовал материалы **периодической печати** изучаемого периода – газету «Колымская правда» (с 1935 г. – «Советская Колыма», с 1954 г. – «Магаданская правда»), научно-технический бюллетень «Колыма», издававшийся с 1936 г. Приведённая в них информация ограничивалась краткими сообщениями о повседневной работе воздушного транспорта, сферах использования, внутреннем состоянии авиаподразделения, его проблемах и т. п. Особой информативной насыщенностью обладают газеты, изданные в конце 1930-х и во второй половине 1950-х гг. Также в монографию были включены некоторые данные из отдельных номеров журнала «Гражданская авиация» за 1932–1933 гг., представленного в электронном варианте. Но отметим, что имевшаяся в них информация излагалась на обширном идеологическом фоне и в отдельных случаях требовала более тщательной проверки, поэтому её использование сопровождалось определённым критическим анализом.

Для более полного описания исследуемых явлений и процессов в региональной авиации в обозначенный период мы обратились к **мемуарным источникам**, что позволило добавить некоторые материалы, связанные с личной оценкой происходивших событий. Особый интерес для нас представляли книги известных пилотов М. В. Водопьянова (На крыльях..., 1954; Друзья в небе, 1971; Повесть..., 1980; Водопьянов, Григорьев, 1971), В. С. Молокова (Три полёта, 1939) и «Записки лётчика М. С. Бабушкина» (1941). Приведённая в них информация позволяет более подробно представить работу полярных лётчиков, сложность и специфику полётов по малоизученным трассам, организацию воздушного сообщения на Севере и смежные с этим процессы глазами участников событий. Также немаловажные сведения содержатся в мемуарах М. Н. Каминского (1967), в которых автор достаточно ярко представил организацию воздушного сообщения, первые полёты, повседневные будни авиаторов самой восточной части СССР.

Эти же вопросы рассматривал и автор монографии (Третьяков, 2004–2012). Воссоздание полной картины деятельности Дальстроя глазами очевидцев невозможно также и без воспоминаний иных специалистов, внесших большой вклад в развитие Колымы и Чукотки. Особую значимость представляет двухтомник «Записки геолога». Его автор, академик Н. А. Шило (1913–2008), работал на Северо-Востоке с 1937 г. и внёс значительный вклад в развитие золотодобывающей отрасли на Колыме. Особо здесь хотелось бы выделить первый том «Формирование дальневосточной науки» (Шило, 2007), в котором учёный привёл воспоминания о начале своей работы в Дальстрое, развитии геологической службы, что рассматривалось им на обширном фоне событий, происходивших в тот период в регионе и стране в целом. Также заслуживает внимания работа И. И. Лукина (1986), в которой автор затрагивал вопросы организации промышленного строительства в регионе начиная с 1930-х гг.

Кроме того, при изучении отдельных аспектов развития Дальстроя нельзя обойти вниманием события и процессы, пережитые узниками многих колымских лагерей, чьи воспоминания свидетельствуют о непростых и драматичных страницах в истории края (Сандлер, Этлис, 1991; Гинзбург, 1992).

Таким образом, по мнению автора, имеющийся круг источников, материалов и литературы позволяет в полной мере решить заявленные в монографии задачи.

В книге впервые комплексно проанализирована деятельность авиации в системе Дальстроя за весь исторический цикл его развития, а именно:

- исследованы состояние и уровень эффективности выполнения авиацией Дальстроя своих функций в условиях Великой Отечественной войны;
- изучена и показана значимость функционирования особой воздушной трассы Аляска – Сибирь – фронт и её вклад в дело Победы;
- выявлены и систематизированы процессы структурной и технологической модернизации авиационного подразделения Дальстроя в изменившихся условиях 1946–1957 гг.;
- проанализированы и введены в научный оборот прежде засекреченные и неизученные исследователями архивные документы и материалы.

Глава 1.

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ СССР В 1932–1940 гг.

1.1. Возникновение и развитие воздушного транспорта в Дальстрое и на Чукотке в 1932–1937 гг.

В середине 1920-х гг. для осуществления воздушного сообщения в СССР было образовано акционерное общество «Российское общество добровольного воздушного флота» («Добролёт»). Сразу отметим, что в 1930 г. в связи с возросшими объёмами перевозок в указанное предприятие вошло аналогичное по своим задачам учреждение – «Укрвоздухпуть». Следующим шагом руководства страны было создание Главной инспекции ГВФ, после чего в октябре 1930 г. образовалось Всесоюзное объединение ГВФ, реорганизованное в 1932 г. в Главное Управление ГВФ. Первым начальником был назначен А. З. Гольцман, а двумя заместителями стали Я. Я. Анвельт (прил. 1) и Н. С. Березин (Гражданская..., 1967. С. 15).

Первым пятилетним планом развития народного хозяйства предусматривался значительный рост сети воздушных сообщений, перевозки пассажиров, почты и грузов. Этот период характеризовался появлением большого количества новых авиалиний во всех регионах страны – в Сибири, на Урале, в республиках Средней Азии и Кавказа, а также на Европейском Севере и Дальнем Востоке. На эти цели государством было выделено 135 млн руб. (РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 253. Л. 84). В результате принятых на практике мер произошло увеличение выпуска самолётов, разрабатывались их различные типы и модификации, шло строительство новых аэродромов и т. д.

Важным шагом для воздушного транспорта страны стало постановление СНК СССР, принятое в 1931 г., в котором гражданская авиация была отнесена к особо важным отраслям народного хозяйства, что предусматривало её снабжение всем необходимым наравне с важнейшими объектами капитального строительства (Гражданская..., 1967. С. 18).

Пристальное внимание государства к воздушному транспорту определило существенное возрастание количественных и качественных показателей его

деятельности. Согласно постановлению СНК СССР «О работе Всесоюзного объединения Гражданского воздушного флота за 1931 год», им был выполнен пятилетний план развития сети воздушных авиалиний, их эксплуатации, а работа сельскохозяйственной авиации даже превышала плановые показатели. По сравнению с 1930 г. произошло значительное увеличение тонно-километража (на 77%), пассажирских перевозок (на 56,4%), а также почтовых и грузоперевозок – на 76 и 66,6% соответственно (Постановление..., 1932. С. 3). Отметим, что в 1930 г. общий километраж воздушных линий СССР составлял 27 370 км (по другим данным – 30 487 км (Гражданская..., 1967. С. 23), из которых 10 600 (или 38%) приходилось на линии Севера, Сибири и Дальнего Востока (Зотов, 1933. С. 455) (по данным других источников, общая протяжённость северных авиалиний составляла 5400 км) (Цит. по: Воздушные..., 1933. С. 5). Однако, наряду с этим, в работе Всесоюзного объединения Гражданского воздушного флота имелись и недостатки, выразившиеся в нерегулярности полётов и высокой аварийности, плохой работе метеослужбы, небрежности персонала при организации почтовых отправок и перевозки пассажиров.

Решения правительства нашли своё отражение в деятельности авиатранспортного комплекса в СССР в 1932 г. Её план работы значительно увеличился, что по отдельным показателям составило:

- 1) расширение сети авиалиний – на 80% (47 тыс. км);
- 2) перевозка пассажиров – на 82% (35 тыс. чел.);
- 3) перевозка грузов и почты – на 230 и 235% соответственно;
- 4) общий тонно-километраж – на 128% (3 200 тыс. ткм) (Там же).

Была полностью проложена авиатрасса Москва – Владивосток, которую планировалось оборудовать наземными, самолётными радиостанциями и световым оборудованием для выполнения ночных полётов, продолжались работы по организации сети маршрутов в Сибири, на Камчатке, на побережье Тихого океана. Протяжённость воздушных линий в СССР в 1932 г. составила 36 255 км, тогда как в 1926 г. этот показатель был равен 4 764 км, наглядным было его почти 8-кратное увеличение. Кроме этого, в рассматриваемый период интенсивно развивались международные авиалинии советско-германского общества «Дерулюфт» (2 794 км).

Самолёты сначала Добролёта, а затем и ГВФ, с середины 1920-х гг. стали привлекаться к выполнению работ по аэрофотосъёмке, ледовой авиаразведке, борьбе с вредителями сельхозугодий и обработке полей, а также с их помощью осуществлялась связь с отдалёнными сёлами и иными населёнными пунктами. Необходимо отметить, что на XVII съезде ВКП(б) была определена необходимость увеличения доли автомобильного и авиационного транспорта как относительно новых видов сообщения в грузообороте страны. После принятия решения во второй пятилетке перевозки воздушным транспортом увеличились в 23,5 раза (Гражданская..., 1967. С. 21).

Авиатранспортный комплекс в районах Крайнего Севера создавался при непосредственном участии Комитета Северного морского пути (КСМП), пред-

шественника Главного управления Северного морского пути, поскольку эти территории входили в сферу его влияния.

Первый самолёт типа «Дорнье-Валь», получивший наименование «Комсеверопуть № 1», это ведомство получило в 1929 г. благодаря усилиям заместителя начальника научно-изыскательского управления Комсеверопути М. И. Шевелева и пилота, участника проводки судна «Красин» Б. Г. Чухновского (Лебедев, Мазурук, 1991. С. 292–293). В 1930 г. к нему добавили ещё 2 самолёта «Комсеверопуть» № 2 и 3, построенных в Италии по спецзаказу и пригодных для арктических полётов. Эти машины впервые были применены при проводке судов в Карском море. В этот же период летчик О. А. Кальвиц и бортмеханик Ф. Ф. Леонгард на самолёте «Юнкерс» В-33 совершили перелёт от залива Св. Лаврентия до Булуна через Уэлен, Колочинскую губу, о. Врангеля, устье Колымы, Индигирки и другие пункты на Северо-Востоке страны. В 1929–1930 гг. на Чукотке работала очередная воздушная экспедиция в составе двух «Юнкерсов», на которых был осуществлён вывоз людей с парохода «Ставрополь», а также с их помощью были найдены тела американских летчиков Эйельсона и Борланда, погибших в устье р. Амгуэма, которое позднее было названо Косой Двух пилотов (Попов, 1980; Лебедев, 1989. С. 258–291). В первой операции принимал участие В. Л. Галышев, а во второй – М. Т. Слепнев и Ф. Б. Фарих. Целью Северной воздушной экспедиции являлось выяснение возможности установить воздушную связь о. Врангеля с м. Северный и изучить условия полётов над малодоступными полярными областями по р. Лена от Булуна до Иркутска.

Работы продолжились в 1932 г., когда на смену зимовавшим в селе Марково на Чукотке специалистам послали новый отряд под руководством геолога С. В. Обручева. Главнейшей задачей экспедиции было составление карты Чукотского округа и общее геоморфологическое описание края, для чего ей выделили гидросамолёт «Дорнье-Валь». Экспедиция работала с июля по октябрь, и в результате сделанных наблюдений в используемые карты бассейна р. Анадырь (площадью 375 тыс. км²), северо-восточной части Чукотского округа (около 150 тыс. км²) и побережья Берингова моря были внесены значительные изменения. Кроме того, полёты, совершённые в 1933 г., показали пригодность маршрутно-визуального метода съёмки с самолёта для составления карт, а также в целом подтвердили возможность установления регулярных авиарейсов с Северо-Востоком страны (Обзор..., 1934. С. 60). Полученные результаты по применению авиации для научно-исследовательских работ стали одним из главных итогов деятельности Всесоюзного Арктического института.

Следующим важным шагом в освоении Севера воздушным сообщением было образование в 1933 г. Управления полярной авиации в системе ГУСМП в соответствии с постановлением СНК. Характеристика первых лет его деятельности дана в табл. 1. Из неё следует, что прогрессирующий год от года рост количественных показателей работы Полярной авиации в первую очередь был следствием проводимой политики расширения масштабов воздушного сообщения в северных регионах страны и увеличения частотности полётов по уже открытым маршрутам.

17 декабря 1932 г. постановлением СНК СССР было образовано Главное управление Северного морского пути, которому поручалось «проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути» (Алтунин, 1976. С. 60). Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 20 июля 1934 г. «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства» на Управление возлагалось также задача «изыскания и эксплуатации естественных производительных сил в советской Арктике» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1. Л. 73]. В район деятельности Управления вошли: в европейской части СССР – острова и моря Северного Ледовитого океана, а в азиатской – территория севернее 62-й параллели (параллель Якутска). Важное значение в этом документе придавалось задачам развития воздушного транспорта в полярных районах, в связи с чем было запланировано создание в 1934–1937 гг. авиационных баз, оборудованных мастерскими и ангарами. Их предполагалось построить в Красноярске (центральная база), на Диксоне (районная база), м. Шмидта, м. Челюскина, в бух. Тикси, Нагаево (районная база), Уэлене, Якутске (центральная зональная база), бух. Нордвик и др. Помимо этого был составлен титульный список развития авиалиний Воздушной службы Северного морского пути на 1934–1935 гг. (табл. 2).

Общая протяжённость линий должна была составлять 28 085 км, из них в 1934 г. планировалось ввести в строй 3415 км, в 1935 г. – 5730, в 1936 г. – 9480, а в 1937 г. – уже 10 460 км. За 3 года их общее расстояние увеличивалось по плану в 3 раза. Это свидетельствовало о пристальном внимании государства к использованию Северного морского пути для снабжения районов Крайнего Севера всем необходимым, в том числе и с помощью авиации. Кроме того, применение самолётов и возможность аэрофотографической съёмки могли значительно ускорить процесс картографирования северных территорий, открытия новых островов и архипелагов (Обзор..., 1934. С. 16–17).

Для обеспечения воздушной службы СМП квалифицированными кадрами руководство страны обязало Осоавиахим передать ГУСМП с IV квартала 1934 по 1936 г. 345 пилотов и 370 авиатехников для работы в Арктике. Их обучение работе в условиях Севера осуществлялось в школе для подготовки лётного и штурманского состава, радистов и техников. Первыми специалистами, закреплёнными за управлением Севморпути, были лётчики С. А. Леваневский, В. С. Молоков, А. В. Ляпидевский, М. С. Бабушкин, В. Л. Галышев, И. В. Доронин и М. В. Водопьянов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1. Л. 74].

Отдельной была проблема поставок самолётов и другой техники, пригодной для работы в северных широтах и отвечающих следующим требованиям:

- 1) конструкция самолёта должна была быть универсальной в целях его работы в течение всего года – летом как гидросамолёта, а зимой на лыжах;
- 2) тип самолёта-амфибии мог быть применён для полётов над речной местностью;
- 3) для осуществления полётов вдоль побережья был необходим самолёт тяжёлого типа, который мог бы противостоять стихии.

К внутреннему оборудованию самолётов также были предъявлены серьёзные требования: наличие приборов для «слепых» полётов, приспособленных к зимним температурам, а также мотор с возможностью самопуска.

По мнению конструктора В. Б. Шаврова, в начале 1930-х гг. «в полярных условиях работали самолёты самых разнообразных типов, как на более или менее постоянной службе, так и на эпизодических полётах. Самолёты “Юнкерс”, “Дорнье-Валь”, “Ю-13”, “Ю-20”, “Савойя” и т. д. являлись летательными аппаратами обычного типа, и только изменение конструкции мотора делало возможным их использование в северных широтах» (Воздушные..., 1933. С. 437). Проблема наличия большого числа типов воздушных судов была предметом обсуждения на 2-й всесоюзной авиаконференции. С точки зрения начальника ГВФ А. З. Гольцмана это являлось следствием отсутствия стандартизации и определённого количества основных типов машин, необходимых для применения в гражданской авиации (Вейсман, 1933. С. 47). Отметим, что при строительстве как сухопутных, так и гидроаэродромов и сопутствующих сооружений следовало обязательно учитывать климатические условия – снегопады, сильные ветры и т. д. [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 407. Л. 224].

Исходя из имевшихся установок и предложений было выбрано и разработано несколько типов летательных аппаратов, которые представлены в табл. 3.

Заметим, что наличие в ГУСМП воздушного флота допускалось в связи с необходимостью освоения районов Крайнего Севера и регламентировалось Воздушным кодексом СССР (1936. С. 13), в том числе и исходя из потребностей Главного управления. Так, в 1934 г. рапортом на имя начальника ГУ ГВФ И. С. Уншлихта (прил. 1) ГУСМП запросило обмен пяти самолётов У-2 на равнозначное количество АИР-6, поскольку последний тип машин был более удобен для выполнения полётов в северных широтах [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 651. Л. 210].

Для изменения конструкции и приспособления самолётов к работе на Севере и ремонта действовавшей авиатехники планировалось создание в г. Красноярске специального завода.

Руководство страны уделяло серьёзное внимание различным вопросам изучения Крайнего Севера как стратегической задаче, направленной на закрепление и быстрейшее промышленное освоение его территорий. В 1934 г. ГУСМП направило группу лётчиков и технического состава с самолётами на север Чукотки, среди которых были лётчики Катюхов, Масленников, Прокопов, Сургучев; штурманы Падалко, Рубинштейн; бортмеханики Гриценко, Панков, Соколов, Феденко, инженер Татаренко (Алтунин, 1976. С. 1).

Но в 1934 г. на долю авиаторов выпало непростое испытание. 14 февраля 1934 г. в Чукотском море был раздавлен льдами пароход «Челюскин». В спасении терпящих бедствие людей основная тяжесть легла на авиацию. Первым на ледовый аэродром, построенный челюскинцами, на самолёте Г-1 совершил посадку А. В. Ляпидевский, ставший за проведённую операцию первым в стране Героем Советского Союза. Он прибыл из Уэлена и вывез на Чукотку 10 женщин и двух детей (Записки..., 1941. С. 131). За ним прилетали другие лётчики и вы-

возили челюскинцев на «материк». Так, согласно одной из оперативных сводок пилот Н. П. Каманин за 9 полётов доставил 34 пассажира, В. С. Молоков – 39, а И. В. Доронин и М. Т. Слепнев за 1 полёт вывезли на «материк» 2 и 5 пассажиров соответственно [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 670. Л. 82]. Поскольку самолёты не обладали большой пассажировместимостью, приходилось использовать для перевозок, помимо салона, другие части конструкции. В. С. Молоков принял решение размещать людей в так называемые сигары для грузовых парашютов, подвешенные под крыльями самолёта, что давало возможность вывезти ещё 2 человек за полёт (Записки..., 1941. С. 141).

Особого внимания заслуживает участие в спасении челюскинцев известного лётчика М. В. Водопьянова. При обсуждении предполагаемого перелёта Москва – Чукотский полуостров в разработке находились 4 варианта, из которых был выбран маршрут через Свердловск, Сибирь, Якутию, Хабаровск, Охотск, бух. Нагаева и далее до Анадырского лимана. Вылет был назначен на 28 февраля, и во время пути в пункты намеченных посадок телеграфировались указания по подготовке топлива и необходимых материалов. Полёт до Хабаровска выполнялся на самолёте П-5, а от Хабаровска до Колочинской губы – на ПС-4 [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 670. Л. 84]. Прибыв к месту бедствия, знаменитый пилот только согласно одной из сводок за 3 полёта вывез 10 чел. [Там же. Л. 82], внося свой вклад в спасение полярников.

Спасательные полёты проходили в чрезвычайно тяжёлых условиях. Челюскинцам пришлось построить 15 аэродромов – двигавшиеся льды разрушали их (Алтунин, 1976. С. 28). Вот как описывал этот процесс один из участников спасательной экспедиции, пилот М. С. Бабушкин: *«Подходящее поле наконец найдено. С громадным трудом превращаем его в аэродром. В три смены разбивали мы нагромождённые льды. В три-четыре дня удавалось с огромным напряжением расчистить площадку, а наутро менялся ветер, и вся наша работа шла насмарку: расчищенное поле снова разломано, образовались разводья. Опять поиски, опять сложнейшая работа»* (Записки..., 1941. С. 135). Отметим, что помощь в спасении челюскинцев оказывала и радиосеть Дальстроя. Через его радиостанции передавались в центр телеграммы с раций Уэлена, м. Челюскина и пароходов «Смоленск» и «Сталинград» непосредственно во время операции. Также рации Дальстроя обслуживали метеосводками аэропорты Охотского побережья и лётчиков, направлявшихся к месту бедствия [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 84. Л. 67].

Начиная с апреля 1935 г. по всей береговой линии – от Ванкарема до Анадыря – начались регулярные полёты. Первые полярные лётчики выполняли различную работу: полёты на о. Врангеля, ледовую разведку, обслуживание полярных станций, и им приходилось преодолевать большие трудности из-за необычайно сложных метеоусловий и отсутствия воздушных трасс. В 1935 и 1936 г. В. С. Молоков осуществил полёты от Красноярска до Уэлена и обратно с рядом промежуточных посадок – в Киренске, Якутске, Крест-Хольджае, пунктами по р. Колыма и м. Шмидта, преодолев расстояние в 40 тыс. км (Молоков,

1939. С. 45). Эти рейсы внесли существенный вклад в развитие воздушного сообщения на Северо-Востоке и позволили продолжить изучение природных условий и климатических особенностей, влиявших на лётную работу.

В 1935 г. состоялся II окружной съезд Советов Чукотского национального округа, на котором отмечалось, что *«воздушный транспорт на Европейском Севере имеет широкое применение и является самым лучшим видом транспорта при осуществлении срочных операций. Оперативное руководство и связь с районами возможны только при наличии такого транспорта. По линии ГУСМП завезены на Чукотку самолёты, но круг их действий очень ограничен»* (Алтунин, 1976. С.74). Поэтому в своём решении съезд постановил: *«Возбудить вопрос с ГУСМП перед вышестоящими организациями об осуществлении воздушной связи по трассам: Петропавловск – Уэлен, Анадырь – северное побережье Чукотки, Анадырь – Усть-Белая, Марково – Усть-Белая»* (Там же. С. 65–66).

Советское правительство оказало помощь ГУСМП, направив на Чукотку дополнительно две группы лётчиков. В составе второй группы, прибывшей в Анадырь, был М. Н. Каминский (прил. 1), в будущем командир Анадырского авиаподразделения и автор мемуаров «В небе Чукотки» (1967). Самолётный парк Анадырской группы состоял из двух самолётов П-5 и одной летающей лодки МП-1. Командиром Чукотской авиагруппы и начальником зимовки был назначен опытный лётчик Г. Н. Волобуев, работавший ранее руководителем Управления сибирских воздушных линий общества «Добролёт» в Иркутске. Лётному и техническому составу этих групп приходилось на личном опыте разрабатывать и решать многие частные вопросы эксплуатации самолётно-моторного парка на Севере.

С начала 1936 г. полярные лётчики, накопив некоторый опыт работы с техникой, кроме задач ледовой разведки и проводки судов, стали эпизодически решать экстренные проблемы населения Чукотского национального округа. Так, весной 1936 г. лётчики совершили полёты на м. Биллингса, доставив туда необходимые продукты для населения (Алтунин, 1976. С. 69).

Не будет преувеличением сказать, что авиаторы Чукотки вносили ощутимый вклад в развитие производительных сил округа. Большой заслугой полярных лётчиков являлось то, что к концу 1936 г. они окончательно освоили воздушную трассу через Анадырский хребет, что почти на тысячу километров сократило путь между пунктами Чукотки, когда приходилось летать вдоль побережья. Первым по этому маршруту совершил полёт М. В. Водопьянов во время спасения челюскинцев. В своих воспоминаниях «На крыльях в Арктику» он писал: *«...До Ванкарема осталось 1200 км, а если по прямой, через Анадырский хребет, то всего лишь 600. Меня предупредили, что через хребет ещё никто не летал. Через час с минутами я уже пролетел залив Креста, изменил курс и пошёл прямо через хребет. Горы в этом месте оказались невысокими. Имея всего 1800 м высоты, самолёт свободно пересёк их»* (1954. С. 47).

В морскую навигацию осенью 1936 г. чукотские лётчики на самолётах П-5 обеспечили проводку трёх караванов судов в сложных метеоусловиях. Спустя

год благодаря труду пилотов вся документация по выборам в Верховный Совет СССР вовремя поступила в Анадырь. Газета «Советская Колыма» писала: *«Известному лётчику Каминскому было поручено доставить из Анадыря в Якутск депутата Верховного Совета СССР т. Тевлянто. Покинув Чукотку, самолёт Каминского летел через Колыму, совершив посадку в Зырянке, на Омолоне, Усть-Утиной, Берелёхе и Нере. 4 января самолёт прибыл в Якутск. Как отмечал Каминский в радиোগрамме, «самый трудный участок перелёта проходил над территорией Колымы»* [Сов. Колыма, 1938. 12 янв.]. Итоги деятельности полярной авиации в 1936–1937 гг. подвела IV окружная партийная конференция, отметив, что личный состав авиаторов *«провёл большую работу по авиационному освоению Чукотки, и авиация начала вплотную подходить к удовлетворению транспортных нужд народного хозяйства округа»* (Алтунин, 1976. С. 74).

В то же время в Полярной авиации ГУСМП за истекший период произошёл ряд аварий. Только за первое полугодие 1937 г. было отмечено 117 инцидентов, а налёт на одну катастрофу и аварию составил 931 ч, тогда как в Аэрофлоте эта цифра равнялась 3208 ч [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 1167. Л. 53]¹. Поскольку в других подразделениях ведомственной авиации (кроме Осоавиахима) показатель также был в основном невысоким, встал вопрос о введении в Главной инспекции должности старшего инспектора отдела ведомственной авиации. В его должностные обязанности входила проверка всей документации по регистрации самолётов и аэродромов, пилотских свидетельств, годности материальной части к полётам и степени обеспечения безопасности полёта согласно наставлениям и указаниям ГВФ.

Для создания собственной кадровой базы руководство авиаподразделения принимало участие в подготовке молодых специалистов-авиаторов. По инициативе М. Н. Каминского был создан чукотский национальный аэроклуб. Работники Анадырского аэропорта подготовили помещение для занятий, которые начались 15 ноября 1938 г. В мае 1939 г. в Анадырь прилетел начальник Управления полярной авиации Герой Советского Союза И. П. Мазурук, который после личной проверки уровня подготовки рекомендовал закончивших обучение курсантов для продолжения лётного обучения в Тамбовскую авиашколу. В 1940 г. первые курсанты – Тымнетагин, Елков, Шитиков, Кеутувги и Верещагин – окончили это учебное заведение, получив квалификацию пилотов².

На основании этого можно сделать вывод, что в 1932–1940 гг. авиация Чукотки прошла лишь начальный период своего развития. Деятельность первых авиаторов была направлена на изыскание воздушных трасс, выполнение эпизодических перевозок грузов и пассажиров на столь отдалённой территории. На начальной стадии находилось развитие аэродромного хозяйства и имевшийся самолётный парк, количество авиационных специалистов также было небольшим. Но в то же время авиаторы накопили опыт борьбы с трудными клима-

¹ Приведённые сведения относятся ко всей территории полётов Полярной авиации. Данных о наличии или отсутствии происшествий конкретно на Северо-Востоке в источниках не имеется.

² По данному вопросу также см.: Богданов С. Б. Первые лётчики-чукчи. – М.; Л.: Изд-во Главсевморпути, 1940.

тическими условиями, разработали технологические усовершенствования к самолётам для их работы на Севере, изготовили образцы специального оборудования, т. е. создалась минимальная база для дальнейшего развития работы полярной авиации. Это дало возможность поставить перед ней очередные задачи: снижение себестоимости работ, повышение эффективности применения самолётов, охват самых отдалённых северных окраин воздушным сообщением (Гражданский..., 1934. С. 89).

На Северо-Востоке первые плановые изыскания воздушных линий начались летом 1930 г., когда специальная комиссия приняла решение о возможности установления авиалинии Петропавловск – Усть-Камчатск – Анадырь – Уэлен (Алтунин, 1968. С. 11). В этот же период началось изыскание гидролинии (авиалинии с использованием гидросамолётов) Николаевск-на-Амуре – Охотск – бух. Нагаева – Хайрюзово – Петропавловск-на-Камчатке протяжённостью 2370 км [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 302. Л. 3], а на берегу бух. Нагаева был выделен участок для строительства базы Добролёта (Алтунин, 1968. С. 15).

В 1931 г. изыскания проводились более активно, а их территория была расширена. Конкретно предполагалось открыть авиасообщение по следующим маршрутам:

1) Якутск – Сеймчан – Нижнеколымск;

2) Якутск – Охотск (гидролиния);

3) Уэлен – р. Колыма и Лена;

4) Пенжинская губа – Анадырский лиман, изыскание которой проводилось ВОГВФ на основании постановления президиума Дальневосточного крайисполкома (Цит. по: Воздушные..., 1933. С. 462). Здесь стоит отметить, что согласно решениям Учёного совета ВАИ, принятым в марте 1931 г., ряд его сотрудников также участвовали в научно-исследовательских работах, проводимых ВОГВФ в Чукотском и Восточно-Сибирском морях (Обзор..., 1934. С. 38).

Цели организации этих линий были стратегические (оборона полярных границ СССР), экономические (перевозка полезных ископаемых, пушнины и др.), и, кроме того, решалась проблема связи отдалённых и труднодоступных пунктов с экономическими и политическими центрами страны. К концу 1931 г. общая протяжённость линий была доведена до 10 тыс. км, а наиболее дальними из действующих являлись маршруты ст. Рухлово – Якутск и Николаевск-на-Амуре – Охотск – бух. Нагаева – Петропавловск-на-Камчатке. Отметим, что линия Рухлово – Якутск была первой воздушной линией на севере, использовавшая аэродромы на суше (Воздушные..., 1933. С. 455). Кроме этого, к концу года по маршрутам Петропавловск – Большерецк, Хайрюзово – Ямск – бух. Нагаева также стало возможным выполнение полётов [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 302. Л. 3].

В 1931–1932 гг. велись работы по изысканию авиалинии Нагаево – Сеймчан, причём согласно предварительным расчётам её предполагалось сделать гидролинией, так как водная поверхность бух. Нагаева изначально была готова к приёму и выпуску самолётов. Целью организации линии была доставка золо-

та с приисков Среднекана (р. Колыма) в Нагаево, откуда металл отправляли в Хабаровск. После введения воздушного пути в строй в этой местности предполагалось развернуть строительство грунтовых и шоссейных дорог, и наличие авиасообщения в значительной степени облегчило бы доставку персонала и необходимых материалов. Кроме этого, немаловажным было и географическое значение линии, соединявшей через Среднекан, Среднеколымск и Нижнеколымск Северный Ледовитый океан с Охотским побережьем, а через Нагаево и Хабаровск – соответственно с центром страны (Рутковский, 1933. С. 30–31).

Решение об ускоренном развитии воздушного сообщения было закреплено на конференции по размещению производительных сил на Севере, прошедшей весной 1932 г. В принятой резолюции отмечалось: *«Огромная роль в освоении Севера принадлежит средствам передвижения с авиационным мотором: глассерам, аэросаням и воздушному флоту. Недоступное и невозможное для других видов транспорта становится специфической особенностью работы авиации по освоению Севера»* (Цит. по: Вейсман, 1933. С. 57). Управлением ГВФ было намечено «осуществление линии вдоль побережья Тихого и Ледовитого океанов, а также по рекам Пенжина, Анадырь и Колыме». Появление такого проекта и обсуждение возможности его реализации в начале 1930-х гг., безусловно, являлось большим достижением в развитии авиации.

Переходя к непосредственному изложению нашей темы, отметим, что начало 1930-х гг. как во внутривосточной, так и экономической жизни СССР характеризовалось созданием интегральных комбинатов, ориентированных на «форсированную колонизацию» малообжитых ранее территорий с широким освоением их природных ресурсов. В результате этого все остальные сферы создаваемых промышленных образований, в том числе и транспорт, осуществляли свою деятельность в условиях моноотраслевой направленности вновь образуемых учреждений, всецело подчиняясь данному процессу.

В ноябре 1931 г. после длительного обсуждения¹ высшим партийно-государственным руководством СССР было принято решение о форсированном развитии горнодобывающей промышленности на Северо-Востоке нашей страны. В основе этого решения лежали сведения об экономико-географических характеристиках Приколымья и побережья Охотского моря, полученные целым рядом специальных экспедиций и, прежде всего, партией по исследованию реки

¹ Для создания индустриальной базы советской экономики технологически слабый СССР был вынужден прибегнуть к широкому импорту промышленного оборудования. Особое значение в описанной ситуации имела добыча золота, важнейшего источника государственных доходов. 10 августа 1931 г. Политбюро ЦК ВКП(б) рассмотрело вопросы увеличения добычи золота и платины в СССР и рекомендовало заместителю наркома тяжелой промышленности и начальнику Главзолота А. П. Серебровскому представить конкретные предложения по решению этой проблемы. Уже спустя десять дней (20 августа) Политбюро ЦК заслушало сообщение наркомтяжпрома СССР Г. К. Орджоникидзе о добыче золота на Колыме. В результате была назначена комиссия в составе Г. К. Орджоникидзе, В. В. Куйбышева и Я. Э. Рудзутака, получившая задание «разрешить вопрос от имени Политбюро». 10 октября Политбюро вновь занималось проблемами увеличения золотодобычи на Северо-Востоке (докладчиком по этому вопросу был И. В. Сталин.) После обсуждения была образована комиссия Политбюро во главе с В. М. Молотовым (Г. К. Орджоникидзе, Л. М. Каганович, К. Е. Ворошилов, И. В. Сталин), в чьи задачи вошло составление конкретного постановления Политбюро. 11 ноября 1931 г. Политбюро приняло постановление «О Колыме», подписанное секретарём ЦК ВКП(б) И. В. Сталиным (Широков, 2000. С. 59–60).

Колымы под руководством иркутского учёного И. И. Молодых. Одновременно в 1928–1930 гг. Первой Колымской геологоразведочной экспедицией под руководством Ю. А. Билибина были получены данные о наличии в недрах края промышленных запасов золота.

Исходя из имевшихся на тот момент сведений, ЦК ВКП(б) своим постановлением от 11 ноября 1931 г. решил создать специальный трест, которому предписывалось, *«всемерно форсируя разведку по Колымским приискам ..., использовать все возможности, способы и средства для немедленной и максимальной добычи золота в нынешнем и последующих годах, одновременно подготавливая базу для развёртывания капитальных работ по нормальной эксплуатации районов»* (Широков, 2000. С. 61). 13 ноября 1931 г. Советом Труда и Оборона СССР для решения указанных задач был организован «Государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы «Дальстрой» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1. Л. 1]. Конкретно на него возлагались: 1) разработка недр с добычей и обработкой всех полезных ископаемых края и 2) колонизация района разработок и организация всевозможных предприятий и работ в интересах успешного выполнения первой задачи [Там же]. Здесь же отмечалось, что в ведение Дальстроя передавались все находящиеся на его территории необходимые ему предприятия.

Территория, на которой Дальстрою предстояло разворачивать свою деятельность, была очень обширной. Так, в 1932–1935 гг. она охватывала всё верхнее и среднее течение р. Колыма с её правыми и левыми притоками и имела общую площадь около 400–450 тыс. км² [Там же]. После принятия постановления СНК СССР № 1160-200 от 29 июня 1936 г. в район деятельности Дальстроя вошли бассейны р. Колыма и всех её притоков, бассейн р. Индигирка между устьями рек Эльга и Мома, а также бассейны притоков Индигирки – Неры и Момы [Там же. Л. 172]. Таким образом, площадь Дальстроя к 1937 г. увеличилась до 700 тыс. км² [Там же. Д. 5. Л. 6].

В конце 1930-х гг. территория Дальстроя вновь была увеличена за счёт передачи ему с 1 января 1939 г. Чаунского и Чукотского районов Чукотского национального округа, а затем и бассейна р. Анадырь в 1940 г. Наконец, 29 марта 1941 г. в район деятельности Дальстроя было включено побережье Охотского моря от Пенжинской губы на северо-востоке до Удской губы на юго-западе и по Якутской АССР – полностью бассейн р. Яна. В соответствии с этим площадь территории Дальстроя увеличилась до 2 266 000 км², что составляло 10% от всей площади СССР по состоянию на 1940 г.¹

В связи с проводимой руководством страны политикой развития производственных мощностей Крайнего Севера особое значение приобретало решение транспортной проблемы. Начало интенсивных работ по строительству дорог, посёлков и горных предприятий требовало создания эффективной транспортной сети, которая могла бы обеспечить потребности развития северо-восточного региона. Основную роль в снабжении предприятий и строителей на Северо-

¹ Постепенное расширение территории Дальстроя привело к тому, что в 1953 г. она достигла 3 млн км², что составило более 1/7 части всей территории СССР (Широков, 2000. С. 60).

Востоке в 1932–1940 гг. сыграл морской, речной, автомобильный и гужевой транспорт¹. Однако территориальная разбросанность подразделений государственного треста становилась основанием для решения вопросов применения авиации в целях улучшения транспортного обслуживания промышленности региона².

Для более активного включения вновь образованного промышленного комбината в систему авиасообщения страны 23 мая 1932 г. Совет Труда и Оборона принял постановление № 572/176с «Об установлении регулярного воздушного сообщения с приисками треста «Дальстрой» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1. Л. 21], согласно которому Гражданскому воздушному флоту поручалось *«по получению импортных гидросамолётов («Савойя» или др.) установить в 1932 г. на линии Владивосток или Хабаровск – Нагаево вполне отвечающую данному району по своим качествам почтово-пассажирскую линию»* [Там же. Л. 1]. Названный документ также предписывал организовать воздушную линию Якутск – Крест-Хольджай – Оймякон – Среднекан и приступить к эксплуатации этой линии не позднее сентября 1932 г. [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 650. Л. 15], обеспечив её необходимыми самолётами, запчастями, горюче-смазочными материалами, а также лётным и техническим составом.

После этого Дальстрой был обязан немедленно приступить к оборудованию аэростанции и посадочных площадок необходимыми постройками и закончить работы к началу её эксплуатации, т. е. к октябрю 1932 г.

Выполнение работ велось под техническим руководством Аэрофлота, и им было оборудовано 3/4 протяжённости трассы (от Якутска до верховьев Колымы) и установлены радиостанции в четырёх гидропортах. Оборудование остального участка силами Дальстроя шло медленнее [Там же].

В соответствии со вторым пятилетним планом предусматривалась организация авиалиний по маршрутам Якутск – Крест-Хольджай – Оймякон – Сеймчан, Сеймчан – Среднекан – Верхнеколымск – Среднеколымск – Нижнеколымск, Якутск – Киренск – Иркутск, Якутск – Алдан – Рухлово. Но первые полёты по этим маршрутам были начаты немного позднее – в 1933–1935 гг. и преимущественно выполнялись лётчиками полярной авиации – В. П. Галышевым, И. В. Дорониным и И. И. Черевичным (Пестерев, 1997. С. 91).

Второй пятилетний план развития народного хозяйства страны применительно к гражданской авиации предусматривал развитие авиалиний по трём направлениям: транссоветские магистрали; межреспубликанские, областные и краевые линии, а также внутриобластные линии местного значения (по данным сектора аэрофикации Госплана, на них приходилось 60% всех авиасообщений в СССР) (Вейсман, 1933. С. 43).

На Северо-Востоке советское правительство санкционировало строительство сети местных аэродромов, которое началось в мае 1932 г., поскольку на

¹ Более подробно по данному вопросу см.: Широков, 2000, 2009; Навасардов, 2002; Зеляк, 2004; Бродкин, 2008; Поздняков, 2008.

² Как уже сообщалось, первые плановые изыскания воздушных линий на Северо-Востоке СССР начались в 1930 г., но только с началом деятельности Дальстроя связано создание постоянно действующей системы воздушного сообщения, так как эта организация имела более мощное материально-техническое обеспечение и властные полномочия, делегированные государством.

основании ранее принятых документов к этому периоду планировалось охватить воздушным сообщением районы Хатанги, Колымы и Чукотки [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 376. Л. 39]. Управлению дорожного строительства Дальстроя было поручено возведение площадок для самолётов У-2 в районе Ат-Уряха и Стрелки, а в 1933 г. – в посёлках Оротукан и Ямск (Навасардов, 2002. С. 12). По договоренности с Гражд.воздухфлотом аэропорт в Нагаево был принят в ведение Дальстроя на баланс Управления морского транспорта. Приказом директора треста Э. П. Берзина (прил. 1) начальником аэропорта был назначен Э. О. Лапин (прил. 1) [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 41. Л. 190], до этого занимавший должность руководителя вышеназванного управления (Навасардов, 2002. С. 14).

Рассматривая вопрос относительно структуры авиаотряда и его места в системе Дальстроя, отметим следующее. Согласно постановлению СТО от 16 марта 1932 г. во главе треста стоял директор, назначаемый Советом Труда и Оборона. Непосредственное руководство предприятиями, определёнными по территориальному признаку в группы, осуществлялось управляющими групповых управлений, которые назначались директором и подчинялись ему. В составе аппарата треста функционировал ряд секторов, в том числе и материальный. В его составе имелась Транспортная секция, в которой был отдел авиаавтотранспорта, куда входил авиаотряд. Руководство данным сектором осуществляли начальник сектора, его заместитель и два помощника – по снабжению и транспорту¹.

Заместитель начальника сектора руководил работой, которая выполнялась через Московское представительство треста [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 11. Л. 83]. Помимо этого, структуры руководствовались ещё и «Типовым положением об агентствах Дальстроя», подписанным Э. П. Берзиным. В нём, в частности, отмечалось, что агентства *«организуют и эксплуатируют транспорт по обслуживанию отраслей агентства, или наблюдают за работой прикрепленного к агентству транспортного участка материального сектора Дирекции»* [Там же. Лл. 99–100]. Также задачами Транспортной секции являлись: управление работой участков авто, гужевого и воздушного транспорта, организация перевозки грузов и заключение генеральных договоров на эту услугу с другими организациями (эти договоры подлежали утверждению начальником сектора или его помощником по транспорту); выполнение погрузо-разгрузочных работ; установление норм использования транспортом топлива и смазочных материалов и наблюдение за правильным их расходом; составление планов эксплуатации; контроль за работой по составлению смет стоимости перевозок и калькуляции расчётов, а также за ремонтными работами по транспорту.

Прежде чем рассматривать вопросы, связанные с основной работой региональной авиации, поясним, что, несмотря на особый характер деятельности треста «Дальстрой», а впоследствии Главного управления строительства Дальнего Севера, его воздушный транспорт всё же имел гражданскую направленность, хотя и с наличием ряда особенностей. В связи с

¹ В рассматриваемый период штат материального сектора по секции авиа-автотранспорта насчитывал трёх сотрудников в составе заведующего секцией, механика-конструктора и технического сотрудника [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 11. Л. 107].

этим в своей повседневной работе авиаподразделение Дальстроя неукоснительно руководствовалось Воздушным кодексом СССР¹, всеми приказами, распоряжениями и иными документами Гражданского воздушного флота, а также постановлениями высших партийных и государственных органов власти и тех ведомств, которым подчинялся сам Дальстрой как организационная единица.

Уже в начале деятельности Дальстроя перед обслуживавшим его воздушным транспортом были поставлены конкретные задачи. *«Очевидно, – отмечалось в Промфинплане по основной деятельности Дальстроя на 1932 г., – что массовая переброска грузов транспортом абсурдна. Так как тракторы летом по дороге также не смогут пройти, как и автомашины, то единственным путём остаётся авиатранспорт»* [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 20. Л. 161]. Создавшаяся система аэродромов и посадочных площадок должна была обеспечить возможность до августа 1933 г. перебросить на прииски и дорожные работы до 100 тыс. т грузов. Руководство Дальстроя предполагало в течение июня – сентября перебрасывать по 3 тыс. т грузов каждый месяц. При 30 лётных днях в месяц на день приходилось 150 т. Расстояние до Среднекана составляло 400 км, что позволяло делать по три рейса в день. Единоновременная грузоподъёмность самолётов 75 т, поэтому 15 воздушных судов могли полностью справиться с необходимой переброской.

Для этих целей удобнее всего было использовать гидросамолёты, так как для них имелись естественные места посадки – бух. Нагаева и р. Колыма. На любой из групп приисков требовалось устройство погрузо-разгрузочных сооружений [Там же]. Для решения этой задачи 15 самолётов должны были быть в постоянной эксплуатации, а 2 – находиться в резерве на случай ремонта, смены моторов и т. д. Стоимость одного из них примерно равнялась 500 тыс. руб. (300 тыс. – двигатель, 200 тыс. – планер). За 4 месяца планировалось использование авиации в течение 80 лётных дней по 10 ч эксплуатации ежедневно. Таким образом, налёт должен был составить 800 ч. При этом учитывался срок эксплуатации авиадвигателя – 400, а корпуса самолёта – 8000 лётных часов. В целом затраты на приобретение материально-технических средств, необходимых для организации авиаперевозок, показаны в табл. 4.

На решение задач организации работы авиатранспорта в 1932 г. было необходимо 14 270 тыс. руб. К указанной сумме автоматически добавлялась и стоимость обеспечения самолётов топливом: на 1 машину на 8000 лётных ч потребность составляла 240 т, соответственно на 15 машин – 8600 т [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 20. Л. 163].

Авиатранспорт, как составная часть хозяйственного комплекса Дальстроя, в своей повседневной деятельности взаимодействовал с другими отраслями и службами, и в первую очередь со специализированным управлением связи Дальстроя. Помимо средств централизованной связи, имелось значительное

¹ Согласно гл. I Воздушного кодекса СССР, положения данного документа распространялись на все воздушные суда, эксплуатируемые в СССР, за исключением самолётов, входивших в состав Вооружённых сил [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 530. Л. 3].

количество радиостанций в отдельных управлениях, обслуживающих как их собственные нужды, так и авиаперевозки. Как следовало из Промфинплана по основной деятельности Дальстроя на 1932 г., содержание одной авиации обходилось в 17 млн руб., тогда как все затраты по транспорту в 1932 г. составили 41 998 тыс. руб., а стоимость обеспечения горючим на I полугодие была равна 5074 тыс. руб. [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 20. Л. 162]. В решении этих вопросов государство оказывало Дальстрою финансовую помощь, поскольку указанные суммы превышали его уставной капитал более чем в 2 раза¹.

В последующий период с учётом увеличения задач и районов разработок на Северо-Востоке деятельность авиации расширилась. На 1933 г. ЦК ВКП(б) и Советское правительство возложили на Дальстрой выполнение производственной программы, значительно превышающей программу 1932 г. Как отмечал в своём приказе директор треста Э. П. Берзин, *«в условиях Колымы выполнение этой программы в решающей степени зависит от своевременной заброски всех видов снабжения в районы производства работ. В решении этой задачи ответственнойшее место отведено транспорту»* [Там же. Д. 12. Л. 182]. Из цитируемого документа следовало, что к началу 1933 г. Дальстрой обладал гужевым и механизированным транспортом, во много раз превышающим его наличие в течение двух прошлых лет.

В 1934 г. газета «Колымская правда» опубликовала доклад В. М. Молотова, в котором, в частности, отмечалось: *«Воздушный транспорт будет играть громадную роль в деле связи промышленных районов с крупными промышленными центрами»* [Колымская правда, 1934. 12 марта]. В подтверждение этого в решении I Межрайонного съезда Советов, проходившего в Магадане в ноябре 1934 г., было записано: *«Категорически поставить перед краем вопрос об установлении регулярной авиасвязи с лета 1935 года»* [Там же, 1935. 13 марта].

Действительно, именно к концу 1934 г. был решён вопрос об организации авиаотряда Дальстроя. Местом его базирования первоначально избрали бух. Нагаева. 3 декабря сюда на пароходе «Совет» прибыли лётчик Н. Э. Шитц, бортавиатехники В. Н. Бордовский (прил. 1) и Г. И. Никитин. А 29 декабря на пароходе «Уэлен» пришли выделенные правительством Дальстрою 4 самолёта (П-5, С-1) (Алтунин, 1976. С. 31).

В 1933–1934 гг. Аэрофлот провёл строительство наземных сооружений в населённых пунктах на побережье Охотского моря (Аян, Охотск, Хитроозово, Усть-Большереецк, Петропавловск-на-Камчатке и др.) для организации воздушного сообщения по направлению Хабаровск – Николаевск – Петропавловск-на-Камчатке. В 1934 г. было совершено несколько эпизодических полётов по этому направлению. Одновременно лётчики начали первые эпизодические перевозки пассажиров, почты и грузов из Магадана в Балаганное, где находились совхозы и рыбные промыслы.

¹ Уставной капитал Дальстроя на момент образования составлял 20 млн руб., но в дальнейшем мог быть изменён СТО по заявке треста [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1. Л. 1]. Всего же в развитие гражданской авиации СССР в 1932 г. было вложено 150 млн руб. В целях привлечения необходимых средств на развитие авиации по постановлению СНК в 1932 г. была проведена кампания по подписке на специальный авиационный заём. Полученные суммы планировалось потратить «на дальнейшее улучшение хозяйства гражданской авиации, строительство аэропортов, воздушных линий, станционных сооружений и т. д.» [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 253. Л. 84].

Авиаторам приходилось прокладывать и осваивать воздушные линии в очень сложных условиях. Тяжёлыми были и условия работы личного состава наземных служб, которые не имели специального оборудования: им приходилось обслуживать самолёты с двигателями водяного охлаждения при чрезвычайно низких температурах¹.

В 1935–1936 гг. авиация на Северо-Востоке СССР получила ещё больше возможностей для дальнейшего развития. Государственная политика, направленная на увеличение количества возводимых объектов и наращивание темпов строительства, способствовала быстрому развитию транспорта, на который возлагалась доставка грузов, объёмы которых неуклонно возрастали. В приказе № 152 по Дальстрою отмечалось, что «на всех участках социалистической стройки транспорт имеет решающее значение для всего народного хозяйства» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 147. Л. 58].

В этот период в системе воздушного транспорта Дальстроя произошла реорганизация, направленная на увеличение его влияния в системе треста. В соответствии с приказом № 276 по Дальстрою от 22 августа 1935 г. было образовано Управление авто-авиатранспорта (УААТ). 2 февраля 1936 г. схема организации, положение об Управлении УААТе и штатное расписание на 1936 г. было утверждено Э. П. Берзиным и введено в действие [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 244. Л. 86]. Перед организованным управлением стояли следующие задачи:

- 1) эксплуатация авто- и авиатранспорта, принадлежащего Управлению;
- 2) перевозка грузов и пассажиров как на транзитных, так и на местных линиях [Там же. Д. 147. Л. 87].

Во главе управления находился начальник, подчинённый директору Дальстроя, осуществлявший своё руководство как непосредственно, так и через своего заместителя, главного инженера и помощников по воздушной линии и административно-хозяйственной части [Там же. Д. 284. Л. 67]. Приказом по гостресту «Дальстрой» за № 4 от 3 января 1935 г. начальником авиаотряда был назначен И. К. Иванов, а его предшественник С. И. Баусов перешёл на должность руководителя изысканий и строительства авиалиний Дальстроя [Там же. Д. 284. Л. 4], (70 лет..., 2005. С. 17).

Воздушный транспорт в 1935–1936 гг. выполнял различную работу: перевозил грузы, пассажиров, участвовал в выполнении аэрофотосъёмки. Прокладка авиационных маршрутов в первую очередь была направлена на снабжение и обслуживание предприятий основного производства, число которых продолжало расти. Так, в сентябре 1935 г. в системе Дальстроя уже имелось Северное горнопромышленное управление (в составе Хатыннахского, Ат-Уряхского, Мылгинского горнопромышленных районов), насчитывавшее 5 приисков, Южное ГПУ (в составе Оротуканского, Утинского и Среднеканского горнопромышленных районов), состоявшее из 10 приисков (Широков, 2000. С. 105–106; Земяк, 2004. С. 43). Но в то же время применение воздушного транспорта на Северо-Востоке этим не ограничивалось.

¹ Подобные приёмы обслуживания техники применялись и позже. Например, в 1938 г. лётный состав самолёта № Х-111 совершал полёты при температуре -57°C. Для подготовки самолёта к вылету члены экипажа разогревали воду для подогрева моторов [Сов. Колыма, 1938. 12 февр.].

В 1935 г. были начаты авиарейсы по линиям Нагаево – Балаганное и Нагаево – Среднекан через Мякит, Утиную. К полётам по данным маршрутам в качестве пассажиров допускались лишь начальники управлений, их заместители и лица по их представлению. Начальник авиаотряда имел право принимать на борт самолёта указанных лиц только на основании разрешения, выданного заместителем директора треста З. А. Алмазовым (прил. 1) [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 147. Л. 1]. Лётное подразделение Дальстроя также успешно разрешило крупные задачи по освоению воздушной связи края с Хабаровском и с пунктами по р. Колыма, за что члены экипажей и другие сотрудники авиаотряда получили премии от руководства Дальстроя. В тот же период авиазвено в составе двух самолётов У-2 вывезло ряд специальных грузов из глубинных пунктов [Там же. Д. 15. Л. 11].

Отметим, что в то время воздушный транспорт испытывал острый дефицит с обеспечением керосином и смазочными материалами, в результате чего Э. П. Берзин своим приказом строгойше запретил их расходование не по прямому назначению [Там же. Д. 149. Л. 127].

В 1935 г. в результате необходимости получения полной карты территории Дальстроя перед авиаторами была поставлена задача её картографирования путем воздушной съёмки. В работе геологов Дальстроя аэрофотосъёмочные материалы заменяли топографические карты, что могло увеличить производительность геолого-съёмочной партии на 50 или 80%. Для этого геологическим партиям было необходимо выделить самолёты лёгкого класса для передвижения по району работ [Колыма, 1936. С. 18].

Исходя из этого, на УААТ возлагалась организация лётных баз – Усть-Утиной, район Столбовой и бух. Наяхан, а также предоставление самолётов и технического состава для проведения указанных мероприятий. Общая площадь, подлежащая съёмке, равнялась 120 тыс. км² [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 88. Л. 21].

Основополагающим документом для выполнения задания стало изданное руководством Дальстроя «Временное положение об аэрофотосъёмочных работах на 1935 год». В то время указанный вид деятельности имел экспериментально-производственный характер и поэтому ограничивался лишь маршрутной аэрофотосъёмкой в наиболее удобных районах в отношении лётной службы [Там же. Л. 24]. О важности данных работ для Дальстроя свидетельствует тот факт, что технический состав был обязан поддерживать готовность материальной части к полёту ежедневно, а в некоторых случаях – к совершению в один день двух полётов, но не более 6 ч лётной работы в общей сложности (что диктовалось техникой безопасности и санитарными нормами полёта). Лётный состав Дальстроя справился с поставленной задачей, облетав по намеченным маршрутам запланированную территорию и доказав на практике целесообразность проведения аэрофотосъёмки. Помимо этого, продолжалось более детальное изучение ранее разведанных районов по р. Сеймчан, Армань и Тенька, началось использование авиации для геологического изучения Северо-Востока. Согласно приказу по гостресту «Дальстрой», изданному в мае 1936 г., была организована

Омолонская аэрогеологоразведочная экспедиция. Для её обеспечения воздушным транспортом руководителю УААТ И. Притулюку надлежало сформировать и передать в распоряжение начальника экспедиции С. В. Новикова авиагруппу в составе одного самолёта АНТ-7, трёх действующих самолётов Ш-2 и одного в резерве, с полным штатом технического и обслуживающего персонала [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 233. Л. 38об.]. Для сборки, ремонта и обеспечения готовности самолётов к вылету из Нагаево 2 июля 1936 г. на всё время работы весь технический состав передавался в распоряжение ответственного за подготовку инженера В. Г. Линдемана. Применение этого вида работ было весьма эффективным, поскольку аэрофотосъёмочные работы одного лётного экипажа могли заменить работу 50 геологоразведочных партий (Зеляк, 2004. С. 34).

Сфера использования воздушного транспорта постепенно расширялась. Авиаторы оказывали помощь силовым структурам Дальстроя, принимая участие в поимке беглых заключённых. Так, в июне 1935 г. группа узников, сбежав из Тасканского горнопромышленного района, напала на поисковую партию, убила её руководителя и, ограбив продовольственную базу партии, ушла в тайгу. Обнаружить беглецов удалось только с применением лучших сил ВОХР и авиации. Благодаря совместным действиям преступники были пойманы, а главари банды убиты [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 87. Лл. 82–83].

Сохранился приказ заместителя директора Дальстроя З. А. Алмазова, в котором говорится: *«Молодым авиаотрядом Дальстроя успешно проведена работа по разведке льдов и проводке судов «Красин» и «Уэлен» в сложных условиях полёта над водой с большим удалением от берегов на сухопутных самолётах совершенно неисследованной трассы. Проведена крупная работа по сборке самолётов, в частности, по восстановлению П-5. С 1-го марта с. г. открыта почти регулярная связь между Нагаево – Балаганное»* [Там же. Д. 146. Л. 171]. Все сотрудники, принимавшие в этом участие, были поощрены руководством треста.

Важно отметить, что в данный период по северным трассам летали и уже достаточно известные пилоты. В 1935 г. управление связи Дальстроя успешно выполнило задание по обеспечению радиосвязью звена самолётов члена ЦИК СССР, Героя Советского Союза М. В. Водопьянова, совершавших по заданию партии и правительства перелёт Москва – Хабаровск – м. Шмидта. Магаданская радиостанция поддерживала непосредственную связь и передачу сводок о погоде на участках Охотск – Магадан и Магадан – Гижига. За хорошую работу связи Дальстрой получил телеграмму следующего содержания: *«Нагаево, Алмазову... Благодарю ваших радистов, работают хорошо»* [Там же. Лл. 192–193]. От лица знаменитого лётчика за бесперебойную связь по обслуживанию перелёта звена многие сотрудники управления связи были награждены дирекцией Дальстроя.

Большой вклад в изучение огромных неизведанных пространств Дальневосточного Севера в 1935 г. внесла комплексная экспедиция Московского аэрографического института, возглавляемая С. Я. Корфом, располагавшая двумя

самолётами и состоявшая из 17 участников. На протяжении 2600 км, по маршруту Охотск – Магадан – Анадырь она осуществила выбор направлений для организации воздушных сообщений, исследовала намеченные с воздуха 11 гидроаэродромов, провела аэрофотосъёмку ориентиров. Самолётами было налётано 17,5 тыс. км, результатом чего стало открытие гидроаэропортов, аэродромов и посадочных площадок. Эти исследования явились ценным вкладом в науку о Севере (Алтунин, 1976. С. 75). В целом 1935 г. в отношении вопросов развития авиации был отмечен руководством Дальстроя как «год строительства аэродромов, гидродромов и изыскания воздушных трасс» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 262. Л. 5].

В 1936 г. потребность в авиатранспорте в сравнении с прошлыми годами значительно увеличилась, на что в определённой степени также повлияли переход автотрассы на левый берег р. Колыма и начало формирования Западного горно-промышленного управления (Зеляк, 2004. С. 44). В соответствии с увеличением объёма работ треста в приисковых районах предусматривался рост перевозок золота, расширение площадей для аэрофотосъёмки и более частый график полётов вдоль Охотского побережья [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 274. Л. 83].

В это время в структуре воздушного транспорта Дальстроя произошла очередная реорганизация. В связи с переездом УААТа на Мякит и для оперативного руководства воздушным флотом Дальстроя авиаотряд был передан в ведение Особого сектора Дирекции Дальстроя [Там же. Д. 245. Л. 210]. Командиром авиаотряда был назначен В. М. Старевич. 21 июня 1936 г. положение об авиаотряде при Особом секторе Дирекции Дальстроя и штатное расписание на 1936 г. было утверждено и введено в действие [Там же. Л. 214].

Вновь образованная структура авиаотряда представлена схемой (прил. 2, рис. 1 [Там же. Л. 210]).

Согласно принятому положению, в своей оперативной деятельности авиаотряд руководствовался распоряжениями Особого Сектора Дальстроя, а в отношении технического распорядка – инструкциями и приказами ГВФ СССР [Там же. Д. 245. Л. 255].

Основные задачи авиаотряда сводились к следующему:

- 1) организация и осуществление всех видов воздушной связи (перевозка пассажиров, почты и грузов) на территории Дальстроя;
- 2) обслуживание научно-изыскательских и разведывательных экспедиций, организуемых трестом;
- 3) помощь при картографических и геодезических работах (визуальные и аэрографические съёмки, выполняемые Дальстроем);
- 4) выполнение специальных заданий Дальстроя (медпомощь, культобслуживание и др.).

В правительственном документе «О народнохозяйственном плане Союза ССР на 1936 год – 4-й год 2-й пятилетки» было записано следующее: *«Сеть действующих воздушных линий ГВФ определить в 54 тыс. км. Объём капитальных работ установить в 300 млн руб., финансирование – в 267 млн руб.»*

[ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 20. Л. 162], что свидетельствовало о масштабности запланированных работ по авиасообщению на всей территории страны.

В свою очередь, программа работ авиаотряда Дальстроя на 1936 г. предусматривала организовать:

1) 580 рейсов в районы горных управлений, что равнялось 1196 лётным часам; 18 рейсов по Охотскому побережью;

2) по основной линии Магадан – Лабуя: 4 рейса до Утиной, 18 рейсов от Утиной до Лабуи через Столбовую, Среднеколымск и Зырянку;

3) 18 рейсов в Хабаровск.

Самолётный парк состоял из двух самолётов У-2, трёх П-5, которые работали зимой на тех же воздушных линиях, что и У-2, а также на побережье Охотского моря, связывая Наяхан, Ямск и Тауйск с Нагаево. По этой линии также курсировали самолёты Р-5 (зимой на лыжах, летом на поплавках); двух самолётов ПС-3, которые обслуживали самую большую линию Утинка (Лабуя) – Магадан (1425 км), два самолёта Р-6 выделялись для организации воздушной связи с Хабаровском. Размеры средств, требуемых для решения этих задач, показаны в табл. 5.

Таким образом, больший процент от цены самолёта составляла стоимость мотора вследствие высоких расценок как самих изделий, так и транспортных расходов по доставке на Северо-Восток.

К концу 1936 г. парк авиаотряда насчитывал 14 самолётов, из них 9 было получено в течение года. Фактически же в перевозках 1936 г. участвовали следующие самолёты: Р-5 – 2 шт., У-2 (СП-1) – 3 шт., АНТ-7 – 2 шт. и Ш-2 – 2 шт. Два самолёта Р-5 работали на Охотском побережье в течение года, летая в летний период к устью р. Утиная в район Колымского речного управления. Третий самолёт Р-5 был направлен на оказание помощи зимовщикам на м. Наварин, но после выполнения задания совершил вынужденную посадку и был доставлен в Нагаево только в конце года. Основной работой для самолётов У-2 была перевозка золота в районах приисков. По сравнению с 1935 г. эффективность Р-5 и У-2 увеличилась более чем в 2 раза (выполнен 1061 лётный час по сравнению с 469 в 1935 г.). Данный факт подтверждал как расширение сферы применения воздушного транспорта, так и возросшую частотность использования самолётно-моторного парка. Самолёт АНТ-7 был приписан к порту Нагаево и выполнял полёты по специальным заданиям треста. 1 сентября при совершении очередного рейса он потерпел аварию¹ и был исключён из списочного состава. Имеющиеся в нашем распоряжении факты позволяют рассмотреть это авиационное происшествие подробнее.

1 сентября 1936 г. самолёт АНТ-7 № Х-76, находившийся в эксплуатации при Омолонской экспедиции, готовился к полёту для доставки партии и грузов экспедиции со Столбовой (р. Колыма) в устье р. Кедон [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 2. Л. 1]. Экипаж состоял из командира корабля (он же – командир авиазвез-

¹ В начале 1936 г. с самолётом данного типа также произошло лётное происшествие. Это следует из того, что в апреле приказом Э. П. Берзина его поиски были завершены, а их участникам объявлена благодарность [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 245. Л. 11].

на при Омолонской экспедиции) пилота Н. А. Ермакова, бортмеханика В. А. Александрова, также на борту находились 4 пассажира. Первоначально вылет был намечен на 12⁰⁰ дня, но из-за неподготовленности самолёта выполнение рейса было отложено до 17 ч. За погрузкой воздушного судна наблюдал бортмеханик Александров, который заподозрил превышение допустимого веса, о чём доложил командиру корабля. В свою очередь, Н. А. Ермаков уточнил вес груза у начальника экспедиции С. В. Новикова и попросил снять 150 кг, после чего вес составил 1050 кг¹. В 17 ч В. А. Александров доложил Ермакову о готовности самолёта к вылету. Уточнив правильность распределения груза и пассажиров, а также информацию о состоянии самолёта, Н. А. Ермаков опробовал рули управления и работу моторов, после чего вырулил со стоянки. Проехав примерно 200–300 м, пилот дал полный газ, и самолёт пошёл на взлёт. Пробежав 700–800 м, АНТ-7 оторвался от поверхности воды, резко взмыв вверх под большим углом [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 2. Л. 1]. Через 12 секунд самолёт выровнялся, но вскоре снова пошёл вверх, после чего завис и с высоты примерно 30 м с наклоном на левое крыло упал в воду. Впоследствии в своём рапорте командир корабля отметил, что АНТ-7 в момент задира вверх был уже неуправляем и терял скорость. Видя это, пилот выключил мотор и свалил машину на крыло, чтобы смягчить удар, так как удерживать самолёт в горизонтальном полёте было невозможно. По его мнению, принятие такого решения позволило избежать жертв – пассажиры и экипаж отделались лёгкими ушибами и были подобраны подоспевшим катером. Упавший АНТ-7 быстро стал тонуть, врезавшись носовой частью в дно реки, из воды был виден только хвост.

Сразу же после аварии начальник Особого сектора Дальстроя К. Г. Калнынь назначил аварийную комиссию в составе председателя – командира авиаотряда В. М. Старевича и членов – лётчика Д. Н. Тарасова, бортмеханика Филатова, штурмана М. Д. Меньшикова, начальника Омолонской экспедиции С. В. Новикова и представителя НКВД [Там же. Л. 31]. С. В. Новиков как член комиссии при руководстве Дальстроя и руководитель аэропорта «Столбовая» по административно-хозяйственной части возглавил созданную им временную аварийную комиссию, которая первой произвела осмотр самолёта и места происшествия. В её состав вошли пилот Н. А. Ермаков, бортмеханик В. А. Александров, начальник пристани «Столбовая» Белоусов. Согласно составленному ими акту, у самолёта были сломаны левая плоскость, стойка и поплавки, сорван радиатор мотора и значительно повреждены сами двигатели. Носовая и центральная часть самолёта оказались сильно деформированы. Относительно целой осталась только хвостовая часть, но общее состояние летательного аппарата можно было установить только после его доставки на берег [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 2. Лл. 46–47]. Для ускорения этого процесса С. В. Нови-

¹ Согласно заключению аварийной комиссии, установить фактический вес груза не представлялось возможным, поскольку экипаж не заполнял соответствующие формуляры и путевые листы. Данная цифра была приведена пилотом Н. А. Ермаковым в его рапорте уже после аварии [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 2. Л. 52]. Сама же комиссия путём исследования имевшихся показаний участников установила иную цифру – 2060 кг, но в неё входил вес бензина (600 кг) и масла (100 кг) [Там же. Л. 1]. Следовательно, чистый вес груза был равен 1360 кг, что ненамного отличается от данных, указанных пилотом.

ков издал приказ по Омолонской экспедиции, в котором начальнику аэропорта «Столбовая» Б. И. Жоголеву предписывалось немедленно организовать работу по извлечению самолёта из воды [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 2. Л. 35]. Но сделать это быстро оказалось невозможным из-за сильного прилива, и членам комиссии пришлось ждать, когда уровень воды в Колыме спадёт.

Для детального выяснения всех обстоятельств аварии председатель комиссии В. М. Старевич опросил пилота, бортмеханика и начальника аэропорта «Столбовая». Один из главных вопросов, интересовавших Старевича, был связан с процессом загрузки самолёта и его полётным весом. Изучив материалы опросов, мы пришли к выводу, что и Жоголев, и Александров подтверждали наличие на борту перегруза, в связи с чем Ермаков дал распоряжение снять 150 кг. Кроме этого, из их показаний следовало, что Ермаков фактически освободил Жоголева как начальника порта от обязанностей по взвешиванию груза и ведению сопроводительных документов, взяв это на себя. В итоговом аварийном акте была отмечена незаконность такого распоряжения, сделанного без санкции командира авиаотряда.

По заключению комиссии, основной причиной аварии стало несоответствие регулировки стабилизатора весу перевозимого груза, который превышал допустимое значение на 90 кг, а также его неправильное размещение. Виновником случившегося был признан командир корабля Н. А. Ермаков. Сам самолёт не подлежал ремонту даже в заводских условиях, о чём было доложено начальнику Особого сектора К. Г. Калныню [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 2. Л. 13], а также указано в итоговом акте.

Закончив расследование происшествия, комиссия сделала следующие выводы и предложения [Там же. Л. 4]:

- 1) произвести разбор аварии среди лётно-подъёмного состава в целях её изучения и недопущения подобных фактов в будущем;
- 2) периодически проверять проверку знания каждым работником авиаотряда правил загрузки и установления механизации самолёта, на котором он работал;
- 3) точно вести записи в бортовых документах.

Выводы комиссии можно считать довольно «мягкими» относительно последствий к виновникам аварии, особенно в свете тех мер, которые были применены в подобных ситуациях спустя совсем непродолжительное время.

Согласно отчёту, в общей сложности самолёты авиаотряда в 1936 г. налетали 1470 ч [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 274. Л. 84]. Самая высокая себестоимость лётного часа была у АНТ-7 и Ш-2 – 2015 и 2254 руб. соответственно.

В ноябре 1936 г. в период XIX годовщины Октябрьской революции директор треста Э. П. Берзин издал приказ, подводивший итог годовой деятельности Дальстроя и отражавший как производственные успехи треста, так и его проблемы [Там же. Д. 247. Л. 119]. В числе многих сотрудников за достижения в работе начальник Особого сектора К. Г. Калнынь был премирован 2-месячным окладом, а многие летчики – Д. Н. Тарасов (прил. 1), М. С. Сергеев, Н. С. Снежков (прил. 1) и др., в том числе и командир авиаотряда В. М. Старевич, – цен-

ными подарками. Но прямые услуги авиаотряда также иногда использовались в качестве вознаграждения. Так, за победу в социалистическом соревновании первой премией в виде права пользования самолётом У-2 был награждён Утинский горнопромышленный район (Алтунин, 1990). Таким образом, истекший год для колымских авиаторов был в основном успешным, что объективно подтвердило руководство Дальстроя.

Немаловажно, что штат авиаотряда по сравнению с более ранним периодом был увеличен и составлял 56 чел., в том числе: лётно-подъёмный состав – 12 чел., служащие аэропортов – 14, сотрудников ремонтных мастерских и техперсонал – 9 и 3 чел. соответственно [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 233. Л. 52].

Размер заработной платы и механизм премиального вознаграждения указанных работников был установлен штатным расписанием и Временным положением оплаты труда на 1936 г.

В лётный состав входили пилоты, штурманы, бортинженеры и борттехники. К командному составу были отнесены должности командира (как правило, её замещало лицо офицерского состава), его заместителя (помощника), а с конца 1930-х гг. к ним была добавлена должность комиссара. Все остальные работники относились к нелётному составу и техническому персоналу.

Рассмотрим перечисленные социальные категории работников авиаотряда подробнее.

Пилот. Эта должность имела ступень в пять классов, самым высшим считался 1-й класс. В Дальстрое предельный месячный оклад пилота 5-го класса составлял 550 руб., а лётчика высшей ступени – 1000 руб., тогда как в системе Аэрофлота эти суммы равнялись 220 и 420 руб. соответственно [Там же. Д. 244. Лл. 76, 289]. Из этого следует, что политика увеличения размера заработной платы работникам Крайнего Севера действительно имела место и в рассматриваемый период применялась на практике.

Трудовой распорядок был следующим. Месяц работы пилота и экипажа определялся из расчёта 60 ч пребывания у штурвала при выполнении специальных полётов и 72 ч на линейной работе. Суточная норма полёта в рассматриваемый период не должна была превышать 6 ч, а в исключительных случаях – 8 ч. Помимо основного оклада всему лётному составу осуществлялись «километровые платежи» за фактическое пребывание на борту самолёта, причём их размер зависел от типа пилотируемой авиатехники и занимаемой должности. Самая высокая оплата для первого пилота предусматривалась относительно самолёта Р-6 и составляла 18,3 коп., пребывание у штурвала П-5 оплачивалось в размере 10,5 коп., а управление самолётом У-2 – в 8,3 коп. за каждый километр полёта. Второй пилот получал оплату в размере 70% ставки первого. Пилотирование самолёта тяжёлого класса оплачивалось выше, чем лёгкого, поскольку первые были более сложны в управлении и применялись для полётов на дальние маршруты. Однако в случае совершения вынужденной посадки по вине экипажа километровые за данный полёт не выплачивались. Полёты по испытанию установленного оборудования считались рейсами нормальной трудности, и на-

числение километровых за них шло в меньшем размере, а именно: на Р-6 – 10,5 коп., П-5 – 6,3 коп., У-2 – 5,5 коп. Здесь устанавливалось различие с полётами, выполненными после линейного ремонта самолёта, которые наряду с рейсами по ознакомлению с трассой километровыми вообще не оплачивались [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 245. Л. 290].

Штурман. Эта должность имела ступень в 2 класса, оклады составляли 625 и 800 руб. соответственно (в системе Аэрофлота эти суммы равнялись 250 и 320 руб.) [Там же. Д. 244. Л. 257]. В соответствии с должностными обязанностями штурману также выплачивались километровые, но в меньшем, чем у пилота, размере. Так, работа на Р-6 оценивалась в 13 коп., П-5 – 10,5 коп., У-2 – 8,3 коп. за 1 км полёта. Отметим, что должность бортмеханика, которая имелась на всех самолётах, кроме У-2, по размеру оплаты и премиальных была приравнена к штурманской, хотя их функции во время полёта были различны.

За отсутствие в течение года (12 календарных месяцев) аварий и при налёте не менее 125 ч лица лётно-подъёмного состава получали премию за каждый час, проведённый в воздухе (табл. 6).

Самый высокий размер оплаты был у пилота, поскольку он, как правило, являлся командиром корабля. Лётное время членов экипажа также считалось по льготной схеме – 1 ч полёта на линейной работе учитывался за 1,25, на спецприменении – за 1,75, в ночное время – за 2 ч. Размер премии варьировался в зависимости от качества выполненной работы и при отсутствии вынужденных посадок увеличивался на 25%, а в случае наличия таковых – уменьшался на 20% за каждый случай.

Система оплаты труда *лицам командного состава* (штабу авиаотряда) была следующей. Командир авиаотряда имел оклад от 1300 до 1500 руб., его помощник – от 1200 до 1400 руб., а жалование инженеров по эксплуатации и оборудованию составляло от 800 до 1200 руб. в месяц. За безаварийную работу подчинённых в течение месяца командир и его помощник получали премию в размере 40% оклада, а в конце года размер выплат при отсутствии происшествий составлял 2 средних месячных заработка.

Другим установленным видом льгот для работников авиации Дальстроя являлось снабжение продовольствием и спецодеждой. Командный и лётно-подъёмный состав в течение сезона полётов имел право на получение лётного пайка по нормам, утверждённым Дальстроем, а технический персонал за отличную работу поощрялся красноармейским пайком по представлению командира авиаотряда [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 244. Л. 294].

Жалование *техперсонала* было следующим. Старший инженер имел оклад 1000–1200 руб., младший – 800–1000 руб. Кроме этого, им устанавливалась доплата в размере 3 руб. за одномоторный и 4 руб. за двухмоторный самолёт, выпущенный в рейс, что исходило из сложности и продолжительности выполненной работы [Там же. Л. 292]. Размер ежемесячного премиального вознаграждения старшего инженера за безаварийную работу составлял 40% от оклада, но в случае задержек и срывов вылета либо вынужденной посадки он уменьшался на 10 или 20% в зависимости от случившегося инцидента.

Немногом меньше был должностной оклад *начальника аэропорта*, варьирующийся от 625 до 850 руб., размер премии составлял от 10 до 20%. Самой минимальной была заработная плата *аэродромных рабочих*, выражающаяся в денежном эквиваленте от 300 до 625 руб. в зависимости от должности и разряда специалиста.

Приведённая информация позволяет утверждать, что в рассматриваемый период на Северо-Востоке СССР применяли на практике систему материального стимулирования качественного труда, всецело поощряя его большую производительность. Существовавшие размеры выплат были сообразны уровню риска, которому подвергался тот или иной работник при выполнении своих обязанностей. Разумеется, что оборотной стороной процесса было применение административно-командного прессинга, разнообразие политических и идеологических «мотиваций» и т. п. Но в целом можно отметить, что Дальстрой использовал механизмы увеличения денежного поощрения для закрепления кадров на Севере.

В последующий период система выплат и иных видов поощрения претерпит неоднократные изменения.

1937 г. в отношении хозяйственных задач, стоящих перед Дальстроем, сводился в основном к дальнейшему наращиванию объёмов работ по добыче металла и подготовке к вводу в эксплуатацию с 1938 г. новых отдалённых золотоносных площадей. Развитие горной отрасли также влияло на увеличение перевозок золота, обслуживание отдельных экспедиций, перевозку почты и прочих грузов в недоступные районы, что требовало резкого улучшения работы авиации. Самолётно-моторный парк Дальстроя в 1937 г. значительно увеличился, что отражено на рис. 2, прил. 2 [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 362. Т. 1. Л. 14]¹.

На указанный год для всех самолётов была запланирована программа лётной работы, но план грузоперевозок не составлялся [Там же]. В 1937 г. авиаотряд Дальстроя план не выполнил, что подтверждают данные табл. 7.

Невыполнение плана было вызвано тем, что для всех имевшихся самолётов, кроме У-2, была возможна работа на поплавках и лыжах по причине наличия только малых аэродромов. Это сокращало длительность лётного периода, но всё же использование лётного времени было недопустимо мало, к тому же по не совсем точным данным можно определить, что примерно 35% от общего количества было затрачено непроизводительно.

В 1937 г. также имели место аварии воздушных судов Дальстроя. Одна из них произошла 16 января с самолётом АНТ-7 под управлением пилота Д. Н. Тарасова при выполнении рейса Нагаево – Ямск – Наяхан. Наличествующие архивные документы позволяют установить все обстоятельства случившегося.

С середины декабря 1936 г. между руководством авиаотряда в Нагаево и Ямском шёл обмен радиограммами на предмет подготовки полёта. Командир авиаотряда В. М. Старевич просил сообщить размеры посадочной площадки в Ямске и подготовить её к приёму самолёта, который должен был вылететь 25 декабря 1936 г. Но из-за неблагоприятных метеоусловий рейс был отложен

¹ По сведениям других источников, на 1 января 1937 г. самолётный парк Дальстроя состоял из 8 ед. [РГАЭ. Ф. 9527. Оп.1. Д. 1167. Л. 50]. Следовательно, остальные машины были получены в течение года.

до 8 января 1937 г., а затем ещё на несколько дней. 12 января командир авиаотряда В. М. Старевич отдал распоряжение Тарасову о подготовке самолёта к вылету. При этом выяснилось, что на борту отсутствовало необходимое снаряжение, а его погрузка в спешке не гарантировала безопасности полёта, о чём было доложено В. М. Старевичу. В связи с этим рейс был перенесён на следующий день, и в его срыве был обвинён Д. Н. Тарасов, которого наказали штрафом. 15 января В. М. Старевич включил в состав экипажа штурмана В. Брусенкина, дав распоряжение следовать в случае надобности «компасным курсом» [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 1. Л. 17], поскольку откладывать полёт уже не было никакой возможности. 16 января в 10 ч была получена радиограмма об улучшении погоды в Ямске, и через 2 ч Д. Н. Тарасов поднял АНТ-7 с Нагаевского аэродрома в воздух. Спустя примерно час самолёт появился над Ямском и ещё столько же кружил над близлежащими посёлками в поисках места посадки. Дело заключалось в том, что сразу после вылета АНТ-7 в Ямск была послана радиограмма с просьбой обеспечить его приём. В 12 ч 10 мин В. М. Старевич, получив справку о принятии Ямском сообщения, вышел на связь с Тарасовым, указав ему «требовать посадки в Ямске» [Там же. Л. 51]. Как было установлено впоследствии, Ямск радиограмму не получил, и «молния» была дана «вслепую» [Там же. Л. 33]. Халатность сотрудников радиобюро и их подлог стали не последней причиной произошедшей аварии. Не найдя в окрестностях Ямска знаков, обозначающих аэродром, Д. Н. Тарасов принял решение садиться в русло р. Яма, выполняя заход с северо-восточной стороны. Приближаясь к месту посадки, пилот ошибся в расчётах на 2–3 м, и самолёт «проскочил» безопасную часть замерзшей реки. При касании поверхности льда через 150–170 м пробега АНТ-7 левым крылом стал сносить кустарники и деревья, после чего круто развернулся и выскочил на берег. В результате столь грубой посадки самолёт получил повреждения в виде сломанных лыж, шасси, части левого крыла, винтов и ряда мелких деталей [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 1. Лл. 59–60]. Жертв не было.

О случившемся было немедленно доложено начальнику Особого сектора Дальстроя К. Г. Калныню. Узнав об аварии, В. М. Старевич счёл необходимым выяснить её точное место – сел ли самолёт на заданный аэродром или нет. В ответ Д. Н. Тарасов выслал радиограмму: «Площадка не была приготовлена сел на реку вынесло на берег» [Там же. Л. 11].

Для осмотра места происшествия и предварительного расследования руководство Дальстроя создало комиссию в составе уполномоченного Нагаевского морпогранотряда НКВД лейтенанта Харитонов, начальника морпоста Ямск лейтенанта Булатова, штурмана самолёта Брусенкина, бортмеханика Филатова и представителя ГУСМП Галкина. Прибыв на место происшествия, комиссия установила, что самолёт после удара левым крылом о дерево развернулся под прямым углом вправо, вновь задел дерево и фюзеляжем выскочил на берег, в результате чего и получил указанные повреждения. При осмотре подготовленной на озере площадки было отмечено, что её размеры оказались недостаточны

для приёма самолёта такого типа, а само состояние снежного покрова представляло определённую долю опасности [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 1. Л. 11].

Более подробные обстоятельства и причины аварии мы изучили, исходя из анализа показаний и объяснительных записок пилота Д. Н. Тарасова, штурмана В. В. Брусенкина и командира авиаотряда В. М. Старевича.

Показания Д. Н. Тарасова, помимо объяснения им самого происшествия, содержали сведения, связанные с подготовкой полёта и внутренней обстановкой в подразделении перед рейсом. По мнению пилота, руководство Дальстроя и командование авиаотряда ставили перед собой цель добиться максимального эффекта от эксплуатации материальной части, не считаясь с остальными факторами. Сам Д. Н. Тарасов был возмущён тем, что соблюдение им, как пилотом, инструкций по безопасности полётов командование приравнивало к попыткам срывов вылетов. Со слов авиатора, в его адрес проявлялись нетактичные действия со стороны начальника Особого сектора К. Г. Калныня и командира авиаотряда В. М. Старевича. Подобные факты Тарасов небезосновательно относил к развёрнутой против него кампании, следствием чего были упомянутый нами штраф за срыв рейса, статья в газете «Советская Колыма», полная «клеветы» [Там же. Л. 52], а также включение в экипаж штурмана. Возможно, что данное обстоятельство было расценено пилотом как выражение определённого сомнения руководства авиаотряда в его квалификации. По мнению Тарасова, в авиаподразделении имела место порочная практика решения производственных вопросов так называемым кабинетным путём, игнорируя собрания коллектива и мнения профессиональных авиаспециалистов. В своих показаниях пилот также отмечал, что руководство Дальстроя в погоне за большей отдачей от эксплуатации материальной части поверхностно отнеслось к оборудованию аэродромов и наземных служб [Там же].

Анализируя представленный материал, можно сказать следующее. Как опытный лётчик, с более чем 16-летним стажем, Д. Н. Тарасов безусловно имел право на выражение своей точки зрения относительно случившегося инцидента. Принимая во внимание сложившуюся в стране внутрисполитическую обстановку, отметим, что руководство Дальстроя уже приступило к поиску виновных в «неудовлетворительном» с его точки зрения выполнении заданий, что было не всегда объективно. В региональной авиации постепенно начал преобладать фактор достижения высоких производственных показателей любой ценой, не считаясь с реальными условиями и возможными рисками.

Главный вывод из его объяснений заключался в том, что для Д. Н. Тарасова, как лётчика и командира экипажа, основной задачей в работе было обеспечение безопасности полёта, и от этого основополагающего принципа авиации он не мог отойти ни при каких обстоятельствах.

По мнению штурмана В. В. Брусенкина, авария произошла вследствие недостаточной оборудованности линии Нагаево – Наяхан в целом, а в остальных деталях выполнения полёта его точка зрения была аналогична показаниям командира корабля.

Командир авиаотряда В. М. Старевич в своём объяснении указал на несколько иные обстоятельства, связанные с подготовкой рейса. Имея на руках упоминаемое нами «подтверждение» об отправке радиogramм в Ямск о вылете самолёта, он был уверен в обеспечении его приёма. Как видно из полётного задания, Д. Н. Тарасову было приказано совершать посадку только на озере. Но, в свою очередь, Старевич свидетельствовал, что также отдал пилоту устное распоряжение в случае закрытия аэродрома в Ямске вернуться в Нагаево, поскольку запаса бензина хватало более чем на 6 ч полёта [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 1. Л. 18об.]. Сам Д. Н. Тарасов, по-видимому, этот факт не отрицал, но, опираясь на свой опыт, принял решение садиться в Ямске, будучи уверенным в успешном завершении рейса.

Итоговые выводы комиссии были оформлены актом, подписанным В. М. Старевичем и старшим инженером отряда Линдеманом спустя месяц после происшествия. Согласно документу, причиной аварии послужила ошибка пилота при выполнении захода на посадку, который производился не по прямой, а с разворотом. По мнению комиссии, лётчик, видя, что самолёт пролетает место, пригодное для посадки, должен был уйти на второй круг и уточнить траекторию снижения [Там же. Л. 63]. Кроме того, в акте отмечалось, что Тарасов с воздуха видел и иные места, более подходящие для приземления, но выбранная им река была ближе всего к населённому пункту, что явилось решающим фактором. Имевшийся риск при выполнении посадки пилот отнёс к «незначительному» [Там же. Л. 64], полагаясь исключительно на своё мастерство, так как на самолёте данного типа его налёт составлял более 180 ч и материальную часть он «знал отлично» [Там же].

Среди аварийных происшествий, имевших место в авиаотряде Дальстроя в 1937 г., также отдельного рассмотрения требует случай, произошедший 16 февраля в аэропорту Зырянки с самолётом МБР-2, пилотируемым лётчиком Н. С. Снежковым. Необходимость выполнения рейса была связана с тем, что 6-го числа из Москвы в очередной рекордный полёт на Северо-Восток на самолёте ТБ-1 вылетел известный в стране лётчик Ф. Б. Фарих. Руководство Дальстроя было обязано обеспечить безопасный приём и выпуск этого самолёта, и рейс Н. С. Снежкова имел задание проверить готовность аэродрома в Зырянке к столь важной встрече.

9 февраля К. Г. Калнынь отправил в Зырянку на имя начальника Колымского речного управления Дальстроя (КРУДС) Б. И. Мовсисяна радиogramму с указанием подготовить аэропорт для безопасного приёма самолёта МБР-2. На следующий день в Особый сектор пришел ответ: «Приему готовы. Мовсисян Громов» [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 3. Л. 78]. По получении сообщения вылет Снежкова в Зырянку был назначен на 14 февраля. Полёт прошел благополучно, и продолжение рейса до Утинки планировалось на 16 февраля.

В день вылета экипаж состоял из пилота Н. С. Снежкова, бортмеханика Дегтярёва и бортрадиста Беклемишева. На борту также находились 5 взрослых пассажиров и один ребёнок. Самолёт потерпел аварию при взлёте, жертв не было. Сразу же после происшествия Н. С. Снежков отправил В. М. Старевичу

радиограмму, прося выслать необходимые материалы для ремонта, однако командир авиаотряда запретил трогать самолёт до прибытия комиссии [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 3. Л. 18]. Расследование аварии сразу же взял под личный контроль начальник Особого сектора К. Г. Калнынь.

Аварийная комиссия была создана приказом по КРУДС за № 61. В её состав вошли уполномоченный Особого сектора при КРУДС М. П. Павлов (председатель), инженер Маркин, бортмеханик Дегтярёв, начальник аэропорта Зырянка Громов и два представителя – от НКВД (М. А. Богданов) и от метеослужбы (Н. И. Папарупа). Оформленный ею акт зафиксировал следующие обстоятельства происшествия. Самолёт после 538-метрового пробега оторвался от земли, но взлететь не смог и через 30 м приземлился на левую лыжу, затем на правую, но скорость не сбавлялась. По следам, оставленным лыжами на снежном покрове, было установлено, что самолёт подбрасывало и приземляло 8 раз. На 977-м метре от места старта машина вошла в мелкий лес, получив первые повреждения в виде порванной обшивки, а ещё примерно через 200 м самолёт со сломанным крылом развернуло влево, и он остановился [Там же. Лл. 6–7]. 13 марта 1937 г. аварийная комиссия, созданная при руководстве Дальстроя, оформила акт, в котором были отмечены основные причины случившегося:

1) в авиаотряде не имелось сведений об особенностях эксплуатации морского самолёта в сухопутных условиях, в частности, о требуемой длине разбега при определённой нагрузке;

2) в радиограмме из Зырянки отсутствовали данные о точных размерах аэродрома, отправители ограничились лишь сообщением о его готовности к приёму воздушного судна;

3) после успешной посадки Снежков не принял мер предосторожности по обеспечению безопасного взлёта, не проверил состояние и размер аэродрома;

4) по мнению комиссии, авария могла быть предотвращена либо произойти с меньшими последствиями при своевременном прекращении взлёта (для чего требовался достаточный «тренаж» пилота на самолёте данного типа) [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 3. Л. 91].

На основании изложенного командир авиаотряда В. М. Старевич 4 апреля 1937 г. составил заключение, в котором указывалось, что озеро, эксплуатируемое в зимних условиях в качестве аэродрома, было пригодно для приёма как одномоторных, так и более мощных самолётов (до аварии было произведено более 15 посадок). Н. С. Снежкову, как командиру корабля, было дано распоряжение проверить своим полётом пригодность аэродрома к приёму самолёта Ф. Б. Фариха. Но Снежков *«по аэродрому не прошёлся и лично его не осмотрел»* [Там же. Л. 44], дав заключение исходя лишь из осмотра места посадки с воздуха, чем мог подвергнуть опасности важного гостя. Этот факт лёг в основу обвинения пилота *«в преступном отношении к выполнению задания особой государственной важности»* [Там же. Л. 91]. Старевич категорически настаивал на версии об умышленном совершении аварии, требуя передать все

материалы в НКВД и привлечь пилота к судебной ответственности, в том числе и за невыполнение особо важного распоряжения об осмотре аэродрома.

Оценивая сложившуюся обстановку, Н. С. Снежков всё же надеялся на проведение более объективного расследования. 26 апреля он отправил рапорт на имя К. Г. Калныня, в котором выразил несогласие с аварийным актом от 13 марта. По мнению пилота, этот документ являлся поверхностным и формальным, не отражавшим всех причин, повлекших аварию самолёта, а имевшим цель «свалить» всю вину на лётно-подъёмный состав, в чём он был, разумеется, прав. Снежков считал выводы комиссии технически необоснованными, а некоторые из них безграмотными относительно условий, сопровождавших происшествие [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 3. Л. 45]. Для создания более объективной картины происшедшего мы изложим его мнение подробнее.

Первый пункт¹ в акте комиссии Снежков в целом не отрицал, но отмечал, что все необходимые технические данные самолёта содержались в формуляре. На их основании пилот выполнил все расчёты (причём в этом также участвовал и инженер авиаотряда В. Г. Линдеман, который предпочёл об этом факте «забыть», что прослеживалось в данных им ранее показаниях). По прибытии в Зырянку Снежков поинтересовался у начальника аэропорта Громова размерами и состоянием аэродрома. Тот сообщил длину полосы, но об иных сведениях, требовавших повышенного внимания экипажа, умолчал, чем фактически дезинформировал пилота. Разумеется, что комиссии было гораздо выгоднее свалить всю вину в аварии на одного лётчика, чем проводить подробное разбирательство и обнародовать имевшиеся недочёты в работе авиаотряда в целом.

О наличии такой практики Снежков писал открыто: «...лётчик упустил из виду, что в колымских условиях он должен уметь водить машину в любую погоду, сам себе подготавливать аэродромы, словом, нести все обязанности наземного персонала, а все остальные могут только отдавать приказания, носить громкие служебные звания и получать предусмотренные премии, а главное, он, лётчик, должен за всех нести ответственность» [Там же. Л. 47]. Можно только выразить уважение гражданской позиции Н. С. Снежкова, не побоявшегося высказать своё мнение, особенно если учесть, что многие негативные процессы действительно имели место, что явно прослеживалось из отчётной документации авиаотряда за конец 1930-х гг. Последние два пункта комиссии Снежков подверг критическому анализу, утверждая, что как командир экипажа совершил правильные действия. Прерывать взлёт не было необходимости, так как при достаточной длине полосы самолёт мог нормально произвести отрыв. Как опытный специалист, он отмечал, что сделанные выводы относительно его действий при аварии противоречили имевшимся наставлениям по технике пилотирования и следование им могло повлечь более серьёзные последствия, вплоть до гибели самолёта [Там же. Л. 50].

Но указанные пилотом факты не особо интересовали комиссию, поскольку перед ней стояла одна цель – найти конкретного виновника аварии, что было сделано ею чётко и вписывалось в механизмы существовавших политических реалий.

¹ Нумерация пунктов соответствует указанному нами перечислению основных положений акта.

Во внутренней политике СССР период 1937–1938 гг. прежде всего характеризовался проведением массовых репрессий в основном по политическим мотивам, результатом которых стала замена практически всего руководящего состава высшего и среднего уровня с так называемого старого на новый, способного принять безоговорочную власть и тоталитарный режим управления. На Северо-Востоке это выразилось в отстранении прежнего руководства треста во главе с Э. П. Берзиным от работы. Сам первый директор был отправлен в отпуск, но по пути в Москву на станции Александров арестован и в 1938 г. расстрелян. 3 декабря 1937 г. в должность и. о. директора треста «Дальстрой» вступил К. А. Павлов (прил. 1), ставший с 21 декабря 1937 г. новым полномочным начальником Дальстроя [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 292. Л. 85].

Вновь прибывшее руководство уделило воздушному транспорту «особое внимание». 8 декабря зам. начальника Дальстроя Ходырев приказом уволил командира авиаотряда В. М. Старевича, назначив на должность М. В. Бойцова (прил. 1). А 10 декабря уже сам К. А. Павлов приказал выделить авиаотряд из Особого сектора Дальстроя в своё прямое подчинение [Там же. Л. 76], и такой организационный статус лётного подразделения сохранился до передачи самого Дальстроя в ведение НКВД.

В 1938 г. при новом руководстве работа авиаотряда за 1936–1937 гг. была проверена Комиссией по приёму Дальстроя. Её заключение, оформленное приказом начальника К. А. Павлова, было следующим: авиаотряд систематически не выполнял план; очень плохо использовался лётный парк; самолётами совершенно недопустимо большое количество вынужденных посадок и аварий, что приводило к увеличению расходов денежных средств на их ремонт; бензин в аэропортах расходовался бесконтрольно, никакой «борьбы» за его экономию не велось [Там же. Д. 407. Л. 164]. Приказ также констатировал, что самолётный парк для авиаотряда был подобран случайно, без учёта его пригодности к эксплуатации в местных условиях, да и использовался он с истекшим ресурсом и подлежал списанию. Виновными в таком положении дел были объявлены бывшие начальник Особого сектора К. Г. Калнынь и командир авиаотряда В. М. Старевич.

По результатам обследования весь материал надлежало передать в УНКВД, а новому командиру авиаотряда М. В. Бойцову до мая 1938 г. предписывалось устранить все недостатки, выявленные комиссией.

Конечно, многие выводы комиссии были политизированы и созданы в целях установления и разоблачения «вредительского» характера работы прежнего руководства Дальстроя во всех сферах его деятельности¹. Единственным хоть в какой-либо мере соответствующим действительности замечанием была констатация ситуации с подбором самолётного парка и наличием аварийных происшествий. Но в первом случае прямой вины авиаотряда не было, так как он сам не осуществлял закупки лётной техники, пользуясь тем, что приобретал Дальстрой на отпущенные государством средства. По рассматриваемому во-

¹ Отметим, что после отстранения от должности и ареста первого директора треста Э. П. Берзина в конце 1937 г. многие работавшие с ним сотрудники были объявлены «вредителями», «шпионами» (в том числе и без разбирательства), что во многом соответствовало внутриполитической ситуации того времени.

просу новому руководству треста было гораздо удобнее обвинить в негативных фактах своих предшественников, нежели выявить истинные причины проблем в работе авиации, которые через несколько лет вновь нашли своё проявление.

Итак, с 1932 по 1937 г. авиация Дальстроя прошла лишь начальный период своего развития. Для решения в кратчайшие сроки вопросов изучения территории треста и начала непосредственной добычи полезных ископаемых представлялась необходимость применения самолётов. Естественно, что это повышало себестоимость добытого металла, но на практике воздушный транспорт ускорял процессы освоения Севера. В первые годы работы авиаотряд исследовал территорию, проложил основные воздушные трассы. Первоначальная неосвоенность края и отсутствие у пилотов достаточного опыта полётов на Севере, а также проблемы с обеспечением связью повышали риск аварийности. Но, несмотря на это, эффективность использования данного вида сообщения была доказана на практике, и авиация получала возможность для последующей работы. К тому же определённые мероприятия, проводимые руководством СССР в целях поддержки воздушного транспорта на Севере, имели все предпосылки для вывода региональной авиации на качественно новый уровень и повышения её значимости в активно продолжавшемся освоении минерально-сырьевой базы региона.

1. 2. Специфика использования авиации в Дальстрое в 1938–1940 гг.

В конце 1930-х гг. перед Гражданским воздушным флотом были поставлены новые, более объёмные задачи. К 1938 г. общая протяжённость авиалиний в СССР превышала 105 тыс. км, было организовано авиасообщение с городами всех союзных республик, с Сибирью, Дальним Востоком и т. п. За 1937 г. самолётами ГВФ было перевезено более 200 тыс. пассажиров, 36,8 т грузов, и по сравнению с 1928 г. общий объём перевозок увеличился в 15,5 раза (Гражданская..., 1967. С. 35). Более активным стало использование авиации спецприменения для борьбы с вредителями сельхозугодий, охраны леса от пожаров, помощи рыболовному флоту и т. п. Повысилась роль образованной в 1933 г. санитарной авиации – в 1937 г. её налёт составил 19 тыс. ч (Воздушный..., 1957. С. 269–270). Таким образом, воздушный транспорт в СССР с каждым годом приобретал всё большее значение, увеличивая количественные показатели своей работы, что позволяло вплотную приблизиться к выполнению поставленных задач на новом, более высоком уровне.

На фоне усиления режима и механизмов командно-административной системы управления в СССР трест «Дальстрой» постановлением СНК СССР за № 260 от 4 марта 1938 г. был официально включён в состав НКВД в качестве одного из Главных управлений народного комиссариата (наряду с ГУЛАГом, ГУЛГМП, ГУЛЖДС и др.) и стал именоваться Главным управлением строительства Дальнего Севера НКВД СССР [ГАРФ. Ф. 9401. Оп.1а. Д. 22. Л. 63]. Руководитель Дальстроя К. А. Павлов фактически перевёл его на полувоенный

режим, что позволяло наиболее полно реализовать все мобилизационные возможности данной организации (Зеляк, 2004. С. 59).

В Дальстрое к 1938 г. воздушное сообщение также занимало более существенное место во внутрирайонных транспортных связях. Вследствие возросшего объёма работ с 1 января 1938 г. авиаотряд получил статус самостоятельной хозяйственной единицы [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 779. Л. 2]. После упомянутой передачи Дальстроя в ведение НКВД и создания новой структуры ГУСДС приказом от 9 июня 1938 г. авиаотряд вошёл в его систему в качестве одного из отделов Главного управления (Сталинские..., 2005. С. 413).

Помимо произошедших структурных преобразований, передача Дальстроя в силовое ведомство открыло перед ним почти неограниченные возможности для применения подневольного труда во всех сферах его деятельности. Кроме предприятий, занятых на добыче полезных ископаемых, где труд лагерников использовался наиболее широко, к такой практике прибегали и иные учреждения, в том числе и авиаотряд Дальстроя. Первоначально число заключённых, работавших в нём, было небольшим – согласно штатному расписанию 1938 г. таковых насчитывалось всего 3, и они замещали должности низшего уровня. Однако по мере увеличения штата авиаотряда количество работавших в нем заключённых также пропорционально возрастало, на что в определённой степени влиял постоянный недокомплект подразделения вольнонаёмными специалистами.

В конце 1930-х гг. процесс промышленного освоения территории Северо-Востока шёл интенсивнее. Территория Дальстроя достигла 952 тыс. км². Для её охвата воздушным сообщением требовалось приобрести следующую технику [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 487. Л. 35]:

1) самолёты У-2, П-5 (тренировочные), ПР-5, ПС-7, УТ-2, Ш-7. Капиталовложения на эти цели составляли 2566,4 тыс. руб.;

2) моторы М-11, М-17, АМ-34, М-62. Капиталовложения здесь равнялись 1600,8 тыс. руб. Общая сумма капиталовложений в авиацию Дальстроя на третье пятилетие определялась в 9,5 млн руб [Там же. Д. 489. Л. 22].

Эти затраты обусловлены тем, что в начале года авиаотряд имел 16 самолётов [Там же. Л. 29об.], но в течение года их количество планировалось довести до 23 [Там же. Д. 503. Л. 147а]. В конце 1938 г. Дальстрой закупил в Москве несколько самолётов: один ПС-7 [Сов. Колыма, 1938. 27 нояб.], один Р-6 и два Р-5, оборудованных для полётов в приполярных условиях [Там же. 20 дек.]. Их доставка в Магадан была поручена экипажам авиаотряда Дальстроя.

В указанное время авиатранспорт продолжал выполнять чрезвычайно важную работу: перевозил из горных районов добытый металл до пунктов его передачи автотранспорту, осуществлял перевозку и обслуживание геологоразведочных партий, доставлял почту и срочные грузы в отдалённые районы и тайгу, где отсутствовали дороги, сопровождал корабли во льдах и др. [Там же. 18 авг.].

Открытие больших запасов полезных ископаемых вело как к созданию новых горнопромышленных управлений, так и выделению их в отдельные из

разукрупнявшихся объектов горной промышленности. Выделенные в сентябре-октябре 1938 г. Западное ГПУ (из состава Северного ГПУ) для освоения бассейна р. Берелёх, а также Юго-Западное (из состава Южного ГПУ) с центром в Усть-Утиной (Зеляк, 2004. С. 44) требовали организации снабжения и связи, что, кроме прочего, предполагало наличие на этих объектах авиасообщения, особенно учитывая территориальную отдалённость и разобщённость отдельных их предприятий.

В соответствии с задачами, стоявшими перед Дальстроем, работа воздушного транспорта на 1938 г. была запланирована в следующих направлениях:

1) установление и организация двух воздушных линий союзного значения: Нагаево (или Таскан) – Хабаровск, Таскан – Крест-Хольджай – Москва.

Первая линия требовалась для установления воздушной связи Колымы с краевым центром. Полёты с пассажирами и грузами на борту начались в феврале 1938 г. через Николаевск-на-Амуре [Сов. Колыма, 1938. 18 февр.], и его продолжительность в обоих направлениях составляла 22 лётных ч [Там же. 27 февр.]. Линия через Крест-Хольджай планировалась для организации авиасообщения с Москвой и другими центральными районами страны. Маршруты проектировались из Таскана вследствие того, что этот населённый пункт вновь предполагалось сделать административным центром, продолжив его строительство в 1938 г. [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 503. Л. 363]¹.

2) организация постоянных регулярных воздушных рейсов внутри Колымы для перевозки почты, срочных грузов и пассажиров, особенно с дальними районами;

3) проведение геологических и поисковых разведок полезных ископаемых при помощи авиарекогносцировки и авиатранспорта. Необходимость обеспечения эксплуатации полезных ископаемых с их долголетними богатыми запасами требовала создания большого количества геологических и поисковых партий, для успешного развития которых было необходимо их обслуживание авиаразведкой и авиатранспортом;

4) выполнение аэрофотосъёмки для топографических, лесных, землеустроительных и других партий, работа которых в 1938–1947 гг. подлежала развёртыванию в больших размерах;

5) организация авиаразведки в целях выявления кормовой базы для оленеводства, ледовых разведок для морских судов, в рыбном промысле и для охоты на мор зверя и др.

Необходимо отметить, что для всех перечисленных отраслей хозяйства приходилось более половины от общей потребности в авиаперевозках.

Кроме этого, требовалось установить прямую регулярную воздушную связь основной базы Дальстроя – Магадана с Транссибирской железнодорожной ма-

¹ Идея о переносе центра в Таскан была выдвинута ещё в 1936 г. Э. П. Берзиным после проведённого им личного осмотра данной местности. Первоначально планировалось, что на материковой территории будут расположены промышленные здания, а на острове – остальные сооружения и здания административного центра. Однако строительство не было закончено в связи с возросшими объёмами капитальных вложений, требовавшихся для осуществления данного проекта, и в начале 1937 г. руководство Дальстроя от этой идеи отказалось (Широков, 2000. С. 97–98).

гистралью по направлениям на Николаевск – Хабаровск и Якутск – Иркутск, организовать сообщение Магадана с Чукоткой в направлениях по Колыме и по берегу Чаунской губы и на Анадырь – залив Креста. Учитывая потребность в воздушном сообщении, было намечено открытие авиалиний на 1938–1947 гг. [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 471. Л. 15]: Магадан (13 км) – Палатка (87 км) – Атка – Мякит – Стрелка – Оротукан – Спорный – Таскан – Хатыннах; а также другие сухопутные линии, которые намечались исключительно вследствие гористого характера местности, затруднений при использовании наземного транспорта и надобности установления авиасвязи с горнопромышленными районами, где велось основное производство Дальстроя (добыча полиметаллов и металлов) [Там же. Д. 512. Л. 35]¹.

Помимо указанных маршрутов, в системе воздушного сообщения были и гидролинии, т. е. авиалинии с использованием гидросамолётов. Они планировались из учёта следующего:

линия Нагаево – Наяхан была необходима для обслуживания рыбопромыслового района;

Нагаево – Хабаровск – для перевозки почты, пассажиров и грузов в краевой центр;

Нагаево – Таскан – Шелаурово (Амбарчик) – для установления связи с портом в Шелаурово (Амбарчик) из-за предполагаемого возрастания грузооборота через этот пункт.

План развития грузооборота через порт Амбарчик

[ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 471. Л. 14]

Год	1937	1938	1942	1947
Объём, тыс. т	17,0	35,0	100,0	150,0

Применение лёгких сухопутных самолётов и самолётов-амфибий давало возможность сэкономить затраты по капиталовложениям, расширить район их действий, чем достигалось максимально полное обслуживание промышленных районов, имелась возможность использовать озёра и реки как аэродромы на случай вынужденных посадок. Амфибии использовались для доставки пассажиров и грузов к основным магистралям. Самолёты тяжёлого класса летали на дальних линиях союзного значения (Хабаровск, Крест-Хольджай) и в Амбарчик (Шелаурово), а среднего применялись наряду с лёгкими, как основной тип техники, работавший на территории Дальстроя. В связи с географическим размещением намечаемой сети воздушных линий основными пунктами базирования самолётного парка были намечены Магадан и Таскан, как узловые пункты всех авиалиний края. В Магадане базировалось 8–10 самолётов (Г-1, гидросамолёты МП-7, МП-1бис), что составляло 32% всего парка.

В целях обеспечения связи самолётов с аэродромами и своевременной передачи сводок погоды при Управлении связи Дальстроя было образовано бюро

¹ Потребность в данных линиях была велика вследствие того, что в 1938 г. из-за недостаточной оборудованности в Магадане сухопутных аэродромов самолёты, летевшие с приисковых районов садились на аэродроме в пос. Стрелка (345 км), откуда металл отправлялся автомашинами [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 512. Л. 35].

связи авиации. В его ведении находились радиостанции на аэродромах и при синоптических пунктах [Сов. Колыма, 1938. 12 нояб.]. 20 апреля 1939 г. для «улучшения обслуживания авиации связью» бюро связи было передано в авиатрибунал [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 648. Л. 279].

Наряду с решением общих задач авиатранспорта (перевозок пассажиров, почты и др.), в плане работ исключительное значение приобретала доставка на самолётах специального груза (золота), намеченного по направлению Таскан – Якутск – Иркутск, что требовало проведения значительных работ по строительству и техническому обслуживанию воздушных линий и отдельных авиабаз.

Основными задачами в области строительства и технического оснащения воздушного транспорта на 1938 г. руководство треста считало:

- 1) проведение изыскательских работ развёрнутым фронтом по всем направлениям, обеспечивающим одновременное поступление материалов для комплексного проектирования сети воздушных линий и отдельных аэропортов;
- 2) разработку типовых специализированных проектов отдельных сооружений с учётом климатических и прочих условий;
- 3) организацию скоростного строительства на решающих направлениях и в первую очередь в основных глубинных пунктах.

Некоторые вопросы деятельности воздушного транспорта Дальстроя освещались в местной прессе того времени. Газета «Советская Колыма» отмечала, что *«руководством Дальстроя было дано задание облететь на самолёте отдалённые районы Северо-Востока и произвести геологическое обследование имеющихся месторождений полезных ископаемых, передаваемых по постановлению правительства из Главсевморпути в ведение Дальстроя. Маршрут полёта был следующий: Магадан – Наяхан – Марково – Анадырь – залив Креста – устье Амгуэмы – м. Шмидта – м. Певек в Чаунской губе – Амбарчик – Верхнеколымск – Таскан – Магадан, т. е. представлял собой замкнутую кривую общей длиной в 5,5–6 тыс. км. Для полёта был выделен самолёт № «Х-III» с командиром экипажа т. Маламужем (прил. 1. – М. Т.) и бортмехаником дважды орденоносцем Фуфаевым»* [Сов. Колыма, 1938. 26 авг.].

Помимо этого, пилоты выполняли задания по перевозке особо важных лиц и документов к выборам в Верховные Советы ЯАССР и РСФСР [Там же. 2, 8 июля]. Так, 14 августа пилот А. С. Фастрицкий и бортмеханик Беспалов вылетели на самолёте из Магадана в Якутск, откуда совершили полёты в Среднеколымск и другие пункты, доставив депутатов Верховного Совета Якутии, которые приезжали на первую сессию высшего органа власти республики [Там же. 16 авг.].

Особое значение для проведения мероприятий по аэрофикации районов Крайнего Севера имел рост самолётно-моторного парка и обеспеченность края авиационными кадрами. Мероприятия, направленные на охват Северо-Востока воздушным сообщением, были бы малоэффективными в отсутствие нужного количества авиационных специалистов. Поэтому предлагалось осуществлять

подбор и обучение соответствующим профессиям лиц как коренных национальностей, так и вновь прибывших на постоянное проживание (Цит. по: Воздушные..., 1933. С. 9). Осуществление этой программы позволяло снизить зависимость региональной авиации от найма соответствующих специалистов с «материка». В апреле 1938 г. Всеколымский совет Осоавиахима впервые выпустил 6 учеников-лётчиков, подготовленных в Магадане, и направил их в Хабаровскую школу пилотов-инструкторов лётного дела при совете Осоавиахима. После окончания курсов всем пилотам надлежало вернуться для работы на Колыме [Сов. Колыма, 1938. 10 мая]. Отметим, что проблема подготовки кадров для авиации в тот период имела повышенное значение.

Изменения, произошедшие при новом руководстве в Дальстрое в целом, коснулись и управленческой структуры авиаотряда. В «Советской Колыме» отмечалось, что приказом по Дальстрою в 1938 г. создана постоянная аварийная комиссия в составе представителей лётного состава, а также сотрудника НКВД, под председательством командира авиаотряда М. В. Бойцова. Регламент работы был следующим. Если авария самолёта происходила далеко от постоянного пребывания аварийной комиссии – Магадана, то в целях быстрого разбора происшествия назначалась временная комиссия, которая передавала своё заключение постоянной комиссии, а итоговые акты представлялись начальнику Дальстроя или его заместителю [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 419. Л. 34]. В своей работе вновь созданный орган руководствовался инструкцией ГВФ по изучению аварийных происшествий [Сов. Колыма, 1938. 20 апр.].

Такой шаг диктовался чрезвычайными обстоятельствами. За 9 месяцев 1938 г. в авиаотряде произошёл ряд вынужденных посадок, из них по техническим причинам – 7, из-за износа материальной части – 10, по метеоусловиям – 3, а также в течение последних 3 месяцев были зарегистрированы три катастрофы с гибелью экипажей и пассажиров и полным выводом из строя самолётов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 649. Л. 156]¹. Проанализировав архивные документы и материалы периодической печати, мы с определённой долей уверенности можем утверждать о значительном расхождении итоговых цифр аварийных инцидентов. Так, согласно сводной годовой ведомости аварийных происшествий с 1 июля по 19 декабря, в авиаотряде в общей сложности произошло 40 случаев². Но также отметим, что в январе происшествий не было вообще, а сведения с апреля по июль отсутствуют. Из указанного нами количества произошли 3 катастрофы, 14 (15) вынужденных посадок и 13 возвратов самолётов. Имеющиеся в нашем распоряжении источники позволяют рассмотреть некоторые происшествия подробнее.

Один из случаев вынужденных посадок произошёл в начале года, 18 февраля с самолётом У-2 (№ Х-49), пилотируемым летчиком Ф. Б. Сариевым при выполнении рейса из Нагаево в Теньку. На борту в качестве пассажира нахо-

¹ Число лётных происшествий точно не установлено. По данным других источников, в 1938 г. в авиаотряде произошло 15 подобных инцидентов. См.: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 658. Л. 43. В свою очередь, газеты приводят другую цифру – 22. См.: Сов. Колыма, 1938. 15 июля.

² Подсчитано нами по: ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 4. Лл. 169–171.

дился В. А. Цареградский. Вылет прошёл в штатном режиме, но в пути из-за низкой облачности пилоту пришлось изменить курс и лететь в сторону Усть-Утиной. При подходе к переправе через р. Колыма мотор стал сбавлять обороты, и Сариев переключил подачу топлива на верхний бак, поскольку конструкция У-2 предусматривала наличие одного основного топливного бака и двух запасных. В районе перевала Утиный мотор вновь начал работать с перебоями, и пилот подключил имевшийся резерв бензина, но двигатель внезапно отказал. Сариев принял решение садиться на гору в 30 м от перевала. При посадке самолёт перевалился на носовую часть, зарывшись в снег и сломав винт. Пилот вместе с В. А. Цареградским сами выбрались из машины и стали искать помощи [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 4. Лл. 108–108об.].

Обстоятельства случившегося Ф. Б. Сариев изложил в рапорте, к которому была приложена записка командира звена Нестеровского. Как старший по должности, Нестеровский в целом выражал согласие с тем, что прямой вины пилота в происшествии нет. Однако он отметил, что Сариев «неграмотно и не последовательно использовал очерёдность расходования горючего из баков» [Там же. Л. 109]. Это дополнение стало основой спора между пилотом Ф. Б. Сариевым и руководством Дальстроя относительно последствий инцидента. Дело заключалось в том, что за этот инцидент командир авиаотряда М. В. Бойцов приказом по авиаотряду от 3 марта 1938 г. наложил на Сариева взыскание – поставить на вид с занесением в личное дело. Будучи не согласным с таким решением, на следующий день, 4 марта, лётчик написал рапорт на имя начальника Дальстроя К. А. Павлова. В качестве главного аргумента в свою защиту Сариев привёл факт отсутствия для самолётов У-2 инструкции по очерёдности использования топливных баков в полёте, следовательно, это было оставлено на усмотрение пилота в каждом конкретном случае. Пилот также сослался на Устав РККА, согласно которому взыскание «постановка на вид» в личное дело не заносилось. На поданном рапорте ряд пометок на имя Павлова сделал командир авиаотряда Бойцов. В них он сообщал, что расследование вёл Нестеровский, не доверять которому у Бойцова причины не было, и изменять приказ он также не видел оснований. Думается, что этим командир авиаотряда желал выразить свою лояльность к Павлову, а также упрочить свою репутацию как авиаспециалиста. Рапорт Сариева был рассмотрен заместителем начальника Дальстроя Ходыревым, который оставил резолюцию: *«Оставить приказ в силе. Уставы РККА на нас не распространяются»*. Спустя 3 месяца Сариев получил объяснительную записку от своего бывшего командира звена Нестеровского¹. В ней он подтверждал, что изначально не видел вины пилота в происшествии, но о своём заключении о неверном использовании топливных баков здесь умолчал и, кроме того, счёл выводы командира авиаотряда голословными, что полностью противоречило истинному положению дел. Скорее всего, именно написанный Нестеровским вывод и лёг в основу обвинения пилота, и почему ему нужно было отрицать данный факт, не известно. Собрав все

¹ Командир звена Нестеровский был снят с должности и переведён в линейные пилоты за нарушение трудовой дисциплины и попытку обмануть руководство Дальстроя [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 407. Лл.132].

документы, Ф. Б. Сариев 15 июня 1938 г. вновь обратился с рапортом к Павлову, настойчиво добиваясь приёма для изложения своей позиции, но ответа от руководства Дальстроя не последовало.

Схожий инцидент, но с гораздо более тяжёлыми последствиями произошёл 1 октября 1938 г. с самолётом Ш-2 в районе р. Омулёвка. Из-за потери ориентировки в полёте экипаж в составе пилота Е. Н. Зинченко и бортмеханика Н. С. Ямщикова совершил вынужденную посадку, после чего пропал без вести. Его поиски, проводившиеся двумя экспедициями, не дали положительных результатов. В одной из них принял участие Н. А. Шило, о чём писал в «Записках геолога». Будучи в очередной геологической экспедиции, он получил известие о пропаже самолёта и поручение организовать его поиски. Группа в составе В. Н. Березина, А. Н. Байчурина и Н. А. Шило начала розыск с Эсчана. Придя в Эсчанский сельсовет, приняли решение об организации экспедиции, которую возглавил В. Н. Березин, а А. Н. Байчурин и Н. А. Шило уехали на базу Мылгинского геологоразведочного района. Результаты поисков были неутешительны. Дойдя до места происшествия на Омолоне, экспедиция обнаружила фрагменты разбитого самолёта, но людей рядом не было. По выдвинутой версии, после аварии экипаж, скорее всего, не пострадал и, забрав неприкосновенный запас, направился к реке (оставленные следы вели к берегу). Смастерив плавательное средство, они уплыли в неизвестном направлении и исчезли (Шило, 2007. Т. 1. С. 204–205). Исходя из этого, приказом по Дальстрою от 9 апреля 1939 г. пилот и бортмеханик были признаны без вести пропавшими и исключены из списков авиаотряда, а их семьям назначены выплаты причитающихся пенсий и пособий [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 653. Лл. 186–187].

9 июля 1938 г. произошла катастрофа самолёта при не вполне выясненных обстоятельствах. Путь воздушного судна был начат 11 октября 1937 г. в целях доставки уполномоченного по выборам в Верховный Совет СССР из Нагаево в Николаевск-на-Амуре. 15 октября самолёт вынужденно приземлился на оз. Мухтель, где из-за погодных условий экипаж остался на зимовку до 26 марта, после чего прибыл в Николаевск. Там самолёт был поставлен на ремонт, а 3 июля он вылетел в Нагаево, но по пути произвёл вынужденную посадку в Аяне из-за сложных метеоусловий. 9 июля пилот Новиков принял решение вылететь в Охотск, но спустя 2 часа полёта связь с ним прервалась, и в пункт посадки самолёт не прибыл. Предпринятые сразу поиски успехов не принесли, и обломки летательного аппарата были обнаружены местными жителями пос. Аян лишь 17 июля. Прибывшая спустя 3 дня комиссия после проведённой идентификации установила их принадлежность пропавшему самолёту и квалифицировала случившееся как катастрофу. Согласно выводам, её причиной могла стать ошибка техники пилотирования или неисправность систем самолёта. Особо в донесении на имя заместителя наркома НКВД Жуковского отмечалось, что на борту находился психически больной бортмеханик Гладких, совершавший обратный рейс в качестве пассажира. Сообщения о его нездоровье появились только в июле, когда в экипаж в должности бортмеханика был введён Артамонов [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 8. Лл. 10, 15–17]. Более подробных сведений, которые бы могли прояснить сложившуюся ситуацию, в источниках не имеется.

В целом 1938 г. отмечался наибольшей аварийностью по сравнению с ранним периодом деятельности авиаподразделения Дальстроя. По нашему мнению, причины этого кроются в том, что лётный и технический состав авиаотряда ещё был малоопытен в полётах по сложным северным трассам, а частота рейсов увеличивалась. Не последнюю роль играли и невысокое качество поступавшей материальной части ввиду её изношенности, и сложные природно-климатические условия.

Как уже отмечалось, в связи с начавшимся усилением витка репрессий в стране в 1937–1938 гг. и поиском «врагов народа» деятельность М. В. Бойцова как командира авиаотряда была подвергнута жесточайшей критике. В частности, ему вменялись в вину как политические просчёты – связь с троцкистами, Тухачевским, выступления в защиту Берзина, Филиппова и других «врагов народа», так и завышение показателей в работы авиаотряда, расшатывание дисциплины, сокрытие негативных явлений и т. д. Все эти факты послужили поводом к исключению М. В. Бойцова из рядов ВКП(б) [Сов. Колыма, 1938. 15 июля] и последующему аресту (Бацаев, Козлов, 2002. Ч.1. С. 348). Новому руководству авиаотряда, которое возглавил С. Д. Добрынин, предстояло провести работу «по изжитию всех негативных факторов и увольнению нарушителей трудовой дисциплины» [Сов. Колыма, 1938. 15 июля].

Неотъемлемой частью советской экономики и, по сути, её феноменом стало возникшее в 1930-х гг. стахановское движение, получившее свое название по фамилии шахтёра-ударника Алексея Стаханова, установившего рекордные показатели производительности труда. Этот факт был расценен руководством страны как возможность получить увеличенную выработку определённого продукта без дополнительных финансовых затрат, опираясь лишь на подведённую под данное явление идеологическую платформу и пропагандистскую работу среди работающего населения. Конкретно это воплощалось в проведении различных социалистических соревнований, месячников ударного труда и подобных политико-пропагандистских мероприятий.

Наравне с другими предприятиями и учреждениями, активное участие в этом принимал и авиаотряд Дальстроя. Однако многие из обязательств и лозунгов, выдвигаемых им, не имели под собой реальных основ для выполнения по объективным причинам, и в первую очередь из-за устаревшей по срокам эксплуатации материальной части. В июле 1938 г. в честь открытия первой сессии Верховного Совета РСФСР работники авиаотряда взяли обязательство «в кратчайший срок погасить всю сумму на заём третьей сталинской пятилетки» [Сов. Колыма, 1938. 18 июля], закрепить успехи, достигнутые в месячнике стахановского движения [Там же. 29 апр.], а также стали участниками социалистического соревнования, организованного коллективом прииска «Нечаянный»¹.

В I полугодии лётный состав налетал 2806 ч, более 364 тыс. км, перевёз 561 пассажира. План июля был выполнен на 130% [Там же. 18 авг.]. Но эти показатели не смогли обеспечить полного выполнения годового плана и произ-

¹ Более подробных сведений об указанном социалистическом соревновании в источниках не имеется.

водственной программы 1938 г. Причинами этого были вынужденные посадки, аварии самолётов и другие обстоятельства, вызванные плохим оборудованием аэропортов и мастерских, состояние которых не соответствовало требованиям производства. Многие отделения не имели необходимого оборудования, а порой и отдельного помещения для работы. Из-за отсутствия станков и измерительных приборов детали приходилось реставрировать кустарным способом [Сов. Колыма, 1938. 5 марта].

Невыполнение производственной программы, перерасходы по розыску самолётов, оказанию помощи экипажам при авариях повлияли на превышение плана себестоимости товарной продукции. Авиаотряд закончил год с внеплановыми потерями вследствие стихийных бедствий (наводнение в одном из аэропортов) и расходов партий по поиску потерпевших катастрофу самолётов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 611. Л. 3]. По количеству часов план был выполнен на 68,6%. Исходя из этого, работа авиаотряда за 1938 г. была признана неудовлетворительной [Там же. Д. 649. Л. 156].

Начальник Дальстроя К. А. Павлов в жёстком стиле своего приказа выделил основные причины существующего положения дел. Как следовало из документа, *«в авиаотряде отсутствовала дисциплина, недостаточно были внедрены методы соцсоревнования и стахановской работы, имело место покрывательство недоброкачественной работы, как в подготовке материальной части, так и в ремонте моторов самолётов. Начальники спецслужб выработали несерьёзное отношение к порученной работе, до сих пор медленно ликвидируются последствия вредительства»* [Там же. Л. 157]. Давая резкие негативные оценки, Павлов определил необходимые меры, нацеленные на выправление сложившейся ситуации в воздушном транспорте. Рассматриваемый документ регламентировал движение материальной части, планы перевозок (лётный состав должен был иметь план на каждый день), порядок расчётов и другие аспекты. Согласно данному приказу, маршруты из Нагаево в Таскан, Зырянку, Неру, Берелёх и Наяхан считались освоенными, и по ним следовало начать выполнение регулярных рейсов, а также провести изыскания промежуточных аэропортов на основе Воздушного кодекса СССР и существовавших положений ГВФ. Первый рейс по маршруту Магадан – Ямск – Магадан был выполнен пилотом А. И. Вельмером (прил. 1) 5 января 1939 г. [Сов. Колыма, 1939. 9 янв.], чуть позже маршрут был продлён до Наяхана. На линии Магадан – Ямск использовались 3 самолёта, а Магадан – Наяхан – 2 [Там же. 1 янв.].

В 1939 г. председатель СНК СССР В. М. Молотов в докладе «Третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР» указывал, что *«наша гражданская авиация также быстро растёт и развивается, но, пожалуй, страдает известной разбросанностью в своей работе. Ей необходимо сосредоточиться на основных государственных линиях и поднять на должную высоту техническое оборудование трасс»* [Колыма, 1939. № 4. С. 56]. Конкретные предложения по улучшению работы воздушного транспорта в стране были изложены в единогласно принятой резолюции XVIII съезда ВКП(б) по итогам обсуждения

доклада. В ней отмечалось: *«Сосредоточить работу гражданской авиации на основных государственных линиях. Поднять техническое оборудование воздушных магистралей, расширив и улучшив наземные сооружения* [Там же. С. 96]. На развитие всех видов транспорта было заложено 37,3 млрд руб. против 20,7 млрд во II пятилетке, т. е. увеличение составило 80%. Теперь необходимо рассмотреть, как реализовывались принятые положения на Северо-Востоке СССР.

В феврале 1939 г. по итогам доклада начальника Дальстроя К. А. Павлова «О тезисах доклада т. Молотова на XVIII съезде ВКП(б)» была принята резолюция, где указывалось: *«Просить ЦК ВКП(б) дополнить тезисы т. Молотова пунктом об организации регулярной северной линии авиасвязи Магадан – Якутск и Магадан – Хабаровск, продлив линии ГВФ: Якутск – Крест-Хольджай – Магадан; Николаевск-на-Амуре – Охотск – Магадан»* [Сов. Колыма. 1939. 17 февр.].

В 1939 г. авиаотряд расширил свои полномочия как хозяйственная организация, получив право производить капитальный ремонт самолётов и моторов, а также строительство жилых зданий, аэродромов и посадочных площадок [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 779. Л. 2].

Сфера применения воздушного транспорта значительно расширилась. В начале года авиаотряду поставили задачу провести ледовую разведку и проводку судов, в том числе пароходов «Николай Ежов», «Беломорканал», направленных из Владивостока в Нагаево по личному указанию И. В. Сталина [Сов. Колыма. 1939. 12 янв., 19 февр. и др.]. Это имело связь с прошедшим XVIII съездом ВКП(б), на котором были озвучены планы превратить Северный морской путь в нормально действующую магистраль [Там же. 10 сент.]. Активное участие в выполнении этого задания принял лётчик А. И. Слюсаренко, за что ему объявили благодарность и вручили ценный подарок – охотничье ружьё.

В арктической навигации 1939 г. активно участвовала и Полярная авиация. В Магадан прилетал гидросамолёт (летающая лодка) № Н-275 под командованием пилота И. Черевичного, экипаж которого провёл суда по Северному морскому пути и выполнил ледовую разведку, обследовав районы, являвшиеся ранее «белыми пятнами» [Сов. Колыма, 1939. 4 сент.]. Каждый полёт длился 17–20 ч и, несмотря на наличие автопилота, представлял большую сложность для лётчиков. Помимо этого, на экипаж ложилось и наземное обслуживание самолёта – заправка топливом, погрузка оборудования, т. е. выполнение функций аэродромной команды [Там же. 10 сент.].

31 марта на самолёте № Х-198 был совершён первый полёт по маршруту Магадан – Хабаровск без промежуточной посадки за 9 часов 5 минут, а также рейс Магадан – Петропавловск-на-Камчатке – Магадан протяжённостью 2800 км, со временем в пути более 13 ч [Там же. 17 апр.], что являлось значительным достижением авиации Северо-Востока.

Авиаотряд Дальстроя начал исследовать воздушные трассы для полётов в центральные районы страны. Экипаж самолёта ПС-7 в составе командира перелёта Н. Т. Кузнецова, штурмана (начальника штаба авиаотряда) С. В. По-

ройкова, бортмеханика Ф. Н. Родионова и пилота Н. И. Аксенова совершил рейс Нагаево – Москва [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 650. Л. 152]. Самолёт вылетел 8 сентября, покрыв расстояние в 9202 км за 52 часа 50 минут, из них 4 часа в ночном полёте. Обратный вылет состоялся 8 октября, пролетев 9320 км за 48 часов 46 минут, прибыв в Нагаево 27 октября [Там же. Д. 653. Л. 40]. Полёт туда и обратно проходил в тяжёлых метеоусловиях. Также в марте 1939 г. экипаж под руководством командира авиаотряда С. Д. Добрынина совершил перелёт Москва – Иркутск – Якутия – Магадан [Там же. Д. 645. Л. 113]¹ протяжённостью 9 тыс. км. За выполнение этих заданий экипажам самолётов была объявлена благодарность [Там же; Сов. Колыма, 1939. 4 апр.]. Поощрения коснулись и других работников авиаотряда: за перевыполнение плана производства Указом Президиума Верховного Совета СССР лётчик А. С. Фастрицкий был награждён орденом Красной Звезды, а пилоту А. В. Чернову была вручена медаль «За трудовую доблесть» [Сов. Колыма, 1939. 4 февр.].

Для расширения возможностей применения авиации на Севере внедрялись различные рационализаторские предложения. Так, пилот Л. Г. Крузе предложил использовать сухопутные самолёты на ледовой разведке, а для возможности посадки на льдину выдвигал идею заменить обычные шасси на баллоны. После того как это предложение рассмотрел и одобрил начальник Полярной авиации Герой Советского Союза И. П. Мазурук, оно было принято. На ледоколе «Иосиф Сталин» и пароходе «Сталинград» два переоборудованных самолёта были доставлены на м. Шмидта. Пилот Л. Г. Крузе произвёл несколько успешных полётов, доказав возможность применения баллонов на практике [Там же. 12 сент.].

Как и годом ранее, в авиаотряде применялись методы ударничества, проводились месячники стахановского труда, социалистические соревнования со взятием конкретных обязательств: досрочного выпуска самолётов из ремонта [Там же. 4 янв., 1 февр. и др.], полётов без аварий, поднятия дисциплины и т. д. В основном это приурочивалось к наиболее важным событиям во внутренней политике СССР – съездам ВКП(б) и сессиям Верховного Совета страны.

Но вместе с успехами в осуществлении специальных заданий у авиаторов имелись и серьёзные проблемы, которые отмечались в отчётах. Поскольку авиаотряд в системе Дальстроя не имел родственной организации и являлся специфическим предприятием, Колымснаб² создавал трудности в его централизованном снабжении необходимыми запчастями, инструментами и т. п. Дальстрой приобретал материальную часть, зачастую списанную с эксплуатации в ВВС или снятую с линий Аэрофлота, в то время как северная авиация должна была работать на основе передовой техники, что диктовалось трудными условиями полётов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 779. Л. 6; Д. 837. Л. 74]. Эти недостатки приходилось частично устранять в авиамастерских, которые реставрировали такие

¹ Данные полёты были выполнены в целях доставки в Магадан новой авиатехники, о чём уже упоминалось.

² Всесоюзные государственные тресты «Колымснаб» НКВД и «Дальстройснаб» НКВД были образованы в составе ГУСДС НКВД 22 февраля 1939 г. приказом Л. П. Берия. На них возлагалась задача снабжения продовольствием и промтоварами, техническими материалами и оборудованием управлений строительства Дальнего Севера и населения районов деятельности Дальстроя НКВД СССР (Широков, 2000. С. 78).

самолёты, готовя их к полётам в условиях Севера [Сов. Колыма, 1938. 3 марта; 1939. 22 янв.].

Помимо этого, отсутствовала централизованная вербовка кадров через Управление ГВФ, вследствие чего многие договоры заключались со случайными людьми.

План по налёту часов авиаотряд выполнил на 45%, т. е. на 32,2% меньше установленного. Из-за особенностей климата весной и в начале зимы полёты не осуществлялись: весенняя распутица портила аэродромы, а с ноября по январь необходимо было очистить акватории¹. Недостатки в работе авиаотряда также выразились в высокой аварийности – за I полугодие 1939 г. произошло 8 аварийных происшествий, из них 4 катастрофы. Причинами этого были нарушения положений о лётной службе, а также приказа по ГВФ от 13 марта 1939 г. за № 611 о прекращении примиренческого отношения к нарушителям лётных правил. Эти указания игнорировались как лётным составом, так и командиром авиаотряда.

С точки зрения руководства Дальстроя, командование не выполняло основного принципа: «руководить и работать отлично и без аварийных происшествий» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 658. Л. 53]. Приказом К. А. Павлова командир авиаотряда капитан С. Д. Добрынин был уволен, а материал передан следственным органам и созданной комиссии для «выявления лиц, виновных в авариях» [Там же. Л. 54]. Временно исполняющим обязанности командира авиаотряда был назначен пилот Н. Т. Кузнецов. Постановлением нового начальника ГУСДС И. Ф. Никишова (прил. 1) работа авиаотряда за 1939 г. была признана неудовлетворительной [Там же. Д. 779. Л. 53]. 4 ноября в должность командира вступил Ш. И. Шимич (прил. 1).

Отметим, что с 1 марта 1939 г. в авиаотряде вступила в силу новая премиально-поощрительная система оплаты труда для всех категорий работников, что было связано с передачей Дальстроя в 1938 г. в ведение НКВД. Новые оклады были введены приказом указанного ведомства 5 мая 1939 г. [ГАРФ. Ф. 9401. Оп.1а. Д. 34. Лл. 9, 11]. Рассмотрим основные положения вновь принятой системы по ключевым должностям.

Лётный состав авиаотряда. В первую очередь была увеличена норма индивидуальной выработки, которая составляла 96 ч летом, 60 ч – зимой и 50 – при ночных полётах. Продолжительность пребывания у штурвала не могла превышать 6, а в исключительных случаях – 8 ч в день, что допускалось только для особых полётов с разрешения начальника Дальстроя, равно как и переработка установленной санитарной нормы. Следовательно, самолётный парк в течение года предполагалось использовать с большей частотой, и период нелётной работы по природно-климатическим условиям начал постепенно сокращаться.

Как и ранее, кроме должностного оклада, экипажу начислялись километровые, размер которых варьировал в зависимости от типа пилотируемой техники

¹ В общей сложности перерыв в лётной работе составлял 4 месяца в году. Согласно отчёту, в будущем данный период надлежало использовать для учёбы лётно-подъёмного состава, и в первую очередь младших специалистов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 779. Л. 146].

и рассчитывался от заработка первого пилота в процентном соотношении. Если второй пилот по классу своего пилотского свидетельства имел право самостоятельного управления самолётом, то оплата составляла 80%, а при отсутствии такового – 50% от размера оплаты первого пилота. В этом случае его заработок был ниже, чем у штурмана, первого бортмеханика и бортрадиста, данный вид жалования которым равнялся 80 и 60% соответственно. Километровые за путь, пройденный в ночном полёте, оплачивались в двойном размере [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 645. Л. 22]. Однако в случае поломки материальной части или вынужденной посадки по вине экипажа километровые за данный рейс не выплачивались.

За безаварийную работу в течение года и налёт не менее 25, 30 и 35 тыс. км (в зависимости от типа самолёта) члены экипажа имели право на получение премии, величина которой для первого пилота составляла 4 или 5 коп. за 1 км. Отметим, что денежное поощрение второго пилота составляло лишь половину от суммы, причитавшейся командиру самолёта, тогда как для штурмана и первого бортмеханика размер выплаты был равен 80%. Но в случае хотя бы одной аварии по вине экипажа премия не выплачивалась, налёт часов до происшествия не засчитывался и отсчёт километров начинался вновь [Там же. Л. 24]¹.

Утверждённая система расчётов позволяет говорить об отсутствии уравнительного принципа в оплате и ущербном материальном положении вторых пилотов, что было несоразмерно их должностным обязанностям и функциям во время полёта.

Командный состав. Согласно новому положению, оклад командира авиаотряда и его заместителя был увеличен и составлял 2000–2200 и 1800–2000 руб. соответственно. Кроме этого, руководитель авиаподразделения имел право на получение ежемесячной доплаты километрового приработка пилотов его отряда с прибавлением 20%, за вычетом лётчиков, находящихся в отпуске, больных и т. п., поскольку за личную лётную работу километровые командиру не выплачивались.

Система получения премии также была изменена, и право на данное вознаграждение наступало только в случае перевыполнения плана по тонно-километрам отрядом в целом. Размер премии зависел от величины достигнутых показателей и составлял от 1,2 (101–115%) до 2,2 (свыше 150% выработки) к месячному окладу за каждый процент перевыполнения. Высшим материальным поощрением являлась выплата командиру в конце года 2-месячного заработка, если авиаотряд выполнил план и не имел аварийных инцидентов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 645. Л. 27]. Однако анализ документов показывает, что достичь таких результатов на практике было очень сложно. За каждую вынужденную посадку размер премии уменьшался на 20%, за поломку – на 50%. Комиссар авиаотряда и начальник штаба имели право на получение премии на тех же условиях, что и командир, однако её размер был уменьшен наполовину.

¹ Но в данном случае посадка на запасной аэродром или возвращение на аэродром вылета вынужденной посадкой не считались.

К командному составу также была отнесена вновь введённая должность *пилота-инструктора*, который, помимо основного оклада, составлявшего 1000–1300 руб., имел доплату за проверку техники пилотирования и индивидуальную тренировку каждого пилота, размер которой варьировал от 20 до 80 руб. в зависимости от условий и типа выполняемой работы. В его должностные обязанности также входили обучение и переподготовка других лётчиков на более сложный тип техники, что подлежало дополнительной оплате. Суммы выплат были существенны. Так, выпуск пилота на одномоторном самолёте оценивался в 100 руб., двухмоторном – 150 руб., а на многомоторном – 200 руб. [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 645. Л. 28]. Премияльное вознаграждение рассчитывалось исходя из скорости самолёта и количества часов налёта, причём в зачёт шли часы, отработанные как самим инструктором, так и пилотами, работавшими под его руководством. Отдельным видом поощрения для всех категорий работников авиаотряда являлась премия за экономию горючего в размере 50% его стоимости при правильном оформлении соответствующих документов [Там же].

Для *технического персонала* базовых аэропортов и объектов с частотой движения не менее 10 самолётов в месяц был установлен отдельный вид премии, который представлен в табл. 8.

Окончательный размер денежного вознаграждения устанавливался командиром авиаотряда и мог быть уменьшен на 10% в случае задержки и на 25% при вынужденной посадке или поломке самолёта. Приведённое положение не распространялось на авиатехников и мотористов, прикреплённых к конкретному летательному аппарату, поскольку в этом случае они считались членами экипажа и им выплачивалась надбавка в размере 20 и 10% от километровой ставки первого бортмеханика. Как правило, применение такого принципа допускалось в связи с производственной необходимостью, поскольку многие рейсы совершались в труднодоступные места и на малооборудованные посадочные площадки, где не имелось специалистов, которые могли произвести линейное обслуживание воздушного судна и подготовить его к вылету. При достижении отличных результатов всем работникам данной категории дополнительно выплачивалась премия в размере до месячного оклада за зимний и летний период, поскольку в 1930-е гг. полёты круглогодично ещё не выполнялись из-за особенностей природно-климатических условий.

Таким образом, изменения в оплате труда работникам авиаотряда, произошедшие в конце 1930-х гг., были неоднозначны. Увеличение должностных окладов пилотам перекрывалось возросшим количеством лётного времени, подлежащего выработке. Относительно премияльного вознаграждения стоит отметить, что в отдельных случаях преобладающее значение стал иметь факт выполнения и перевыполнения планов, а качественная составляющая учитывалась во вторую очередь, что было, скорее, отрицательным фактором для общего развития авиации. В то же время анализ состояния материальной части различного типа позволяет говорить о наличии ряда завышенных критериев и усомниться в реальности их выполнения по объективным причинам.

В 1940 г. основная деятельность воздушного транспорта Дальстроя значительно расширилась. Для выполнения работ имелась сеть действующих аэропортов: Берелёх, Нера, Ямск, Наяхан, Балаганное и центральный гидропорт в бух. Нагаева. В сентябре 1940 г. началось строительство нового аэродрома вблизи пос. Нижний Сеймчан, которому отводилась роль оживлённого пункта воздушных трасс, поскольку над ним пересекались авиалинии местного значения и пролегал маршрут Якутск – Чукотка [Сов. Колыма, 1940. 17 сент.]. 8 октября на новый аэродром приземлился первый самолёт № Н-178, пилотируемый лётчиком Шарковым, после чего планировалось открыть регулярные рейсы из Нижнего Сеймчана до Стрелки и Магадана [Там же. 11 окт.]. Ближе к концу года был закрыт аэропорт Таскан, а его хозяйство частично передано Тасканскому энергокомбинату. Аэродромы Колымы (Берелёх, Нера и др.) были обследованы группами гидрологов и геологов в целях изучения территории и свойств грунта на водопроницаемость. Полученные данные позволяли провести их реконструкцию и сделать пригодными к эксплуатации в период весенне-осенних неблагоприятных погодных условий [Там же. 22 сент.]. Для обеспечения связи авиаотряд имел следующие рации и синоптические пункты: Стрелка, Берелёх, Нера, Ямск, Нижний Сеймчан. Парк авиаотряда состоял из 14 самолётов, распределённых по типу следующим образом: П-5 и ПР-5 – 5 шт., ПС-7 – 4 шт., МП-1 – 1 шт., СП-1 – 3 шт., У-2 – 1 шт. [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 983. Л. 19; Д. 1145. Л. 13].

Как видим, авиаотряд имел в своём распоряжении все типы самолётов, которые производились или поставлялись в СССР, но многие из них были со значительной выработкой положенных ресурсов и изношенностью, что усугублялось отсутствием ангаров для их хранения и надлежащих аэродромов. Два самолёта, запланированных к пополнению парка, должны были вступить в эксплуатацию с июля. Но из этого количества самолёт П-5 поступил в ноябре в неисправном виде, а СП-1 отряд не получил. В то же время утверждённый план по налёту на 1940 г. был установлен в количестве 7818 ч исходя из производственных возможностей самолётно-моторного парка в количестве 16 ед.

В основу расчётов были положены следующие обстоятельства. В 1940 г. произошло очередное увеличение объёмов геологических работ и строительства новых объектов, что увеличивало необходимость применения воздушного транспорта для доставки продуктов, грузов и других материалов, культурно-бытового обслуживания населения отдалённых поселков, а также проведения ледовых разведок в Охотском море, наиболее длительных за последние годы – самолёты находились в воздухе 6 ч 30 мин, полетев 1200 км [Сов. Колыма, 1940. 29 февр.].

Как уже отмечалось, в данный период работа всего коллектива авиаотряда шла под лозунгами многочисленных соцсоревнований и соцобязательств. Так, в феврале 1940 г. экипажи пилотов А. С. Фастрицкого и Г. Я. Кириллова вызвали друг друга на соревнование – налетать часов вдвое больше запланированной нормы. Это задание было ими выполнено – месячный налёт каждого со-

ставил 200% [Сов. Колыма, 1940. 1 февр.]. Кроме того, лётчик Шарков в честь проходившей VI сессии Верховного Совета СССР взял обязательство делать 3 рейса в сутки, летая в районы Индигирки, среднего течения Колымы и Охотского побережья. Экипаж ежедневно находился в воздухе по 12 ч и выполнил месячное задание на 173%. Его примеру последовали экипажи пилота А. С. Фастрицкого, выполнив за 2 дня 35% месячного плана, пилота А. А. Шумейко (прил. 1) – 146% плана за месяц и т. д. [Там же. 20 апр.].

В 1940 г. парк авиаотряда фактически состоял из 14 самолётов. За 8 месяцев 1940 г. план по грузоперевозкам был выполнен на 103%, а в августе – на 117% [Там же. 26 сент.], но выполнить годовой план по налёту часов не удалось, что видно из табл. 9.

Невыполнение плана объяснялось преждевременным выбытием из строя по причине аварий самолётов ПС-7, ПР-5, СП-1, что выразилось в 186 ч, или 2,6%. Причинами создавшегося положения были крайняя изношенность самолетов и моторов, а также их длительный ремонт из-за отсутствия помещений и оборудования. Также недовыполнение установленной нормы в количестве 366 ч, или 5,1% плана, было вызвано отсутствием в начале года штатных пилотов.

О состоянии аварийности в авиаотряде за истекший год можно отметить следующее. Несмотря на некоторое снижение количества инцидентов, ряд происшествий всё же имел место. Одним из них стала авария самолёта ПС-7 под управлением пилота 1-го класса Е. И. Бритченко, повлёкшая за собой поломку самолёта ПР-5. 10 февраля 1940 г. ПС-7 возвращался из рейса по маршруту Магадан – Ямск – Магадан. При заходе на посадку пилот, не осмотрев аэродром с воздуха, приступил сразу к планированию. Самолёт коснулся полосы с пролётом посадочного знака «Т» на 350 м и на пробеге задел стоявший на стоянке ПР-5, в результате чего оба самолёта получили повреждения [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 16. Л. 8]. Жертв и пострадавших не было. Согласно составленному акту, Дальстрой понёс значительные убытки от происшествия: по самолёту ПС-7 – 51 тыс. руб., по ПР-5 – 56,2 тыс. руб. [Там же. Л. 12], причём большую часть составляли денежные потери от простоя техники в период её нахождения в ремонте.

Созданная аварийная комиссия в составе председателя Ш. И. Шимича и членов – пилота А. С. Фастрицкого, начальника штаба Поройкова и инженера Г. В. Пасюры, проведя опрос членов экипажа и очевидцев, установила, что основной причиной происшествия явилось нарушение пилотом наставлений по лётной службе. За совершённую аварию пилот Е. И. Бритченко был уволен из авиаотряда, а материалы подлежали передаче в военную прокуратуру для привлечения его к уголовной ответственности. Косвенным виновником случившегося признали начальника Центрального аэропорта Продана, который не обеспечил должный порядок в организации стоянок самолётов, на которого наложили дисциплинарное взыскание [Там же. Л. 40].

Аналогичный случай имел место 4 ноября 1940 г. с самолётом ПС-7 под управлением пилота 2-го класса А. В. Чернова. В этот день он получил рас-

поряжение от командира авиаотряда Ш. И. Шимича о срочном вылете из Магадана в Берелёх в связи с производственной необходимостью. Аэродром оказался не подготовленным из-за наличия толстого снежного покрова, и лётчик попытался трижды взлететь, но безрезультатно. После чего Чернов доложил начальнику аэропорта Шарапову о невозможности вылета без укатки лётного поля катком. Последний, переговорив по телефону с Шимичем, передал пилоту его указание укатать своим самолётом аэродром и вылететь по назначению. Выполнив ещё 4 неудачные попытки, пилот вторично доложил Шарапову о невозможности полёта, но начальник аэропорта настойчиво предложил Чернову попробовать ещё раз. При восьмой попытке самолёт всё же оторвался от земли, но в начальный период набора высоты свалился на крыло, перешёл в штопор и потерпел аварию [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 17. Л. 6]. Члены экипажа и пассажир телесных повреждений не получили.

Созданная аварийная комиссия однозначно обвинила в случившемся командира корабля А. В. Чернова, сочтя аварию следствием неумелой техники пилотирования и допущенных ошибок в управлении самолётом. На основании выводов комиссии приказом по авиаотряду пилоту был объявлен строгий выговор с предупреждением и переводом его на менее мощные самолёты сроком на полгода, что являлось достаточно суровым наказанием. В соответствии с существовавшими правилами, материалы по аварии были отправлены в Главную инспекцию ГВФ в Москву. Вышестоящий орган не согласился с их объёмом и наложенным взысканием, сочтя нужным провести повторное расследование случившегося. В итоговом акте, утверждённом начальником инспекции Сегединым, было отмечено, что причиной аварии стала совокупность обстоятельств, таких как необорудованность аэродрома, отсутствие прямого руководства полётами со стороны командира и старшего пилота авиаотряда. Особо указывалось на недопустимость укатки аэродрома самолётом путём руления, что противоречило существующим наставлениям по выполнению полётов [Там же. Л. 8]. Исходя из этого, круг лиц, виновных в аварии, был существенно расширен. Руководство Главной инспекции ходатайствовало перед начальником Дальстроя о привлечении к дисциплинарной ответственности старшего пилота и командира авиаотряда с занесением записи об аварии в его личное дело. Наложённое на пилота Чернова взыскание было заменено на выговор без понижения в должности.

Исходя из этого, отметим, что Главная инспекция ГВФ провела более тщательное расследование, указав на недостатки в работе авиаподразделения, имея целью максимально содействовать улучшению его основной деятельности и снижению аварийности.

Из протокола собрания коллектива авиаотряда Дальстроя, состоявшегося 10 марта 1941 г., видно, что авиаотряд в 1940 г. улучшил свою работу по сравнению с 1939 г., что и отразилось в постановлении: *«Работу авиаотряда за 1940 г. считать удовлетворительной. На основе решений XVII Всесоюзной партконференции ВКП(б) решительно перестроить работу авиаотряда под*

углом безусловного выполнения производственной программы и снижения себестоимости авиауслуг» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 983. Л. 17].

В 1930-х – начале 1940-х гг. основная деятельность авиационных подразделений Дальстроя опиралась на постепенно складывающуюся инфраструктуру, включавшую в себя создававшиеся авиационные линии и аэродромные пункты. Развитие сети воздушных линий на территории Дальстроя в период третьей пятилетки намечалось с учётом уже существовавших и проектируемых в районах Дальнего Востока и Восточной Сибири путей авиасообщения и отдельных аэродромов ГУ ГВФ и полярной авиации ГУСМП. Проследим увеличение протяжённости воздушных линий по годам [Там же. Д. 471. Л. 7]:

Год	1938	1939	1940
Общая протяжённость, км	1300	2100	3250

Воздушные линии Дальстроя были разбиты на 2 категории:

1) основные направления, которые развивались как линии союзного значения. К ним были отнесены: Магадан – Николаевск (протяжённостью 1300 км), Магадан – Анадырь – залив Креста (2100 км), Магадан – Таскан (500 км), Таскан – Якутск (1500 км), Таскан – Амбарчик (1750 км);

2) воздушные линии местного значения, которые обеспечивали внутрикраевую авиасвязь с отдалёнными пунктами. В эту категорию входили местные линии Стрелка – Сугой, Стрелка – Бутугычаг, Таскан – устье Неры – Эльга и ряд других, которые развивались на базе промежуточных и узловых аэропортов основных авиалиний и обслуживались наравне с аэропортами местных линий ГВФ. На 1938 г. было намечено строительство отдельной местной авиабазы в Чаунской губе для обслуживания геологоразведочных партий.

Но в целях уменьшения расходования средств были сняты полностью работы по строительству и оборудованию авиалиний залив Креста – Иульгин, Усть-Таскан – Эльга и с 1940 г. – Усть-Таскан – бух. Амбарчик [Там же. Д. 470. Л. 13].

Таким образом, воздушные линии, как действовавшие, так и планируемые, имели цель связать в единую маршрутную сеть все пункты региона, что было необходимо для продуктивной работы различных подразделений Дальстроя, а также обеспечения обороноспособности страны. Воздушный транспорт на Северо-Востоке с каждым годом приобретал всё большее значение для помощи предприятиям металлодобычи, перевозок грузов, пассажиров и связи региона с «материком».

Узловым пунктом пересечения и обеспечения деятельности воздушных линий становились аэродромы¹. Часть из них непосредственно подчинялась Дальстрою, часть, находясь в структуре иных организаций, располагалась на территории его деятельности. Охарактеризуем их несколько подробнее.

Аэродром «Магадан – 13-й км» (центральный аэродром Дальстроя) был расположен в 10 км северо-восточнее г. Магадана и на 13-м км основной трас-

¹ Схемы и карты всех перечисленных аэродромов см. в прил. 4.

сы. Характерными общими ориентирами являлись: днём – г. Магадан и пос. Дукча; с востока – гряда сопок, окаймляющих аэродром. Ночью – огни пос. Дукча, военного городка и радиоцентра. Лётное поле размерами 1700 × 200 м располагалось в долине р. Дукча, и его расширение из-за плохих подходов к аэродрому с воздуха было нецелесообразно. При обилии осадков оно сильно размокало и разбухало, поэтому в мае не эксплуатировалось. Оборудованные места стоянок и рулёжные дорожки отсутствовали. Слабым было и обеспечение средствами пожаротушения – имелись только огнетушители и первичные материалы для борьбы с огнём. В ведении аэропорта находились собственная электростанция, ветроуказатель и средства радионавигационного обеспечения в виде связной радиостанции для работы с самолётами с земли, а также одной командной и двух приводных. На аэродроме имелись средства метеорологического обеспечения. Единственным подъездным путём являлась автодорога Магадан – Индигирка, непосредственно находящаяся вблизи него.

Аэродром «Нижний Сеймчан» (принадлежал ГВФ) был расположен в долине р. Колыма в 1 км севернее пос. Сеймчан на высоте 203 м над уровнем моря. Лётное поле имело прямоугольную форму размерами 1500 × 300 м. Имелась одна взлётно-посадочная полоса (ВПП) длиной 1200 и шириной 65 м. Аэродром со всех сторон был окружён горами высотой 400–900 м, что являлось естественным препятствием. Данный объект располагал средствами радионавигационного и метеорологического обеспечения.

Аэродром «Зырянка» (принадлежал Якутскому управлению ГВФ) находился на левом берегу р. Колыма в 1 км севернее пос. Зырянка. Высота над уровнем моря составляла 40 м. Лётное поле имело форму прямоугольника размерами 1200 × 100 м. Верхнее покрытие ВПП было галечно-песчаным, подверженным размоканию в случае обильных осадков и таяния снега. Препятствием с юга были постройки аэропорта, вышка (высотой 45 м), а с севера и востока – русло р. Колыма. Аэродром имел средства метеообеспечения, равно как и приборы для радионавигации в виде командной и приводной радиостанции, а также коротковолновый пеленгатор. Стоит отметить, что 9 августа 1951 г. данный объект был оформлен как аэропорт 3-го класса, что существенно расширяло его возможности [ГАРФ. Ф. 9410. Оп.1. Д. 16. Л. 273]¹.

Аэродром «Усть-Нера» был введён в эксплуатацию в 1933 г. Располагался в 3 км севернее пос. Усть-Нера и в 2 км севернее места слияния р. Нера и Индигирка, на высоте 520 м над уровнем моря. Характерными ориентирами являлись: днём – пос. Усть-Нера и место слияния указанных рек, ночью – только сам населённый пункт. Размеры лётного поля 650 × 100 м, причём имелась возможность его расширения в длину до 1200 м в юго-восточном направлении. Лётное поле по границам было обозначено флажками, при полётах выкладывался посадочный знак «Т». Аэродром располагал ветроуказателем на

¹ Согласно действовавшей классификации, к аэропортам 3-го класса относились объекты, предназначенные для обслуживания промышленных и крупных районных центров, имевшие одну главную бетонную полосу размерами 1800 × 60 м, а остальные полосы – 1300–1500 × 50 м и с рулёжными дорожками шириной 15 м [ГАЭ. Ф. 9527. Оп.1. Д. 2442. Л. 6].

мачте высотой 12 м. Ночное посадочное оборудование отсутствовало [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 471. Л. 156]¹. По причине наличия на глубине 2–2,5 м слоя многолетней мерзлоты аэродром эксплуатировался только в летний период – с мая по 10 октября. Зимой из-за низких температур (ниже -50°C) полёты на аэродром не проводились. Рулёжные дорожки и места стоянок самолётов отсутствовали, так как на данном объекте самолёты постоянно не базировались. Радионавигационных средств аэродром также не имел. Подъездной путь обеспечивала грунтовая дорога в пос. Усть-Нера, проходившая в 3 км от аэродрома.

Таким образом, видно, что многие объекты авиационной инфраструктуры, особенно находившиеся в глубинных пунктах, были не полностью укомплектованы оборудованием и необходимыми сооружениями, что не всегда соответствовало существовавшим требованиям по эксплуатации. На их работу влияла и специфика климатических условий (морозы зимой и ливневые осадки в весеннее и летнее время года), а исследования почвы и меры по улучшению её свойств в то время находились только на начальной стадии. Подчинённость ряда аэродромов иным ведомствам с одновременным территориальным вхождением в Дальстрой и нерешённость связанных с этим вопросов зачастую являлись причиной несогласованности в работе авиаторов, что в последующий период только усугубится.

Подводя итоги изложенному, можно отметить следующее. Становление северо-восточной авиации началось на рубеже 1920–1930-х гг. и было продиктовано необходимостью скорейшей ликвидации отдалённости северных регионов от центра страны. Организация Комитета Северного морского пути и его последующее преобразование в ГУСМП создало устойчивые предпосылки для дальнейшего развития авиации, поскольку именно на неё ложилась основная нагрузка по поддержанию регулярной связи, проводке судов, помощи научным экспедициям и т. д.

Следующий весьма значительный и определяющий этап развития регионального воздушного транспорта связан с образованием государственного треста (с 1938 г. – Главного управления) «Дальстрой». Масштаб производственных задач и географические особенности занимаемой им территории делали невозможным его успешное функционирование без авиации. Начав свою деятельность с эпизодических полётов, уже к концу 1930-х гг. воздушный транспорт ГУСДС заявил о себе как об отрасли хозяйства, серьёзно повлиявшей на развитие экономики Дальстроя. Авиатряд оказывал практическую помощь предприятиям, осуществляя перевозку пассажиров и грузов; пилоты выполняли различные спецзадания и т. д. Несмотря на неоднозначность и некоторую половинчатость шагов, принятых руководством ГУСДС в материальной поддержке авиации, некоторые из них имели всё же положительное значение и позитивно повлияли на дальнейшее развитие авиатранспортного комплекса. К концу 1930-х гг. в Дальстрое сложились реально действовавшая аэродромная сеть, самолётно-моторный парк, кадровый состав пилотов и техников. Это

¹ Сведений о принадлежности данного аэропорта в источниках не имеется.

позволило приступить к осуществлению планов по прокладке маршрутов в центральные регионы страны и продолжить работу по охвату авиасообщением расширявшейся территории ГУСДС.

Изменения, направленные на ужесточение режима работы регионального воздушного транспорта, особенно после передачи Дальстроя в ведение НКВД, можно оценивать как неоднозначные и не во всём оправданные. Очевидно, что их характер был не всегда объективным и вызван к жизни политическими реалиями того времени. Но, тем не менее, итоги работы авиации в течение 1930-х гг. позволяют говорить о первоначальном достижении поставленной руководством страны цели по охвату Севера Дальнего Востока воздушным сообщением с одновременным обозначением проектов, планируемых к реализации на ближайшую перспективу.

Глава 2. АВИАЦИЯ НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

2.1. Деятельность авиации Дальстроя в условиях войны

В начале 1941 г. руководством Дальстроя намечалось существенно увеличить материальную базу авиаотряда, пополнить самолётно-моторный парк, в связи с чем планировалось строительство ангара, сооружение самолётного цеха, расширение аэродромов и строительство жилых домов для лётчиков Дальстроя [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1091. Л. 13].

Задачи авиаотряда оставались прежними и выражались в перевозке грузов, пассажиров и почты для различных управлений Дальстроя: Колымснаба, Геологоразведочного управления, Колымпроекта и управления связи, а в отдельных случаях – в выполнении заданий ГУСДС по полётам в отдалённые районы Дальстроя. В этот период в его ведении находились следующие аэропорты: Нагаево, Стрелка, Берелёх, Нера, Нижний Сеймчан, Наяхан, Зырянка и ряд посадочных площадок. Для бесперебойного обслуживания горнопромышленных управлений и предприятий Дальстроя авиасвязью и постоянного поддержания аэродромов и посадочных площадок в годном к эксплуатации состоянии их содержание и производство всех работ было возложено на горнопромышленные управления, на территории которых располагались аэродромы [Там же. Д. 1071. Л. 227], а также на другие предприятия и учреждения, нуждавшиеся в авиaperевозках. Плановое задание для полётов было установлено в размере 6 тыс. лётных часов (120% к отчёту 1940 г.). Основными маршрутами для полётов намечались следующие:

1. Нагаево – Зырянка – Певек;
2. Нагаево – Берелёх, Нагаево – Нера;
3. Нагаево – Стрелка – Омсукчан;
4. Нагаево – Анадырь;
5. Нагаево – Наяхан.

Авиаотряд увеличивал самолётный парк, для чего во Владивосток, Хабаровск и Читу были направлены группы лётчиков для приёмки самолётов [Там же. Д. 1076. Л. 19]. Получение новой авиатехники позволяло увеличить возможность регулярного снабжения отдалённых районов (Омсукчан, Зырянка, Яна и др.) продовольствием и необходимыми материалами. Столь значитель-

ное расширение деятельности авиаотряда являлось исключительно важным фактором в развитии транспортных связей Дальстроя с его обширной территорией и рядом глубинных пунктов, куда можно было добраться только при помощи самолёта.

Но начавшаяся 22 июня 1941 г. война изменила планы авиаотряда и Дальстроя в целом. Началось переустройство работы в соответствии со спецификой военного времени. Учитывая, что в связи с военным положением поставка горюче-смазочных материалов была затруднена, а плановые показатели по авиации увеличились, зам. начальника Дальстроя С. Е. Егоров (прил. 1) издал приказ от 23 июня 1941 г. за № 272 «О снижении норм расхода горючих и смазочных материалов», в котором были определены оптимальные нормы расхода [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1076. Л. 105]. Ответственной за бесперебойное снабжение топливом организацией становилась Нефтеконтора Колымснаба, которой авиаотряд подавал заявки на необходимое ему топливо не позднее 25 числа каждого месяца [Там же. Д. 1236. Л. 158].

Началось усиленное строительство аэродромов и посадочных площадок. Одним из первых было начато строительство аэропорта на 47-м км трассы. Чтобы завершить работу в установленные сроки, сюда был направлен весь персонал, освобождавшийся со строительства городских объектов Магадана [Там же. Д. 1080. Л. 26; Д. 1079. Л. 84]. Кроме этого, проводились работы по скорейшему окончанию строительства аэродрома на 13-м км [Там же. Д. 1657. Лл. 215–216], после чего для предохранения лётного поля от затопления наледями намечалось оборудование противоналедных сооружений [Там же. Д. 1236. Л. 157]. Но последующая эксплуатация показала, что полностью избавиться от этой проблемы не удалось.

Работники авиаотряда включились в очередное социалистическое соревнование за досрочное выполнение годового плана. Пилоты-стахановцы С. Н. Белов, А. И. Слюсаренко, бортмеханики Агафонов, Родионов и другие выполнили план июня на 150–200% [Сов. Колыма, 1941. 9 июля], причём такие пилоты, как Кириллов и Шарков, летали по 16–17 ч в сутки (Горшунов, Некрасов, 1962. С. 19). Кроме этого, сотрудники авиаотряда оказали помощь стране в скорейшем разгроме врага, внося собственные сбережения на оборонные займы. В основном сумма взносов равнялась 1–2,5 тыс. руб., а такие работники, как пилот С. Н. Белов, бортрадист Бухов и старший политрук авиаотряда Клепацкий, внесли по 3 и 4 тыс. руб. [Сов. Колыма, 1941. 9 июля], что несомненно диктовалось в первую очередь чувствами патриотизма. Данный пример не был единичным. В следующем, 1942 г. авиаторы приняли активное участие в подписке на государственный военный заем в размере 4-недельного заработка, для чего была создана комиссия и распределены уполномоченные по экипажам и подразделениям [ГАМО. Ф. П-187. Оп.1. Д. 2. Л. 23].

В первый год войны воздушный транспорт резко повысил объёмы производственной деятельности – протяжённость авиалиний увеличилась на 4214 км, прибавилось количество посадочных площадок, на 125% выросла перевозка пассажиров. В 1941 г. авиаотряд в основном обслуживал горнопро-

мышленные управления, на удовлетворение нужд которых приходилось 81,7% от общего количества полётов. В целом за 1941 г. план был перевыполнен: налёт часов составил 130,2%, грузоперевозки – 166,9% [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1183. Л. 53]. Факторами, способствовавшими этому, были:

1) эксплуатация самолётно-моторного парка, не предусмотренного планом (т. е. полученного во II полугодии, налетавшего 416 часов и перевезшего 18,7 т грузов и 172 пассажира). Но и без учёта результатов, полученных на данной технике, показатели были значительны – 123,3 и 153,2% по налёту часов и грузоперевозкам соответственно [Там же. Д. 1193. Л. 5].

2) работа авиаотряда на коротких линиях для обслуживания Омсукчанского горнопромышленного комбината (по заключённому договору) [ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 1. Л. 5]¹ и Западного ГПУ, на долю которых приходилось 82% всех перевезённых грузов²;

Кроме систематического обслуживания линий Стрелка – Омсукчан и Берелёх – оз. Дарпир, авиаотряд работал по оперативным заданиям Главка. Из 70 полётных маршрутов 40 были внеплановыми.

3) увеличение коммерческой загрузки самолётов за счёт уменьшения состава экипажа и НЗ в обоих направлениях, в результате чего коэффициент использования парка составлял 0,90% против 0,65% по плану.

Начальник транспортного отдела Ценин признал работу авиаотряда за 1941 г. удовлетворительной, но с наличием недостатков – отсутствие должной оперативности и чёткости в работе руководства и штаба авиаотряда, а также возвраты самолётов по техническим причинам (в общей сложности 13 часов), что, с точки зрения руководства, подлежало «немедленному изжитию» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1194. Л. 110].

В 1942 г. ЦК ВКП(б) и Советское правительство поставили перед Дальстроем задачу значительно увеличить объём добычи золота и цветных металлов. Это предполагало возрастание как частоты авиаперевозок, так и объёмы грузов, подлежащих доставке на прииски. Прежде всего это были Омсукчанский комбинат, ЯГПУ, ЗГПУ (Дарпир), Чаун-Чукотский комбинат³, Дорстрой и др. В целях эффективного использования самолётного парка всем предприятиям Дальстроя, нуждавшимся в авиаперевозках, было необходимо подавать в авиаотряд поквартальные заявки с указанием количества грузов, пассажиров и направления полетов. Горные управления обязывались учитывать перспективные места добычи, где допускалась необходимость применения самолётов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1233. Л. 95; Д. 1077. Л. 106; Д. 1368. Л. 36 и др.]. Принятие этих мер позволяло оптимизировать использование лётной техники и избежать простоев вследствие несвоевременного получения заказов на перевозки [Сов. Колыма, 1939. 23 июня].

¹ Здесь имелись в виду самолёты, не учтённые в плановых показателях, так как их поступление на Северо-Восток произошло позднее, но результаты от их использования были учтены при составлении годового отчёта.

² Данные мероприятия проводились в целях расширения Омсукчанской обогатительной фабрики, для чего авиаотряду в августе 1941 г. предлагалось срочно перебросить со Стрелки до Омсукчана капсули и бикфордов шнур (частями) [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1076. Лл. 233, 262].

³ В июле 1942 г. на базе комбината было организовано Чаун-Чукотское горнопромышленное управление (Зеляк, 2004. С. 107).

Парк авиаотряда состоял из 16 самолётов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1417. Л. 9], помимо которых имелись ещё 2 самолёта У-2 [Там же. Д. 1251. Л. 10об.] для тренировки лётного состава и перевозки больных. Для лучшего использования имевшейся авиатехники авиаотряду Дальстроя была передана лётная часть Аэрогеодезического управления ГУСДС [Там же. Д. 1229. Л. 137], в связи с чем в структуре авиаотряда произошли некоторые изменения. Было организовано лётное звено, базовый зимний аэропорт на оз. Майорыч с возможностью приёмки самолётов тяжёлого класса (типа Ли-2) [Там же. Д. 1234. Л. 91], а также специальное звено для аэрофотосъёмочных работ в составе пяти самолётов П-5 и одного самолёта МП-1бис. Кроме этого, в связи с расширением районов деятельности ЮЗГПУ авиаотряд выделил для его обслуживания два самолёта – Р-5 и У-2, с постоянной дислокацией в Сеймчане.

Специфика военного времени вносила свои коррективы в механизмы управления авиаподразделением. На основании приказа по ГУСДС за № 574 от 8 октября 1942 г. в целях создания единого повседневного руководства за деятельностью и работой предприятий Дальстроя воздушный транспорт был подчинён непосредственно заместителю начальника Дальстроя капитану госбезопасности Г. А. Корсакову [Там же. 1229. Л. 45]. 6 ноября приказом за № 641 и. о. командира авиаотряда назначили Д. В. Фуфаева [Там же. Д. 1230. Л. 136].

Напряжённый график полётов зачастую приводил к поломкам материальной части и авиапроисшествиям. Несмотря на принимаемые руководством Дальстроя жёсткие меры, их количество оставалось значительным. Только с 7 июня по 17 июля 1942 г. в авиаотряде произошли 3 поломки, 3 аварии и 2 вынужденные посадки самолётов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1228. Л. 139]¹. Одно из происшествий произошло в результате нарушения правил лётной службы – пилот Клоченко на самолёте Г-2 № Х-349 вылетел в Хабаровск, зная о неблагоприятном прогнозе погоды. При возвращении через 2 ч полёта самолёт зацепился за вершину сопки и разбился [Там же. Д. 1229. Л. 160]. По существовавшим правилам разбор и расследование аварии должны были производиться немедленно, а решения приниматься не позднее недельного срока. Но бывший в то время командиром авиаотряда Ш. И. Шимич никаких мер к расследованию не принял, за что ему объявили строгий выговор [Там же. Д. 1228. Л. 139]². Начальник Дальстроя И. Ф. Никишов своим приказом предупредил личный состав авиаотряда об ответственности за подобные нарушения вплоть до предания суду Военного трибунала [Там же. Д. 1229. Л. 160]. Всего в 1942 г. в авиаотряде Дальстроя произошло 5 аварий, против трёх в 1941 г. Убытки в результате этого составили 441 тыс. руб. [Там же. Д. 1374. Л. 96]³.

К концу 1942 г. авиаотряд подошёл со следующими показателями. Годовой план был полностью выполнен. Налёт часов составил 101,8%; в том числе ряд

¹ Более подробно об авиапроисшествиях в авиаотряде Дальстроя в годы войны см.: Третьяков, 2010. С. 182–185.

² Для расследования происшествия распоряжением зам. начальника Дальстроя Г. А. Корсакова 30 июля 1942 г. была создана специальная комиссия [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1236. Л. 151].

³ Согласно иным архивным источникам, за год в авиаотряде произошло 3 аварии, 9 поломок и 8 вынужденных посадок, из них 7 – из-за технической неисправности самолётов [Там же. Д. 1329. Л. 26]. В докладе Ш. И. Шимича «О работе авиаотряда за 7 месяцев 1942 г.» приводятся следующие данные: 7 вынужденных посадок, 8 поломок и 2 аварии – самолёт Г-2 (пилот Клоченко (см. выше)) и самолёт У-2 (пилот Белов) [ГАМО. Ф. П-187. Оп.1. Д. 4. Л. 24].

пилотов достигли результата в 200%, налетав 100–1300 ч вместо 650 по норме, перевозка пассажиров и грузов также превышала плановые показатели. Как и годом ранее, самолётный парк в основном работал на коротких линиях, обслуживая Омсукчанский ГПК и ЗГПУ в прямом и обратном направлениях, что составило 77% от общего числа перевозок. Помимо этого, было выполнено значительное количество полётов на сброс грузов в отдалённые пункты, по ледовой разведке и спецзаданиям. Себестоимость 1 ткм перевозок была снижена на 9,7% [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1239. Л. 26].

Отметим, что с 1 января 1942 г. была введена в действие новая система оплаты труда авиаторам Дальстроя, поскольку ранее действовавшее положение 1939 г. руководство ГУСДС признало необоснованным и устаревшим [Там же. Д. 1224. Л. 70]. Согласно новому нормативному акту, размер оплаты членам экипажей был вновь поставлен в зависимость от типа техники, разделённой на 4 группы. Установленные размеры выплат (для первого пилота) приведены в табл. 10.

Заработок штурмана и первого бортмеханика составлял 80% от указанных сумм. Вторые пилоты также оставались в маловыгодном положении, поскольку даже при наличии у них права самостоятельного пилотирования любого из самолётов размер оплаты составлял 70%, а при отсутствии такового – 50%. Второй бортмеханик имел оплату в размере 50% от жалования первого пилота, а бортрадист – 60%. Количество километров, подлежащих оплате, подсчитывалось путём умножения протяжённости линий на количество выполненных рейсов. Путь, пройденный в ночное время, оплачивался пилотам в двойном размере, а остальным членам экипажа – в полуторном, что было связано с необходимостью экономии денежных средств в связи с обстановкой военного времени. Если авиалиния не была оборудована метеостанциями и радионавигационными устройствами, то задержка вылета либо возврат из рейса не считались срывами регулярности движения, и причитающиеся деньги экипаж получал полностью. Лётный состав лишался километровых выплат по причине поломки либо вынужденной посадки по своей вине.

По сравнению с положением, принятым в 1939 г., произошли изменения относительно выплат за полёты по испытанию самолёта после среднего и капитального ремонтов, а также для продления свидетельства о годности к полётам, которые теперь имели конкретные денежные расценки, зависящие от класса техники. Самый высокий размер оплаты был установлен для самолёта Г-2 и составлял 11,5 коп., а самый маленький – для У-2 и СП – 8 коп. за 1 км пути для первого пилота. Главный инженер, участвовавший в процессе, также получал полную оплату, а к остальным членам экипажа применялась градация размера выплат от 50 до 25% в зависимости от должности. За рейсы по особым заданиям, полёты вне трассы и ледовую разведку, оформленную приказом командира авиаотряда, размер выплат за 1 км индексировался от 25 до 50% соответственно, что объяснялось повышенной сложностью и риском при выполнении полёта.

Система премиального вознаграждения также была скорректирована. Для лётно-подъёмного состава право на её получение наступало при безаварийной работе и налёте не менее приведённого ниже количества километров в зависи-

мости от упомянутой ранее группы принадлежности самолёта. Командир воздушного судна 1-й группы (Г-2) за налёт 50 тыс. км получал 12 коп., 2-й группы – 10 коп., а за пилотирование самолётами, отнесёнными к 3-й и 4-й группе, полагалась оплата в размере 7 коп. за 1 км, причём норма обязательного налёта составляла 40 и 30 тыс. км соответственно. Заработок остальных членов экипажа составлял от 8 до 3,5 коп. исходя из конкретной должности. Новым было то, что учёт километров вёлся индивидуально, что не лишало конкретное лицо права на премию в случае нештатной ситуации, произошедшей не по его вине. К таким ситуациям были отнесены одна авария, две поломки либо три вынужденных посадки, причём километры, налётанные до инцидента, по аналогии с положением 1939 г., не засчитывались. Отметим, что пилот-инструктор, хотя и был отнесён к командному составу, в данном случае получал все материальные поощрения на тех же основаниях, что и линейные пилоты.

Неоднозначность новой системы может быть проиллюстрирована конкретными примерами заработков некоторых пилотов авиаотряда. Так, пилот Б. А. Краснокутский, летавший на самолёте ПС-7, ранее получал зарплату в размере 4224 руб., а после проведённых изменений его денежное содержание составило 3255 руб. Аналогичная ситуация сложилась и у самого высокооплачиваемого пилота авиаотряда А. С. Фастрицкого, чей заработок упал с 6884 до 4298 руб. [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1224. Л.79]¹. Причиной этого стало понижение класса эксплуатируемой ими техники, что влекло за собой пропорциональное уменьшение иных зависимых от этого видов денежного вознаграждения, поскольку должностной оклад остался прежний (1430 и 1320 руб. соответственно). Заработная плата повысилась только у лётчиков А. В. Чернова, Самойленко и А. И. Слюсаренко, так как для пилотируемых ими самолётов (СП-1, У-2) были увеличены километровые платежи. Конкретно размер оплаты составил – 2539 (2446), 1922 (1862) и 3139 (2986) руб. соответственно [Там же]².

Технический персонал авиаотряда. В аэропортах с частотой движения не менее 25 самолётов в месяц авиатехникам и мотористам полагалась премия от 70 до 150 и от 40 до 90 руб. в зависимости от должности. За задержку вылета удержание составляло 10%, вынужденную посадку – 25%, поломку – 50%. Если специалист был прикреплён к конкретному самолёту, ему начислялась доплата за каждый его выпуск в рейс, размер которой подлежал делению на количество лиц, участвовавших в работе. Старший инженер и авиатехник имели право на премию до 30% месячного оклада, и её размер также мог быть уменьшен по аналогичным причинам.

Командный состав. За безаварийную работу подчинённых и выполнение подразделением месячного плана по тонно-километрам командир и комиссар авиаотряда получали вознаграждение, равное месячному заработку. Начальник штаба мог быть поощрён на тех же основаниях, но размер выплаты был уменьшен на 50%. За личную лётную работу командир авиаотряда никаких дополнительных выплат не получал.

¹ В рассматриваемый период заработок пилота складывался из трёх составляющих: оклада (ставки), километровых и оплаты полётов спецприменения (если таковые имелись).

² В скобках указаны суммы, получаемые пилотами до обозначенных изменений.

Таким образом, видно, что изменения в принципах выплат указанных вознаграждений связывались с повышенным контролем над расходованием денежных средств и их соразмерностью результатам труда, что объяснялось обстановкой военного времени и необходимостью максимальной экономии всех внутренних ресурсов. Относительно штатного расписания отметим, что в 1942 г. в авиаподразделении Дальстроя работали 69 заключённых и 212 вольнонаёмных лиц [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1417. Л. 9]. Рост численности персонала позволяет нам констатировать, в частности, существенное увеличение как объёмов выполняемых работ, так и территории деятельности авиаотряда, поскольку в приведённые показатели включались также и сотрудники периферийных аэропортов, входивших в структуру авиационной отрасли Дальстроя.

В 1943 г. руководство Дальстроя определило для авиаотряда следующие плановые показатели: налёт – 9270 часов, перевозка – 1495 т груза и 4200 пассажиров, а также аэрофотосъёмочные работы в количестве 815 ч. В этих целях было переоборудовано 5 самолётов П-5 и выделен лётно-технический состав [Там же.]. Ресурс лётной техники продолжал ежедневно уменьшаться. Капитальному ремонту подлежало 11 самолётов, среднему – 12, а также 78 моторов [Там же.]. Непростую ситуацию с самолётно-моторным парком Дальстроя частично облегчило поступление одного самолёта С-47 вместе с прикреплённым к нему лётчиком Марченко [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 576. Л. 18], направленным на Северо-Восток по просьбе И. Ф. Никишова [Там же. Д. 185. Л. 10].

Авиаотряд и аэропорты были снабжены авиабензином и смазочными материалами досрочно, из расчёта их использования до II полугодия 1944 г. [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1364. Л. 17]. Для исключения возвратов самолётов по причине плохих метеоусловий на участках воздушных трасс создавались метеостанции и визуальные пункты, расположенные западнее аэропорта «Омсукчан», на участке Дружина – Эгехая в районе хребта Черского и ряд других [Там же. Д. 1230. Л. 16; Д. 1366. Л. 88]. Но принимаемые меры по представлению более точных метеосводок не исправили ситуацию – в следующем, 1944 г., произошло 55 аналогичных случаев [Там же. Д. 1576. Л. 12], что, на наш взгляд, объяснялось невысоким уровнем развития соответствующей техники. Всего же за 1943 г. авиаотряд перевёз 1065 т грузов, 65% из которых приходилось на нужды горнопромышленных управлений, и 4111 пассажиров. План по тонно-километрам был выполнен на 94%, из них 58,2% выполнено за первые четыре месяца работы [Там же. Ф. П-187. Оп.1. Д. 5. Л. 12]. Правильное распределение загрузки летательных аппаратов позволило повысить коэффициент использования парка до 0,82 против 0,69 по плану [Там же. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1447. Л. 28].

Самолётный парк уменьшился на 5 машин – из-за непригодности к эксплуатации (3 самолёта) и потерь в результате аварии (2 самолёта); также имел место ряд вынужденных посадок по различным причинам, таких как метеоусловия, ограниченный запас горючего и износ материальной части [Там же. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 29. Лл. 11, 15, 19].

В 1944 г. работа авиаотряда проходила в условиях выполнения обязательств социалистического соревнования с Аэрогеодезическим управлением Даль-

строю (АГУ). В соответствии с указаниями заместителя начальника ГУСДС по геологоразведочным работам В. А. Цареградского, для проведения аэрофото-съемки к имеющимся самолётам П-5 был добавлен гидросамолёт (летающая лодка) МБР-2 для работ в районе Охотского побережья [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1491. Л. 197]. Всего в распоряжение АГУ на период съёмки авиаотряд выделил переоборудованные 3 сухопутных и 3 гидросамолёта [Там же. Д. 1483. Л. 105]¹. Согласно годовому отчёту, работы были выполнены на 122,7%, с экономией более 30% лётного времени [Там же. Д. 1576. Л. 13]. Благодаря чёткой и слаженной работе за I квартал 1944 г. авиаотряд выполнил план по налёту часов на 150,1% и по тонно-километрам на 170,6%, что в соотношении с годовым планом составляло 60,1 и 89,8% соответственно. Авиаторы сэкономили 31,4 т авиабензина. За проявленное мастерство в работе по доставке необходимых грузов в ЧЧГПУ [Там же. Д. 1489. Л. 100] и на мыс Шмидта командира авиаотряда Д. В. Фуфаева, командира самолёта «Дуглас» Марченко и пилота Б. А. Краснокутского премировали месячным окладом, а остальным сотрудникам объявили благодарность [Там же. Д. 1484. Л.106].

В целях увеличения объёмов строительства посадочных площадок проектно-изыскательский отдел Дальстроя запланировал изыскание и проектирование взлётно-посадочной полосы и аэровокзала аэропорта «Нижний Сеймчан»². Также провели аналогичные работы по Оймяконскому аэродрому [Там же. Д. 1525. Л.47], по расширению Нерского для возможности проведения лётно-съёмочных работ в соответствии с требованиями авиаотряда [Там же. Д.1490. Л. 69] в отношении правил лётной службы.

В 1944 г. в авиаотряде произошли: 1 катастрофа, 2 аварии, 5 поломок и 7 вынужденных посадок (из них 3 – по метеоусловиям) [Там же. Д. 1576. Лл. 10–12], а также одно особое происшествие.

8 ноября 1944 г. в 70 км от аэродрома «Зырянка» потерпел катастрофу самолёт П-5, в результате чего погибли пилот В. И. Жеребин, бортмеханик Коробейников и пассажир Догояров. Первое время самолёт и находившиеся на борту люди считались без вести пропавшими. В феврале на имя начальника КРУДС Н. Г. Ткаченко пришло известие от секретаря Среднеколымского райкома ВКП(б) Потапова, в котором сообщалось, что охотники колхоза им. Кирова слышали шум пролетавшего самолёта, который внезапно прекратился. Двое охотников отправились на поиски и в течение двух дней пытались обнаружить место посадки, но безуспешно. Несмотря на это, они утверждали, что самолёт должен находиться неподалёку от местности Чэнгэ (700 км по Колыме) [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 32. Л. 27]. Для продолжения поисков был назначен руководитель наземной партии и выделен охотник из числа очевидцев – К. К. Винокуров. 20 марта он обнаружил фрагменты разбитого самолёта и трупы погибших, о чём было сообщено в авиаотряд. Выехавшая немедленно комиссия установила принадлежность находок пропавшему самолёту, что позволило квалифицировать произошедший инци-

¹ Подробной информации о целях выполняемых работ в источниках не имеется.

² Первоначально проектно-изыскательские работы на данном объекте планировались осенью 1943 г. [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1369. Л. 42].

дент как катастрофу. Дальнейшим расследованием происшествия было установлено, что пилот Жеребин во время полёта попал в сложные метеоусловия и потерял пространственную ориентировку, что при выполнении разворота привело к столкновению самолёта с землёй [Там же. Л. 7]. От удара летательный аппарат разрушился полностью и в результате этого был списан. Виновным в катастрофе признали пилота Жеребина [Там же. Л. 3], но в данном случае определение вины, по сути, было формальной необходимостью расследования.

Одной из основных причин общих негативных явлений, осложнявших работу, было старение самолётного парка, который за годы войны почти не пополнялся. Передача из фонда Особой воздушной трассы в авиаотряд ещё одного самолёта С-47 в качестве очередного поощрения за помощь [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 642. Л. 210] к полному выходу из кризиса в данном направлении привести, естественно, не могла. Поступление запчастей и материалов с «материки» было также приостановлено. В этих условиях авиаотряд своими силами реставрировал изношенные детали и изготавливал по их образцу новые. На базе списанных самолётов типа П-5 освоили выпуск новых летательных аппаратов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1576. Лл. 10–12]. За истекший год авиаотряд также списал 6 ед. авиатехники типа Г-1, Г-2, ПС-7, МП-1бис и ПР-5 (1930–1939 гг. выпуска, налёт от 1,5 до 2,7 тыс. ч [Там же. Д. 1488. Лл. 112–113]), которые не подлежали капитальному ремонту, и 5 моторов. Но, несмотря на многочисленные трудности, коллектив авиаподразделения в целом достиг высоких показателей работы. План был полностью выполнен, составив по тонно-километрам и налёту часов соответственно 137,9 и 112,2%. Из этого следует, что эффективность грузоперевозок была повышена одновременно со снижением затраченного лётного времени, что сэкономило горючее и ресурс самолётно-моторного парка. В марте 1945 г. по результатам выполнения «всех взятых на себя обязательств по пунктам социалистического договора» решением Главного и Политического Управления Дальстроя и Окружкома профсоюза авиаотряд был признан победителем социалистического соревнования, о котором уже упоминалось [Там же. Д. 1600. Л. 56]. Также в 1944 г. авиаотряд принимал участие в соревновании за переходящее Знамя Государственного Комитета Обороны [Там же. Д. 1482. Лл. 119–121], но об его итогах дополнительных сведений в источниках не имеется.

В условиях военного времени авиаотряд расширял практику использования подневольного труда, о чём свидетельствует ежегодное увеличение количества работников-заклужённых. По состоянию на 1944 г. общее количество сотрудников составляло 385 чел., из которых 119 были заклужёнными, хотя планировалось привлечь к труду всего 92 лагерников [Там же. Д. 1576. Лл. 12–12об.]. В свою очередь, число вольнонаёмных составляло 266 чел., или 79,1% от запланированного. Исходя из этого видно, что в авиаотряде существовал дефицит кадров, поскольку даже увеличение числа работавших в нем заклужённых позволяло достичь укомплектованности штатов только на 89,9%. В тот период сложившаяся ситуация объяснялась отсутствием доставки на Северо-Восток

вольнонаёмной рабочей силы, тем более авиаторов, поскольку подавляющее большинство специалистов было призвано в армию либо закреплено за конкретными предприятиями, обеспечивавшими нужды фронта в тылу.

На 1945 г. работа воздушного транспорта Дальстроя имела прямую связь с оказанием помощи геологам и другим предприятиям Главного управления. В частности, самолёты доставляли грузы в пос. Иульгин [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1608. Л. 216] для разведывательной партии, амблигонит для стеклозавода Маглага [Там же. Д. 1607. Л. 95], а также доставили в Магадан сотрудников Охотского районного ГРУ после ликвидации предприятия [Там же. Д. 1604. Л. 156]. Авиатрояд регулярно перевозил почту из Магадана в Хабаровск [Там же. Д. 1602. Л. 181], способствуя улучшению почтового сообщения.

Множкратно подтверждённая на практике эффективность применения авиации давала возможность привлекать её к выполнению особо важных секретных заданий. Согласно указаниям наркома внутренних дел СССР Л. П. Берия, на авиатрояд Дальстроя была возложена перевозка золота из Магадана и Сусумана до Хабаровска [Там же. Д. 1611. Лл. 78, 87]. Для этого в первую очередь использовались самолёты типа «Дуглас», что позволяло за один рейс перевезти 1200–1250 кг драгоценного металла. Кроме этого, лётчики из состава 8-го транспортного авиаполка 1-й Краснознаменной перегоночной авиадивизии организовали вывоз драгметалла из Магадана и Сеймчана до Красноярска на самолётах С-47 в количестве не более 1 т на каждый борт [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 631. Лл. 31–32].

В этот период произошло очередное изменение критериев оплаты труда для работников авиатрояда. Новые должностные оклады были установлены приказом народного комиссара внутренних дел от 7 марта 1945 г. [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1598. Лл. 14, 26, 27] и введены с 1 июля приказом по Дальстрою [Там же. Д. 1603. Л. 110].

В первую очередь отметим, что штатное расписание авиатрояда было вновь увеличено и состояло более чем из 40 должностей, которые по-прежнему делились на командный, лётно-подъёмный и нелётный состав. Рассмотрим вновь принятую систему подробнее.

Лётно-подъёмный состав. Размер денежного довольствия пилота 1-го класса был увеличен и составлял от 1300 до 1700 руб., второго – 1400–1600 руб., а лётчик третьей ступени получал 1300–1500 руб. Помимо этого, отдельно значилась должность командира корабля типа «Дуглас», чей оклад равнялся 2000 руб. Система начисления километровых выплат также была расширена, хотя их размер, как и прежде, зависел как от класса лётной техники (которых стало 5), так и от должностных обязанностей членов экипажа (табл. 11).

За рейсы залив Креста – Чукотское побережье, Зырянка (Якутия) – Чукотское побережье и обратно, равно как и за полёты вне трассы, установленные приказом командира авиатрояда километровые расценки повышались на 15%, компенсируя увеличенный риск при полётах в районы Заполярья. Индексация данного вида оплаты за путь, пройденный в ночное время, пилотам и штур-

манам осуществлялась в двойном размере, а к остальным членам экипажа применялся полуторный коэффициент. В случае поломки самолёта и (или) совершения вынужденной посадки километровые за данный рейс не выплачивались. Исключение составлял лишь возврат по причине плохих метеоусловий, если трасса не имела соответствующего оборудования. По оплате за испытание самолётов, вышедших из капитального ремонта, вместо денежных ставок километровых были установлены выплаты за полёт, и их размер зависел от количества моторов самолёта и их мощности и варьировал от 50 до 200 руб. (для первого пилота) и от 30 до 120 руб. (для председателя техприёмной комиссии).

Условия выплаты премии лётно-подъёмному составу также были скорректированы. Основанием для её получения являлся безаварийный налёт не менее определённого количества километров для каждого типа самолёта, размер которых существенно увеличили. Например, для С-47 и ПС-40 он равнялся 100 тыс., для П-5, МП-1 – 70 тыс., а для У-2 – 30 тыс. км, т. е. за основу бралась вышеупомянутая градация летательных аппаратов по классам. Аналогично рассчитывалась и цена за 1 км полёта, которая составляла от 10 до 7 коп. первому пилоту и от 8 до 3,6 коп. другим членам экипажа. Как и в предыдущем Положении 1942 г., процентное соотношение здесь заменено реальным денежным эквивалентом, однако оплата должности второго пилота продолжала оставаться заниженной. Не претерпела изменений и система учёта налёта километров, который продолжал вестись индивидуально для каждого члена экипажа. Основанием для невыплаты поощрения было наличие хотя бы одной аварии либо двух поломок и трёх вынужденных посадок, и в этом случае также аннулировались и налётанные ранее километры. Применение такого принципа имело также цель поднять уровень ответственности за выполнение порученной работы и свести к минимуму количество аварийных происшествий.

Командный состав. Жалование начальника авиаотряда и главного инженера составляло 2500–3000 руб., а труд его заместителя оплачивался в размере 2200–2600 руб. Размер премиального вознаграждения данной категории работников был сокращён и составлял: командира авиаотряда за выполнение плана 30% от месячного оклада и 3% за каждый процент перевыполнения, а его заместителя и главного инженера – 20 и 2% соответственно. Общий размер выплат, утверждённый начальником Дальстроя, не мог превышать полный месячный оклад [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1603. Л. 104]. Сужение форм и размеров денежного поощрения компенсировалось существенным увеличением месячной заработной платы руководящему звену авиаотряда.

Отдельным положением регламентировался порядок оплаты труда лётному составу, занятому на аэрофотосъёмочных работах Аэрогеодезического управления Дальстроя, принятое в июле 1945 г. Помимо должностного оклада всему экипажу начислялись выплаты за каждый квадратный километр, заснятый в пределах съёмочного участка. Их размер зависел от высоты последнего над уровнем моря и типа самолёта (П-5, МП-1бис или ПС-40). Так, работы

на участке высотой 500 м оценивались в 40,4 и 34,1 коп., а съёмка местности свыше 1600 м оплачивалась по максимальному тарифу – 68,1 и 57,5 коп. соответственно. Если на самолёте был установлен фотоаппарат с фокусным расстоянием 0,74 мм, то указанные расценки индексировались с коэффициентом 0,74, поскольку работа с данным видом техники была сложнее и требовала большего опыта от пилота и аэросъёмщика. Окончательная сумма, подлежащая выплате, устанавливалась после приёмки плёнки отделом технического контроля по завершении съёмочного сезона [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1606. Л. 51]¹. Оплата подлежала увеличению в 1,2 или 1,5 раза в зависимости от хорошего либо отличного качества выполненной работы. Удовлетворительное качество съёмки индексации не подлежало, а в случае брака по вине экипажа данные участки плёнки не оплачивались, но если порча произошла по независящим от него причинам, размер денежного довольствия уменьшался наполовину.

Расчёт сезонной съёмочной нормы выработки зависел от типа самолёта, аэрофотоаппарата и класса подготовки аэрофотосъёмщика. Для самолётов МП-1бис и П-5 минимальное значение составляло 9700 км², а максимальное – 18 900. Для летательных аппаратов ПС-40 нижняя граница была установлена в размере 18,5, а верхняя превышала 30 тыс. км². На наш взгляд, такая градация объяснялась повышенной производительностью машин данного типа и возможностью охвата съёмкой большей площади. Резюмируя изложенное, отметим, что условия оплаты труда работникам аэрофотосъёмки были в основном аналогичны механизмам, применяемым в авиаотряде. Отличие состояло лишь в виде выполняемой работы, но это касалось только съёмочного персонала, поскольку должностные обязанности пилота и других членов лётного экипажа оставались неизменны.

С окончанием Великой Отечественной и Второй мировой войны необходимость пополнения авиаотряда Дальстроя новой современной авиатехникой стала очевидной, поскольку многие самолёты и моторы, используемые в период войны с истекшим сроком эксплуатации, были списаны окончательно как не подлежащие восстановлению [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1606. Л. 27; Д. 1067. Л. 279; Д. 1611. Лл.1, 14 и др.]². Для решения этой проблемы правительство СССР приняло следующие меры. Особая воздушная линия ГВФ СССР (один из вариантов названия Особой воздушной трассы АЛСИБ) передавала Дальстрою 3 новых самолёта типа «Дуглас» с запасными моторами. К ним добавлялись два самолёта типа «СБ» и три Р-5, выделенные Народным комиссариатом обороны для аэрофотосъёмки. Также наркому внешней торговли А. И. Микояну предписано решить вопрос о закупке в США для Дальстроя одного гидросамолёта типа «Каталина» и двух самолётов «Дуглас» [Там же. Д. 1612. Лл. 71, 76].

Для обеспечения приёма приобретаемых самолётов осуществили реконструкцию некоторых аэродромов. В районе посёлка Индигирского районного

¹ До приёмки плёнки отделом технического контроля экипажу выплачивалось 80% предполагаемого заработка.

² Причинами списания в основном были выработка ресурса, коррозия фюзеляжа и аварии.

геологоразведочного управления была обустроена посадочная площадка, а в аэропорту 13-го км провели работы по удлинению взлётно-посадочной полосы и укреплению покрытия [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1611. Лл. 28, 93]. Аналогичные мероприятия выполнили на аэродромах Кресты Колымские, м. Шмидта и Апапельхин, находившихся в ведении ГУСМП [Там же. Л. 76]. Кроме этого, началось строительство аэродрома в районе деятельности Янского ГПУ для регулярного воздушного сообщения с его предприятиями [Там же. Д. 1606. Л. 150]. После получения новой материальной части один из самолётов «Дуглас» С-47 переделали силами авиаотряда под пассажирский вариант [Там же. Д. 1603. Л. 222] и совершили рейс из Магадана в Москву и обратно. За выполнение этого задания экипажу от лица руководства Дальстроя была объявлена благодарность [Там же. Д. 1604. Л. 181].

За истекший год самолётный парк перевез 1109 т грузов, 5827 пассажиров и выполнил план грузо-пассажирских перевозок на 117%. Помимо коммерческих перевозок, самолёты Дальстроя выполняли аэрофотосъёмочные работы, фактически засняв 146,6 тыс. км², что равнялось 130,9% плана. Налёт составил 7125 ч, или 106,3%. В результате экономного расходования горючего лётный состав сэкономил 76 т бензина [Там же. Д. 3. Л. 36].

Общий итог работы воздушного транспорта Дальстроя в период войны представлен в табл. 12.

Итого за годы войны авиаотряд Дальстроя перевёз 19 680 пассажиров, доставил более 5 тыс. т грузов. Общий объём перевозок составил 8370 т.

Советское правительство высоко оценило труд колымских авиаторов, отметив их государственными наградами. 41 работник, среди которых были А. И. Бухонин, К. П. Захваткин, В. Н. Бордовский, Б. А. Краснокутский, М. Г. Марченко, А. И. Слюсаренко, А. С. Фастрицкий и др., награждён медалью «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» [Там же. Д. 1936. Лл. 2–8]. Ещё 150 сотрудников были представлены к награждению медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» [Там же. Д. 1985. Лл. 1–17]. Командир авиаотряда Д. В. Фуфаев был награждён орденом «Знак Почёта» (70 лет..., 2005. С. 41).

Таким образом, авиаотряд Дальстроя сыграл значительную роль в выполнении ГУСДС производственных планов в годы войны. Используя накопленный опыт, лётный состав и технический персонал своей работой способствовали успешному функционированию основного производства. В условиях войны использование самолётов с большей частотой было неизбежно и нередко приводило к выводу их из строя. Такие ситуации авиаотряд был вынужден решать только своими силами, поскольку ждать помощи с «материка» не приходилось.

2.2. Функции Особой воздушной трассы Аляска – Сибирь – фронт

Осенью 1941 г. на московской конференции стран антигитлеровской коалиции было заключено соглашение, по которому США и Великобритания обязались поставлять Советскому Союзу военную технику, в том числе, начиная с 1 октября 1941 г., ежемесячно по 400 самолётов. Одновременно между со-

юзниками был подписан первый протокол о военных поставках до 30 июня 1942 г. Тем самым фактически состоялось включение СССР в сферу действия закона о ленд-лизе, принятого конгрессом США 11 марта 1941 г. Формально же условия ленд-лиза в отношении военных поставок в СССР, начиная с 1 октября 1941 г., были закреплены несколько позже «Соглашением между правительствами СССР и США о принципах, применяемых к взаимопомощи в ведении войны против агрессии», подписанным в Вашингтоне 11 июня 1942 г. Обсуждение авиационной части программы ленд-лиза началось 27 июля 1941 г., когда в Москву прибыл генерал Дж. П. Мак Нарни с целью встретиться с заместителем наркома авиационной промышленности генералом А. С. Яковлевым для обсуждения вопросов, связанных с поставкой самолётов.

Доставка боевой авиатехники в СССР могла осуществляться тремя путями. Первый – отправка грузов морем от портов западного побережья Америки через Тихий и Индийский океаны и Персидский залив (порт Басра). Там самолёты собирались и облётывались, после чего перегонялись на Кавказ. Этот маршрут был, с одной стороны, самым долгим (суда шли около 3 месяцев [Котляров, 1992. С. 28]), но, с другой – самым безопасным. Ещё одна проблема при его эксплуатации заключалась в том, что путь проходил над необитаемой пустыней и песок быстро повреждал двигатели лётной техники (Зинковский, Седов, 2008. С. 196). Но, несмотря на трудности, по данному маршруту от союзников поступило около 30% всех самолётов (Ильин, 1995. С. 96). Второй путь – от восточного побережья Америки до Мурманска или Архангельска был короче, но гораздо опаснее, поскольку существовала реальная угроза потопления судов силами противника. После гибели полярного конвоя PQ-17 в июле 1942 г. Великобритания надолго прекратила отправку грузов в Советский Союз этим путём.

Поэтому особое внимание было уделено третьему возможному маршруту доставки – авиатрассе через Чукотку и Сибирь. С началом войны, помимо эвакуации на восток авиационных заводов и выпуска авиатехники, была поставлена задача строительства воздушного пути через восточные районы страны для связи СССР и США, ставших союзниками. От американского руководства поступило предложение о прокладке коммерческой воздушной линии через Аляску, Берингов пролив и Восточную Сибирь с ответвлением в свободные от японской оккупации части Китая, хотя его полное одобрение от СССР было получено только к лету 1942 г. С советской стороны отмечалось, что строительство воздушной линии Красноярск – Уэлен уже начато и осуществляется силами ГУ ГВФ. При рассмотрении этого вопроса В. М. Молотов своей резолюцией указал на необходимость окончания работ на маршруте новой трассы своими силами без привлечения иностранных специалистов [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 1881. Л. 8]. Начальником строительства данной авиалинии был назначен Д. Чусов, работавший ранее в Восточно-Сибирском управлении ГВФ и хорошо знавший местные условия (Негебля, 1993. С. 8). Лётный состав для перегонки самолётов формировался при 6-й запасной авиационной бригаде (г. Иваново) из лётчиков, штурманов, бортмехаников и других специалистов,

имевших опыт службы в боевых полках и авиагруппах [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 666. Л. 59].

Строительство шло ускоренными темпами. Согласно первоначальному плану возможность приёмы авиатехники должна была быть достигнута к 30 декабря 1941 г. Впоследствии сроки скорректировали, и основные работы на аэродромах Киренск, Алдан, Якутск, Сеймчан, Берелёх и Анадырь были закончены к февралю 1942 г. С марта предполагалось начать эксплуатацию трассы в зимнем варианте и перегонять самолёты «Летающая крепость» и Б-25.

Однако проведённая перед этим тщательная проверка показала, что и эти сроки оказались нереальными в силу того, что трасса к обозначенному времени не располагала необходимыми средствами связи и запасами топлива. Более того, аэродром в Уэлькале (первый пункт посадки на востоке СССР), без которого эксплуатация воздушной трассы становилась невозможной, не был в полной мере готов к приёму самолётов из США. В целом авиатрасса была подготовлена лишь к 1 октября 1942 г., когда на самолётах Ли-2 и Б-25 её опробовала специальная комиссия в составе советских специалистов и американских офицеров. Строительные работы в Уэлькале, проводимые под руководством НКВД, продолжались и после начала перегонки самолётов. Трудно говорить об их соответствии плановым заданиям. В частности, строительство рулёжных дорожек и стоянок вообще не велось из-за отсутствия лесоматериала [РГАЭ. Ф. 9527. Оп.1. Д. 1882. Л. 47].

Для более полного рассмотрения вопроса о строительстве аэродромов необходимо отметить аспект, связанный с применением в данном виде деятельности рабочей силы из числа заключённых, что было оформлено приказом НКВД СССР от 8 апреля 1941 г. Согласно этому документу, НКВД союзных республик, краёв и областей были обязаны направить на строительство аэродромов заключённых, годных к физическому труду, которым до окончания срока оставалось не менее 2, а в случае отправки на Дальний Восток и Мурманскую область — 6 месяцев. Отправке не подлежали заключённые, которые были осуждены по всем пунктам ст. 58 УК РСФСР, а также за бандитизм, разбой, побег, и перебежчики. Такая градация заключённых по статьям определялась особым стратегическим значением объектов воздушного транспорта и позволяла свести к минимуму возможные проявления «вредительства», поскольку лица, осуждённые за контрреволюционные преступления, в тот период представляли опасность как «особо неблагонадёжный» элемент. В соответствии с приказом управления и отделам НКВД предписывалось разработать точный график приёма рабочей силы, подготовить помещения и зоны, организовать питание, снабжение и медобслуживание, поскольку отправка заключённых производилась полными эшелонами. В число отправляемых надлежало включить наибольшее количество лиц, имевших строительные специальности (плотники, укладчики, бетонщики и т. д.), а также представителей иных профессий (бухгалтеры, повара, пекари). Отправляемым заключённым предоставлялось право внеочередного свидания с родственниками и получения от них передачи,

которые проверялись в присутствии заключённого на предмет обнаружения в ней запрещённых предметов [ГАРФ. Ф. 9401. Оп.1а. Д. 38. Л. 216]¹. Режим содержания заключённых должен был обеспечить надлежащую их изоляцию, наиболее эффективное использование труда и обеспечение выполнения заданной программы строительства в установленные сроки. Главной обязанностью заключённых была работа по указаниям руководителя и выполнение его распоряжений. В целом содержание заключённых, занятых на строительстве аэродромов, мало отличалось от содержания остальных подневольных работников, поскольку их обязанности были в основном схожи. Отдельными правами пользовались только осуждённые по Указу Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г.², которых в соответствии с инструкцией размещали отдельно и использовали на других видах работ, выдавали во временное пользование одежду, обувь, постельное бельё, давали преимущество в медобслуживании.

Таким образом, применение подневольного труда имело место и в аэродромном строительстве, как и в подавляющем большинстве отраслей экономики СССР. Подобный механизм возведения различных объектов значительно удешевлял его, так как для заключённых не создавали особых льгот и условий, ограничиваясь лишь разработкой норм питания и основных поощрений в виде сокращения сроков наказания и реже — досрочного освобождения³.

Возвращаясь непосредственно к вопросу о деятельности трассы, рассмотрим её организационную структуру. Для доставки самолётов была сформирована перегоночная дивизия (ПАД), в состав которой входили 1-й, 2-й, 3-й, 4-й, 5-й и 7-й перегоночные авиаполки (ПАП). В состав 1-го полка, например, были включены 2 бомбардировочные, 1 транспортная и 4 истребительные эскадрильи. Кроме этого, отдельно существовал 8-й транспортный полк в составе трёх эскадрилий [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 675. Л. 5], в чьи задачи входила перевозка лётчиков к пунктам приёмки самолётов.

Дальность полёта у поставляемых истребителей была небольшой, поэтому маршрут от Фэрбенкса до Красноярска был разделён на 5 этапов (Негбля, 2002. С. 5), и дислокация авиаполков соответствовала системе расположения отдельных участков авиатрассы. Первый полк находился в Фэрбенксе и перегонял самолёты в Уэлькаль, где располагался 2-й полк, который доставлял авиатехнику в Сеймчан. Там её принимал 3-й полк, в чьи задачи входила доставка самолётов до Якутска. С этого пункта дальнейшее продвижение самолётов до Киренска осуществлял 4-й полк. 5-й ПАП выполнял заключительный этап перегонки лётной техники в Красноярск [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 1882. Лл.109–110]. Также дополнительно был образован 7-й полк, перегонявший технику по всему маршруту от Уэлькаля либо других восточных аэродромов напрямую до Красноярска [Там же. Оп. 5. Д. 576. Л. 109]. Бомбардировщики и транспортные

¹ К таким предметам относились оружие, колюще-режущие предметы, крупные суммы денег, медикаменты, одеколон, карты местности и т. п.

² Данный указ регламентировал распорядок труда в СССР в части перехода на 7-дневную рабочую неделю и 8-часовой рабочий день, а также запрещал рабочим и служащим самовольный уход с предприятий и из учреждений. Лица, нарушившие указ, подвергались судебному преследованию.

³ Подробнее об использовании труда заключённых в иных отраслях экономики на Колыме и Чукотке см.: Широков, 2000, 2009; Зеляк, 2004; Шулубина, 2002; Бацаев, Козлов, 2002.

самолёты обычно перегонялись поодиночке или по 2–3, истребители же, как правило, совершали полёт группами, ведомыми лидерами-бомбардировщиками (Негебля, 1993. С. 10).

Первым начальником трассы был назначен Герой Советского Союза И. П. Мазурук. Ему подчинялось Управление воздушной трассы (УВТ), находившееся в Якутске и осуществлявшее непосредственное руководство этим сложным объектом. На УВТ возлагалось обеспечение перегонки самолётов и безопасности полётов, организация радиосвязи, ремонт самолётно-моторного парка, осуществление аэродромного строительства и т. д. В его подчинении находились сама воздушная линия, перегоночные полки, авиатранспортный отряд, полевые авиаремонтные мастерские, аэропорты и Якутская авиагруппа ГВФ [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 1882. Л. 7].

Основу авиамагистрالی Аляска – Сибирь составляла сеть аэродромов, основными из которых были Фэрбенкс, Ном, Уэлькаль, Сеймчан, Якутск, Киренск и Красноярск. В качестве запасных использовались Марково, Оймякон и Олекминск, а также Заярск, Витим и Хандыга, оборудованные дополнительно. Аэродромы в Берелёхе, Сеймчане и Зырянке были переданы в подчинение руководству трассы от Дальстроя, Анадырь и Марково – от Главсевморпути.

Однако не все перечисленные объекты удовлетворяли необходимым требованиям. Поэтому возникла острая необходимость в организации дополнительных работ по расширению полос и их укатке [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1943. Л. 24]. В связи с этим работы по усовершенствованию и строительству аэродромов в конце 1941–1942 г. были разделены на периоды подготовки к эксплуатации в зимнем варианте и к возможности выполнения в дальнейшем круглогодичных полётов с увеличением количества аэропортов и аэродромных сооружений [Там же].

Необходимым компонентом организационной структуры стали полярные станции на берегу Северного Ледовитого океана, а также в континентальных районах Колымы и Чукотки (Вспомним..., 1996. Кн. 2. С. 130). К уже действовавшим на момент организации трассы станциям в Нагасво, Среднекане, Сеймчане и Зырянке к 1 октября 1942 г. планировалось построить на территории Якутии¹ ещё пять новых.

Для поддержания радиосвязи и передачи пеленгов самолётам был создан Отдел связи и радионавигации воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль (ВТКУ), основные подразделения которого располагались в аэропортах Уэлькаль, Марково, Сеймчан, Якутск и на других узловых объектах [ГАКК. Ф. Р-1421. Оп. 4. Д. 3. Лл. 2–5].

Летом 1942 г., когда шёл процесс по оборудованию трассы, в Марково прибыл И. П. Мазурук. На встрече с ним присутствовали представители руководства Дальстроя, в том числе и Н. А. Шило, который упоминает это в своих мемуарах. И. П. Мазурук отдал распоряжение Н. А. Шило организовать и

¹ В 1944 г. ГОКО предписал Главному управлению Гидрометеослужбы СССР провести ряд дополнительных мероприятий по метеобеспечению функционирования трассы. Для выполнения этого решения Гидрометеослужба доставила в Якутск персонал и 50 т грузов [ГАКК. Ф. Р-1421. Оп. 4. Д. 11. Л. 60].

возглавить службу по поиску потерпевших бедствие в пути самолётов и оказанию им помощи. Как вспоминал Николай Алексеевич, *«аварий самолётов было много, и во многих случаях отряды находили разбившиеся самолёты и погибших пилотов, но было много случаев и вынужденных посадок самолётов в тайге, и оперативные действия разведчиков спасали лётчиков»* (Шило, 2007. Т. 1. С. 202–204). Однажды было получено сообщение, что самолёт произвёл аварийную посадку в районе Таскана. Собравшаяся поисковая группа в составе 10 человек выехала на Эльген. При встрече с пилотом тот объяснил, что у него в полёте закончилось горючее и он не смог долететь до Сеймчана. Благодаря его мастерству машина осталась цела, и Н. А. Шило связался с М. А. Гагкаевым, который договорился с начальником магаданского аэропорта об отправке на Эльген горючего. За это время бригада приготовила взлётную полосу, самолёт был заправлен и взял курс на Охотск. Благодаря оперативным действиям разведчиков Северного управления под руководством Н. А. Шило, было спасено много пилотов и самолётов, перегоняемых из Анкориджа (Аляска). За участие в помощи пропавших самолётов Н. А. Шило получил звание инженер-капитана и был удостоен нескольких государственных наград [Там же].

25 сентября 1942 г. бюро Чукотского окружкома ВКП(б) приняло постановление о том, что *«Особая воздушная трасса правительством принята и пущена в действие»* (Цит. по.: Алтунин, 1976. С. 124).

Созданный воздушный мост в период войны считался объектом повышенной секретности. Трасса привлекала внимание командования немецких армий, пытавшихся узнать схему доставки американских самолётов на восточный фронт. Для получения информации многие германские подлодки пытались пройти Северным морским путём в район Берингова пролива (Мельников, 2003. С. 83).

Перегонка самолётов началась 7 октября 1942 г., и параллельно с этим происходило дооборудование воздушного пути. Первая партия самолётов, приготовленных к отправке, состояла из 50 А-20, 12 В-25, 43 Р-40 и 50 Р-39 (Зинковский, Седов, 2008. С. 196). За 3 месяца (октябрь – декабрь) 1-й ПАП перегнал 117 самолётов типов В-25, С-47, А-20, Р-39 и Р-40 [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 1119. Л. 121], а до 12 марта 1943 г. были доставлены 253 машины, из них до Красноярска – 178. Всего же за 1942 г. на территорию СССР был доставлен 131 самолёт [Там же. Оп. 1. Д. 1881. Л. 66].

Первую группу, отправленную на Сталинградский фронт, составляли бомбардировщики А-20 «Бостон». Кроме них также поступали истребители Р-39 «Аэрокобра», Р-63 «Кингкобра», Кертис Р-40 «уоркхаук», бомбардировщики «Норд Американ» В-25 «митчелл», «дуглас» А-20, транспортные самолёты С-47 и др. (Секретный..., 1996. С. 87). Из гидросамолётов поставлялись Консолидейтед РВУ «Каталина». Также имелись самолёты, полученные в единственном экземпляре, например, С-64 «Кертис» (Негебля, 1993. С. 11). На каждые 2 истребителя поступал 1 бомбардировщик, хотя они запрашивались в соотношении 3 к 1 в пользу бомбардировщиков (Котельников, 1991. С. 224). Через Аляску в СССР самолёты перевозили полные комплекты запчастей, а позже и стратеги-

ческое сырьё – кадмий, кобальт. По ленд-лизу поступали и грузы неавиационного назначения для управления НКВТ в Москве. По прибытии в Красноярск они принимались на хранение в ангар аэропорта, поскольку склад, подчинявшийся трассе, ещё находился в стадии оборудования [ГАКК. Ф. Р-1241. Оп. 4. Д. 5. Л. 2]. О наименованиях и количестве груза телеграфировалось в Москву, откуда поступали дальнейшие указания по его транспортировке [Там же. Оп. 5. Д. 6. Л. 8]. В целом вся работа по организации снабжения на трассе состояла из 6 этапов: составление заявок, их подача и защита в государственных организациях, получение нарядов и контроль над их реализацией, транспортировка имущества на трассу, получение данных о его прибытии, а также распределение поступившего имущества по трассе и использование по назначению [РГАСПИ. Ф. 643. Оп. 1. Д. 306. Л. 137об.].

В ноябре 1942 г. в организационной структуре трассы произошли некоторые изменения. Была создана оперативная группа, в задачи которой входило ежедневное руководство работой трассы, а также контроль и оказание ей практической помощи в целях повышения темпов перегонки [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2005. Л. 10а].

В 1943 г. 1-м ПАП получен 2461 самолёт типов Р-39, Р-40, С-47, Б-25 и А-20 [Там же. Оп. 5. Д. 593. Л. 32]. Из этого количества техники до аэродромов Уэлькаля и Марково доставлено соответственно 2300 и 145 самолётов, а остальные были полностью или частично утрачены в результате 25 авиапроисшествий (катастроф, поломок или аварий) [Там же. Д. 403. Лл. 10–11]¹.

Помесячно темпы доставки самолётов были неравномерны. Если в январе аэродромы приняли 35 самолётов, в феврале – 70, то во II полугодии их количество в среднем достигало 270. Причиной этого являлись плохие метеорологические условия, которые наблюдались на данном участке трассы почти первую треть года.

Далее по маршруту следования в Сеймчан 2-м перегонным полком отправлены 2173 самолёта с Уэлькаля и 145 из Марково. В данном случае разница между поступившими и перегонными самолётами объяснялась наличием у них различных дефектов и недостатков в комплектации имуществом. До устранения неисправностей такие самолёты далее не отправлялись. По ряду причин на начало 1944 г. на аэродроме Уэлькаль находилось 129, а в Марково – 114 самолётов, полученных из США. Во II полугодии темпы не снижались – лётный состав за сутки перегонял до 48 ед. авиатехники [Там же. Д. 404. Л. 5]. В целях ускорения доставки самолётов на участке Марково – Сеймчан в июне была образована временная перегонная группа на аэродроме Марково [Там же. Д. 579. Л. 29]. Согласно отчётам 3-го перегонного авиаполка, за 1943 г. на аэродром Сеймчан поступило 2080 самолётов, а убыло 1878, из них до Якутска долетел 1871. Оставшиеся самолёты потерялись в результате катастроф или находились в ремонте. В этом авиаподразделении за год случилось 33 происшествия. В целом по трассе увеличение аварийных инцидентов пришлось на

¹ Согласно отчёту, приложенному к докладу, число происшествий, квалифицированных как катастрофа, равнялось 6.

летние месяцы, в связи с чем был издан приказ, требовавший повышения ответственности экипажей и командного состава за исполнением инструкций и наставлений по выполнению полётов [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 579. Лл. 27].

В 1943 г. на трассе продолжилось активное строительство аэродромов и посадочных площадок. В течение июля – октября силами Дальстроя и Управления воздушной трассы было построено 5 новых аэродромов: Нижне-Илимск, Витим, Тёплый Ключ, Омолон и запасной в Анадыре. Таким образом, их сеть увеличилась с 10 до 15 одновременно с уменьшением расстояния между ними, что повышало безопасность полётов. После завершения строительства в конце октября они были проверены специальной комиссией [Там же. Д. 578. Лл. 124, 169–170] и 1 ноября введены в строй с наличием на них персонала, средств материально-технического обеспечения и т. д. [Там же. Лл. 169–170]. Кроме того, по согласованию с ГВФ и Управлением трассы на основании постановлений ГКО подобные работы также велись в районе пос. Хандыга [Там же. Д. 1484. Л. 75], между р. Коргодон и Пенжина и в других местностях [Там же. Д. 1371. Лл. 94, 96, 107]. Перевозка необходимых строительству грузов и персонала, а также выбор площадок с воздуха осуществлялись самолётами Дальстроя. Для повышения безопасности полётов промежуточным пунктом стал аэродром Канск, находившийся на стыке двух участков трассы, по которым самолёты следовали в Красноярск из Иркутска и Киренска [ГАКК. Ф. Р-1421. Оп. 4. Д. 5. Лл. 99–99об.].

Летом 1943 г. в структуре трассы произошла крупная реорганизация, в результате которой постановлением ГКО № 3551 от 11 июня при ГУ ГВФ была сформирована воздушная магистраль Москва – Уэлькаль и её Управление. Начальником был назначен генерал-майор А. А. Авсеевич [Там же. Оп. 5. Д. 6. Л. 26].

В соответствии с этим Красноярская воздушная трасса ВВС КА была переименована в трассу Красноярск – Уэлькаль и подчинена Управлению магистрали Москва – Уэлькаль. В её состав также вошли: Управление ВТКУ, 1-я перегоночная авиадивизия в составе пяти перегоночных и 8-го транспортного полков, начальники лётных участков, инженерно-авиационная служба и управление трассы [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 391. Л. 20]. Из аэропортов были включены объекты 1-го класса: Киренск, Якутск, Сеймчан, Марково, Уэлькаль и 2-го класса: Олёкминск, Оймякон и Берелёх [Там же. Д. 579. Лл. 29–30]¹.

Вновь созданная магистраль имела следующие задачи: 1) установление на всех аэродромах порядка, обеспечивающего нормальные условия для бесперебойной подготовки самолётов и организации пассажирского движения в течение круглого года; 2) проведение строительных работ по расширению и оборудованию существующих, а также строительство новых аэродромов; 3) обеспечение всей аэродромной сети магистрали средствами связи и горючим; 4) перегонку самолётов из США в СССР до г. Красноярска.

¹ Согласно действовавшей в то время классификации, к 1-му классу относились аэропорты, обслуживавшие столицы республик СССР и крупные города, имевшие одну бетонную взлётно-посадочную полосу размерами 2800 × 80 м и остальные полосы 2300 × 60 м. Ко 2-му классу были отнесены аэропорты республиканских, краевых и областных центров. У них длина главной полосы составляла 2300 м, остальных – 1600–1800 м. Остальные сооружения (здания, средства связи и механизации) были примерно равными для объектов всех классов [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2442. Лл. 6–7].

Итоговый отчёт о работе трассы за 1943 г. позволяет судить о том, что с начала работы воздушного пути в СССР поступили 2594 самолёта, а конкретно в 1943 г. – 2464. Из общего количества сдано в Красноярске 1958 (в 1943 г. – 1917), а 39 самолётов списано. Остальные машины были включены в показатели 1944 г. и в данном документе не учитывались [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 635. Л. 11об.].

В 1944 г. 1-м перегоночным полком приняты к доставке в СССР 3023 самолёта, в среднем за месяц перегнаны 252, а в апреле – 370 ед. авиатехники типов Р-39, Б-25, Р-63 и А-20. Поставка последнего типа машин прекращена с августа 1944 г., а самолёты Р-63 не поставлялись согласно распоряжению А. И. Микояна вследствие заводского дефекта [Там же. Д. 670. Л. 5]. Число лётных происшествий в полку существенно снизилось и составило 3 катастрофы, 3 аварии и 9 поломок самолётов. Улучшению качества производимых полётов способствовало более тщательное изучение экипажами и техсоставом материальной части, а также возросший опыт лётной работы.

В распоряжение 2-го ПАП на аэродромы Уэлькаль, Марково и Анадырь поступило 3026 самолётов, из которых с аэродрома Уэлькаль убыли на запад 2573 [Там же. Д. 667. Л. 5]. В связи с сильными морозами, установившимися в начале 1944 г. на участке Сеймчан – Зырянка, перегонка с Уэлькала до Якутска велась по обходному маршруту Уэлькаль – Анадырь – Магадан – Охотск – Якутск, причём аэродром Охотск был отнесён как запасной на случай вынужденных посадок. Данный путь был немного длиннее (3562 км вместо 3232), но с лучшими метеоусловиями. Перелёты начались 15 января 1944 г., и за 8 дней в Магадан было доставлено 39 самолётов. 22 января первая группа техники долетела до Якутска без происшествий [Там же. Д. 635. Лл. 20, 28, 31], после чего маршрут был одобрен А. И. Микояном и включён в трассу в качестве обходного. В выполнении проектировочных работ большое участие приняли многие предприятия, в том числе и Дальстрой. За проявленную инициативу и оказанную помощь в бесперебойной работе авиаполков зам. начальника ГУСДС Г. А. Корсаков, начальник управления связи Прутковский, командир авиаотряда Д. В. Фуфаев и другие уже были отмечены благодарностью от командира 1-й авиадивизии И. П. Мазурука [Там же. Д. 890. Лл. 55–56].

Отметим, что в целях ускорения темпов доставки авиатехники ряд лётчиков 2-го полка перегоняли самолёты до Красноярска, а отдельные – до Москвы [Там же. Д. 671. Л. 9]. Скорее всего, это выполняли пилоты бомбардировщиков, поскольку, как правило, доставка истребителей по воздуху в данный период далее Красноярска не производилась (Паперно, 1997. С. 121; Она же, 1998; Негебля, 1993. С. 10).

С учётом не отправленной ранее авиатехники, в распоряжении 3-го ПАП находилось 3199 самолётов [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 672. Л. 4], подлежавших перегонке на запад. Всего же с октября 1942 г. по апрель 1944 г. 3-м полком перегнано 3445 ед. авиатехники, в процессе работы произошло 9 катастроф, жертвами которых стали 17 чел. [Там же. Д. 405. Л. 58].

В распоряжение 4-го полка на аэродром Якутск поступило 3179 самолётов, а убыло 3068. Количество лётных происшествий также снизилось и составило

12 против 34 в 1943 г. Возрастание поставок и, соответственно, темпов перегонки пришлось на март и август 1944 г [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 673. Лл. 3, 5]. На аэродромы Киренск и Нижне-Илимск поступили 3074 самолёта, почти половину из них составляли истребители Р-39. До Красноярска лётчиками как 5-го ПАП, так и других полков перегнано 2986 самолётов [Там же. Д. 674. Л. 2об.].

В общем счёте за 1944 г. в СССР доставлены 3033 самолёта, из них 1959 истребителей, 28 бомбардировщиков и 266 транспортных [Там же. Д. 361. Л. 17]. Аэродромное хозяйство трассы было увеличено принятыми во временную эксплуатацию объектами Учур (с 29 октября) и Танюрер (с 15 октября) с правом приёмки самолётов С-47, А-20, Б-25 и Р-63 [Там же. Д. 647. Лл. 84об., 110об.], а также Витимского гидропорта. Кроме этого, на основании решения ГОКО от 12 мая 1944 г. в течение июля-августа была подготовлена и доставлена металлическая полоса в аэропорт Марково, процесс укладки которой был выполнен скоростным методом в течение 37 ч [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 635. Л. 176]. После проверки качества работ комиссией и оформления соответствующих документов аэродром Марково стал круглогодично действующим. Все вновь введённые объекты существенно облегчали работу трассы в повышении безопасности полётов, возможности выбора запасных маршрутов с более лучшими метеоусловиями [Там же. Оп. 1. Д. 641. Л. 167] и т. д. К началу 1945 г. общее количество аэродромов по всей трассе составило 24 [Там же. Д. 642. Л. 2]. Думается, что в этом свою роль сыграло учреждение в 1944 г. для строительных подразделений переходящего Знамени ВЦСПС с соответствующим премиальным фондом [Там же. Оп. 5. Д. 581. Л. 36].

В феврале 1944 г. было введено в действие положение о премиальной оплате для лётно-технического состава воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль. Рассмотрим размеры выплат лицам лётно-подъёмного, командного и инженерно-технического состава.

Лётный состав. За каждый бомбардировщик, доставленный в пункт назначения, экипажу выплачивалось вознаграждение в зависимости от должности и участка перегонки (табл. 13).

Пилоту истребителя платили в размере 150, 250, 200 руб. или 12 долл. в зависимости от конкретного участка трассы.

Экипаж лишался премиального вознаграждения в случае неисправностей либо недостат в комплектации имуществом. За образцовую работу без аварий командир эскадрильи поощрялся премией в размере 300 руб. за каждые 10 самолётов. Лётный состав самолёта-лидера за проводку группы имел право на получение дополнительного вознаграждения, но только в том случае, если данное воздушное судно не являлось перегоняемым.

Для экипажей транспортных самолётов, которые осуществляли доставку лётчиков ПАП к месту дислокации, были установлены выплаты километровых вне зависимости от участка трассы. Командир корабля получал 5 коп. за 1 км, штурман – 3,5, второй пилот, бортехник и бортрадист (офицер) – 3 коп., а сержант – 1,5 коп. Путь, пройденный в ночное время, оплачивался в полуторном

размере, а полёты через Берингов пролив в оба конца вознаграждались дополнительно в валюте. Экипаж мог быть лишён этого материального поощрения за задержку рейса по его вине.

Система премиальных выплат командному составу была следующей. За перегонку каждые 20 самолётов без происшествий командир полка получал от 75 руб. (10 долл.) до 200 руб., его заместитель по лётной части – от 50 руб. (7 долл.) до 175 руб., а для замполита, старшего инженера и начальника штаба размер поощрения составлял от 40 руб. (5 долл.) до 150 руб. в зависимости от места дислокации полка на трассе [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2254. Л. 6]. Если лицо командного состава выполняло функции командира корабля, то премия начислялась по аналогии с премиями пилотов на общих основаниях, и из указанных выше сумм вычиталась оплата за лётную технику, отправленную в его отсутствие.

Инженерно-техническому составу за каждые 20 бомбардировщиков, отлично подготовленных к перелёту и сданных в пункте назначения, выплачивалась премия в сумме от 950 до 2200 руб. и за аналогичное количество истребителей – от 650 до 1300 руб. За каждые 10 принятых и выпущенных транспортных самолётов полагалась дополнительная выплата в размере 250 руб., а для сотрудников Якутского аэропорта – 450 руб., что объяснялось повышенной сложностью работ, производимых на узловом объекте. Все указанные суммы распределялись между работниками командиром полка либо начальником аэропорта соразмерно объёму, качеству и срокам выполнения работы конкретным лицом. Для сотрудников радиосвязи за качественную работу была установлена премия в размере до 30% оклада. Все остальные работники могли быть материально поощрены из квартального премиального фонда, размер которого составлял 50 тыс. руб.

Анализируя приведённое положение, можно сделать вывод, что существенное преимущество в материальном обеспечении имели лица лётно-подъёмного состава, непосредственно выполнявшие перегонку самолётов, что объяснялось чрезвычайной важностью данного процесса для страны в военное время. Кроме того, сложности в обеспечении запчастями, имевшие место на некоторых участках трассы, и увеличенный риск аварийности при полётах по малоисследованным маршрутам дают возможность утверждать, что достижение результатов, подлежащих премированию, было весьма непросто и требовало повышенной ответственности к порученной работе.

С 1 октября 1944 г. в должность командующего воздушной трассой Красноярск – Уэлькаль вступил Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации М. И. Шевелёв [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 879. Л. 246]. Одним из основных организационных мероприятий, проведённых на трассе, было объединение ряда её служб с 1-й перегоночной дивизией, которые подчинялись начальнику УВТКУ [Там же. Д. 880. Л. 2].

Рассмотрим ряд аспектов деятельности аэропорта Красноярск как важного и узлового пункта Особой воздушной линии ГВФ. Данный объект обслуживал все транспортные самолёты, принимал и производил ремонт С-47 и Б-25, поступавших от участков трассы для фронта, а также отечественных машин – Ил-4, Р-2.

В среднем аэропорт выпускал 7–10 воздушных судов, а в некоторые дни по 25–40. Большое прибытие самолётов пришлось на март-апрель и ноябрь-декабрь 1944 г. – в эти месяцы поставки авиатехники из США и Великобритании достигли своего пика (Котельников, 1991. С. 223). В целом за 1944 г. аэропорт выпустил 2395 самолётов [ГАКК. Ф. Р-1421. Оп. 4. Д. 5. Л. 104]. Уход за авиатехникой также был не простым делом – в рассматриваемый период более 20 самолётов А-20 простаивали без необходимого ремонта вследствие недостаточной укомплектованности штата аэропорта техническим составом [Там же. Д. 1. Л. 4], а также нехватки запчастей к самолётам Б-25, С-47 [Там же. Д. 5. Л. 117]¹, которые с Якутска не поставлялись, и их приходилось изыскивать на месте. Горючее доставлялось также с перебоями, поскольку не хватало заправщиков и бензовозов, что было причиной незначительных задержек выпуска самолётов. Для решения этих вопросов начальник аэропорта Пелипенко обращался с докладами к командованию воздушной трассы [Там же. Д. 12. Л. 14об.]. Но, несмотря на трудности, все принятые и сданные Красноярским аэропортом самолёты долетели до места назначения почти без технических происшествий [Там же. Л. 65]².

Согласно распоряжениям начальника магистрали А. А. Авсеевича, для снабжения горючим перегоночной авиадивизии в пунктах посадки была организована доставка большого количества топлива в Якутск, Киренск, Олёкминск и Витим [Там же. Оп. 3. Д. 43. Л. 29].

Кроме трудностей материально-технического плана, работа трассы напрямую зависела от природно-климатических условий. Весной 1944 г. существовала реальная угроза затопления аэродромов и складов, находящихся вблизи рр. Анадырь и Лена. Для борьбы с ледяными заторами по личной просьбе начальника ВТКУ генерал-майора авиации Семёнова и командира 1-й ПАД И. П. Мазурука были выделены бомбы различных калибров и взрыватели [Там же. Оп. 4. Д. 5. Л. 23]. Отметим, что в 1945 г. при выполнении бомбометания заторов льда в районе Якутска произошёл трагичный случай: один снаряд попал в жилой барак рабочих Северо-Якутского пароходства ГУСМП, в результате чего имелись жертвы и разрушения. Причиной этого была плохая подготовка к выполнению задания и непродуманные действия экипажа самолёта. Начальник ГУСМП И. Папанин потребовал от руководства ГВФ строго наказать виновных [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 103. Л. 1].

По результатам проверки готовности трассы к зимней эксплуатации 1944/45 г. было установлено, что инженерно-авиационная служба всех аэродромов ВТКУ и полков 1-й КПАД в основном должна была справиться с задачей обеспечения бесперебойной перегонки боевых самолётов фронту, поэтому проведённые ею мероприятия были утверждены начальником ГУ ГВФ маршалом авиации Астаховым. За самоотверженную работу многие генералы, офицеры, рядовые

¹ Всего в 1944 г. силами мастерских трассы отремонтировано 70 аварийных самолётов, обслужено мелким ремонтом 990 и эвакуировано с мест вынужденных посадок в общей сложности 18 самолётов [ГАКК. Ф. Р-1421. Оп. 4. Д. 12. Л. 14об.].

² Только в мае и июне имели место 4 возврата самолётов Б-25 из-за тряски мотора при полёте к Новосибирску.

и гражданские специалисты были награждены орденами и медалями [ГАКК. Ф. Р-1421. Оп. 5. Д. 12. Л. 16об.].

Меры, принимаемые авиаторами для улучшения работы по доставке самолётов, также исходили из постановлений, принятых на крупных собраниях и съездах, как неотъемлемой части внутриполитической жизни страны.

После прошедшей X сессии Верховного Совета СССР в марте 1944 г. парт-организацией авиагарнизона г. Киренска (5-й ПАП) на очередном заседании был заслушан доклад И. П. Мазурука «О итогах работы X сессии Верховного Совета СССР». Задачи, поставленные перед лётно-техническим составом на основании данного документа, были следующими:

- 1) максимальная доставка самолётов фронту без происшествий и потерь;
- 2) строжайшая экономия ГСМ и бережное отношение ко всему военному имуществу;
- 3) развитие рационализаторства и изобретательства;
- 4) повышение дисциплины и порядка;
- 5) принятие участия в сборе средств в фонд вооружения Красной Армии [Там же].

В принятой резолюции был отмечен ряд обязательств, взятых авиаторами по итогам решений X сессии: увеличение доставки фронту самолётов без происшествий, повышение лётного мастерства, сокращение расходования горюче-смазочных материалов как важнейшей задачи по экономии средств госбюджета и т. п. Для этого лётчики должны были более внимательно выполнять полёты, исключить потерю ориентировки и соблюдать все правила эксплуатации техники [РГАСПИ. Ф. 643. Оп. 2. Д. 409. Л.197].

В сентябре 1944 г. партийным собранием Управления воздушной магистрали Москва – Уэлькаль был заслушан доклад зам. начальника УВММУ генерал-майора И. И. Воронца, в котором излагались результаты обследования трассы правительственной комиссией на предмет наличия либо отсутствия следующих явлений:

- 1) неудовлетворительной эксплуатации материальной части, что вело к быстрому выводу её из строя и преждевременному ремонту;
- 2) задержки в портах трассы поступавшего импортного имущества;
- 3) краж материалов с перегоняемых самолётов.

По результатам проверки было установлено, что в подавляющем большинстве лётно-технический состав трассы квалифицированно эксплуатировал самолёты и, как следствие, случаев аварий, поломок и т. п. было немного, причём на трассе велась борьба по их изжитию. По мнению докладчика, причиной обвинения работников трассы в плохом обслуживании техники стали ошибки, допущенные ими при оформлении положенных документов. Единственная проблема, всё же имевшая место, заключались в том, что не был налажен ремонт самолётов¹ и некачественно работал отдел материально-технического обеспечения, но они не

¹ Факты задержек с ремонтом самолётов в рассматриваемый период наблюдались также в Красноярске по причине отсутствия запчастей [ГАКК. Ф. Р-1421. Оп. 4. Д. 5. Л. 106].

могли быть решены без участия руководства УВММУ. Комиссия отметила положительный момент в организации работы связи на трассе и в особенности участка Красноярск – Уэлькаль, который технически был более оснащённым по сравнению с участком Москва – Красноярск [РГАСПИ. Ф. 643. Оп. 1. Д. 306. Л. 125], а также были констатированы успехи в работе личного состава в суровых условиях Севера.

В прениях отмечалось, что наряду с положительными моментами в перегонке самолётов имелись недостатки. К их числу были отнесены:

1) отдельные случаи некомплектной передачи самолётов одного полка другому;

2) задержка в пути транзитных грузов и недостаточный контроль за их следованием;

3) случаи невыполнения регламентных работ по обслуживанию перегоняемых самолётов, наличие аварийности по вине технического состава, а также чрезмерно продолжительные сроки ремонта техники;

4) недостаточная охрана самолётов и слабое противопожарное состояние портов [Там же. Л. 126].

Несмотря на предупредительные меры по сохранности груза на трассе, были нередки случаи краж. С декабря 1943 г. по февраль 1944 г. совершено 7 подобных преступлений. Предметами воровства являлись продовольствие, импортные инструменты, спальные мешки, фонари, медикаменты, термосы, аккумуляторы и т. п. Приказом начальника ГВФ Астахова надлежало принять решительные меры по пресечению подобных поступков, а в случае их совершения расследовать каждый случай с привлечением виновных к суду Военного трибунала [ГАКК. Ф. Р-1421. Оп. 5. Д. 15. Л. 50].

Увеличение числа подобных инцидентов в течение 1944 г. вынудило командование трассы принять более решительные меры. Как показала практика, руководство полков ограничивалось только лишь фиксированием случаев краж без применения дальнейших взысканий к виновным. Это было установлено проверкой выполнения приказа «О результатах расследования фактов хищения имущества с перегоняемых самолётов», проведённой в полках с 13 апреля по 15 мая 1944 г. Общее количество краж, совершённых с января по май 1944 г., составляло 175 (табл. 14).

Одной из причин, способствующей совершению краж, являлось неудовлетворительное состояние порядка оформления и хранения в полках приёмо-сдаточных документов. С целью пресечь подобные явления приказом начальника 1-й ПАД полковника Мельникова предписывалось следующее:

1) запретить командирам полков принимать и перегонять самолёты, не полностью укомплектованные имуществом. В случае приёмки такого самолёта ответственность за его недокомплект возлагать на полк;

2) вылет лидеров и групп без доклада о полной комплектности имуществом, равно как об исправности материальной части, запретить;

3) в случае посадки на промежуточный аэродром самолёт сдавать инженеру аэродрома под расписку, а при его приёнке проверять полную комплектацию;

4) пресекать случаи воровства путём применения самых жёстких мер в отношении виновных и наказания их со всей строгостью закона, вне зависимости от чинов и званий, а также размеров похищенного;

5) обязать командиров полков предъявлять донесения о результатах расследования всех случаев хищения и сдачи неукomплектованных самолётов, а также отражать данные факты в итоговых ежемесячных докладах [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 890. Л. 147].

Принятие упомянутого документа повлекло за собой некоторые изменения в схеме приёмки-передачи самолётов. Прибыв с трассы, они принимались от лётчика техническим составом аэропорта в присутствии военного представителя авиации дальнего действия (АДД) согласно документам и осмотру технического состояния. Военпред давал расписку о приёме самолёта, номер которого сообщался в Москву. Охрану воздушного судна и его обслуживание осуществлял техник порта, который принимал его вместе с военпредом. В случае если самолёты поступали неукomплектованные или имели неисправности, они не оформлялись, и, согласно указаниям 1-й ПАД, аэропорт брал их под охрану. Здесь их приводили в порядок и сдавали лётчикам [РГАСПИ. Ф. 643. Оп. 2. Д. 409. Л. 65].

В целях выяснения истинного положения дел по вопросу сохранности имущества на трассе постановлением зампреда СНК СССР Г. М. Маленкова была создана комиссия для обследования состояния технического обслуживания импортных самолётов во время их перегонки из США в СССР, а также проверки состояния хранения и комплектности грузов при передаче на аэродромах трассы [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 635. Л. 145].

В 1945 г. на протяжении воздушной магистрали было продолжено строительство аэродромов в районах Аян, бух. Лаврентия, Сангар, Жиганск, Токко и Усть-Юдома, для чего было отправлено 6 изыскательских партий [Там же. Д. 1115. Л. 25]. Перегонка самолётов характеризовалась следующими данными: с 1 января по 1 сентября 1945 г. получено 2298 машин, в том числе 48 – в августе. Из приведённого количества сдано ВВС КА 2359 (с учётом ранее имевшегося остатка в 156 самолётов). Безвозвратные потери были небольшими – 1 самолёт А-20 и 1 Р-63 [Там же. Д. 631. Л. 28]. Первым перегоночным полком был доставлен 1561 самолёт при наличии одного лётного происшествия вследствие дефекта конструкции авиатехники. Приведённые данные позволяют сделать вывод о повышении опыта самолётовождения, большей изученности маршрутов, что позволяло вести перегонку с наименьшим количеством аварийных инцидентов. В начале 1945 г. согласно постановлению ГКО Стройконтора ЮЗГПУ провела реконструкцию покрытия полосы и строительство помещений Сеймчанского аэродрома. Летом того же года на основании распоряжений НКВД и письма начальника УВТКУ Проектно-изыскательский отдел Дальстроя осуществил технические работы по устройству линейного аэродрома на месте имевшейся взлётно-посадочной площадки на косе Апапельхин (в районе Певека) [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1611. Лл. 10–12, 75].

Таким образом, к концу войны в 1945 г. воздушная трасса Красноярск – Уэлькаль являлась технически оснащённым объектом, готовым к выполне-

нию возложенных на неё государственных задач международного сообщения между СССР и США. Кроме военного назначения, трассу использовали для полётов вице-президента США Г. Уоллеса, главы советского правительства В. М. Молотова и других высокопоставленных лиц. С вводом объекта в эксплуатацию была решена проблема регулярного авиасообщения в районах Крайнего Севера и достигнута цель «летать круглый год и круглые сутки» [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2124. Л. 338], выдвинутая в начале 1930-х гг. (Цит. по: Воздушные..., 1933. С. 50). Союзнический статус двух стран позволял планировать использование воздушного пути для дипломатических и торговых связей и в послевоенное время, но вследствие начавшейся «холодной войны» и резкого изменения отношений между двумя государствами все эти планы не были осуществлены. Тем не менее в последующие годы трасса имела важное значение в продолжавшемся освоении Северо-Востока СССР, в определённой степени предопределив дальнейшее развитие воздушного транспорта региона.

Общие итоги работы АЛСИБа были следующие: за период эксплуатации на территорию СССР перегнано 7928 самолётов, в том числе 5069 истребителей, 2095 бомбардировщиков, 54 учебно-тренировочных и 710 транспортных [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2447. Л. 6]¹. Из них за 9 месяцев (сентябрь 1943 г. – май 1944 г.) Красноярский аэродром принял 3582 самолёта, в том числе 2338 самолетов в 543 группах [ГАКК. Ф. Р-1421. Оп. 4. Д. 6. Л. 92]. По различным причинам над Североамериканским континентом разбились 133 самолёта (Паперно, 1997. С. 122). На трассе АЛСИБ были потеряны 73 самолёта, погибли 115 советских лётчиков (Мельников, 2003. С. 83).

После капитуляции Германии, в соответствии с решениями Потсдамской конференции, СССР вступил в военную операцию против милитаристской Японии. В связи с этим трасса доставки самолётов пролегла в восточном направлении. Маршрут полётов был следующий: Марково – Петропавловск-на-Камчатке, Якутск – Куйбышевка – Хабаровск; Якутск – Уккурей; Красноярск – Хабаровск. Выполняемые полёты имели ряд особенностей:

- 1) личный состав полков впервые летал в южном направлении;
- 2) сложность маршрутов по рельефу местности и метеоусловиям, а также их большая протяжённость;
- 3) неудовлетворительное обеспечение перелётов связью и метеослужбами на промежуточных и конечных аэродромах;
- 4) отсутствие своих средств обслуживания самолётов и обеспечения перелётов в пунктах их дозаправки и сдачи.

Для доставки авиатехники была необходима хорошая подготовка и обеспечение каждого полёта. В этих целях для изучения маршрута на самолёте С-47 вылетал экипаж в составе лидера, штурмана и начальника служб дивизии². В процессе ознакомления на каждом аэродроме посадки выяснялись все вопро-

¹ Всего по программе ленд-лиза СССР получил 14 126 самолётов, что составляло 20% от выпуска отечественной промышленности по фронтовым бомбардировщикам и истребителям (см.: Негебя, 1993. С. 11), но заметим, что существуют и другие количественные данные, отличные от приведённых в нашей книге.

² Указанная должность так приводится в документе. Более подробных сведений в источниках не имеется.

сы обеспечения перелёта. По завершении полёта составлялись указания экипажам относительно условий пути, обстановки, погоды и т. д. [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 982. Лл. 7а, 8].

Распределение экипажей для доставки авиатехники было следующим: 4-й и 5-й полки перегоняли технику по маршрутам Якутск – Куйбышевка – Хабаровск и Якутск – Уккурей, а 2-й и 3-й работали на своих прежних участках. Лидирование, ведение разведки и доставка экипажей к месту приёмки самолётов осуществлялись на Б-25 и С-47, выделенных из 8-го ТАП вместе с лётчиками. Сложность условий полёта, близость к государственной границе исключали всякую возможность потери ориентировки, поэтому для перегонки отбирались только лучшие экипажи с обязательным наличием в их составе опытных штурманов. Кроме этого, до пилотов были доведены дополнительные указания относительно переговоров в полёте, передачи сигналов и сообщений и т. п. Особое значение имел вопрос метеообеспечения полёта, так как приближаться к границе СССР запрещалось, и в случае невозможности продолжения движения по метеоусловиям допускалась посадка в Алдане или возвращение в Якутск в зависимости от запаса горючего. В июле 1945 г. был введён новый маршрут доставки самолётов А-20: Якутск – Куйбышевка – Владивосток.

В целях учёта перегоняемой авиатехники и оплаты премиальных участки Куйбышевка – Владивосток и Куйбышевка – Спасск были приравнены к маршруту Якутск – Киренск, а маршрут из Сеймчана и Марково до Петропавловска отождествлялся с трассой Уэлькаль – Сеймчан [Там же. Оп. 1. Д. 1117. Л. 79].

После завершения военных действий и капитуляции Японии поставки самолётов от союзников прекратились, но секретность воздушной магистрали, пролегшей как в западном, так и в восточном направлении, не изменилась, поскольку многие её объекты были расположены на территории Дальстроя, долгие годы являвшегося режимной зоной. Сам ГУСДС внёс большой вклад в строительство трассы, возведя своими силами 8 аэродромов (2 базовых и 6 промежуточных), а также приняв участие в перевозках грузов из Магадана по всей Колыме. Кроме того, начавшаяся «холодная война» требовала от СССР применения форсированных и решительных мер по обороне своей территории, что делало построенный объект направленным на внутреннее использование, и, соответственно, имевшим не меньшее стратегическое значение.

Подводя итоги изложенному в данной главе, отметим следующее. С началом Великой Отечественной войны Дальстрой стал глубоко тыловым предприятием, и одновременно с этим усилилась его стратегическая значимость в обеспечении нужд фронта и обороны страны. Потенциал Дальстроя был связан в первую очередь с запасами полезных ископаемых, которые позволили ему стать, по сути, «валютным цехом». Это позволяло руководству СССР вести переговоры с союзниками о закупке различных видов техники и оборудования по программе ленд-лиза. В военное время плановые показатели по добыче металлов Дальстроем увеличивались ежегодно, а деятельность иных предприятий была направлена на оказание горным управлениям и приискам различной помощи.

В связи с военным положением авиаотряд Дальстроя был лишён снабжения с «материка» и поставлен в жёсткие условия работы с необходимостью эко-

номии всех ресурсов, и в первую очередь топлива. Его основная деятельность была направлена на доставку различных грузов предприятиям основного производства, причём к некоторым горнопромышленным управлениям были конкретно прикреплены самолёты. Авиаторы достойно выполняли и иные виды работ (перевозка пассажиров, аэрофотосъемка), особенно если принять во внимание отсутствие полноценного материально-технического снабжения. В годы войны в авиаотряде ярко проявился трудовой героизм, который поддерживался руководством Дальстроя путём организации различных социалистических соревнований и поощрением отличившихся работников. Авиаторы также перечисляли свои сбережения в Фонд обороны. Вклад авиаотряда Дальстроя в общее дело Победы высоко оценило правительство, и многие сотрудники награждены орденами и медалями, а сам Дальстрой удостоен ордена Трудового Красного Знамени.

Другая страница деятельности региональных авиаторов и Дальстроя в целом была связана с помощью в организации и последующей эксплуатации Особой воздушной трассы Аляска – Сибирь – фронт. Работа самой трассы и входящих в нее перегонных и транспортных полков шла с немалыми трудностями. Это было связано с её первоначальной малоизученностью, недостаточной оборудованностью, неопытностью пилотов и техников при эксплуатации иностранных самолётов и другими немаловажными причинами. Следствием этого были катастрофы и аварии, гибель лётчиков и потери самолётов, особенно в первые месяцы работы трассы. Но, совершенствуя своё мастерство, лётный и технический состав справился со своей задачей, и созданный воздушный мост позволил оперативно решить проблему доставки американских самолётов для действующей армии в максимально короткие сроки, внося существенный вклад в Победу.

В целом проложенная воздушная магистраль и построенные на ней объекты укрепили техническую базу северо-восточной авиации, открыв новые перспективы, планируемые к реализации в послевоенный период. Кроме того, с учётом изменения статуса отношений между бывшими союзниками по антигитлеровской коалиции и началом «холодной войны», созданный воздушный мост приобрёл для СССР важное стратегическое значение, позволив укрепить его восточные рубежи.

Глава 3. АВИАЦИЯ В ДАЛЬСТРОЕ В 1946–1957 гг.

3.1. Работа воздушного транспорта Дальстроя в 1946–1948 гг.

После великой Победы в стране намечался постепенный переход экономики к мирному развитию. Но произошедшее разделение мира на два «полярных» лагеря и начало «холодной войны» было использовано руководством СССР как фактор, позволявший усилить мобилизацию народного хозяйства на всей территории страны в связи с появлением на её рубежах новой угрозы со стороны капиталистических государств.

В условиях сложившейся международной обстановки для СССР большую роль играло сохранение и пополнение его золотого запаса и валютных резервов. Ведущее место в этом, как и прежде, принадлежало крупным золотоносным территориям по всей стране, в том числе и на Северо-Востоке, но в данный период это имело свои особенности.

К середине 1940-х гг. в Дальстрое сложилась следующая ситуация. Отработкой богатых золотоносных площадей в 1930-е гг. и в период войны были истощены крупные россыпные месторождения данного металла, находившиеся в эксплуатации долгое время, что главным образом влекло кризис золотодобычи, выражаясь в уменьшении показателей по основному производству¹. Этот период можно обозначить как начало кризиса системы Дальстроя, которым впоследствии были охвачены многие сферы его деятельности. В свою очередь, относительно воздушного транспорта мы склонны считать, что в данное время он не был подвержен начавшимся негативным процессам и, так или иначе, проявления кризисных явлений в рассматриваемой нами отрасли были отодвинуты к концу 1940-х – началу 1950-х гг.

Согласно пятилетнему плану восстановления народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг. предусматривалось значительное развитие воздушного сообщения в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2437. Л. 6], поскольку на этих территориях данный вид связи продолжал иметь особое значение.

Деятельность авиации региона в течение первых послевоенных лет была направлена на обслуживание хозяйственных нужд Дальстроя (прежде всего основного производства) и Чукотского национального округа, а также выпол-

¹ Подробнее о структурных реорганизациях в горнодобывающей отрасли и совместимых с этим процессов в рассматриваемый период см.: Зеляк, 2004.

нение рейсовых полётов. В 1946 г. авиаотряд осуществлял грузо-пассажирские перевозки по заданиям Главка и выполнял увеличенный план работ по аэрофотосъёмке для Аэрогеодезического управления ГУСДС, для чего к уже имевшейся технике был дополнительно выделен один самолёт Ил-4 с лётным составом [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1750. Л. 238]. В апреле 1946 г. предстояла доставка большого количества необходимых частей и материалов для нужд Чукотстроя¹ и различных горных управлений к началу промывочного сезона. Чтобы избежать срыва поставок, авиапарк в составе 4 самолётов «Локхид», двух Ил-4 и одного Б-25 был перебазирован из Нагаево на Сеймчанский аэродром. В свою очередь, на аэродром Берелёх перевели 4 самолёта Ил-4 и один «Дуглас» [Там же. Д. 1475. Лл. 96–97]. В целом на все объекты было направлено около 30% от общего количества летательных аппаратов, что свидетельствовало о крайней важности данной работы для Дальстроя².

Объёмы перевозимых материалов для нужд ГПУ оставались значительными. Для выполнения поставленных задач руководство Дальстроя, кроме использования своих самолётов, было вынуждено пользоваться услугами иных авиаперевозчиков. Так, в марте-апреле 1946 г. экипаж самолёта С-47 Якутского управления ГВФ выполнил задание по перевозке ряда срочных грузов на Омолон, в Сеймчан, Берелёх и другие пункты. За период работы доставлено 80 т материалов и перевезено 207 пассажиров, за что пилотам объявили благодарность и выдали денежное вознаграждение [Там же. Лл. 146–148]. На наш взгляд, необходимость привлечения структур иного ведомства объяснялась начавшейся нехваткой ресурсов самолётно-моторного парка для удовлетворения всех потребностей Дальстроя в авиаперевозках.

Для возможности выполнения поставленных задач своими силами и улучшения авиасообщения на Северо-Востоке весной 1946 г. началось пополнение авиатехникой. В списочный состав авиаотряда были зачислены 4 трофейных самолёта «Локхид-14», перегнанных из Сахандо и Хабаровска, 5 Ил-4, доставленных из Комсомольска и один В-25 из Москвы, после чего их общее количество (на II квартал 1946 г.) равнялось 29, из них 16 относились к тяжёлому классу [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2649. Л. 21].

Ввод в эксплуатацию трофейных самолётов был связан с рядом трудностей из-за отсутствия учебной литературы и запасных частей. Более того, многие из них не были готовы к полётам в условиях Крайнего Севера, в связи с чем техники авиаотряда внесли изменения в их конструкцию. То же самое относилось и к самолётам В-34, на которых был выполнен ряд замен деталей, взятых с самолётов П-5 [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1890. Л. 83]. Но если задержка ввода в эксплуатацию летательных аппаратов зарубежного производства объяснялась особенностями техники, то простои отечественных Ил-4 были вызваны отсутствием подъёмников для проверки работы шасси. Этот и другие негативные

¹ Чукотское строительное управление («Чукотстрой») было организовано 1 марта 1946 г. в целях строительства Иультинского горнорудного комбината. Помимо строительства поселка в заливе Креста, автодороги на Иультин, а также морского порта и аэродромов, предусматривалось дальнейшее ведение геологоразведочных работ (Хроника..., 2002. Ч. 1. С. 67).

² Общее количество самолётов на конец 1946 г. составляло 34 [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1890. Л. 83].

факты в работе лётного состава явились предметом недовольства и. о. начальника Дальстроя М. А. Гагкаева. В подписанном им приказе говорилось, что «*в авиаотряде процветает недисциплинированность, отсутствие элементарного порядка, а также практика невыполнений приказов и распоряжений*» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1754. Л. 54].

Отсутствие чёткости в работе прежде всего ставилось в вину начальнику авиаотряда Д. В. Фуфаеву, который не принимал мер по устранению недостатков. Но в то же время руководство Дальстроя выражало уверенность в качественном выполнении воздушным транспортом всех поставленных задач, сопровождая это различными политическими призывами, пропагандой коллективного дела и т. п.

В сентябре 1946 г. авиаотряд списал ряд летательных аппаратов. Из отечественных машин из эксплуатации вывели самолёты типа ПС-40 1936–1940 г. выпуска, а также два П-5, изготовленных в 1935 и 1939 г. Причинами этого являлись устарелость конструкции, отсутствие запчастей, выработка ресурса деталей и т. п. [Там же. Д. 1751. Л. 59]. Также к концу года авиаотряд лишился 4 машин иностранного производства. По причине аварий и двух катастроф были списаны 3 самолёта «Локхид-14», а самолёты С-2 и У-2 были потеряны в результате их полного разрушения ураганным ветром на о. Завьялова [Там же] и в бух. Нагаева (в годовом отчёте это отмечалось, как «особое происшествие») [Там же. Д. 1890. Л. 84].

28 марта 1946 г. потерпел катастрофу самолёт «Локхид-14» под управлением пилота 2-го класса А. К. Людвичека, что произошло при следующих обстоятельствах. 27 марта самолёт прибыл в Зырянку и был разгружен. После этого на борт было доставлено 9 мест ткани общим весом 1125 кг [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 43. Л. 30]. Поместив груз, самолёт закрыли и оставили на ночь, а члены экипажа ушли отдыхать. На следующий день в 6.30 утра экипаж занял свои места в кабине, и пилот, получив от бортмеханика доклад об исправности всех систем, вырулил на старт. При отрыве от земли самолёт задел правым колесом о снег, что явилось причиной левого крена. Пилот попытался сбалансировать воздушное судно, уйдя в правый крен, но самолёт зацепил землю крылом. Пролетев ещё примерно 17 м, «Локхид-14» столкнулся с землёй, после чего развернулся и проехал юзом хвостовой частью вперёд несколько метров. Скорее всего, пилота выбросило из кабины в момент удара, поскольку, согласно показаниям бортмеханика М. К. Вулковского, он сам очнулся после падения, «стоя разутым на снегу», и увидел лежащего у самолёта раненого командира корабля. К месту случившегося подбежали многочисленные очевидцы, а также вызванные медики и работники райотдела МВД. Лётчика доставили в больницу, где врачи констатировали его смерть, после чего произошедшее было квалифицировано как катастрофа. Остальные члены экипажа получили различные травмы.

Приказом и. о. начальника Дальстроя М. А. Гагкаева была создана аварийная комиссия, которая путём осмотра места происшествия и характера повреждений, а также опроса членов экипажа и очевидцев пыталась выяснить все обстоятельства крушения самолёта. Особую роль в начале расследования играл факт наличия либо отсутствия иная на самолёте, о чём сообщались противоречивые

сведения. В конечном счёте установили, что иней был, и его перед взлётом не смели с крыльев, так как экипаж не обратил на это должного внимания. Завершив работу, комиссия установила обстоятельства и причины катастрофы:

1) после отрыва пилот стал выдерживать самолёт над землёй, но в этот момент произошёл удар правым шасси о снег;

2) самолёт взлетел с левым креном, который лётчик попытался парировать, но ввиду большой загрузки и обледенения плоскостей начал расти угол правого крена;

3) лётчик принял решение убрать шасси на малой высоте для увеличения скорости, что только усугубило ситуацию, приведя к столкновению с землёй.

Виновниками катастрофы были признаны пилот А. К. Людвиг, как не прекративший своевременно взлёт, а также весь экипаж и руководство аэропорта Зырянка, не принявшие меры к удалению инея с конструкции самолёта. В целях недопущения аналогичных случаев в будущем был определён ряд мероприятий:

1) при подготовке самолётов к вылету экипаж и аэродромный персонал обязаны удалять иней с плоскостей;

2) пилотам надлежало прерывать взлёт в случае ненормального поведения самолёта или приборов при разбеге;

3) эксплуатация самолётов «Локхид-14» была прекращена до их полного изучения лётным и техническим составом, а также приведения всей документации в надлежащее состояние.

Но принятые меры не помогли полностью выправить ситуацию, поскольку 7 декабря 1946 г. произошла ещё одна катастрофа самолёта «Локхид-14» под управлением пилота А. Ю. Зимзе, жертвами которой стали все 7 человек, находившихся на борту. Обстоятельства происшествия были следующие. В начале декабря самолёт прибыл в Берелёх для замены мотора, после чего пилот попросил у командира авиаотряда разрешения на вылет в Магадан, в чём ему отказали. Вместо этого лётчику дали указания испытать самолёт и вновь установленный двигатель в воздухе, что выполнено не было. 6 декабря заместитель начальника Дальстроя М. И. Груша приказал командиру авиаотряда срочно перебросить в Зырянку горноспасательную бригаду для оказания помощи людям, пострадавшим в результате обвала угольной шахты. Марченко передал это указание пилоту Зимзе, назначив вылет на 7 декабря, но предварительно вновь настояв на испытании самолёта в воздухе. Утром 7-го числа пилот заверил командира авиаотряда об исправности материальной части и её готовности к полёту, хотя, по свидетельству источников, испытания всё же не проводилось. В день вылета на борту находился экипаж в составе пилота А. Ю. Зимзе, бортмеханика Грищенко, бортрадиста Сальникова, авиатехника Полистрат и трое пассажиров – членов горноспасательной бригады – Кленов, Летвицкий и Грибов. В 10.15 местного времени «Локхид-14» вырулил на взлёт. При разбеге самолёт сначала отклонился влево, а через несколько метров ушёл резко вправо, после чего снова влево и оторвался от земли. На высоте 100–150 м отказал

левый мотор и загорелся правый, в результате этого самолёт резко снизился и упал почти отвесно с левым креном. После удара о землю последовал взрыв и начался пожар. Самолёт сгорел полностью [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 40. Л. 2].

Сразу же после происшествия была создана аварийная комиссия в составе председателя командира авиаотряда М. Г. Марченко и членов – главного инженера Г. В. Пасюры, представителя МВД Фесика, летчика Г. Я. Кириллова и начальника аэропорта Берелёх Апанасенко. Воссоздав картину падения путём осмотра места происшествия, установили, что моторы в момент удара уже не работали. При отказе одного из них в воздухе пилот принял неправильное решение – возвратиться на аэродром, хотя должен был произвести вынужденную посадку прямо перед собой, к тому же ровный рельеф местности позволял это сделать. Виновником катастрофы был признан пилот А. Ю. Зимзе, не испытывавший самолёт в воздухе и не принявший мер по прекращению взлёта. Косвенно доля вины распределялась на командира авиаотряда и начальника аэропорта Берелёх за существенные недочёты в работе.

Случившаяся катастрофа вскрыла ещё один, более серьёзный факт, ставивший под угрозу нормальную работу авиации в Дальстрое. При опросе начальника аэропорта Берелёх отмечалось, что *«загрузка самолётов Дальстроя им не контролировалась, так как он являлся самостоятельной хозяйственной единицей»*, и такой порядок существовал давно. Помощь экипажам воздушных судов также оказывалась по мере возможности, и системы в данном вопросе не было. Аналогичный вопрос был задан диспетчеру того же аэропорта П. П. Белякову, который сообщил, что он *«только спрашивал пилота о загрузке, а регистрации нигде не было»*. Полученные ответы были далеко не случайны и являлись следствием передачи в первое послевоенное время ряда аэродромов, территориально находившихся в Дальстрое, иным ведомствам, и прежде всего ГВФ. Договоренности о равнозначном обслуживании воздушных судов, принадлежавших ГУСДС, по всей видимости, оставались только на бумаге, не имея реального выполнения. Сложившаяся ситуация во многом затрудняла контроль руководства авиагруппы за её работой на отдельных участках, но решение организационных проблем затянулось вплоть до середины 1950-х гг.

Проанализировав документальные материалы, мы можем сделать следующий вывод. Поступившие в авиаотряд самолёты «Локхид-14», принятые Советским Союзом после капитуляции Японии в качестве трофеев, были в плохом техническом состоянии, имея малый остаточный ресурс. Но сам факт их получения играл большую внешнеполитическую роль в деле демонстрации мощи СССР как государства-победителя во Второй мировой войне. К тому же передача трофейной техники позволяла избежать дополнительных расходов на закупку новых самолётов, что в условиях восстановления разрушенного войной хозяйства было не лишней экономией. Однако указанные трагедии, наряду с частыми авариями, привели к тому, что в конце 1946 г. все самолёты типа «Локхид» были сняты с эксплуатации и списаны.

Приведённая информация свидетельствует, что в 1946 г. в авиаотряде вновь возросла аварийность. На основании действовавших нормативных актов Главная инспекция ГВФ отправила на имя И. Ф. Никишова письмо с указанием составить сводную ведомость всех инцидентов с их причинами и последствиями. Согласно данному документу, за год произошло более 30 случаев, которые классифицировались следующим образом: 2 катастрофы, 3 аварии, 4 аварии мотора, 16 поломок, 8 вынужденных посадок и 2 особых происшествия [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 44. Лл. 51–57].

Столь удручающая статистика объяснялась многими причинами, но основные – это общее понижение трудовой дисциплины, слабый контроль со стороны начальников аэропортов за вылетом самолётов, недостатки в работе службы технической эксплуатации и отсутствие мониторинга уровня профессиональной квалификации лётного состава. Анализируя документы, мы обратили внимание на так называемый замкнутый круг, заключавшийся в следующем. После любого происшествия лётно-технический состав начинал относиться к своим обязанностям более ответственно, но это продолжалось не долго. Следовавшее за этим спустя какое-то время снижение качества работы приводило к очередному инциденту, и так далее. Улучшение ситуации было бы возможным при изменении общего подхода со стороны руководства Дальстроя и вышестоящего министерства к нуждам авиаторов в профессиональном плане, но существенных сдвигов в этих вопросах не произошло.

Накануне очередной годовщины Октябрьской революции было объявлено социалистическое соревнование между коллективами транспортных предприятий. Победу в нём одержал авиаотряд Дальстроя, выполнив сентябрьский план по налёту часов на 103,3% и по тонно-километрам на 101,1%. За это ему было вручено Знамя Главного и Политического управлений и Окружкома профсоюза [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1748. Л. 190]. Но этот успех не способствовал выполнению воздушным транспортом годового плана.

За 1946 г. самолётами Дальстроя было перевезено 815 т груза и 4608 пассажиров, что соответственно равнялось 80,4 и 81,4% плана. Его невыполнение объяснялось причинами, которые можно считать не зависевшими от авиаторов: руководство Дальстроя ограничило использование самолёта В-25 в летную навигацию, а 2 самолёта Ил-4 были включены в резерв аэрофотосъёмочных работ к уже использовавшимся там 4 машинам [Там же. Лл. 83–83об.], что позволило выполнить план съёмки на 147% [Там же. Д. 1865. Л. 20].

Состояние сети аэродромов, эксплуатируемых в середине 1940-х гг., не соответствовало требованиям авиаторов в плане технического оснащения и их количества [Там же], поскольку многие из них не принадлежали авиаотряду [Там же. Д. 1890. Л. 83]. Для улучшения ситуации в 1946 г. научно-техническим советом Дальстроя был принят к рассмотрению проект аэропорта в бух. Эгвекино (Залив Креста), где по заданию начальника Чукотстроя инженер-майора Леликова провели изыскательские работы. Поскольку связь бухты с другими районами была возможна только в период навигации, отсутствие регулярно-

го авиасообщения крайне затрудняло выполнение заданий правительства по строительству Иультинского горного комбината, порта и дороги, которое осуществлялось Чукотстроем [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1858. Лл. 2, 3]. Имевшиеся в непосредственной близости аэропорты «Оловянный» и Уэлькаль предполагалось в будущем объединить с проектируемым объектом для возможности приёма всех типов самолётов [Там же]. Дополнительно совместным решением НКВД и ГУ ГВФ на Северо-Востоке страны в 1946 г. намечалось строительство ряда аэродромов следующего назначения:

для связи Чукотки и Колымы с центром Хабаровского края возведение базового аэродрома в Магадане силами Дальстроя НКВД, которое планировалось годом ранее, но согласно указанию Л. П. Берия было перенесено на 1946 г.;

промежуточный аэродром в пос. Аян (силами ГУ ГВФ);

строительство аэродрома в районе Бодайбо на трассе Магадан – Алдан – Киренск;

строительство битумной взлётно-посадочной полосы в Якутске [РГАЭ. Ф. Р-9527. Оп.1. Д. 2447. Л. 6].

В тот же период силами самого Дальстроя для нужд Гражданского воздушного флота построены и подготовлены к эксплуатации 3 аэродрома – Омон, Кедон и Пенжино, предъявленные к сдаче в Якутское управление ГВФ, который по неизвестной причине долгое время не мог командировать приёмочную комиссию, что задерживало вступление объектов в строй и вело к убыткам от простоя. Замминистра внутренних дел С. Мамулов в обращении к начальнику ГВФ Астахову указывал на необходимость решения данных вопросов в кратчайший срок и присылки самолёта для вывоза людей с построенных объектов [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2447. Л. 125].

В начале 1947 г. Совет Министров СССР принял постановление о предоставлении Дальстрою необходимых материалов и оборудования, в том числе и лётной техники. Министерство авиапромышленности обязали выделить 2 геликоптера (вертолёт), а также 5 самолётов Ли-2 (3 в грузовом и 2 в пассажирском варианте) [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1610. Л. 139]. Это имело большое значение для авиации региона, поскольку впервые ставился вопрос о возможности использования винтокрылой техники на Северо-Востоке, но вследствие различных обстоятельств их практическое применение произошло немного позднее. Ли-2 различных модификаций прибыли в авиаотряд частями – 2 машины в июле [Там же. Д. 2029. Л. 194] и 3 – в октябре [Там же. Д. 2030. Л. 66]. С учётом предполагаемого движения авиатехники общий план налёта был установлен в количестве 5150 ч [Там же. Д. 2069. Л. 318].

Весной того же года в результате административной реорганизации должности авиаотряда, относящиеся к лётно-подъёмному, цеховому и командному составу, были включены в номенклатуру начальника Дальстроя МВД СССР [Там же. Д. 2029. Л. 54] и подлежали замещению только специалистами высшей и средней квалификации [Там же. Д. 2225. Лл. 18, 32]¹. Это положение

¹ Более ранних сведений в источниках не имеется.

действовало до конца 1953 г., после чего вновь было заменено. Для присвоения классов лётному и техническому персоналу была сформирована комиссия в составе зам. командира отряда по лётной части Г. Я. Кириллова (председателя) и членов: главного инженера, флагштурмана (в данный период указанную должность занимал Н. С. Ткаченко (прил. 1) и начальников отделов.

Практическое применение авиации в основном не изменилось и было направлено на оказание помощи различным предприятиям, добывавшим металл.

Министерство внутренних дел СССР и руководство Дальстроя отмечало неудовлетворительную работу Янского, Юго-Западного и Чаун-Чукотского горно-промышленных управлений в течение промывочного сезона. В данной ситуации услуги воздушного транспорта сводились к следующим вспомогательным действиям. Для нужд ЮЗГПУ авиаотряд закрепил самолёт По-2 в целях обслуживания Омсукчанского комбината, а также обеспечил доставку всех необходимых грузов с помощью «Юнкерса». В двух других управлениях аналогичные работы выполнялись на Ли-2 [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 2225. Лл. 28–35], имевшем большую грузоподъёмность. Для возможности приёма авиатехники данного класса около пос. Батыгай (Янское ГПУ) шло строительство аэродрома. После его завершения предстояло доставить по воздуху необходимое количество авиабензина, не завезённого в навигацию [Там же. Д. 2022. Л. 249].

Из разовых поручений можно отметить услуги авиаторов по перевозке из Хабаровска в Магадан и районы приисков газет и политической литературы [Там же. Д. 2021. Л. 173], а также доставке продуктов геологоразведчикам, за что выполнявший данный рейс экипаж был отмечен ценными подарками и благодарностью [Там же. Д. 2017. Л. 250]. В 1947 г. выполнение аэрофото-съёмки имело повышенную секретность и велось специально организованной лётной группой на самолётах По-2. Контроль за ведением работ осуществлял генерал-майор В. А. Цареградский [Там же. Д. 2030. Л. 83].

Немаловажным аспектом в работе авиаторов являлась действовавшая схема обеспечения самолётов топливом, вызывавшая некоторые затруднения, обусловленные следующими обстоятельствами. До 1947 г. заправка самолётов ведомственной авиации осуществлялась ГУ ГВФ на основании полученных ими специальных талонов, причём такой порядок возник стихийно и никем не был утверждён. Вначале это не составляло особой сложности, поскольку самолётный парк ведомственной авиации был небольшим. Однако по мере его увеличения шло возрастание расходов горючего, достигнув в 1947 г. показателя в 5 тыс. т. Это приводило к ежегодным убыткам ГВФ, поскольку ведомства оплачивали только стоимость бензина без учёта затрат на его доставку и хранение.

Сложившаяся ситуация ставила под угрозу наличие собственной авиации в ряде министерств, которые в силу ряда причин не могли воспользоваться услугами гражданской авиации, так как система ГВФ фактически отказывалась обеспечивать посторонние самолёты необходимыми материалами и топливом по старым схемам. В этот процесс вмешалось правительство, которое своим решением ограничило список министерств и ведомств, чьи самолёты подлежа-

ли заправке в ГВФ. Вместо 18 ранее обслуживаемых учреждений в него вошли только первое Главное Управление, Министерство геологии, Гидрометеослужба и Главпромстрой МВД [РГАЭ. Ф. 9527. Оп.1. Д. 2649. Л. 65]. Согласно новым правилам, причитавшийся ведомствам бензин поставлялся Главнефтеснабом напрямую в аэропорты, с которыми велись дальнейшие расчёты, причём оплате подлежали также и расходы по перевозке топлива и заправке ими самолётов. Принятием данного решения все спорные вопросы были урегулированы и проблема порядка обеспечения горючим снята.

Аэродромное хозяйство авиаотряда в 1947 г. имело предпосылки к расширению. Руководству Дальстроя были представлены на рассмотрение проекты аэродромов в районе р. Кутур (Индигирский) и в районе Иультина (на Чукотке). Первый из них был отклонён научно-техническим советом [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 2121. Л. 102], а строительство аэродрома Иультина было утверждено с рекомендациями по сокращению построек жилых и производственных зданий [Там же. Лл. 127–128]. Из действовавших объектов авиаотряд передал в Дальневосточное управление ГВФ аэропорт Охотск с условием приёмки и обслуживания им самолётов Дальстроя [Там же. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 2. Л. 6]. Согласно постановлению Совета Министров СССР, центральный аэропорт в Магадане на 13-м км должен был находиться в полной готовности к приёму самолётов в любое время года. В целях недопущения срывов полётов транспортной авиации зимой 1947/48 г. авиаотряду были выделены наземная техника и персонал для обслуживания лётного поля [Там же. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 2028. Л. 81].

В послевоенный период руководство Дальстроя и авиаотряда осуществили комплекс мер, направленный на улучшение обслуживания материальной части и повышение безопасности полётов. Для установления персональной ответственности технического состава за выполняемую им работу по подготовке самолётов главный инженер аэропорта на 13-м км ввёл на каждый самолёт карты техобслуживания, журнал выполненных работ и их регистрации, куда вносились все действия, проведённые техперсоналом на конкретном летательном аппарате. Экипаж проводил проверку систем самолёта и подписывал документ о готовности его к вылету. Для прохождения всех процедур борттехник был обязан прибыть в аэропорт за 2 ч до вылета, а пилот и бортрадист – за 1 час. На практике это давало возможность вести непосредственный контроль над качеством обслуживания самолётов и поднять уровень ответственности лётного состава по производству полётов. Командир авиаотряда Г. Я. Кириллов своим приказом распространил данный метод на всю авиацию Дальстроя [Там же. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 2. Лл. 27–28].

1947 г. для авиаотряда ознаменовался крупным производственным достижением – досрочным выполнением годового плана. К 10 октября задание по перевозкам было выполнено на 105,1%, по аэрофотосъёмке – на 173,5%. За год авиаторы сэкономили 120,6 т авиабензина и 26 т масла [Там же. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 2151. Л. 40]. За высокие показатели коллектив авиаотряда был занесён в

Книгу почёта [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 2023. Л. 46] с объявлением благодарности, причём некоторым сотрудникам (Марченко, Слюсаренко, Кириллову, Белову и др.) сделали соответствующую запись в личном деле [Там же. Д. 2022. Л. 45]. Но успехи за истекший год были омрачены авиакатастрофой, произошедшей 5 мая 1947 г., в которой погибли А. С. Фастрицкий, Н. А. Крылов и В. Н. Бордовский [Сов. Колыма, 1947. 5 мая]. Ушедшие из жизни авиаторы были в числе первых авиационных специалистов на Колыме и по праву считались одними из лучших в Дальстрое. Кроме этого, согласно заключению инспекции по технике пилотирования транспортной авиации МВД, в авиаотряде также были зарегистрированы 1 авария, 4 поломки и 7 вынужденных посадок самолётов [ГАРФ. Ф. 9410. Оп.1. Д. 1. Л. 260].

Оборотной стороной достижений авиаторов являлось преодоление ими в повседневной работе серьёзных проблем, отмеченных в годовом отчёте. Это выражалось в следующем.

Поступившие в авиаотряд в 1946–1947 гг. самолёты иностранного производства С-47 и В-25 не имели комплектов запчастей. На С-47 после 200 ч эксплуатации вышел из строя мотор. Поскольку его отправка на замену в Москву или Новосибирск привела бы к простоя самолёта и убыткам, было принято решение произвести ремонт силами авиаотряда [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 2024. Л. 61]¹. Свои особенности также имела и эксплуатация прибывших самолётов Ли-2, поскольку этот тип машин нигде не использовался при столь низких температурах. Авиаторы провели усовершенствования в подготовке их к полётам на Северо-Востоке, климатические условия которого создавали трудности пилотирования даже для лётчиков, имевших опыт работы на данных самолётах в других регионах СССР [Там же. Д. 2151. Л. 96].

Многие из указанных причин объяснялись неудовлетворительной организацией снабжения авиаотряда, которым по-прежнему занимался гострест «Колымснаб»². Его московское отделение не выполняло заявок авиаторов по закупке запасных частей и других необходимых материалов. Вследствие этого авиаотряд был вынужден самостоятельно отправлять своих представителей на заводы в центральные районы страны, расходуя дополнительные средства. Но и поступившие материалы не обеспечивались должным присмотром и уходом, поскольку из-за нехватки складских и подсобных помещений многие грузы приходилось хранить под открытым небом [Там же. Л. 99]. На наш взгляд, это являлось прямым следствием имевшей место экономии затрат и времени на строительство аэродромов, о чём уже говорилось. Поскольку авиагруппа была самым крупным авиапредприятием в системе МВД, то, по мнению её сотрудников, органы снабжения должны были проявить более внимательное отношение к их заявкам и запросам, однако на практике этого не произошло.

Проведя анализ имеющихся материалов, мы считаем возможным констатировать следующее. На протяжении 15 лет, т. е. со времени выполнения первых

¹ За выполнение этого задания мастера были премированы месячным окладом.

² Подробнее о работе и функциях государственных трестов «Колымснаб» и «Дальстройснаб» см.: Бродкин, 2008.

полётов и до рассматриваемого периода, работа авиации на Северо-Востоке по различным аспектам шла с переменным успехом. Многие меры помощи авиаторам, принимаемые руководством страны и Дальстроя, зачастую имели половинчатый или начальный характер. К сожалению, подход к нуждам воздушного транспорта качественно не улучшился, что в свою очередь было непропорционально возложенным на него задачам. Это находило своё объяснение в главной цели, стоящей перед Дальстроем, – добыче большего количества металла с одновременным снижением его себестоимости. Естественно, что в этих условиях повышение расходов на содержание структур, обслуживавших основное производство, становилось практически невозможным. Перед системой воздушного транспорта Дальстроя постепенно вставала необходимость реформирования.

Также стоит отметить, что в первые послевоенные годы в штатном расписании авиаотряда произошли некоторые изменения. Численность заключённых работников была сокращена, а вольнонаёмных специалистов увеличена на 60 чел., составив в 1947 г. 412 сотрудников при общей численности 447, но достигнуть полной укомплектованности, предусмотренной планом, всё же не удалось.

На 1948 г. план работы авиации Дальстроя был составлен из расчёта имевшихся для перевозок 13 самолётов, таких как С-47 (2 шт.), П-5 (1 шт.), а также По-5 и Ли-2 (по 5 машин каждого типа). С эксплуатации планировалось снять самолёты В-25 (требовался капремонт в Москве), В-34 и МП-1 (подлежали списанию), причём последний из них был одним из первых типов авиатехники, применяемой в Дальстрое. Но в течение года состав авиапарка менялся и к началу июля составлял 23 самолёта, из которых 17 были готовы к эксплуатации, а 6 требовали ремонта [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 2325. Л. 111]. Количественные показатели по налёту часов и грузоперевозкам были установлены в размере 86,7 и 112,4% соответственно, что в натуральном выражении составляло 4470 ч и 1011 ткм. При их расчёте за основу брались итоги 1947 г., а разница объяснялась вводом в эксплуатацию пяти самолётов тяжёлого класса (Ли-2) [Там же. Д. 2259. Л. 2].

Распределение планируемой годовой нагрузки по типам самолётов представлено в табл. 15.

В 1948 г. объём аэрофотосъёмочных работ по поручению Генерального штаба Вооружённых сил СССР был установлен в размере 200 тыс. км² из расчёта его полного выполнения к 1951 г. Первоначально для работ были выделены 4 Ли-2 [Там же], но в 1950 г. к ним прибавили ещё 2 аналогичных самолёта в целях успешного выполнения задачи. Необходимость этого возникла в результате срыва сезона съёмок 1949 г. из-за непродуманных действий руководства авиаотряда по переоборудованию полученных самолётов. Новый начальник Дальстроя И. Г. Петренко¹ (прил. 1) своим приказом ввёл персональную ответственность каждого за выполнение задания в срок, а также обозначил ряд практических мероприятий [Там же. Д. 2556. Л. 92].

¹ Постановлением Совета Министров СССР от 23 декабря 1948 г. и приказом Министра внутренних дел СССР от 24 декабря 1948 г. в должность начальника Дальстроя вступил генерал-майор И. Г. Петренко. Прежний начальник ГУСДС И. Ф. Никишов вышел в отставку и выехал на «материк» (Хроника..., 2002. Ч.1. С. 67).

Расстановка самолётов на 1948 г. была следующей. С-47 выполняли полёты из Магадана в Певек, Ли-2 – в Залив Креста и Батыгай, а самолёты По-2 были выделены для обслуживания Нижне-Индигирского райГРУ (2 шт.) [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 2220. Л. 247] и ЧЧГПУ (1 шт.) [Там же. Л. 250], но в помесячных планах такое распределение могло быть изменено [Там же. Д. 2325. Лл. 11–12, 15, 27 и др.]. Рейсы до Хабаровска выполнялись на Ил-12, причём с 29 июня 1948 г. приказом начальника ГУ ГВФ был введён новый маршрут следования: Магадан – Охотск – Аян – Шантар – Николаевск – Комсомольск – Хабаровск. Расстояние полёта увеличилось с 2046 до 2430 км, вследствие чего произошло повышение тарифов на авиабилеты и багажные перевозки [Там же. Л. 42]. Этим же документом вводились новые правила отправки самолётов с аэропорта «Магадан – 13-й км». Для самолётов С-47 и Ли-2 сокращение взлётного веса составило 500, а для Ил-12 – 750 кг, в связи с чем командир авиаотряда М. Г. Марченко обратился с рапортом к руководству Дальстроя для перерасчёта показателей тонно-километров, которые автоматически уменьшились. В целом за год авиаотряд перевёз 1215 т грузов и 7824 пассажира. Несмотря на невыполнение основных показателей по отдельным типам самолётов, в целом план по тонно-километрам был выполнен на 149,7%, а по налёту часов на 110,3% [Там же. Д. 2246. Л. 152].

По вопросу безопасности полётов в авиагруппе можно сказать следующее. По сравнению с 1947 г., в котором Дальстрой был в числе наиболее аварийных предприятий МВД, за I полугодие 1948 г. количество происшествий уменьшилось в 2 раза (произошла одна поломка). Согласно выводам проверяющей комиссии транспортной авиации МВД, наибольшее количество инцидентов пришлось на самолёт По-2 (более 30%), а также летательные аппараты устаревшей конструкции (отечественные) и трофейные иностранной марки (50% от общего количества случаев) [ГАРФ. Ф. 9410. Оп.1. Д. 1. Л. 268]. Поскольку в послевоенное время авиапарк Дальстроя приблизительно на 30% состоял из самолётов данного типа, приведённый факт частично объясняет причины большого количества нештатных ситуаций.

В целях преодоления недостатков в работе авиаотряда комиссия определила ряд мероприятий: 1) проведение решительной борьбы за укрепление дисциплины среди личного состава; 2) составление схем основных посадочных площадок и инструкций полётов на них; 3) подробное изучение со всем техническим составом регламента по обслуживанию самолётов; 4) повышение качества подготовки материальной части и экипажей перед полётом [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 2235. Л. 269], и многие из указанных пунктов сотрудники авиагруппы Дальстроя осуществили на практике.

В конце 1940-х гг. руководство Дальстроя усилило контроль за выполняемыми авиаперевозками и отправкой пассажиров, которая теперь производилась только на основании билета, выданного по требованию из отдела кадров и проверенного при посадке в самолёт [Там же. Л. 16]. Эта мера позволяла исключить проникновение на борт воздушного судна и вылет заключённых и иных лиц, которым по различным причинам запрещалось покидать территорию Дальстроя. Бесплатная перевозка работников и членов их семей за счёт

ГУСДС осуществлялась только с разрешения начальника Дальстроя и оформлением через главного бухгалтера всех необходимых документов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 2025. Л. 24].

В начале 1949 г. на территории Главного управления СДС ввели в действие приказ МВД СССР от 10 ноября 1948 г. за № 0688, согласно которому перевозки людей и грузов должны были выполняться только на основании «распоряжения на вылет». При отправлении самолёта в Москву его подписывал начальник Главного управления И. Г. Петренко, а рейсы в Хабаровск и другие пункты Дальстроя и обратно разрешались его заместителем Иноземцевым. Для самолётов, прикрепленных к отдельным управлениям, вылеты утверждались их руководителями. Нарушение этого постановления влекло за собой ответственность вплоть до лишения права управления самолётом.

Кроме этого, приказом по Дальстрою осуществлялась проверка перевозимых по воздуху грузов с изъятием незарегистрированных [Там же. Д. 2553. Л. 49], т. е. фактически вводилась процедура современного предполётного и послеполётного досмотра. Причиной этого послужил запрет МВД на перевозку самолётами Дальстроя любых пассажиров и грузов от предприятий, не входящих в систему Министерства [Там же. Д. 2539. Л. 52]. Все сторонние организации должны были пользоваться исключительно услугами ГВФ. Возможно, что принятие данной меры в первую очередь было вызвано уже упоминаемой нами нехваткой ресурсов самолётно-моторного парка Дальстроя и, соответственно, необходимостью их экономии.

Некоторые изменения были также внесены в порядок оформления заявок на любые авиаперевозки, действовавший с начала 1940-х гг. Согласно новому положению, заявки предоставлялись за 5 дней до даты вылета с подробным указанием маршрута, цели полёта и наименования перевозимого груза, количества пассажиров и другой информации и подписывались руководителем предприятия и главным бухгалтером. На основании полученных документов Транспортный отдел составлял календарный план перевозок, утверждаемый руководством Дальстроя [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 2547. Лл. 36–37]. Заявка вручалась под расписку командиру авиаотряда или его заместителю вместе с распоряжением на вылет за сутки до полёта. Такая мера позволяла свести к минимуму возможные отказы от заданий и невыполнение перевозок. За задержку отправки рейса по вине грузоотправителя с него взыскивалась пеня из расчёта стоимости самолёто-часа в качестве оплаты за простой [Там же. Д. 2546. Л. 274]. Итогом всех вышеуказанных мероприятий стала инструкция МВД, в соответствии с которой за всем лётно-подъёмным составом были закреплены самолёты, принадлежащие авиагруппе Дальстроя. Перемещение членов экипажей с одного самолёта на другой без разрешения Главного управления не допускалось [Там же. Д. 2555. Лл. 236–237].

Относительно вопросов социального обеспечения отметим, что с февраля 1948 г. лётно-подъёмный и офицерский состав авиаотряда перевели на снабжение довольствием по норме № 5, включавшей в себя различные продукты питания и предметы первой необходимости (мыло, спички, табак). Полтора года спустя такое положение было изменено, и право на бесплатное получение об-

мундирования и продовольствия (исключительно в натуральном выражении) предоставлялось только лётно-подъёмному составу [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 2549. Л. 26]. Списки лиц, пользовавшихся льготой, составлялись ежемесячно в строгом соответствии с количеством работников указанной категории [Там же. Д. 2556. Л. 55]. Также в авиаподразделении Дальстроя произошли изменения, касавшиеся вопросов трудового распорядка. Согласно приказу министра вооруженных сил, распространённому на авиацию всех структур МВД, лётному и техническому составу устанавливался ежегодный отпуск в размере 45 календарных дней без учёта проезда к месту отпуска и обратно [Там же. Д. 2555. Лл. 29, 31]. Немногим позднее из МВД последовало разъяснение порядка предоставления отпуска лётному составу авиации Дальстроя. Данная категория работников не приравнивалась к лицам с ненормированным рабочим днём и имела право на 18-дневный дополнительный отпуск согласно льготам для работников Крайнего Севера. Однако с некоторыми сотрудниками авиагруппы были заключены договоры с правом на 30-дневный дополнительный отпуск. Согласно указаниям МВД, такие трудовые соглашения подлежали перезаключению, а в случае несогласия конкретного работника с новым положением ему предоставлялось право увольнения из системы Дальстроя [Там же. Д. 2549. Лл. 40–41]¹.

3.2. Структурная модернизация авиации Дальстроя в 1949–1952 гг.

В 1949 г. перед авиаподразделениями различных министерств и ведомств, в том числе и МВД, возник вопрос о возможной ликвидации с отнесением всего авиационного имущества к системе ГВФ. Исходя из этого, глава МВД С. Круглов обратился в ГУ ГВФ и военное министерство с разъяснением о необходимости оставления имевшихся авиаподразделений в системе МВД. Аргументами являлось то, что объекты, находившиеся в ведении министерства, в том числе и Дальстрой (с рядом глубинных пунктов), были отдалены от основных железнодорожных и крупных водных путей сообщения, а также на этих объектах отсутствовали постоянные услуги авиaperевозок, осуществляемых ГВФ. Также это объяснялось специфичностью задач, стоявших перед воздушным транспортом, таких как поиск бежавших заключённых, перевозка сотрудников лагерей и т. п., что не могло быть возложено на гражданскую авиацию. В связи с этим в проект соответствующего постановления Совета Министров СССР было внесено добавление: «авиаподразделения МВД СССР в ГВФ не передаются» [РГАЭ. Ф. 9527. Оп.1. Д. 2985. Лл. 48–49]². Несмотря на несостоявшуюся крупную реорганизацию, данный факт был очередной попыткой объединить все авиаподразделения страны в общую систему Гражданского воздушного флота.

¹ Помимо указанного, на пилотов Дальстроя распространялось право на отпуск за налёт часов (от 12 до 36 дней), по аналогии с работниками ГВФ.

² Немногим ранее указанная проблема была поставлена и перед Полярной авиацией ГУСМП. Ею в первые послевоенные годы выполнялись задачи по транспортировке грузов, пассажиров, ледовой разведке, аэрофотосъёмке в районах Крайнего Севера и Северного морского пути, с дислокацией в основном на своих аэродромах. Самолётный парк состоял из 60 машин, из них 35 – тяжёлого, а 25 – лёгкого типа. В 1946 г. общий налёт составил 14 646 ч, или 125% плана. По транспортным перевозкам плановый показатель был равен 80%, что в натуральном выражении составляло 908 т и 3793 пассажира. За истекший период в Управлении полярной авиации произошло 85 лётных происшествий: 5 аварий самолётов, 7 аварий моторов, 14 поломок самолётов, 53 вынужденных посадки, 6 особых происшествий и 5 безвозвратных потерь техники. Согласно имеющимся данным, причиной большего количества инцидентов была неисправность техники, а также недисциплинированность лётного состава. Но всё же, учитывая специфический характер работы, выполняемой Полярной авиацией, было принято решение об оставлении её в непосредственном подчинении Главного управления Севморпути и установлении на 1947 г. плана налёта в размере 16 810 ч [РГАЭ. Ф. 9527. Оп.1. Д. 2049. Лл. 7, 14; Д. 2469. Л. 14].

9 марта 1949 г. «в связи с возросшим объёмом работы и существенным пополнением его материальной части»¹ авиаотряд был реорганизован в авиагруппу Дальстроя МВД СССР [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 2537. Л. 210]. Начальником реорганизованного подразделения был назначен М. Г. Марченко. Структура вновь созданного транспортного предприятия выглядела следующим образом:

- 1) 1-й авиатранспортный отряд, состоявший из 16 самолётов;
- 2) 2-й аэрофотосъёмочный отряд, имевший 6 самолётов Ли-2 (в съёмочном варианте);
- 3) 3-й отряд лёгких самолётов, располагавший По-2 и Як-12 в количестве 10 шт.;
- 4) 4-й авиатранспортный отряд, выполнявший задания п/я 14 в составе 11 самолётов (Ли-2).

Также в ведении авиагруппы находились ремонтные мастерские, аэропорты (в том числе на 13-м км) и 12 посадочных площадок [Там же. Д. 4194. Л. 60], но некоторые из них (Балаганное, Леспромхоз, Суксукан) были временными и использовались ежегодно только с декабря по май [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 7. Л. 184].

Необходимо отметить, что 20 сентября 1949 г. приказом МВД СССР за № 00872 была утверждена новая структура Дальстроя взамен действовавшей ранее. Согласно новому регламенту, воздушный транспорт Дальстроя был отнесён в состав отраслевых и производственных управлений и предприятий под наименованием авиационно-транспортной группы (Сталинские..., 2005. С. 415, 417). Данная реформа несколько «отодвинула» воздушный транспорт от ключевых отделов ГУСДС, которые по-прежнему оставались в составе Главного управления. Кроме того, в руководящий аппарат Дальстроя ввели должность заместителя начальника ГУСДС по транспорту и снабжению, на которую назначили Г. А. Корсакова. Однако это не означало немедленного подчинения ему авиагруппы, поскольку такой шаг оформлялся специальным приказом начальника Дальстроя и был предпринят позднее.

На территории Северо-Востока роль авиации как одной из отраслей транспорта продолжала возрастать. В сентябре 1949 г. из-за короткой навигации вследствие тяжёлой ледовой обстановки не удалось доставить в Янское горно-промышленное управление необходимые грузы, что ставило под угрозу срыва выполнение плана по добыче второго металла (олова). В этой ситуации было принято решение о доставке необходимых материалов воздушным транспортом с выполнением не менее 20 рейсов в месяц, считая это первоочередным направлением работы [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 2557. Л. 70]. Немногом ранее авиаторы осуществили перевозку грузов в отдалённые райГРУ, для чего в районе Гижиги и Омчиканди велись работы по оборудованию временно действующих аэродромов и выделялся техперсонал для организации приёмки самолётов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 2554. Л. 4]².

Несмотря на прозвучавшую ранее критику со стороны МВД, практическая помощь министерства выразилась в направлении в Дальстрой группы авиато-

¹ Самолётный парк авиагруппы Дальстроя состоял из транспортного отряда в составе двух Ил-12, одного С-47 и 17 Ли-2, а также отряда лёгких самолётов, представленных летательным аппаратом По-2, в количестве 9 шт. [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 4. Л. 7].

² Согласно перечню, воздушным транспортом были доставлены аммонит, горючее, буровой станок и другая техника, а также продовольствие и рабочая сила [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 2554. Л. 6].

ров [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 2555. Л. 134], которая в июне-июле 1949 г. осуществила перевозку грузов в отдалённые пункты Колымы и Чукотки, сэкономила при этом 57,4 т бензина. За успешное выполнение задания всему коллективу была объявлена благодарность [Там же. Д. 2556. Лл. 70–71].

В конце 1949 г. руководство ГВФ приняло ряд мер по повышению безопасности полётов самолётов Дальстроя – по его указанию был уменьшен вес загрузки самолётов типа СТ-62 и Ли-2 до 11,5 и 10,7 т [Там же. Д. 2558. Л. 98]. Кроме этого, приказом начальника Дальстроя было запрещено выпускать в рейсы самолёты По-2 без бортехника, так как этот тип машин в основном применялся для обслуживания горных управлений, в которых не имелось таких специалистов [Там же. Д. 2544. Л. 3].

По итогам IV квартала 1949 г. авиагруппа выполнила план по тонно-километрам на 138% и по налёту часов на 101,5% и на основании этого была признана победителем социалистического соревнования за переходящее Красное знамя Главного и Политического управления и Окружкома профсоюза среди коллективов транспортных предприятий [Там же. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 5. Л. 26].

К концу года авиаподразделение Дальстроя выполнило план по налёту часов на 118,4%, по тонно-километрам на 164%, что было достигнуто в основном благодаря правильному использованию парка тяжёлых машин по перевозкам грузов [Там же. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 2992. Л. 16].

Учитывая трудности с горючим, для нормального обеспечения полётов в I полугодии 1950 г. в глубинные пункты был установлен порядок заправки самолётов в промежуточных аэропортах (табл. 16).

На 1950 г. Совет Министров СССР издал проект постановления о мерах помощи Дальстрою, один из пунктов которого касался выделения ему 3 гидросамолётов, аналогичных типу «Каталина», 4 Ли-2 для аэрофотосъёмки, 5 – для грузоперевозок и 2 санитарных, 6 самолётов По-2 и др. [Там же. Д. 3135. Л. 9]. В авиаотряд самолёты прибыли частями: 3 Ли-2 – в июле [Там же. Д. 3144. Л. 68], а другая заявленная техника – позднее.

В начале года Дальстрой решал вопрос, связанный с регистрацией в вышестоящих ведомствах аэродромов Магадан (13-й км), Омчикандя, Ожогоино, Батыгай, Усть-Нера и Залив Креста, поскольку отсутствие данных документов влекло за собой запрещение их эксплуатации [Там же. Д. 3118. Л. 249; ГАРФ. Ф. 9410. Оп. 1. Д. 11. Л. 95]. Само аэродромное хозяйство Дальстроя в конце 1940-х – начале 1950-х гг. эксплуатировалось с некоторыми трудностями. Не хватало складов, помещений различного назначения, а также персонала вследствие невысокой оплаты их труда.

Сложившуюся ситуацию можно проследить на примере аэропорта Певек (в ведении ГУСМП), в котором из-за неудовлетворительной работы служб приёма-передачи многие материалы, отправленные самолётами из Магадана, не были перевезены к месту прямого назначения [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 3134. Лл. 75–76], что влекло за собой сбой в работе других предприятий. Дальстрой попытался вернуть аэропорт в своё подчинение, обратившись к руководству Севморпути, но ему было отказано [ГАРФ. Ф. 9410. Оп. 1. Д. 11. Л. 145]. Мно-

гие из упомянутых недостатков в работе региональных авиаторов, а также остававшееся высоким количество лётных и нелётных происшествий были выявлены проверкой, проведённой авиаотделением транспортной авиации МВД в рассматриваемый период.

В целях исправления ситуации начальник Дальстроя И. Г. Петренко выполнял ряд необходимых действий, распределив их между различными организациями, имевшими отношение к воздушному транспорту. В основном это касалось завершения строительства аэродромов, начатого в послевоенные годы, улучшения обеспечения полётов радиосвязью, повышения качества обслуживания самолётов, сокращения авиапроисшествий, улучшения кадровой политики и т. д. [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 3122. Лл. 62–65]. Помимо этого, весной 1950 г. в авиагруппе была проведена инвентаризация самолётно-моторного парка и другого авиационного имущества в целях выявления как имеющегося, так и требующегося оборудования, согласно плановому обеспечению авиаподразделений предприятий, входящих в систему МВД СССР [Там же. Д. 3115. Л. 27].

1 сентября 1950 г. в соответствии с приказом МВД в Дальстрое была изменена система оплаты километровых и премиального вознаграждения за безаварийную работу. Согласно новому положению, командиры авиаотрядов авиагруппы, являвшиеся одновременно командирами кораблей, получали километровые платежи на общих с пилотами основаниях. Начальнику авиагруппы этот вид довольствия был заменён выплатой среднего приработка лётчика аналогичного класса.

В этом же году подверглась корректировке система начисления заработной платы работникам аэрофотосъёмки, что было оформлено соответствующим временным положением, утверждённым руководством Дальстроя.

В первую очередь размер выплат стал зависеть от группы районов, в которую был включён тот или иной объект съёмки. К первой группе относилась территория Якутской АССР от 62° с. ш. до Северного полярного круга, а также Нижне-Амурская и Сахалинская области Хабаровского края. Вторую группу составляли Якутская АССР от Северного полярного круга до 70° с. ш., Корякский национальный округ, Камчатская область и районы Хабаровского края. Третью группу составляли все районы севернее 70° с. ш. и острова Северного Ледовитого океана [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 3131. Лл. 216–217]. Другим фактором градации оплаты являлся масштаб выполняемой съёмки, который варьировал по шкале от 1:20 000 до 1:60 000.

Как видно из табл. 17, самая высокая оплата полагалась экипажам третьего района по причине повышенного риска работы в самой северной части СССР. Условия индексации заработка были обширны, и их размер в первую очередь зависел от высоты полёта, с которой производилась съёмка. Если экипаж занимал эшелон от 4 до 5 тыс. м с применением кислородного прибора, сдельные расценки повышались на 30%, а свыше 5 тыс. м – на 50%. После приёмки результатов отделом технического контроля экипаж мог быть поощрён дополнительно в размере 20% за хорошее и 50% за отличное качество материалов. За выполнение съёмки в районах, не имевших точных карт (крупнее 1:1 млн), если

данное обстоятельство было письменно подтверждено ГРУ ДС, первый пилот и аэросъёмщик получали 25%-ную надбавку. Экономия лётного времени оценивалась в 75 руб. за 1 час каждому. Всем остальным членам экипажа указанные выплаты осуществлялись в процентном соотношении: второму пилоту – 70%, первому бортмеханику – 80, второму – 50, бортрадисту – 60, а оператору-аэросъёмщику – 50% от заработка его командира. За безаварийную работу первый пилот и аэросъёмщик получали премию размером до половины оклада.

Система вычетов и удержаний была достаточно строгой. За пропуски съёмочных участков оплата удерживалась в двойном размере за маршрут, а остальные участки считались по обычным расценкам. Исключение составляли случаи, когда экипаж не мог исправить допущенный пропуск по причине завершения съёмочного сезона сразу после данного полёта, направления в другой район работ либо из-за болезни пилота или аэросъёмщика. Задержка или срыв вылета считались основанием для уменьшения премии на 35% за каждую подобную ситуацию. При аварии либо поломке по вине экипажа, а также неисправности съёмочного оборудования, данное поощрение вовсе не выплачивалось.

Сезонная норма выработки устанавливалась также исходя из указанной нами ранее группы районов и масштаба производимой съёмки (табл. 18).

Таким образом, можно сделать вывод, что произошедшие изменения были направлены на создание более чётких критериев соразмерности выплат условиям и результатам труда с одновременным увеличением размеров денежных ставок. Новым и существенным отличием принятой системы стало то, что все материальные поощрения и взыскания регулировались согласно действовавшему КЗОТу, поскольку ранее такой практики не наблюдалось.

В это же время в Дальстрое произошло очередное изменение порядка оформления брони и выдачи авиабилетов пассажирам. Согласно новым правилам, право на её получение имели только лица, ехавшие в срочные командировки, и тяжелобольные, которым разрешалось приобретение билетов без очереди. Бесплатная перевозка сотрудников авиагруппы и их багажа (до 15 кг) допускалась только в случае служебной необходимости и письменного разрешения начальника авиаподразделения. Всем остальным проездные документы выдавались за наличный расчёт на общих основаниях [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 3599. Лл. 141–142]. Каждый пассажир имел право на бесплатный провоз 10 кг багажа на многоместных самолётах и 5 – на авиатехнике типа По-2 [Там же. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 5. Л. 28]. Кроме того, руководство авиагруппы продолжило меры по усилению контроля за отправкой пассажиров, поскольку в 1949–1950 гг. были случаи перевозок людей без билетов и не внесённых в сопроводительную ведомость, что являлось грубым нарушением § 13 и 14 главы II «Правил воздушных перевозок». В связи с этим все начальники аэропортов были обязаны проверять загрузку каждого прибывающего и вылетающего самолёта в соответствии с сопроводительной ведомостью. Если на борту оказывался безбилетник, то стоимость его проезда удерживалась с начальника аэропорта отправления либо члена экипажа, в зависимости от места установления факта нарушения.

Исключение составляли аэропорты, не имевшие представителей авиагруппы. В этом случае пассажир, имевший на руках разрешение на вылет, оплачивал проезд командиру корабля, который вписывал его в ведомость без указания номера билета. По прибытии в аэропорт назначения член экипажа вместе с таким пассажиром являлся в отдел перевозок, где последний получал билет «задним числом», номер которого указывался в незаполненной графе ведомости [ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 5. Лл. 133–134].

Тем временем в результате ежегодного дефицита в авиагруппе вольнонаёмных специалистов в начале 1950-х гг. по аналогии с более ранним периодом была продолжена практика замещения ряда должностей заключёнными. Однако с 10 июля 1950 г. все специалисты из числа лагерников были сняты с рабочих мест и переведены на строительство домов в Хозяйственно-строительную группу [Там же. Л. 165]. До прибытия нового контингента подневольных работников все имевшиеся в авиагруппе должности замещались только вольнонаёмными. Кроме этого, распоряжением МВД с 4 декабря 1950 г. была запрещена перевозка заключённых на самолётах Дальстроя [Там же. Л. 336].

В начале 1950-х гг. в Дальстрое параллельно с авиагруппой более активное участие в перевозках на его территории принимали самолёты ГВФ, что регламентировалось как ГУ ГВФ, так и МВД [Там же. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 4095. Т. 1. Лл. 100–103]. Поэтому в дальнейшем мы склонны рассматривать авиацию ГВФ как параллельное авиапредприятие, оказывавшее помощь Дальстрою и игравшее определённую роль в его деятельности, поскольку своими силами обеспечить доставку необходимых материалов он уже не мог. Ситуация усложнялась сокращением количества принадлежавших ГУСДС аэродромов. В рассматриваемый период их было всего 3 – Магадан (13-й км), Залив Креста и Батыгай, а остальные объекты подчинялись ГВФ, военному ведомству и ГУСМП¹. Их разобщённость и отсутствие согласованности зачастую приводили к угрозе безопасности полётов.

В целях улучшения ситуации был определён ряд мероприятий: 1) установление регулярных авиалиний, выполняемых ГВФ по маршрутам: из Магадана в Батыгай (ежедневно), в Певек, Эгвекинот и Хандыгу (через день); 2) предоставление самолётам и экипажам Дальстроя равных прав по их всестороннему обслуживанию в аэропортах иных ведомств; 3) улучшение диспетчерской и радиосвязи, передачи метеосводок воздушным судам и аэродромам любого подчинения, находящимся на территории ГУСДС [ГАРФ. Ф. 9410. Оп. 1. Д. 16. Лл. 9–10].

Отдельно были намечены мероприятия по повышению технической оснащённости аэродромов, благодаря чему такие из них, как Зырянка, Оймякон, Сеймчан, Берелёх, Хандыга и Верхоянск, стали круглосуточно действующими. На центральном аэродроме Дальстроя (13-й км), равно как и на других подведомственных ему объектах, были запланированы работы по расширению взлётной

¹ В конце 1940-х гг. аэродромы Сеймчан, Омолон, Кедон, Марково, Пенжино, Танюрер, Анадырь, Бухта Лаврентия и Чаплино были переданы ВВС и ГВФ на основании постановления Совета Министров СССР и приказов руководства военной и гражданской авиации [РГАЭ. Ф. 9527. Оп.1. Д. 2902. Л. 1].

полосы и постройке дополнительных сооружений, а также оборудованию новыми средствами связи. Доставка всех необходимых материалов и имущества поручалась Госснабу СССР [ГАРФ. Ф. 9410. Оп. 1. Д. 16. Лл. 9–10].

В 1950 г. самолётами ГВФ было перевезено из Оймякона и Берелёха в Батыгай 400 т технического груза, а также осуществлена передача Дальстрою 145 т авиабензина [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 3590. Л. 87]. Это имело большое значение, поскольку к концу года ситуация с топливом совсем ухудшилась. В целях её улучшения замминистра внутренних дел И. Серов обратился в ГУ ГВФ с просьбой выделить Дальстрою 500 т бензина из находившихся в Зырянке запасов ГВФ в количестве 1500 т. В случае невозможности выделения горючего в качестве альтернативы предлагалось организовать базирование самолётов ГВФ в Магадане и Зырянке для обслуживания предприятий Дальстроя. Руководство ГВФ остановилось на последнем варианте помощи, аргументировав это использованием принадлежавшего ему топлива для перевозок в своей сфере деятельности [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 3102. Л. 34]. В связи со сложившейся ситуацией была запрещена отправка пассажиров и грузов самолётами в Сеймчан и Берелёх, куда всё необходимое доставлялось на автомашинах. На ноябрь–декабрь было установлено всего 27 рейсов из Магадана в Певек, Залив Креста и Батыгай через Берелёх и Оймякон, т. е. в особо отдалённые пункты. Самолёты должны были быть полностью загруженными, состав груза и количество пассажиров определялись начальниками ГРУ [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 3128. Лл. 198–199]. Сложности, с которыми столкнулась авиагруппа на протяжении всего 1950 г., отразились и на итогах её работы – по налёту часов выполнение плана равнялось 60,4%, а по тонно-километрам – 74,5% [Там же. Д. 3496. Л. 177]. План по аэрофотосъёмочным работам также был невыполнен.

Полученные результаты вызвали недовольство у руководства Дальстроя, и в начале 1951 г. его новым начальником И. Л. Митраковым¹ (прил. 1) был издан приказ «О работе авиагруппы». Этот документ подводил итоги по оценке уровня качественных показателей работы воздушного транспорта, которые были невысоки. Это выражалось в низком уровне дисциплины, плохом обустройстве быта и нарушении лётным составом правил производства полётов, что повлекло за собой 3 катастрофы самолётов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 3604. Лл. 39–41]. Две из них произошли 22 (по иным данным – 23) июля, когда самолёты По-2 № Х-885 (пилот Е. И. Пяткин) и № Х-961 (пилот В. С. Расторгуев) вылетели из Сеймчана в Омсукчан с пассажирами на борту. Расстояние между пунктами составляло 170 км и покрывалось за 1 ч 40 мин. Спустя 4 ч стало известно, что самолёты к месту назначения не прибыли и на аэродром вылета не вернулись, о чём было доложено руководству авиагруппы. По предполагаемому маршруту немедленно отправили Ли-2, но ничего найти не удалось. В связи с пропажей самолётов была создана розыскная комиссия и оперативный штаб в Омсукчане. Поиски с воздуха шли с 23 июля до 10 сентября, было выполнено 38 полё-

¹ Предыдущий начальник ГУСДС И. Г. Петренко скоропостижно скончался 3 августа 1950 г. Согласно постановлению Совета Министров СССР от 30 сентября 1950 г., с 9 октября в должность начальника Дальстроя вступил замминистра внутренних дел СССР, горный генеральный директор 2-го ранга И. Л. Митраков (Хроника..., 2002. Ч. 1. С. 105).

тов с налётом 161 ч, но ничего не обнаружили. Розыски наземными партиями успехов также не принесли. С наступлением зимы район поисков был покрыт глубоким снежным покровом, поэтому комиссия сочла дальнейший розыск нецелесообразным. Командир авиагруппы ходатайствовал перед руководством ГУСДС о признании пилотов погибшими без вести [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 2. Д. 52. Л. 2]. Приказом начальника Дальстроя данный инцидент был квалифицирован как катастрофа [Там же. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 3143. Т.7. Л. 101].

Учитывая сложившуюся обстановку, руководство авиагруппы составило план необходимых мероприятий из 38 пунктов, утверждённый начальником Дальстроя [Там же. Д. 3604. Т. 1. Лл. 42–45], направленный на качественное улучшение ситуации. Но при проверке его выполнения руководство ГУСДС в мае 1951 г. установило, что командование авиагруппы из общего числа мероприятий осуществило только 14, в том числе 4 – лишь частично. Нерешёнными остались вопросы, касавшиеся повышения безопасности полётов, в результате чего продолжал иметь место перегруз самолётов Ил-12, Ли-2, Ан-2, что было строжайше запрещено указаниями ГУ ГВФ. Следствием этого явились 15 лётных происшествий, 13 из которых произошли по вине личного состава авиагруппы, в том числе 8 – по вине техслужбы [Там же. Д. 3607. Т. 4. Лл. 64–65].

Помимо наложения дисциплинарных взысканий, руководство Главного управления СДС приняло меры по усилению контроля над деятельностью авиагруппы, вновь подчинив её с февраля 1951 г. напрямую уже упоминаемому нами заместителю начальника Дальстроя по транспорту и снабжению генерал-майору Г. А. Корсакову [Там же. Д. 3598. Л. 201]. В целях более чёткой постановки руководящей работы, проверки выполнения полётов и подготовки экипажей начальники авиаотрядов и авиагруппы освобождались от лётной работы в качестве командиров кораблей, кроме исключительных случаев. С этого момента закрепление за ними самолётов не производилось [Там же. Д. 3590. Л.74].

В течение 1951 г. работу авиагруппы вновь неоднократно проверяла комиссия авиаотделения транспортной авиации МВД. Относительно хода инспектирования и его результатов имелись, как минимум, две точки зрения. Первую из них представлял проверяющий орган, а вторая принадлежала самой авиагруппе в лице её командира подполковника П. Н. Марченко. Для более объективного рассмотрения ситуации, сложившейся в авиагруппе в начале 1950-х гг., мы приведём оба мнения.

Первую проверку провели с 23 января по 7 февраля 1951 г. в целях контроля исполнения предложений инспекторской комиссии по акту от 20 ноября 1950 г. В частности, было установлено затягивание рассмотрения плана мероприятий на полтора месяца, что повлекло за собой корректировку сроков его осуществления. Несмотря на это, командование авиагруппы сделало следующее: а) ежедневно назначался руководитель полётов, который проводил с экипажами предполётную подготовку, руководил приёмом и выпуском самолётов, докладывая об этом командиру группы; б) были заключены договоры с Чукот-

ской авиагруппой Управления Полярной авиации ГУСМП, Дальневосточным управлением ГВФ и воинской частью ВВС по обслуживанию самолётов Дальстроя радиосвязью и метеосводками.

Но в то же время авиагруппа не решила вопросов относительно графика контроля предполётной подготовки и проверки техники пилотирования, проведения общих разборов полётов, а также в ней имели место нарушения правил полётов в СССР – вылеты без заявки [ГАРФ. Ф. 9410. Оп.1. Д. 16. Л. 47]. Исходя из этого, инспекторская комиссия МВД представила к выполнению дополнительный ряд предложений, основными из которых были: повышение контроля за технической эксплуатацией самолётов и иного имущества, безопасность заправки топливом, строгое расследование лётных происшествий, а также усиление контроля со стороны командира П. Н. Марченко за работой подчинённых ему авиаторов по устранению всех указанных недостатков [Там же. Л. 48].

Спустя некоторое время, в марте 1951 г. в авиагруппе Дальстроя комиссия проверила работу штурманской службы и службы связи, отметив следующее. В авиаподразделении отсутствовали должности старшего штурмана авиагруппы и одного штурмана авиаотряда из-за непропорционально низких должностных окладов¹. По этой причине в составе экипажей воздушных судов также имелась нехватка таких специалистов, что не гарантировало безопасность полётов при рейсах, особенно в районы Заполярья. Положительным моментом в работе являлось наличие полётных карт, литературы и иного необходимого имущества. В более сложной ситуации находилась служба связи, поскольку как воздушные трассы, так и самолёты были обеспечены ею незначительно, а оборудование, находившееся в аэропортах, уже устарело.

Принятые меры сводились к укомплектованию авиаподразделения штурманами согласно штатному расписанию, созданию радиоцентров для обеспечения воздушных судов метеосводками и иной информацией, а также составлению графиков проверки навыков самолётовождения [Там же. Л. 81].

Очередное инспектирование авиагруппы в целом проводилось с 4 по 25 июня 1951 г., по итогам которого составили акт и план обязательных к проведению мероприятий из 47 пунктов. С ним ознакомили начальника Дальстроя И. Л. Митракова и командира авиагруппы П. Н. Марченко. На наш взгляд, для улучшения работы авиации ГУСДС основными являлись следующие предложения: 1) организация лётной работы в соответствии с приказами, регламентирующими безопасность полётов; 2) возложение ответственности за готовность самолёта к вылету на начальников аэропортов; 3) обеспечение нормального предполётного отдыха экипажам в аэропортах и строгий контроль за соблюдением санитарных норм налёта; 4) установление надзора за правильной загрузкой самолётов с наказанием виновных в увеличении полётного веса; 5) проведение тщательного расследования всех лётных происшествий и составление плана действий по их предотвращению; 6) усиление контроля над планом лётной подготовки и организации занятий с лицами руководящего состава; 7) обо-

¹ Более подробной информации о размерах заработной платы и связанных с этим вопросах в источниках не имеется.

рудование всех аэропортов хранилищами для ГСМ; 8) Колымснаб обязывался принять срочные меры по обеспечению авиагруппы необходимыми запчастями, приборами и оборудованием; 9) прекращение Дальстройснабом вербовки и направления в авиагруппу авиаспециалистов без согласования с Лётной инспекцией МВД СССР.

Прошедшая проверка и выводы комиссии стали предметом обсуждения на совещании руководящего состава и секретарей партийных организаций авиагруппы. На повестке дня слушался доклад председателя Лётной инспекции Островского, после чего состоялись выступления сотрудников авиаподразделения, которые можно разделить по нескольким основным пунктам.

О проблемах со снабжением оборудованием и материалами говорили секретарь парторганизации 1-го авиаотряда Кинжалов, начальник АРМ Смирнов и секретарь партбюро управления авиагруппы Тураева, причём в её докладе был также поднят вопрос о низком качестве поступавших горюче-смазочных материалов.

Вопрос неудовлетворительной вербовки кадров, в результате которой авиагруппу наводняли лица, не могущие работать в авиации по различным причинам, и создавалась большая текучесть персонала, затронули командир 4-го авиаотряда Соловьёв, заместители командира авиагруппы по лётной службе Б. А. Краснокутский и по политчасти Моисеев.

Другие участники обсуждения коснулись вопросов неудовлетворительно-го состояния жилищно-бытовых условий, а также иных проблем частного характера.

В итоговом слове начальник штаба авиагруппы Галушак, несмотря на согласие с наличием ряда объективных трудностей, отметил, что 90% происшествий зависело только от сотрудников авиаподразделения. Вместе с Марченко они считали, что устранить отмеченные недостатки можно своими силами, повысив требовательность к работе. Подводя итоги заседания, его председатель Островский отметил, что *«руководящий состав правильно понял свои задачи для предстоящей работы»*.

Неоднозначность сложившейся ситуации характеризовалась наличием доклада, поданного на имя начальника Лётной инспекции МВД генерал-майора авиации Чупрова. Точка зрения, приведённая в нем командиром авиагруппы, существенно отличалась от позиции, занятой им на упомянутом собрании. По его мнению, инспектирование авиаподразделения имело цель в первую очередь выявить недостатки в его работе. Но в то же время комиссия не вскрыла и не зафиксировала их истинные причины, исходя из чего общая характеристика не могла быть объективной. Согласно позиции Марченко, причинами, порождавшими лётные происшествия и иные негативные явления, были:

1) неудовлетворительное состояние принципов комплектования лётно-технического состава, выражавшееся в вербовке так называемых случайных специалистов, уволенных из системы ГВФ или УПА (Управление полярной авиации), что наполняло авиагруппу лицами, которые по своим моральным

качествам не могли служить в авиации. Следствием этого являлась большая текучесть кадров, поскольку количество уволенных было значительным;

2) несоответствие материальной базы с потребностями и предъявляемыми к авиагруппе требованиями. Ухудшение снабжения запчастями и устаревшее оборудование периферийных аэропортов было непропорционально увеличившемуся парку самолётов (39 транспортных и 14 лёгкого класса). Пополнение авиапарка имело неотрывную связь с необходимостью пересмотра имевшегося штатного расписания и ввода новых должностей для обеспечения нормальной работы;

3) отсутствие ГСМ в северных аэропортах, кроме Магадана и Певека;

4) невозможность ремонта самолётов на месте из-за нехватки материалов. Техобслуживание в центральных районах страны не отвечало требованиям Дальстроя как по срокам исполнения, так и по оплате и его качеству;

5) неудовлетворительное состояние жилищных условий сотрудников авиагруппы, чего не отмечала ни одна из комиссий, проверявших её работу, хотя данный фактор играл не последнюю роль в обеспечения безопасности полётов, отражаясь на пред- и послеполётном отдыхе экипажей, их общем моральном состоянии и т. п.

С точки зрения Марченко, по своей основной деятельности авиагруппа переросла рамки ведомственной авиации и её применение уже не ограничивалось эпизодическими полётами при аварийном положении основного производства. В данный период наступил разрыв между качественным и количественным ростом авиагруппы, т. е. требованиями, предъявляемыми Министерством, с одной стороны, и отсталой материальной базой, не обеспечивающей работу авиагруппы, – с другой. Кроме указанных комментариев, её руководство представило ответные замечания по итогам июньской инспекторской проверки. Конкретно авиаторы были не полностью согласны со следующими положениями:

1) неудовлетворительное состояние организации лётной работы и руководства полётами;

2) оценка техники пилотирования;

3) работа технико-эксплуатационной службы.

Командование авиагруппы заняло позицию по разъяснению выявленных недостатков со своей точки зрения, которая представляется нам наиболее достоверной, так как подтверждается реальным положением дел в авиаподразделении Дальстроя.

Магаданский аэропорт с 1 января по 25 июня 1951 г. принял 1717 и выпустил 1469 самолётов без происшествий по вине служб, ответственных за организацию полётов. Предполётную подготовку и руководство лётной службой проводили лица командного состава либо в отдалённых аэропортах члены экипажей. Проверка техники пилотирования имела существенные разночтения в выставленных отметках между индивидуальным контролем некоторых пилотов и общим актом, явившимся предметом исследования. В оценке работы технико-эксплуатационной службы было обобщение негативных фактов, неточность в

их интерпретации и т. д. В то же время авиаторы признавали переналёт часов свыше санитарной нормы, хотя это отчасти предусматривалось плановыми показателями, утверждёнными руководством Дальстроя. Кроме этого, это нарушение было аргументировано отсутствием нормальных условий для после-полётного отдыха членов экипажей в некоторых аэропортах, что вынуждало выполнять полёты до более оснащённых в данном отношении пунктов посадки. Также спорность переналёта объяснялась наличием расстояний со временем в пути туда-обратно более 8 ч.

Авиаспециалисты Дальстроя внесли предложение о регламентации лётной работы до 14 ч в день с последующим предоставлением суток отдыха, по аналогии с работой Дальневосточного управления ГВФ. Случаи переработки ресурсов приборов имели место вследствие отсутствия запасных. Также были зафиксированы срывы качественной работы авиагруппы по независящим от неё причинам, например, задержка с выпуском самолётов из ремонта на «материке» и т. д., что также признавалось авиаторами. Для улучшения работы подразделения П. Н. Марченко просил:

- 1) изменить вербовку кадров;
- 2) предоставить нормальное материально-техническое обеспечение и улучшить жилищно-бытовые условия сотрудников;
- 3) организационно оформить авиагруппу.

Таким образом, руководство авиагруппы хотело довести до сведения комиссии глубинные объективные причины, срывавшие их работу. В то же время авиаторы не скрывали прямых недостатков, допущенных по их вине, но все же их количество было меньшим.

Ответом Лётной инспекции стало снятие П. Н. Марченко с должности командира авиагруппы и поставлен вопрос об увольнении начальника штаба Галушака¹. Причиной этого, по мнению вышестоящего органа, было неведение авиаторами своих упущений в работе и, как следствие, невозможность их устранения. Факт неполной объективности комиссии признавался частично, но на принятое решение не повлиял [ГАРФ. Ф. 9410. Оп. 1. Д. 16. Л. 252об.].

В 1951 г. основная деятельность авиаторов не изменилась. Из разовых поручений можно отметить доставку проб Илинтаасского, Бургачанского и Кестерского месторождений (ЯГПУ) в Москву (в этом принимали участие и самолёты ГВФ) [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 3599. Л. 184], а также перевозку продовольствия, снаряжения по приискам [Там же. Д. 3601. Лл. 109–110, 148; Д. 3587. Л. 219] и арктическим предприятиям и др.

Авиагруппа Дальстроя участвовала в завершении работ по аэрофотосъёмке, начатых в 1948 г., о чём мы упоминали ранее. Конкретно предстояло довыполнить съёмку намеченных 200 тыс. км² для государственной карты и 10 тыс. км² крупномасштабной съёмки. На данный вид работ было выделено 7 самолётов, 5 из которых нуждались в установке улучшенных двигателей и радионавигационной аппаратуры в заводских условиях [Там же. Д. 3611. Л. 3], а один самолёт,

¹ Начальник штаба авиаотряда полковник внутренней службы Галушак был отстранён от должности 3 января 1953 г. [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 4657. Лл. 2–2об.].

переоборудованный для указанной задачи, был предоставлен дополнительно. Из полученной техники и специально подобранных экипажей был организован аэросъёмочный отряд, подчинённый Аэрогеодезическому управлению. Период съёмки определялся с 1 апреля по 15 октября, и, согласно годовому отчёту, данные работы были выполнены на 180 (118)%¹ [ГАМО. Ф. Р-23, Оп. 1. Д. 4194. Л. 60] без лётных происшествий [Там же. Д. 3731. Лл. 10–11]. Кроме этого, в очередном социалистическом соревновании авиагруппа достигла значительных успехов, за что многие сотрудники были поощрены [Там же. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 7. Л. 147].

В целях недопущения срыва полётов самолётов Дальстроя из-за отсутствия топлива, Колымснаб был обязан завезти необходимое горючее в течение первых двух кварталов 1951 г. в 18 аэродромов согласно утверждённому руководством Дальстроя перечню. В частности, к таким пунктам были отнесены Магадан, Нижний Сеймчан, Зырянка, Батыгай, Певек, Марково, Охотск, Омогон и ряд других.

На зимний период 1951/52 г. были открыты новые местные авиалинии: Магадан – Балаганное, Зырянка – Леспромхоз (маршрут проходил вдоль р. Колыма), Зырянка – Суксуан [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 3128. Лл. 208–209]. Относительно 1950 г. итоговые показатели улучшились, однако 100%-ного выполнения плана достичь не удалось. Налёт часов и тонно-километраж составил соответственно 76,9 и 98% [Там же. Д. 4194. Л. 60об.]. Причинами этого являлись:

1) наличие лётных и нелётных происшествий. За I полугодие зарегистрированы 14 лётных (из них 3 аварии, 4 поломки и 7 вынужденных посадок) и 4 нелётных происшествия. Налёт на одно происшествие составил 492 ч, из них на аварию 2295 при общем показателе 6886 ч. Кроме этого, отмечено несколько случаев перегруза самолётов (только за май-июнь их насчитывалось 29);

2) большой простой самолётов в ремонтных базах ВВС, так как самолёты Дальстроя обслуживались ими в последнюю очередь;

3) периодическое отсутствие горючего в промежуточных аэропортах, что влекло за собой необходимость полной заправки самолёта топливом за счёт снижения веса перевозимого груза.

Также негативным явлением было наличие налёта более 5 ч свыше установленной дневной санитарной нормы.

Имевшиеся производственные проблемы не повлияли на определение в авиагруппе к концу года передовых коллективов. В их число вошли экипажи командиров кораблей Суницкого, Кузнецова и Карнаухова, перевыполнившие индивидуальные планы. Кроме них были отмечены пилоты Крылов, Яковлев и Гаевский, а также бортмеханик А. И. Бухонин и бортрадист Болдырев [Там же. Д. 3731. Л. 11].

Достижением авиагруппы в целом являлось снижение себестоимости воздушных перевозок против показателей, установленных планом.

¹ Данное разнотение объясняется тем, что в документе присутствуют оба значения, а других сведений в иных источниках не приводится.

В ноябре 1951 г. на авиагруппу Дальстроя на основании приказа МВД была распространена «Инструкция о классификации и порядке расследований лётных происшествий в Гражданском воздушном флоте» от 24 марта 1948 г. с одновременной отменой всех ранее действовавших документов аналогичного характера. В соответствии с этим к лётным происшествиям были отнесены случаи, связанные с выполнением лётного задания с момента запуска мотора пилотом на стоянке для выполнения полёта и до момента его выключения после окончания рейса.

Все лётные происшествия подразделялись на катастрофы, аварии, поломки и вынужденные посадки самолётов. Катастрофой являлось лётное происшествие, повлекшее за собой гибель части либо всех людей, находившихся в самолёте, независимо от степени повреждения материальной части. Если смерть человека от полученных в результате инцидента ран наступила в течение первых 5 суток, это также являлось катастрофой. Аварией являлось происшествие, не повлекшее за собой гибель людей, но вызвавшее полное разрушение самолёта или повреждение, требующее восстановительного ремонта, заключение о необходимости которого давал главный инженер территориального управления ГВФ или старший инженер отряда. К поломке относился инцидент, при котором самолёт получил повреждение, не требовавшее восстановительного ремонта. В двух последних случаях самолёты должны были быть отремонтированы с полным восстановлением их лётно-тактических данных. Вынужденной считалась непредвиденная посадка на аэродром или вне него, независимо от причин, вызвавших это обстоятельство [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 3580. Л. 223об.].

Кроме этого, рассматриваемый документ регламентировал обязанности лиц, участвовавших в расследовании и смежных с ним мероприятиях. Сразу после происшествия начальник управления ГВФ, командир авиаотряда или иное руководящее лицо было обязано принять меры по оказанию помощи членам экипажа и пассажирам и оградить доступ посторонних лиц (в том числе готовивших самолёт к вылету) до прибытия комиссии, обеспечив сохранность и неприкосновенность всех частей самолёта. Дальнейшие действия относились к компетенции специалистов, производящих расследование. О каждом лётном происшествии командир авиаотряда, авиагруппы либо иного подразделения ГВФ был обязан доложить вышестоящему руководителю не позднее 24 ч с момента происшествия. В свою очередь, начальник управления ГВФ докладывал предварительное заключение относительно происшествия командующему Дальней авиацией не позднее 3 суток после случившегося, но это не освобождало комиссию от полномасштабного расследования нештатной ситуации и представления полного доклада. На расследование причин катастрофы отводилось не более 10 суток, аварии и поломки – 7, а вынужденной посадки – 5 суток. После завершения расследования составлялся аварийный акт с приложениями в 3 экземплярах. В случае если самолёт, потерпевший катастрофу, только что вышел из ремонта, в акте, помимо названия отремонтированных деталей, указывались сведения о сотруднике, выполнявшем эту работу [Там же. Л. 224].

По окончании сроков расследования по каждому происшествию издавался приказ по отряду (авиагруппе) с указанием причин и виновников происшествия. Каждый инцидент подлежал всестороннему изучению лётно-техническим составом на совещании, о чём составлялся протокол. Командир подразделения ежемесячно готовил доклад с анализом причин лётных происшествий, а также недостатков в работе и путей их устранения.

Отметим, что принятие инструкции было прогрессивным явлением в авиации и имело также цель повысить ответственность всех работников отрасли при выполнении ими служебного долга и свести к минимуму аварийные происшествия. Нормативный акт классифицировал все лётные инциденты с одновременной регламентацией порядка их расследования и обязанностей лиц, принимавших в этом участие.

В мае 1952 г. на основании приказа МВД СССР была утверждена новая структура Дальстроя. Согласно новому положению, авиационный транспорт Дальстроя был вновь внесён в состав отраслевых и производственных управлений и ИТЛ, получив наименование «Управление воздушного транспорта» (История..., 2004. Т. 2. С. 391). 18 июня новая структура была подтверждена приказом по Главному управлению. Это была последняя структурная реорганизация в авиации до её полного вывода из системы ГУСДС [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 4100. Т. 5. Л. 76]. Начальником нового подразделения стал подполковник И. Г. Глыбин. Кроме того, произошла ещё одна замена – на должность заместителя начальника Дальстроя по снабжению и транспорту назначили генерал-лейтенанта В. В. Волкова (История..., 2004. Т. 2. С. 418).

В связи со структурными изменениями произошёл очередной пересмотр размеров заработной платы для работников УВТ¹ [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 4100. Т. 5. Л. 55]. Оклад вновь назначенного начальника управления составлял 3600 руб., его заместителя – 2700–3000 руб., а главного инженера – 3000–3400 руб. Немногом меньше был заработок начальника штаба и его заместителя – соответственно 2700–2900 и 2000–2400 руб. На основании штатного перечня можно сделать вывод о значительном увеличении внутренней структуры УВТ, поскольку в нём числилось немало различных отделов, отделений, служб, групп и т. п., что вызывалось производственной необходимостью и свидетельствовало о всё возраставшем значении авиатранспорта для Дальстроя.

Некоторые изменения произошли и в регламенте снабжения авиаимуществом, которое с января 1952 г. стало осуществляться соответствующим подразделением Военно-воздушных сил Дальневосточного округа. Прежняя структура – Колымснаб теперь занималась только выдачей поступившего оборудования по заявкам, полученным от авиаторов [Там же. Д. 4087. Л. 251].

План перевозок был составлен из расчёта эксплуатации 46 самолётов, распределённых следующим образом:

- 1) на коммерческих полётах – 21 самолёт Ли-2, а также Ан-2, По-2 и Як-12;
- 2) по заданиям УИТЛ работали Як-12 и По-2 в количестве 3 шт. каждого

¹ Сведений о зарплате лётного и техсостава в источниках не имелось.

типа. В июле согласно приказу МВД в целях усиления оперативно-разыскной работы в Дальстрое было сформировано отдельное звено спецприменения, подчинявшееся УИТЛ, состоявшее из 4 самолётов, базировавшихся в Магадане, Берелёхе, Нижнем Сеймчане и аэродроме «Тёплый ключ» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 4104. Л. 228].

3) на аэрофотосъёмочных работах предполагалось задействовать 6 самолётов Ли-2, которые после завершения сезона съёмки должны были выполнять полёты по коммерческим перевозкам [Там же. Д. 4194. Л. 56].

Для выполнения задачи по картированию северных районов СССР аэрофотосъёмочные работы в указанный период проводили совместно с воинскими частями Советской Армии, используя различное оборудование, принадлежавшее Дальстрою, в том числе и самолёты [Там же. Д. 3610. Т. 7. Л. 310].

Поскольку в рассматриваемом году каких-либо существенных изменений в основной деятельности воздушного транспорта не произошло, целесообразно остановиться на промежуточных итогах его работы за I полугодие. По налёту часов план был выполнен на 105,8%, тонно-километрам – на 121,4% [Там же. Д. 4254. Л. 125]. За столь успешные показатели руководящий состав и ряд членов экипажей УВТ был награждён значком «Отличник социалистического соревнования золото-платиновой промышленности» [Там же. Д. 3611. Л. 360; Д. 4084. Л. 130]. Этот успех был достигнут благодаря рациональному использованию самолётов Ли-2, поскольку именно на данный тип машин ложилась основная нагрузка по перевозкам, так как они после ряда технических усовершенствований обладали большей приспособленностью к полётам на Севере. Другие самолёты – По-2, Як-12 – использовались реже, поскольку оказались малопригодными к лётной службе в данных климатических условиях. Так как их эксплуатация была убыточной, 2 самолёта Як-12 были переданы Управлению МВД Куйбышевской и Молотовской областей [Там же. Д. 4107. Т. 1. Л. 163].

Анализ процессов, происходивших в авиации Северо-Востока в 1950-х гг., невозможен без рассмотрения внутренней ситуации, сложившейся в УВТ. Кризис системы Дальстроя, связанный с падением удельного веса золотодобычи, в рассматриваемый период затронул и систему воздушного транспорта. Однако его выражение не было напрямую связано с уменьшением производственных показателей, поскольку даже при отсутствии их роста резкого спада не наблюдалось. По нашему мнению, кризисные явления в авиации проявились во внутренней неустроенности пилотов в авиаподразделениях, снижении размеров материального стимулирования (по сравнению с ГВФ), следствием чего являлась определённая степень халатности в работе.

В этот период в авиации Дальстроя велась борьба за увеличение количественных показателей труда, безусловное выполнение планов, но мало уделялось внимания качественной стороне вопроса. Причём причинами этого в большей степени являлось уже не только плохое снабжение и недостаточное внимание к нуждам авиаторов, но и внутреннее состояние дисциплины в подразделении [Там же. Д. 3611. Л. 53]. Всё это не оставалось без последствий при

инспекторских визитах комиссий МВД, однако к полному выправлению ситуации не приводило, несмотря на некоторые позитивные изменения.

Например, в ноябре 1951 г. проверкой Лётной инспекции МВД было установлено улучшение общего состояния лётной работы и предполётной подготовки лётного состава, но недостатки, выражавшиеся в невысоком уровне работы штурманской службы, нарушении нормативных документов ГВФ по подготовке самолётов к вылетам [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 4095. Т. 1. Лл. 55–56], а также недостаточном уровне метеорологического обслуживания полётов [Там же. Д. 3611. Л. 60] ещё не были устранены. Исходя из сложившейся ситуации, с этого периода контроль за деятельностью авиагруппы со стороны различных ведомств стал регулярным.

В 1952 г. в ходе очередной проверки исполнения мероприятий, оформленных актом Лётной инспекции Министерства, выявилось почти полное игнорирование сделанных замечаний [Там же. Д. 4105. Т. 10. Л. 75] по причине недоведения их до личного состава. Возникал так называемый замкнутый круг: недостатки, выявляемые проверкой, предлагались для исполнения УВТ, руководство которого этого не выполняло, следующая проверка эти факты обнаруживала вновь и т. д.

Возможно, причины того, что со стороны как Министерства, так и руководства Дальстроя долгое время не принималось резких чрезвычайных мер, следует искать в регулярном перевыполнении авиаторами планов различных временных отрезков (месяц, квартал, год), что являлось основополагающим принципом успешности того или иного предприятия в период плановой экономики и административно-командных методов её регулирования в СССР. Но, в конечном счёте, подобная практика была пресечена МВД, которое своим приказом провело частичную замену командного состава Управления воздушного транспорта [Там же. Д. 4657. Лл. 2–3]. Новым начальником стал Герой Советского Союза В. А. Борисов (прил. 1). Помимо этого в целях улучшения лётной работы для командного состава всех авиаподразделений МВД, в том числе и Дальстроя, были проведены учебные сборы согласно распоряжению Министерства [Там же. Д. 4071. Л. 1].

Для расширения сети пунктов, охваченных воздушным сообщением, на Дальстрой была возложена задача строительства и переоборудования ряда аэродромов (Хандыга, Оймякон, Зырянка, Берелёх, Нижний Сеймчан) [Там же. Д. 4102. Л. 222], после чего последние передавались в ГВФ. Из объектов, ещё находившихся в подчинении Дальстроя, был введён в эксплуатацию Кутурский аэродром [Там же. Д. 4108. Т. 2. Л. 229] (р. Индигирка). После этого ранее использовавшийся аэродром Усть-Нера был передан Индигирскому ГПУ, и его эксплуатация по прямому назначению прекратилась [Там же]. Кроме того, для регулярного обеспечения горнопромышленных управлений воздушным сообщением им предписывалось произвести ремонты взлётно-посадочных полос и сопутствующих сооружений на близлежащих аэродромах [Там же. Д. 4081. Л. 206].

Подобная практика передач различных авиационных объектов из одних структур в другие частично свидетельствовала о продолжении действий по

предполагаемому слиянию авиации Дальстроя с централизованной системой воздушного транспорта, поскольку содержание дублирующих друг друга предприятий требовало от государства увеличения расходов.

Дальнейшее развитие авиации на Севере, равно как и во всей стране, проводилось в условиях практического выполнения решений XIX съезда ВКП(б), на котором согласно докладу председателя Госплана СССР М. 3. Сабурова было принято постановление, предусматривавшее *«значительно увеличить парк самолётов ГВФ, а также сеть воздушных линий и аэропортов, оборудованных для круглосуточной работы»* [Сов. Колыма, 1952. 8 окт.].

3.3. Деятельность авиации на Северо-Востоке в последние годы существования Дальстроя. 1953–1957 гг.

Основная работа авиаторов Дальстроя в 1953 г. началась в обычном режиме. Управлению воздушного транспорта был установлен план налёта в размере 26,8 тыс. ч и более 5 млн км, что равнялось 117 и 122% к плану 1952 г. соответственно. Во внутренней работе УВТ одним из первых мероприятий стало очередное изменение порядка представления заявок на перевозки, которые теперь подавались авиаторам напрямую. В основном это касалось доставки грузов и материалов¹ [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 4660. Л. 131], поскольку отправка самолётами военнотружеников и сотрудников Дальстроя производилась согласно ранее действовавшим правилам. Окончательно это было закреплено в июне 1953 г., когда заявками занималось только УВТ, а контроль над выполнением перевозок осуществлял транспортный отдел Дальстроя [Там же. Д. 4672. Л. 318].

В связи с очередной нехваткой авиационного топлива все грузы, кроме аварийных, на территорию Чукотки и Якутии завозились самолётами с Нижнего Сеймчана, куда подлежащие отправке материалы доставлялись автотранспортом [Там же. Д. 4688. Т. 1. Лл. 9–10]. Также по этой причине был изменён маршрут полёта из Магадана в Батыгай, пролежавший через аэродромы Берелёх и Кутурский, куда грузы также доставлялись наземными путями сообщения, причём их количество было значительным. Для нормальной работы Янского горнопромышленного управления перевозке подлежали автозапчасти, судоремонтные материалы и другое оборудование, оставленное для него в промежуточных портах – Зырянке, Ожогине и др. Многие грузы из Якутска были доставлены на самолётах ГВФ [Там же. Д. 4125. Лл. 210, 212]. Для организации связи с отдельными районами Янского районного геологоразведочного управления были открыты и введены в эксплуатацию аэродромы в Куогастахе, Куйге и Илин-Таасе [Там же. Д. 4686. Т. 4. Л. 40]. Кроме того, была проведена подготовка аэродрома в Среднеколымске с возможностью приёма им самолётов Ли-2, для заправки которых выделялось 350 т бензина, доставленного с затона

¹ Доставка технических грузов в отдалённые управления самолётом производилась лишь в исключительных случаях на основании заявки, представленной в отдел материально-технического снабжения с указанием причины отсутствия требуемого имущества и необходимости его доставки по воздуху. Подобная мера была введена для установления организации – виновника в несвоевременном завозе грузов, которой предъявлялся счёт на оплату воздушной перевозки. С целью не допустить неоплачиваемые перевозки доставка грузов самолётами производилась только при наличии оформленных документов с подписями руководителей организации, которая запрашивала данную услугу [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 4672. Л. 29].

Лабуя [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 4085. Л. 18], а также выполнены необходимые работы по предотвращению затопления лётного поля аэродрома в Магадане [Там же. Д. 4671. Л. 329], повторявшиеся практически ежегодно.

На II квартал 1953 г. планировалась проверка организации лётной работы и инженерно-авиационной службы в подразделениях МВД, в том числе и в Магадане, а также составление сводной ведомости и анализа лётных происшествий в ведомственной авиации за 1952 г. [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 3668. Л. 36].

Таким образом, в начале 1953 г. работа УВТ, как и Дальстроя в целом, не предполагала резких перемен. Но уход из жизни И. В. Сталина и последовавшие изменения в партийно-государственном руководстве СССР повлекли передачу Дальстроя из МВД в Министерство металлургической промышленности СССР [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 4677. Л. 1], с выводом из его структуры пенитенциарных учреждений, которые были переданы в союзное Министерство юстиции (Сталинские... , 2005. С. 419).

Следующей крупной реформой в административно-территориальном делении стало образование 3 декабря 1953 г. Магаданской области, в связи с чем правительство СССР приняло программу помощи вновь созданному региону. Для дальнейшего развития воздушного сообщения Министерство авиапромышленности обязалось поставить 4 вертолёт и 3 пассажирских самолёта для нужд Магаданского обкома КПСС и облисполкома [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 4655. Л. 3]. Это было дополнением к уже намеченным поставкам лётной техники в количестве 5 самолётов Ан-2, оборудованных лыжами и поплавками согласно указанию Совета Министров СССР [Там же. Д. 4680. Л. 132].

Кроме этого, были произведены изменения в перечне должностей, относившихся к номенклатуре начальника Дальстроя. Согласно новым правилам, из УВТ в неё входили только должности командного состава – начальника управления, двух его заместителей и начальника штаба, а также главного бухгалтера, руководителя экономического отдела и руководителя отдела кадров. Лица, их занимавшие, назначались и увольнялись только начальником ГУСДС. По сравнению с ранее действовавшим положением, из него были исключены представители лётно-подъёмного состава, которые теперь относились к номенклатуре начальника Управления воздушного транспорта [Там же. Д. 4687. Лл. 237, 240].

Итоги работы авиации Северо-Востока за 1953 г. были следующими. Численность самолётного парка равнялась 48 ед., распределённым таким образом: 1-й авиатранспортный отряд – 13 самолётов Ли-2; 2-й отряд – 9 (из них 1 разбит); 3-й отряд – 6 самолётов Ан-2, 4 Як-12, 6 По-2; 4-й отряд – 10 самолётов Ли-2 [Там же. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 22. Л. 6]. Рассматривая динамику численности самолётного парка и его движения, можно сделать вывод, что резких изменений не наблюдалось. Если в 1952 г. в УВТ было 49 самолётов, в 1953 г. – 48, то на 1954 г. планировалось 47. Это снижение исходило из того, что в 1953 г. поступили 2, а были списаны 4 машины, к тому же 1 самолёт По-2 числился отдельно как учебно-тренировочный [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 4809. Л. 39].

Выполнение производственной программы по авиаотрядам составило: по 1-му авиаотряду налёт часов – 96%, перевозки тонно-километров – 105%, сэкономлено около 74 т бензина и более 30 т масла; по 4-му авиаотряду показатели были скромнее – соответственно 86,2 и 100,2%.

Общий показатель УВТ по налёту часов составлял 86,1%. Основными маршрутами полётов были рейсы из Магадана в Сеймчан, Зырянку, Батыгай, Певек и др. Самолёты Дальстроя перевезли 39 727 пассажиров, 3736 т грузов и 197 т почты [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 5850. Т. 5. Л. 61].

Весьма успешным в работе авиаторов можно считать отсутствие катастроф, но иные лётные происшествия всё же имели место. Так, за год произошли 7 вынужденных посадок, 1 авария и 4 поломки. Одна из них случилась в январе с самолётом Ли-2 по вине экипажа, который вылетел в рейс без полной проверки всех систем летательного аппарата. После расследования к виновным были приняты жёсткие меры, а также было запрещено производство полётов на данном типе машин с одноканальными винтами при температуре ниже -50°C [Там же. Д. 4684. Т. 2. Л. 266].

Проблемы, негативно влиявшие на работу авиаторов, как и ранее, подразделялись на производственные (недостаток ГСМ, складских помещений, долгие ремонты авиатехники и т. п.) и социально-бытовые – отсутствие удобного жилья, комнат отдыха в отдалённых аэропортах и т. п. [Там же. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 22. Л. 8]. Проблема нехватки жилья поднималась ещё в 1938 г. [Сов. Колыма, 1938. 24 нояб.], но она не была решена и по прошествии 15 лет [Магадан. правда, 1954. 5 сент.], хотя некоторые меры по снижению напряжённости в жилищном вопросе всё же принимались. Так, в 1952–1953 гг. в распоряжение УВТ выделялся ряд квартир и комнат как в Магадане, так и на периферии, но этого было недостаточно. К тому же в результате общей нехватки в Дальстрое жилой площади имели место случаи передачи жилья одного управления другому, что сопровождалось выселением жильцов, в том числе и авиаторов, из полученных ими ранее комнат и т. д.

Всё вышеуказанное свидетельствовало о том, что многие проблемы воздушного транспорта не могли быть решены ни им самим, ни Дальстроем, поскольку его система не могла адаптироваться к начавшемуся процессу изменения форм и методов ведения хозяйства в стране. В авиации Северо-Востока стал необратимым процесс слияния с централизованной системой воздушного сообщения СССР – Гражданским воздушным флотом.

В 1954 г. Советское правительство поручило Министерству цветной металлургии и ГУ ГВФ подготовить предложения о передаче авиации Дальстроя в ведение ГВФ [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 26. Лл. 47–49об.], начав реформу, приведшую к выводу аэродромного хозяйства и самолётного парка из системы Дальстроя.

Производственная программа 1954 г. была установлена в количестве 35,07 тыс. ч налёта с учётом эксплуатации 52 самолётов¹ [Там же. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 5285. Л. 10]. По согласованию с Хабаровским управлением ГВФ произо-

¹ В указанное количество вошли 5 самолётов Ан-2, полученных в I квартале.

шёл обмен воздушными судами – вместо отданных нескольких транспортных самолётов Магаданская авиагруппа получила 2 самолёта Ли-2 в пассажирском варианте [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 26. Л. 94]. К отчёту прошлого года принятая программа составляла 148,7 и 131,7% по налёту часов и по тонно-километрам соответственно.

В середине 1950-х гг. на территории Северо-Востока увеличилось количество местных авиалиний. Были открыты маршруты Северо-Эвенск – Верхний Парень, Магадан – Ола – Брохово, эксплуатируемые как в летний, так и в зимний период [Там же. Д. 27. Л. 196; Д. 28. Л. 488]. Полёты в Балаганное и по другим ранее используемым трассам производились на самолётах Ан-2 [Там же. Д. 16. Л. 182]. Машины этого типа применялись также в сельском хозяйстве для удобрения полей, борьбы с вредителями угодий, насекомыми и т. д., в том числе и на территории Дальстроя [Магадан. правда, 1954. 20 июня]. Воздушный транспорт выполнял и оперативную работу – обнаружение терпевших бедствие рыбаков [Там же. 1 янв.], помощь геологам в доставке довольствия и т. п. Для повышения контроля за перевозкой грузов была введена ежедневная отчётность о количестве выпущенных самолётов с указанием веса загрузки, а также план полётов на следующий день [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 5189. Л. 85].

В целях изучения качества лётной работы в I квартале 1954 г. в Управлении воздушного транспорта был проведён анализ лётных происшествий. В общей сложности произошли 3 поломки и 5 вынужденных посадок, причём наблюдалась динамика их снижения. Если в январе были отмечены 4, в феврале – 3, то за март зарегистрирован один подобный случай. Улучшение ситуации объяснялось повышением ответственности и требовательности со стороны руководства авиаотрядов по борьбе с причинами происшествий и их недопущению [Там же. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 10. Л. 15]. Но в сравнении с показателями авиаподразделения Норильского горно-металлургического комбината (ГМК) в УВТ Дальстроя годовые итоги по данному пункту были несколько хуже, поскольку в совокупности в обоих подразделениях произошло 10 лётных происшествий при налёте 9888 ч 41 мин¹ [Там же. Л. 9]. Организация лётной работы, качество материальной части и обеспечение безопасности полётов в Дальстрое были проверены отделом ведомственной авиации в июле 1954 г. [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 3668. Л. 28].

В мае 1954 г. в Магадане прошла I областная партийная конференция, на которой, в том числе, было принято решение о мерах по улучшению работы авиации [Магадан. правда, 1954. 14 мая]. В том же месяце по итогам социалистического соревнования среди транспортных предприятий за высокие показатели авиаторам было вручено переходящее Красное знамя горкома КПСС, горисполкома и городского комитета профсоюза. В коллективе лучшим был признан экипаж командира А. И. Слюсаренко, выполнивший план на 143,3%. Сам лётчик по праву мог считаться одним из старейших авиаспециалистов, непрерывно работавших в Дальстрое, и к 1954 г. имел 15-летний стаж и налёт около 3 млн км [Магадан. правда, 1954. 20 мая].

¹ Упоминание о Норильском ГМК связано с тем, что в годовом отчёте количественные показатели работы УВТ Дальстроя были объединены с показателями авиаподразделения данного предприятия.

В конце года на основании указаний ГВФ из состава экипажей самолётов Дальстроя были исключены вторые бортмеханики, поскольку в результате технических усовершенствований летательных аппаратов и повышения навыков пилотирования их должностные обязанности уже не были востребованы [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 10. Л. 194]. С целью повысить безопасность полётов и проверить технику на основании приказа начальника ГУ ГВФ был произведён 10-дневный техосмотр самолётов Ли-2 и Ил-12, но выполнение пассажирских рейсов не приостанавливалось [Там же. Д. 26. Лл. 35–36].

Первым структурным мероприятием 1955 г. явилась передача авиации Дальстроя в Главное управление ГВФ при Совете Министров СССР [Там же. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 5584. Л. 178]. В это были включены все авиаподразделения, самолётный парк, аэродромы и посадочные площадки (с проектно-сметной документацией), автомобильный и прочий транспорт и другие материальные ценности [Там же. Д. 5594. Л. 155], а также сотрудники, на которых распространялись все льготы и положения, предусмотренные в ГВФ. Относительно производственной деятельности ГВФ обязывалось выделять Дальстрою необходимое количество самолётов для его нужд, обеспечивать все необходимые ему перевозки и т. п., т. е. факт исключения авиации из системы Дальстроя не лишал его услуг воздушного транспорта. В свою очередь, Министерство цветной металлургии также имело ряд обязательств в оказании помощи ГВФ со стороны подчинённых ему предприятий: доставка топлива, снабжение различными видами довольствия и т. п. На практике эта крупная реформа привела к образованию на Северо-Востоке гражданского авиаподразделения в лице Магаданской авиагруппы, игравшей значительную роль в народном хозяйстве региона.

В 1955–1957 гг. происходил обратный процесс по включению в состав Магаданской авиагруппы Дальневосточного территориального управления ГВФ отданных ранее аэродромов Охотск [ГАМО. Ф. Р-27. Оп. 1. Д. 26. Л. 58], Зырянка, Нижнеколымск и Среднеколымск. Работа авиации в большинстве своём носила уже сугубо гражданский характер, выражаясь в перевозке пассажиров, доставке продовольствия и других грузов народного потребления. Прокладывались маршруты и разрешались выполнения ночных полётов по трассам: Магадан (47-й км) – Сеймчан – Зырянка – Новые Кресты – Певек, при отсутствии погоды маршрут пролегал по пути Сеймчан – Омолон – Новые Кресты. Также были открыты местные авиалинии и запасные аэродромы [Там же. Д. 38. Л. 349]: Магадан – Гижига – Магадан, Гижига – Омолон – Новые Кресты, Сеймчан – Омолон – Новые Кресты; аэродромы Сеймчан, Омолон, Охотск, Магадан, Зырянка, Гижига, Новые Кресты, Певек.

С целью повысить рентабельность рейсов по маршруту Хабаровск – Магадан – Елизово (Петропавловск-на-Камчатке) с 25 апреля 1957 г. разрешалось производство полётов в дневное и ночное время на участке Николаевск-на-Амуре – Магадан с отнесением аэродромов Охотск и Сеймчан в качестве запасных. Расстояние Николаевск-на-Амуре – Усть-Большерецк – Елизово составляло 1190 км, Николаевск-на-Амуре – Магадан – 980 км [Там же. Л. 122].

Отметим, что в январе 1957 г. план по тонно-километражу был выполнен на 71,5, а по налёту часов – лишь на 54,7%, что вызвало недовольство со стороны начальника Дальневосточного территориального управления ГВФ [ГАМО. Ф. Р-27. Оп.1. Д. 22. Л. 126].

Середина 1950-х гг. отмечена появлением в региональной периодической печати публикаций материалов относительно организации Советов народного хозяйства на территории Магаданской области, равно как и в стране в целом. Этот процесс касался и авиации региона, о чём свидетельствовали заметки в местных газетах о назревшей необходимости перестройки её работы, что предполагалось осуществить с образованием Совнархоза [Магадан. правда, 1957. 16 апр.].

Официально 29 мая 1957 г. V сессией Верховного Совета РСФСР был принят закон «О дальнейшем совершенствовании организации управления промышленностью и строительством в РСФСР», в соответствии с которым Дальстрой был упразднён, а на его месте создан Магаданский экономический административный район. 1 июня того же года постановлением Совета Министров РСФСР № 429 образован Совет народного хозяйства (Совнархоз) Магаданского экономического административного района. Его председателем утверждён Ю. В. Чугуев (прил. 1).

Таким образом, на протяжении рассматриваемого нами в данной главе периода авиация Дальстроя прошла неоднозначный путь своего развития. В первые послевоенные годы в связи с прошедшим ленд-лизом и Особой воздушной трассой на территории деятельности ГУСДС остались ряд аэродромов и небольшое количество самолётов (в том числе трофейных), пополнивших парк авиаотряда. На более цельную и объёмную помощь рассчитывать не приходилось, так как все силы и средства были направлены на восстановление разрушенных областей страны.

Начавшийся в связи со снижением объёмов добычи золота кризис горной промышленности негативно повлиял на деятельность различных предприятий и учреждений, в том числе и авиаотряда Дальстроя. Послевоенный период развития авиации существенно отличался от более ранних тем, что на территории ГУСДС параллельно с авиаотрядом выполняли свою работу подразделения Гражданского воздушного флота. Из этого можно сделать вывод, что привлечение иных перевозчиков было для Дальстроя всё же менее затратным, чем расходование средств на обслуживание своего авиапарка. Последовавшие вскоре укрупнения авиаподразделения в связи с изменениями структуры Дальстроя не привели к существенным качественным сдвигам к лучшему. Наоборот, продолжавшееся сокращение количества собственных аэродромов, проблемы в обеспечении запчастями и топливом, ухудшение социальной составляющей работников требовали кардинального изменения в управлении региональной авиацией.

К концу 1940-х гг. в результате общего усиления внутреннего режима в стране работа авиации Дальстроя не выходила из-под контроля МВД, став более регламентированной с одновременным ужесточением её внутреннего распорядка.

Последовавшая после смерти И. В. Сталина смена руководства СССР и отказ от политики массовых репрессий оказали на Дальстрой прямое влияние,

поскольку его система и экономическая основа долгое время были ориентированы на использование дешёвой рабочей силы заключённых ГУЛАГа. Передача Дальстроя в Министерство металлургической промышленности СССР предопределила изменение форм и методов ведения хозяйства. К этому моменту Управление воздушного транспорта продолжало находиться в кризисном состоянии, поскольку содержать его на должном материальном уровне Дальстрой по-прежнему не мог. Это делало очевидным необходимость передачи своей авиации в централизованную систему воздушного сообщения страны – Гражданский воздушный флот.

Проведённое в 1955 г. включение УВТ Дальстроя в Дальневосточное территориальное управление ГВФ сделало региональную авиацию более «открытой», изменив направление её основной деятельности. К моменту ликвидации Дальстроя в июне 1957 г. и организации Совнархоза на Северо-Востоке страны сложилась широкая сеть авиамаршрутов, имелся большой самолётный и вертолётный парк, способный к выполнению различных задач. Всё это заложило прочную базу для дальнейшего развития авиации региона.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Северо-Восток страны изначально являлся отдалённой территорией с неразвитыми экономическими составляющими: промышленным потенциалом, транспортными коммуникациями и невысокой плотностью населения. Необходимость немедленного освоения промышленных объёмов запасов природных минерально-сырьевых богатств, данные о которых были получены в конце 1920-х гг., требовали значительного развития транспортной системы. Для решения имевшейся проблемы руководство СССР в начале 1930-х гг. приступило к осуществлению программы форсированного промышленного освоения региона, что предполагало его включение в единую систему хозяйственно-экономической жизни страны. В осуществлении заявленных проектов большое значение приобретало решение транспортного вопроса, поскольку на данную отрасль предполагалось возложить задачи снабжения и иных видов обслуживания планируемых предприятий и населения, что являлось немаловажным вопросом жизнеобеспечения территории.

Экономико-географические данные о Северо-Востоке, полученные в ходе геологических и иных экспедиций, позволяли руководству СССР сделать вывод о целесообразности и необходимости применения авиации для более успешного и ускоренного решения поставленных задач, исходя из того, что морское и речное судоходство было ограничено сроками навигации, строительство дорог преимущественно являлось длительным процессом, а районы планируемых работ на месторождениях полезных ископаемых были обширны и отдалены друг от друга.

На рубеже 1920-х – 1930-х гг. работу по изысканию и проектированию воздушных линий на Северо-Востоке вели отдельные партии, что было сопряжено с немалыми трудностями, однако полученные ими результаты и прокладка первых авиалиний подтвердили значимость применения воздушного транспорта на практике. Более полномасштабные работы начались после образования в 1931 г. треста «Дальстрой» (с 1938 г. – Главное управление строительства Дальнего Севера), поскольку эта организация располагала более солидной материальной базой и рычагами управления, полученными от руководства СССР для выполнения возложенных на неё обязанностей.

Воздушный транспорт на Северо-Востоке в своей истории прошел три важнейших этапа. *Первый из них* (1932–1940 гг.) был связан с изучением местности, изысканием маршрутов, получением первой авиатехники и т. п. Сто-

ит признать, что в течение первых нескольких лет состояние имущественной базы, аэродромов, организации снабжения находилось в начальной стадии развития и не могло полностью удовлетворить всех потребностей авиаторов. Услуги авиации в основном были направлены на обслуживание нужд основного производства и Дальстроя в целом, поскольку существенные материальные затраты, понесённые на применение воздушного транспорта, требовали скорейшего экономического эффекта.

Пилоты поддерживали воздушную связь с приисками, перевозили грузы и пассажиров, участвовали в агитационно-пропагандистской работе в период вылетов в отдалённые посёлки в чрезвычайно сложных условиях. Состояние воздушного транспорта получило тенденцию к улучшению лишь к 1938 г., но объективно стоит отметить, что однородным данный процесс всё же не был. В это время авиация приобрела большее влияние в Дальстрое, поскольку эффективность её применения многократно подтвердилась на практике в различных сферах деятельности Главного управления. Возросший опыт и мастерство лётного состава позволяли устанавливать рекорды дальности полётов, более рационально использовать лётное время, достигать успехов в выполнении плановых показателей, хотя ряд вопросов, связанных с улучшением ремонтной базы, снабжения ещё не были решены. Не умаляя заслуг других видов транспорта, прежде всего автомобильного и водного, всё же отметим, что с помощью авиации процесс освоения Северо-Востока приобрёл новые формы, поскольку его использование имело неоспоримые преимущества в скорости, что подчас являлось решающим фактором.

Поэтому первый период развития региональной авиации можно обозначить как начальный, когда она только лишь «становилась на крыло», параллельно принимая участие в выполнении различных задач, стоящих перед Дальстроем.

Второй этап деятельности воздушного транспорта на Северо-Востоке обозначен 1941–1945 гг. Специфика суровых военных лет отразилась и на Дальстрое, равно как и на всей стране в целом. Планы руководства ГУСДС и авиаотряда насчёт пополнения парка новой техникой, расширения площадей, построек аэродромов для собственных нужд были отложены на более поздние сроки. Вместо этого авиаторам приходилось выполнять свои обязанности в условиях так называемого самообеспечения, и для поддержания имевшегося имущества в годном к эксплуатации состоянии полностью восстанавливая детали и даже целые самолёты, списанные ранее. Пополнение авиапарка двумя самолётами, полученными по ленд-лизу в 1943 и 1944 г., было весомым подспорьем, но всё же к полному решению имевшейся проблемы привести не могло. Что же касается непосредственной работы, то в первую очередь авиаторы оказывали большую помощь основному производству для успешного выполнения им планов, поскольку в горную отрасль были брошены основные силы и средства. Количественные итоги деятельности авиаотряда Дальстроя за годы войны составили 8370 т общего объёма перевозок, что являлось весьма существенным достижением.

Не менее важным в работе воздушного транспорта было участие региональных авиационных специалистов в прокладке и последующей помощи в эксплуатации Особой воздушной трассы Аляска – Сибирь – фронт. На плечи сотрудников авиаотряда и Дальстроя в целом легло решение технических и организационных вопросов, таких как изыскание и выбор с воздуха аэродромов, их строительство, перевозка материалов и персонала, т. е., несмотря на тыловое расположение, авиаторы Дальстроя внесли весомый вклад в Победу СССР в Великой Отечественной войне.

Третий этап деятельности авиации ГУСДС целесообразно разделить на 2 периода. *Первый из них (1946 – первая половина 1953 г.)* отличается прежде всего ужесточением внутреннего распорядка в авиаподразделении и его непосредственной работе, более пристальным контролем со стороны МВД, что в свою очередь было обусловлено внутривластными процессами, происходившими в этот период в СССР. Основная деятельность воздушного транспорта существенных изменений не претерпела, оставаясь подчинённой нуждам Дальстроя и его основного производства в решении ими текущих задач, причём в данное время это проявлялось особенно сильно. Несмотря на увеличение самолётно-моторного парка в 1946–1947 гг. (летательными аппаратами как отечественных, так и иностранных, прежде всего трофейных типов) и продолжения такового в последующем, сопутствующим этому шагам предпринято не было, следствием чего стал внутренний кризис, охвативший авиагруппу в начале 1950-х гг. Своё проявление это нашло как в отсутствии должного снабжения авиаторов необходимыми материалами, запчастями и т. п., так и во внутренней неустроенности быта сотрудников, что, прежде всего, было связано с нехваткой жилплощади, поскольку ситуация с оплатой труда была в целом стабильна. В своём исследовании мы склонны считать, что на данное положение дел оказал влияние кризис Дальстроя как системного механизма в целом, поскольку имевшиеся формы, методы и средства управления уже были устаревшими и не могли принести должный экономический эффект. Свою роль в этом сыграло и начавшееся падение показателей по добыче основных металлов – золота и олова, что неизбежно «тянуло» за собой и другие отрасли, порождая кризисные явления.

Второй период деятельности авиаторов региона был связан со второй половиной 1953–1957 гг. и содержал в себе много качественных изменений. Уход из жизни И. В. Сталина привёл к резкой смене форм ведения хозяйства по всей стране, в том числе и на Северо-Востоке. Отказ руководства страны от чрезвычайных методов «штрафной колонизации» края выразился в передаче Дальстроя в сугубо гражданское ведомство – Министерство металлургической промышленности СССР с одновременным выводом из его структуры пенитенциарных учреждений и массовой амнистией заключённых. В соответствии с реформами был изменён и характер работы авиации, которая приобрела в большей степени гражданскую направленность. В этот период её деятельность переориентировалась на перевозку пассажиров и доставку

грузов без существовавшей ранее привязки этого процесса к горнопромышленным управлениям. Но впоследствии в силу различных обстоятельств «гражданская» система Дальстроя не смогла содержать принадлежавшую ему авиацию на должном материальном уровне. Это стало решающим фактором в процессе передачи УВТ в Дальневосточное управление Гражданского воздушного флота в 1954–1955 гг. С этого периода основная деятельность Магаданской авиагруппы изменилась по внутреннему критерию, оставшись прежней по сути, и помощь основному производству уже не являлась основной задачей. Авиация становилась более «открытой», многие ранее действовавшие чрезвычайные меры были отменены. Включение Северо-Востока в централизованную систему воздушного сообщения страны, на наш взгляд, было скорее положительным явлением, так как позволяло на качественно новом уровне осуществлять снабжение, техническое обслуживание парка и проводить иные необходимые мероприятия. Относительно проблем бытового характера заметим, что их решение в одночасье не представлялось возможным, так как данный вопрос не относился к системе ГВФ напрямую. Но всё же необходимо признать, что в результате проведённых в середине 1950-х гг. организационных мероприятий авиация региона встала на новый путь своего развития, получив предпосылки и возможности для последующей работы.

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Биографические справки работников Дальстроя

Алмазов Завен Арменакович (1898–1939). В 1925 г. – заместитель начальника отдела ревизии РККА ОГПУ, затем – зам. начальника строительства Вишерского ЦБК (целлюлозно-бумажного комбината). С конца 1931 г. – помощник директора Дальстроя и начальник московского представительства (управления) Дальстроя, с 1933 г. по совместительству – пом. начальника ГУЛАГа. В ноябре 1934 – июле 1935 г. – и. о. директора Дальстроя. С декабря 1935 г. освобожден от обязанностей помощника директора Дальстроя по Московскому управлению. В 1936–1939 гг. – начальник Беломорско-Балтийского комбината и Белбалтлага, начальник строительства Соликамского гидроузла и Усольялага. В 1939 г. арестован и приговорен к расстрелу. Реабилитирован 18 апреля 1957 г. (Бацаев, Козлов, 2002. Ч. 1. С. 346).

Анвельт Ян Янович родился в 1884 г. в Феллинском уезде Лифляндской губернии в семье бедного крестьянина. Получил первоначальное образование в сельской школе и в Юрьевской учительской семинарии. В 1905–1907 гг. работал сельским учителем, после чего экстерном окончил гимназию и некоторое время обучался в Петербургском университете. Член ВКП(б) с 1907 г., в этом же году Я. Я. Анвельт отчислен из университета за участие в революционном студенческом движении. После этого он работал в подпольных организациях большевиков Петербурга, Ревеля и Нарвы. В 1912–1914 гг. – редактор эстонской большевистской газеты «Кайр». После Октябрьской революции и до оккупации Эстонии германскими войсками Я. Я. Анвельт занимал пост председателя Эстляндского краевого исполкома, а в 1918–1919 гг. – председателя Эстонского советского правительства. Затем занимал различные политические и командные должности в Красной Армии. С 1921 по 1925 г. находился на партийной работе, а с 1926 г. вновь в Красной Армии. До 1929 г. занимал должность военного комиссара Военно-воздушной академии, после чего был назначен главным инспектором гражданского воздушного флота, а затем – первым заместителем начальника ГУ ГВФ при СНК СССР (Гражданская авиация. 1933. № 10. С. 22).

Берзин Эдуард Петрович родился в 1893 г. в Старо-Пебальской волости (Латвия) в крестьянской семье. В 1910 г. уехал в Германию для учёбы в Берлинском королевском художественном училище. По его окончании вернулся в Латвию и был призван на военную службу. После Октябрьской революции участвовал в формировании 1-го лёгкого артиллерийского дивизиона Латышской стрелковой советской дивизии, а затем назначен её командиром. С ноября 1918 г. – член партии большевиков. С декабря того же года сражался с белогвардейцами на Западном, Юго-Западном и Восточном фронтах. Служил в штабе армии, был сотрудником ИККИ и спецотдела ВЧК-ОГПУ. В 1927 г. внёс предложение о строительстве Вишерского целлюлозно-бумажного комбината на Урале. 14 ноября 1931 г. назначен директором Дальстроя. 4 февраля 1932 г. на парохо-

де «Сахалин» прибыл в бух. Нагаева. 4 декабря 1937 г. выехал в отпуск на «материк» и спустя полмесяца был арестован. 1 августа 1938 г. Военной коллегией Верховного суда СССР приговорен к расстрелу. Реабилитирован 4 июля 1956 г. (Бацаев, Козлов, 2002. Ч. 1. С. 38).

Бойцов Матвей Васильевич родился в 1890 г. в г. Звенигород Московской губернии. Комбриг. Член партии большевиков с 1919 г. Окончил ремесленное училище и Военную академию РККА в 1921 г. До приезда в Дальстрой – начальник отряда ГУ ПВО. В бух. Нагаева прибыл 12 октября 1937 г. Первоначально назначен на должность помощника командира авиаотряда по лётной и аэродромной службе. С 8 декабря 1937 г. – командир авиаотряда Дальстроя. 22 июня 1938 г. отстранён от должности и арестован. Осуждён на срок 20 лет, который отбывал в Севвостлаге с 4 ноября 1939 г. 15 октября 1948 г. отправлен в Карагандинскую область для дальнейшего отбывания наказания (Бацаев, Козлов, 2002. Ч.1. С. 348).

Бордовский Виктор Николаевич родился 10 июля 1907 г. в г. Горки (Белоруссия). После Октябрьской революции 1917 г. получил сельскохозяйственное образование. В 1925 г. уехал в Ленинград для продолжения обучения, но из-за смерти отца был вынужден работать на различных заводах: «Металлист», «Выборжец», «Балтийский». После отъезда к брату в Москву поступил на курсы при Центральном институте труда в Москве и работал литейщиком и формовщиком на заводе им. П. Л. Войкова. В 1929 г. призван в РККА и в 1930 г. направлен курсантом в Спасскую школу авиамотористов. С 1931 г. служил авиамотористом 18-й авиабригады. После демобилизации вернулся в Москву и был принят на работу в Центральный аэроклуб Осоавиахима в должности авиатехника. В 1934 г. приехал на Колыму по договору в числе первых авиационных специалистов. До середины октября 1937 г. занимался лётной работой, после чего по семейным обстоятельствам перешёл на должность младшего техника порта и врио начальника авиамастерских. За указанный период был награждён ценными подарками и отмечен благодарностями от руководства Дальстроя. С 1939 г. вновь на лётной работе. В мае 1940 г. квалификационной комиссией авиаотряда произведён в бортмеханики 2-го класса. В течение своей деятельности разработал различные рационализаторские предложения, многие из которых были внедрены. В 1940 г. откомандирован на Колымо-Охотское аэрогеодезическое предприятие. После начала Великой Отечественной войны переведён обратно в авиаотряд, где принимал непосредственное участие в выполнении ряда ответственных заданий. В 1943 г. награждён медалью «За трудовое отличие», в июле 1945 г. – значком «Отличнику-дальстроевцу» и медалью «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». После войны остался на лётной работе. Погиб в авиакатастрофе 5 мая 1947 г. (Козлов, 1997).

Борисов Василий Александрович окончил Батайское лётное училище ГВФ. Один из организаторов и видный участник аэрофикации Дальнего Востока и Сибири в довоенный период. Участник Великой Отечественной войны. В 1942 г. одним из первых летал на Берлин и другие военно-промышленные объекты фашистской Германии. В 1952–1955 гг. – начальник Управления

воздушного транспорта Дальстроя, в 1955–1958 гг. – командир Магаданской авиагруппы Дальневосточного ТУ ГВФ. Участник экспедиций в Арктику и Антарктику. После работы на Севере был назначен первым начальником международного аэропорта Шереметьево. Награждён двумя орденами Ленина, двумя орденами Боевого Красного Знамени, орденом Трудового Красного Знамени, многими медалями (70 лет..., 2005. С. 66).

Вельмер Александр Иванович. С февраля 1918 г. – доброволец Красной Армии, активный участник гражданской войны. С 1924 г. работал в должности бортмеханика общества «Добролёт» в Ташкенте. В 1928 г. в составе экипажа лётчика М. Т. Слепнева в пустыне Кара-Кум участвовал в ликвидации банд Джунаид-хана, за что был удостоен ордена Красного Знамени. В мае 1930 г. за помощь в полётах в районе высокогорного Памира, обеспечение заданий пограничников и ликвидацию басмаческих банд от имени ЦИК Узбекской ССР награждён орденом Трудового Красного Знамени. В августе того же года получил аналогичную награду от имени ЦИК Туркменской ССР. С 1937 г. работал пилотом агитационной эскадрильи им. Максима Горького, а через год прибыл в Дальстрой. На Севере проявил себя как мастер ледовой авиаразведки (70 лет..., 2005. С. 29).

Егоров Сергей Егорович родился в 1905 г. Имел высшее техническое образование. Член ВКП(б) с 1924 г., до начала 1939 г. работал в ЦК ВКП(б). 5 марта 1939 г. назначен зам. начальника ГУЛАГа, с 19 ноября 1939 г. – первый зам. начальника Дальстроя в звании старшего майора государственной безопасности. 30 марта 1945 г. освобождён от должности и назначен начальником Спецуправления Главного управления горно-металлургических предприятий НКВД СССР. Награждён орденом «Знак Почёта» и орденом Ленина (1943 г.) (Бацаев, Козлов, 2002. Ч. 1. С. 351).

Каминский Михаил Николаевич родился в 1905 г. В 1935 г. прибыл на Чукотку в составе группы авиаторов. Принял участие в работе второй экспедиции Главсевморпути. В 1936–1937 гг. – пилот чукотской авиагруппы. Инициатор создания аэроклуба в 1938 г. В 1949 г. участвовал в изыскании воздушных трасс по северному побережью Чукотки. В 1941 г. в должности второго пилота участвовал в экспедиции Ивана Черевичного в район Полюса недоступности. В 1941–1945 гг. – участник Великой Отечественной войны. В западном секторе Арктики обеспечивал сторожевую службу и проводку кораблей, был командиром ночного бомбардировщика Пе-8 в составе авиации дальнего действия. Награждён многими боевыми и трудовыми орденами и медалями, в том числе орденом Ленина (70 лет..., 2005. С. 31).

Крылов Николай Андреевич родился в 1911 г. Окончил Хабаровскую школу гражданских пилотов. В период Великой Отечественной войны служил в Краснодарском военном училище. Занимал должности лётчика-инструктора, помощника командира отряда и заместителя командира эскадрильи. Награждён медалями «За боевые заслуги» и «За оборону Кавказа». После демобилизации прибыл на Колыму, работал в авиаотряде Дальстроя.

Лапин Эрнест Оттович родился в 1892 г. в Витебской губернии. С 1927 по 1931 г. работал в системе строительства Вишерского ЦБК помощником заведующего водным транспортом, заведующим частью водного транспорта, начальником водного транспорта. С 1932 г. – на Колыме, где работал в различных должностях руководства транспортом Дальстроя. В 1938 г. Военной коллегией Верховного суда СССР приговорён к расстрелу (Бацаев, Козлов, 2002. Ч. 1. С. 357).

Маламуж Терентий Трофимович родился 15 марта 1901 г. в с. Аджамка Елизаветградской губернии в семье бедных крестьян. После получения начального образования в 1921 г. поступил в Елизаветградскую кавалерийскую школу им. С. М. Будённого, по её окончании был направлен в Северо-Кавказский военный округ в должности командира эскадрона. Поняв, что ошибся в выборе профессии, в 1925 г. он стал курсантом Ленинградской теоретической школы лётчиков, после чего продолжил обучение в Севастопольской школе военно-морских лётчиков. В 1931–1932 гг. был учеником Мелитопольской школы высшего пилотажа. После её окончания возглавлял часть тяжёлых бомбардировщиков в Запорожье, а также работал лётчиком-испытателем в Тушино. После установления в 1935 г. мирового рекорда занимал должность лётчика-испытателя в экспериментальном институте ВВС. 30 сентября 1937 г. прибыл в бух. Нагаева для работы в авиаотряде Дальстроя. Успешно выполнил ряд рискованных для того времени полётов, а также принимал участие в перевозке руководящих лиц Дальстроя, депутатов и т. д. Погиб в авиакатастрофе 12 сентября 1938 г. (Козлов, 2003).

Митраков Иван Лукич родился в 1905 г. в Брянской губернии. С 1929 г. – на профсоюзной и партийной работе. В 1937 г. окончил Горный институт им. Сталина. В 1936–1937 гг. – директор Свердловского горного института, затем возглавлял свердловский облисполком. С 1942 по 1953 г. – зам. председателя Госплана СССР, зам. министра строительных материалов, внутренних дел. Будучи в последней должности, был назначен начальником Дальстроя, которым являлся с октября 1950 г. по февраль 1956 г. После отъезда с Колымы работал заместителем председателя Госкомитета по делам изобретений и открытий. В 1972 г. вышел на пенсию. Жил в Москве (Хроника..., 2002. Ч.1. С. 105).

Никишов Иван Федорович (1894–1958). С 1918 г. служил в РККА. С 1919 г. – член ВКП(б). С 1924 г. – в пограничных войсках НКВД. С 1934 по 1937 г. – начальник войск ОГПУ ПП ОГПУ Черноземной области, начальник УВО УНКВД Центрально-Черноземной области. В 1937–1939 гг. – начальник Управления пограничных и внутренних войск Азербайджанской ССР, начальник пограничных и внутренних войск НКВД по Ленинградской области, начальник УНКВД по Хабаровскому краю. С 19 ноября 1939 г. по декабрь 1948 г. – начальник Дальстроя. В декабре 1944 г. присвоено звание Героя Социалистического Труда. С декабря 1948 г. – в отставке (Козлов, 2002. Ч. 2. С. 453).

Павлов Карп Александрович (1895–1957). В органах ВЧК – с 1918 г. Первоначально работал следователем и заведующим следственной частью Казанской, Самарской и Уфимской губЧК. Позднее возглавлял Гомельский, Ставропольский, Грозненский и Таганрогский отделы ГПУ, Шахтинское и Пя-

тигорское ГПУ. В 1932–1937 гг. – зам. полномочного председателя ОГПУ по Восточно-Сибирскому краю, начальник УНКВД Красноярского края, заместитель начальника УНКВД Азово-Черноморского края, нарком внутренних дел Крымской АССР. На Колыму прибыл 1 декабря 1937 г. С 3 декабря 1937 г. – врио начальника Дальстроя, с 21 декабря 1937 г. – начальник Дальстроя. В 1939 г. награждён орденом Ленина, комиссар госбезопасности 2-го ранга. С 21 мая 1940 г. – зам. начальника Управления горно-металлургической промышленности ГУЛАГа НКВД СССР. С 23 августа 1941 г. – начальник Главоборонстроя НКВД СССР. С 23 мая 1942 г. по 9 июля 1946 г. – начальник ГУШОСДОР НКВД – МВД СССР. В 1948–1949 гг. – начальник Волгодонстроя МВД СССР. С 18 марта 1949 г. – пенсионер. 18 мая 1957 г. покончил жизнь самоубийством (Козлов, 2002. Ч. 2. С. 453).

Петренко Иван Григорьевич родился в 1904 г. в Черниговской губернии. Работал слесарем, машинистом, позднее – на партийной и советской работе. В 1934–1937 гг. учился в транспортной академии им. Сталина. После её окончания руководил железнодорожным строительством в Москве, Ленинграде, Комсомольске-на-Амуре. С января 1949 г. по август 1950 г. – начальник Дальстроя. Умер 3 августа 1950 г. после тяжёлой болезни (Хроника..., 2002. Ч. 1).

Снежков Николай Сергеевич родился в 1896 г. в Петербурге. По собственному мнению, принадлежал к дворянскому сословию, поскольку данный титул получил его дед, служивший в Измайловском полку. После окончания Петербургской гимназии во время Первой мировой войны поступил на военную службу в пехотную часть действующей армии. Затем добился перевода в авиацию. В период Февральской революции в чине штабс-капитана сражался в составе 12-го истребительного отряда. После Октябрьской революции участвовал в боях под Петроградом, Псковом, Двинском и Вильно, налетав 597 ч. В дальнейшем работал инструктором лётного дела, преподавал в авиашколах Москвы, Казани, Ленинграда; был командиром отдельного корпусного авиаотряда, лётчиком-сдатчиком на авиазаводах. С 1927 по 1929 г. по решению Реввоенсовета находился на службе у правительства Афганистана. По возвращении в СССР арестован и осуждён якобы «за невыполнение распоряжения» (ст. 193 УК РСФСР) на 5 лет. Во время заключения обслуживал воздушные линии ОГПУ, летая в Крым и Красновишерск. После освобождения перешёл в гражданскую авиацию и уехал для работы на Сахалин, после чего прибыл в Дальстрой. В течение лётной работы на Колыме был неоднократно поощрён ценными подарками и благодарностями от руководства Дальстроя. 29 августа 1937 г. совершил аварию самолёта Ш-2 с грузом касситерита на борту. Данное обстоятельство явилось поводом к аресту, произошедшему осенью 1937 г., после чего был осуждён по ст. 59 УК РСФСР к 10 годам лишения свободы. Первоначально отбывал наказание на подлагпункте, работая статистиком Колымской опытной станции, находившейся в устье Таскана. После кассационной жалобы в Верховный суд РСФСР приговор был отменён, а дело передано на доследование. 14 марта 1938 г. заседание отделения Дальнево-

сточного крайсуда по Севвостлагу и Дальстрою приняло решение освободить Н. С. Снежкова под подписку о невыезде, однако его самого уже не было в живых, что произошло при следующих обстоятельствах. В результате написанного заявления на имя прокурора Л. П. Метелева, в котором Н. С. Снежков просил обратить внимание на «его незаслуженное обвинение, искусственно созданное зарвавшимися и предугадавшими своё разоблачение врагами народа» (Берзиным, Старевичем и др.), его снова арестовали 31 января 1938 г. Помещённый в изолятор райотдела НКВД по СГПУ на Хатыннахе, Н. С. Снежков был допрошен всего один раз, признавшись в участии «в антисоветской организации на Колыме», возглавляемой Э. П. Берзиным. На основании его «показаний» и обвинения в «намеренном выводе из строя самолётов» и «доставке в момент восстания оружия повстанцам», тройка УНКВД приговорила Н. С. Снежкова к расстрелу. В ночь с 4 на 5 марта 1938 г. приговор привели в исполнение. Н. С. Снежков был реабилитирован 5 мая 1956 г. (Козлов, 1991; 70 лет..., 2005. С. 23).

Тарасов Дмитрий Николаевич родился в 1895 г. Старейший авиатор России. Окончил в Петербурге курсы авиамотористов, Московскую школу лётчиков. Воевал лётчиком в Первую мировую войну на северо-западном фронте. В 1926 г. командирован в гражданскую авиацию, работал пилотом в Восточно-Сибирском управлении ГВФ. Летал на гидроавиалинии Иркутск – Якутск, открыл авиалинию Магадан – Хабаровск и многие годы выполнял полёты по вывозу добытого золота. В 1941 г. ушёл добровольцем на фронт, был командиром тяжёлого бомбардировщика ТБ-3 и налетал более 1000 ч. До 1968 г. работал начальником Управления Полярной авиации. Георгиевский кавалер. Награждён орденом Ленина, двумя орденами Отечественной войны, тремя орденами Красной Звезды, многими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота» (70 лет..., 2005. С. 20).

Ткаченко Николай Степанович родился 22 октября 1909 г. в дер. Скиток Черниговской области в семье крестьянина-бедняка. После окончания семилетки в 1927 г. работал подручным слесаря в монтажно-механических мастерских в Харькове, а позже в Днепропетровске. В 1929 г. был послан на курсы Госаэросъёмки, по их окончании получил специальность фотограмметриста. Устроившись на работу в аэрофотосъёмку в Киеве, параллельно окончил рабфак. В 1931 г. призван в Красную Армию, где учился в школе лётчиков-наблюдателей, которую закончил в звании младшего командира. С 1932 по конец 1935 г. служил лётчиком-наблюдателем в авиабригаде г. Запорожья. Там же он занялся парашютным спортом, получил удостоверение спортсмена-парашютиста и номерной значок. В 1936 г. переехал в Киев, где работал штурманом лётной части при аэроклубе Осоавиахима, а также на неавиационной должности – по направлению райкома комсомола некоторое время был культур-организатором в доме отдыха «Пущеводицы». В апреле 1937 г. в Москве заключил договор с Дальстроем и в мае того же года вылетел на Северо-Восток в должности штурмана. Здесь в составе экипажей участвовал во всех видах деятельности авиации – доставке грузов, перевозке пассажиров, проводке судов и

т. д. В 1940 г. квалификационная комиссия присваивает Н. С. Ткаченко II класс, а в 1942 г. – I класс. В декабре 1941 г. он был назначен на должность флагштурмана и начальника штурманской службы авиаотряда. За годы Великой Отечественной войны его налёт составил 196 934 км, а в 1937–1940 гг. было 62 855 км. В 1941–1945 гг. Н. С. Ткаченко не раз отмечали благодарностями от руководства Дальстроя, а также был награждён знаком «Отличнику-дальстроевцу» и медалями «За трудовую доблесть» и «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». В январе 1947 г. приказом И. Ф. Никишова премирован отрезом на костюм, а в июле того же года по окончании срока договора Н. С. Ткаченко с семьёй выехал в Москву. В 1948 г. Н. С. Ткаченко начал работу в Московской авиагруппе особого назначения Управления полярной авиации ГУСМП штурманом I класса. За успехи в работе в 1960 г. его назначили на должность зам. начальника морских операций Западного сектора по проводке судов в арктических условиях в период навигации, которую он занимал до выхода на пенсию в 1967 г. За время работы в Полярной авиации не раз награждался грамотами, почётными знаками ГВФ «За налёт 500 000 км» (1951 г.), «За налёт 1 000 000 км» (1955, 1957, 1961 г.), орденом «Знак Почёта» (1953 г.), медалью «Ветеран труда» и юбилейными. В 1972 г. вновь вернулся на работу штурманом в Центральное управление международных воздушных сообщений Аэрофлота в Шереметьево. В 1984 г. окончательно вышел на пенсию. Умер в 1990 г. (Ефимов, 2003).

Уншлихт Иосиф Станиславович родился в 1879 г. в г. Млаве Полоцкой губернии (Польша). В Варшаве получил среднее и специальное техническое образование. С 1900 г. член революционной социал-демократической партии Польши и Литвы, принимает активное участие в её создании. С 1900 по 1913 г. участвовал в качестве делегата на двух партийных съездах и в ряде общекраевых партийных конференций социал-демократов Польши и Литвы. Несколько раз арестовывался, подвергался административным высылкам, бежал в Польшу. В 1916 г. был приговорён к ссылке на поселение в с. Тутуру Иркутской губернии. Незадолго до Февральской революции бежал в Иркутск, где работал в местном исполкоме и комитете партии большевиков (Гражданская авиация, 1932. № 1).

Фастрицкий Александр Сергеевич родился в 1912 г. В 1932 г. окончил школу лётчиков. На Колыме с 1937 г. Летал на самолётах П-5, Г-2. За успехи в работе был награждён орденом Красной Звезды, «Знак Почёта» и медалью «За победу над Германией».

Чугуев Юрий Вениаминович родился 23 апреля 1910 г. в г. Андижан. Окончил школу-девятилетку. Работал токарем на заводах в Москве. Позднее возглавлял трест «Лензолото», затем – «Главзолото». С апреля 1952 г. – зам. начальника Дальстроя. С февраля 1956 г. по май 1957 г. – начальник Дальстроя, с июня 1957 г. по ноябрь 1958 г. – председатель Магаданского совнархоза. После отъезда с Колымы работал начальником Росглавцветметснабсбыта при Совете народного хозяйства СССР. Умер 23 июля 1964 г. (Хроника..., 2002. Ч.1. С. 181).

Шимич Шандор Иштванович (1901–1978). Родился в октябре 1901 г. в г. Будапеште (Венгрия) в районе Табань в семье дунайского пароходного машиниста Иштвана Шимича. В 1915 г. начал трудовую деятельность учеником монтера в Будапеште. В Первую мировую войну примкнул к забастовочному движению, став связным. С 1918 г. – член компартии Венгрии. После провозглашения 21 марта 1918 г. Венгерской Советской республики служил в войсках особого назначения под руководством Тибора Самуэли, участвуя в подавлении контрреволюционных восстаний. Став красногвардейцем, был избран председателем солдатского комитета батальона. После падения советской власти в Венгрии арестован и приговорён к расстрелу, но по личному указанию В. И. Ленина его в числе 400 революционеров обменивают на 2400 пленных австро-венгерских офицеров. После прохождения в Риге процедуры обмена Ш. И. Шимич уехал в Москву, где встретился с известным венгерским революционером Бела Куном. В 1922 г. по решению ЦК ВКП(б) направлен в Высшую особую военную школу в Петроград. После её окончания в 1923 г. уехал в Борисоглебское лётное училище, где учился вместе с В. П. Чкаловым. По окончании обучения был переведён в Серпухов в школу воздушного боя. Затем служил в Киеве, Луганске, Житомире, Москве, Харькове, командовал звеном, эскадрильей, отрядом. С 1927 г. – член ВКП(б). 16 сентября 1939 г. ушёл в отставку в звании полковника авиации и приказом наркома внутренних дел СССР Л. П. Берия был назначен командиром авиаотряда Дальстроя. 1 ноября 1939 г. прибыл в Магадан. С первых дней работы зарекомендовал себя хорошим специалистом, пользовался уважением среди коллег. В январе 1941 г. Указом ПВС СССР награждён медалью «За трудовую доблесть». После начала Великой Отечественной войны осенью 1942 г. на II городской партийной конференции за умелое руководство авиаотрядом, регулярно перевыполнявшим план, избран в состав Магаданского горкома партии, но после вступления Венгрии в войну на стороне Германии был снят с должности командира авиаотряда и отстранён от полётов. В середине мая 1943 г. устроился зам. начальника Магаданторга и до Победы работал в городском коммунальном хозяйстве и Центральной научно-исследовательской лаборатории. Летом 1945 г. выехал в Москву, а затем в Венгрию. На родине работал на должностях генерального директора гражданской авиации, начальника штаба и первого заместителя командующего ВВС республики. Получил звание генерал-майора. В последующем находился на дипломатической работе, будучи послом Венгрии в Болгарии, Польше, КНДР и сотрудником венгерского посольства в Москве. Награждён орденом Красного Знамени, а также высшими орденами Венгрии, в том числе орденом «Большой Золотой Крест». Умер 26 ноября 1978 г. и похоронен в Будапеште (Алтунин, 1976; Бурмистров, 1973, 1975; Герасимов, 1977; Козлов, 1994).

Шумейко Авксентий Андреевич родился в 1908 г. в Приморском крае. В 1919–1920 гг. был воспитанником партизанского отряда на Дальнем Востоке, после чего работал в Уссурийске, окончил рабфак. С 1929 по 1935 г. проходил службу в Красной Армии, был участником боёв на КВЖД. В 1933 г. окончил

Ейскую военно-авиационную школу лётчиков. Уволившись из армии, работал в агитэскадрилье им. М. Горького и в транспортном отряде Московского управления ГВФ. С ноября 1939 г. по август 1940 г. – пилот авиаотряда Дальстроя. Проявил себя как умелый специалист, выполнил ряд сложных полётов. По заключению врачебной комиссии с августа 1940 г. снят с лётной работы и уволен из авиаотряда. С июня 1941 г. воевал на фронтах Великой Отечественной войны. В должности заместителя командира авиаполка бомбардировочной авиации майор А. А. Шумейко отличился 9 июня 1944 г. при штурме воинских эшелонов и узлов сопротивления противника на Карельском перешейке. Погиб в бою 19 июня 1944 г. Посмертно удостоен звания Героя Советского Союза (70 лет..., 2005. С. 33).

2. Таблицы и рисунки

Таблица 1

Некоторые показатели деятельности Полярной авиации

Год	Кол-во самолётов	Налёт, ч	Налёт, тыс. км
1931	3	140	23
1932	5	240	—
1933	18	1427	234

Примечание. Источник: Лебедев, Мазурук, 1991. С. 296.

Таблица 2

Титульный список авиалиний Воздушной службы СМП

Авиалиния	Протяжённость, км	Год сдачи в эксплуатацию
Красноярск – Дудинка	2030	1934
Якутск – Тикси	1700	1935
Нагаево – устье Колымы – м. Шмидта	2550	1936
Нагаево – Провидения	2250	1936
Диксон – м. Челюскин	1190	1937
Анадырь – м. Шмидта	500	1937

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1. Л. 69.

Таблица 3

Типы самолётов, поставляемых ГУСМП

Самолёт	Количество, шт.			Всего
	1935 г.	1936 г.	1937 г.	
Р-5	15	12	31	58
Р-6	15	24	40	79
АРК-3, ДАР-2	10	14	21	45
АИР-5	10	12	18	40
Корабельный	5	3	4	12
Учебный	—	5	14	19
Всего	55	70	128	253

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1. Л. 75.

Таблица 4

Затраты на обеспечение функционирования авиатранспорта в 1932 г.

Оборудование	Количество	Стоимость, тыс. руб.	Итого
Самолёты	17	500	8500
Запасные моторы	19	300	5700
Оборудование причалов	–	–	20
Оборудование мастерских	–	–	50
Всего			14 270

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 20. Л. 160об.

Таблица 5

Стоимость самолётов и моторов (1935–1936 гг.)

Самолёт	Стоимость, руб.
У-2	16 267
Р-5	52 688
Р-6	96 000
ПС-3	60 000
Мотор	Стоимость, руб.
М-17	24 427
М-4	7 500
Л-5	7 000

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 262. Л. 9.

Таблица 6

Размер оплаты премиальных лётно-подъёмному составу в 1936 г.

Самолёт	Должность	При налёте	
		от 100 до 200 ч	от 200 до 300 ч
У-2	Пилот	3 руб.	3 руб. 40 коп.
	Бортмеханик	2 руб. 40 коп.	2 руб. 05 коп.
П-5	Пилот	3 руб. 75 коп.	4 руб. 25 коп.
	Бортмеханик, штурман	3 руб.	3 руб. 40 коп.
Р-6, МБР-2, Ш-2	Пилот	5 руб.	5 руб. 60 коп.
	Бортмеханик, штурман	3 руб. 75 коп.	4 руб. 25 коп.

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 245. Л. 290.

Таблица 7

План лётной работы на 1937 г.

Самолёт	Налёт, ч		Выполнение плана, %
	план	фактически	
П-5	950	673	70,8
МБР-2	905	262	29,0
Ш-2	1120	504	45,0
Р-6	430	26	6,0
У-2	1320	1243	94,0
Итого	4725	2708	57,3

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 362. Т. 1. Л. 14.

Таблица 8

Месячный размер премиальных выплат аэродромному персоналу в 1939 г.

Должность	Сумма, руб.	
	от	до
Инженер отряда	100	250
Старший авиатехник	75	200
Авиатехник	50	150
Моторист	25	100

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 645. Л. 28.

Таблица 9

Показатели выполнения плана по налёту часов в 1940 г.

Тип самолёта	План		Фактически выполнено	Произв. налёт, %	
	по 16 самолётам	по 14 самолётам		по 16 самолётам	по 14 самолётам
ПС-7	1 948	1 948	1151	59,0	59,1
МП-1	400	400	179	44,7	44,7
ПР-5 и П-5	2 850	2 560	2 491	87,4	97,3
СП-1 и У-2	2 620	2 290	1 158	44,2	50,6
Итого	7 818	7 198	4 979	63,6	69,2

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 983. Л. 19.

Таблица 10

Размер оплаты километровых по типам самолётов в 1942 г.

Группа самолётов	Тип самолёта	Оплата за 1 км, коп.
1-я	Г-2	20
2-я	ПС-7, Г-1, Ш-7 (двухмоторные)	16
3-я	МП-1, ПР-5, П-5	15
4-я	СП, У-2	13

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1329. Л. 71.

Таблица 11

Начисление километровых выплат лётному составу авиаотряда Дальстроя в 1945 г.

Тип самолёта	Расценки за 1 км, коп.					
	1-й пилот	2-й пилот*		1-й борт-механик	Борт-радист	Штурман
		выпущенный	не выпущенный			
С-47, ПС-40	16,0	11,2	8,0	12,8	9,6	12,8
Ю-52	16,0	11,2	8,0	12,8	9,6	12,8
ПР-5, П-5	15,0	—	—	12,0	—	—
У-2, СП	15,0	—	—	—	—	—
МП-1	15,0	—	—	12,0	9,0	—

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 1603. Л. 109.

* Относительно второго пилота имеется в виду упоминаемое нами наличие или отсутствие права самостоятельного пилотирования самолёта.

Таблица 12

Итоги деятельности авиаотряда Дальстроя в 1941–1945 гг.

Показатель		1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Количество самолётов, ед.		20	18	22	18	22
Грузоподъёмность авиапарка, т		14,1	11,0	15,0	11,0	15,8
Налёт часов, тыс. ч		7,8	8,2	7,2	6,9	7,2
Перевезено	грузов, тыс. т	1,11	1,45	1,07	0,95	1,10
	пасс., тыс. чел.	2,90	3,94	4,11	2,89	5,84
Общий тоннаж, т		1 378	1 742	1 930	1 700	1 620
Объём грузоперевозок, млн ткм		0,44	0,73	0,70	0,58	0,98

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 3. Л. 36.

Таблица 13

Размер оплаты премиальных экипажам бомбардировщиков в 1944 г.

Должность	Участок трассы			
	Фэрбенкс – Уэлькаль		Уэлькаль – Сеймчан – Якутск	Якутск – Киренск – Красноярск
	руб.	долл.	руб.	руб.
1-й пилот	120	10	200	150
2-й пилот	80	7	150	100
Штурман	90	7	175	125
Бортрадист	75 (40)	5 (3)	125 (70)	100 (50)

Примечание. Источник: РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2254. Л. 4. В скобках – размер оплаты сер-жантскому составу.

Таблица 14

**Распределение случаев недостат имущества по полкам 1-й ПАД
и типам самолётов**

Авиаполк	Тип самолёта				Итого
	С-47	Б-25	А-20	Р-39	
1-й ПАП	2	1	7	9	19
2-й ПАП	1	1	14	9	25
3-й ПАП	1	8	10	20	39
4-й ПАП	1	7	8	23	39
5-й ПАП	–	10	10	14	34
8-й ТАП	19	–	–	–	19
Всего	24	27	49	75	175

Примечание. Источник: РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 5. Д. 890. Л. 143.

Таблица 15

Годовая нагрузка плана 1948 г. по типам самолётов

Тип самолёта	Налёт		Грузоперевозки	
	в ч	в %	в ткм	в %
С-47	770	95,6	385	93,0
Ли-2	2095	476,1	628,5	396,5
П-5	500	32,3	26,0	31,5
По-2	1105	122,8	22,1	138,9
Итого	4470	86,7	1011	121,4

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 2259. Л. 6.

Таблица 16

**Порядок заправки самолётов в промежуточных аэропортах
на территории Дальстроя**

Маршрут	Пункт заправки	
	туда	обратно
Магадан – Певек	Нижний Сеймчан, Кресты Колымские	Певек, Нижний Сеймчан
Магадан – Батыгай	Нижний Сеймчан, Зырянка	Батыгай, Нижний Сеймчан
Магадан – Залив Креста	Нижний Сеймчан, Анадырь, Марково	Анадырь, Сеймчан

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 2251. Л. 112.

Таблица 17

Размер выплат первому пилоту и аэросъёмщику в 1950 г. за 1 км², коп.

Группа районов	Масштаб съёмки					
	1:20 000	1:25 000	1:30 000	1:40 000	1:50 000	1:60 000
I	71	61	51	41	34	29
II	84	72	60	48	40	34
III	1 руб.	86	72	58	48	41

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 3131. Л. 212.

Таблица 18

**Сезонная норма выработки для аэрофотосъёмочных
экипажей самолётов (км²) в 1950 г.**

Группа районов съёмки	Задания на сезон в масштабе съёмки		
	1:25 000	1:50 000	1:60 000
I	11 000	22 000	27 000
II	10 000	18 500	23 000
III	8500	15 000	20 000

Примечание. Источник: ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 3131. Л. 216.

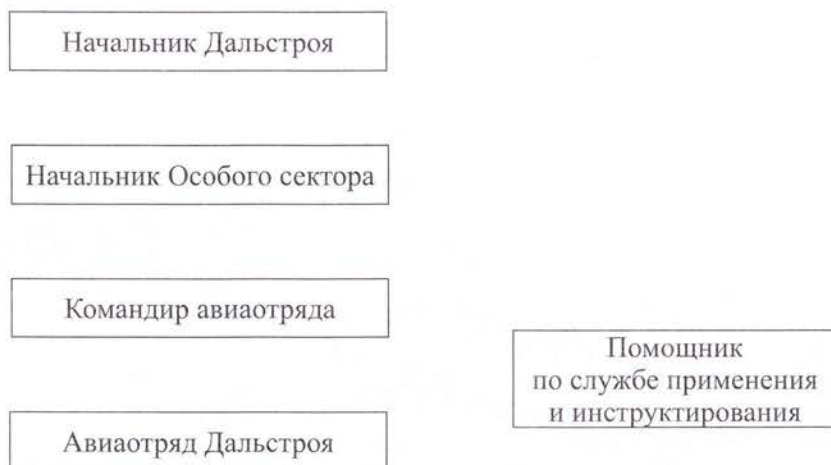


Рис. 1. Место авиаотряда в структуре Дальстроя (1936 г.)

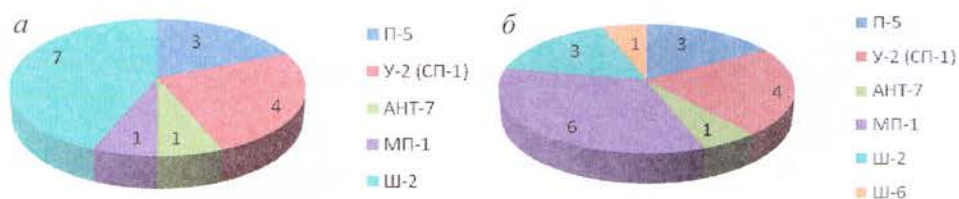


Рис. 2. Самолётно-моторный парк Дальстроя в 1937 г. на начало (а) и конец (б) года. Цифрами обозначено количество самолётов

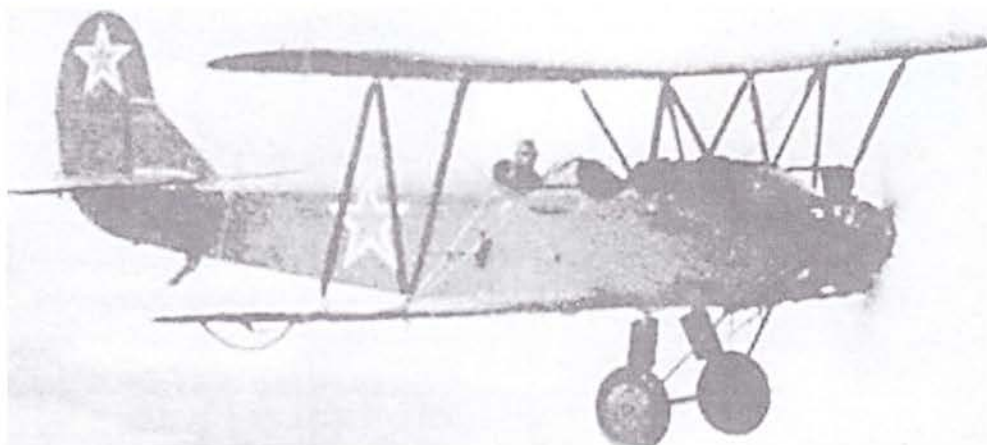
3. Самолёты, эксплуатируемые в Дальстрое

1. Самолёт АНТ-3 (Р-3, ПС-3)



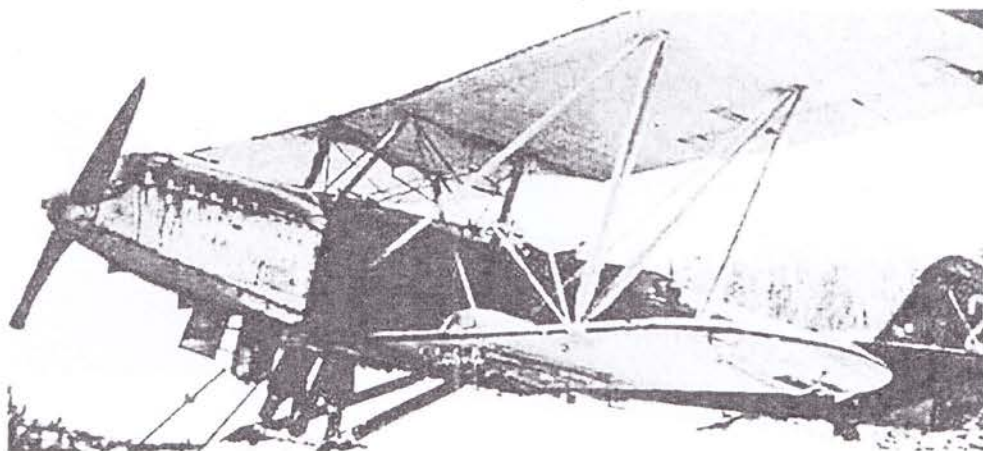
Примечание. Источник: Саукке, 2007.

2. Самолёт По-2 (У-2)



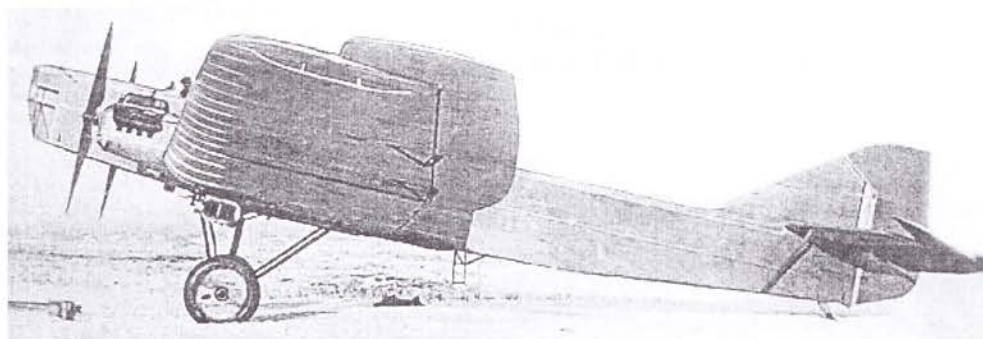
Примечание. Источник: 70 лет..., 2005.

3. Самолёт П-5 (Р-5)



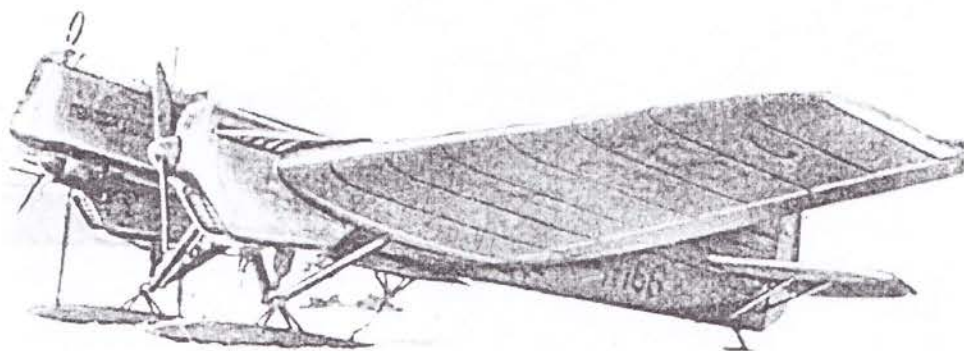
Примечание. Источник: 70 лет..., 2005.

4. Самолёт АНТ-4 (Г-1)



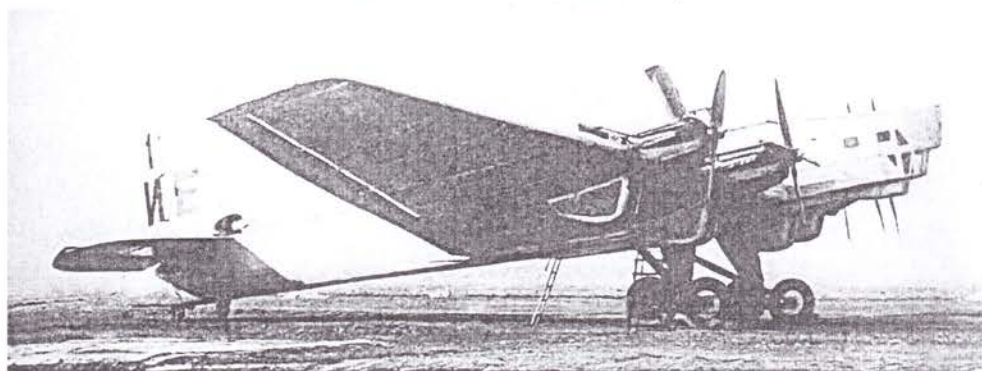
Примечание. Источник: Саукке, 2007.

5. Самолёт АНТ-7 (Р-6)



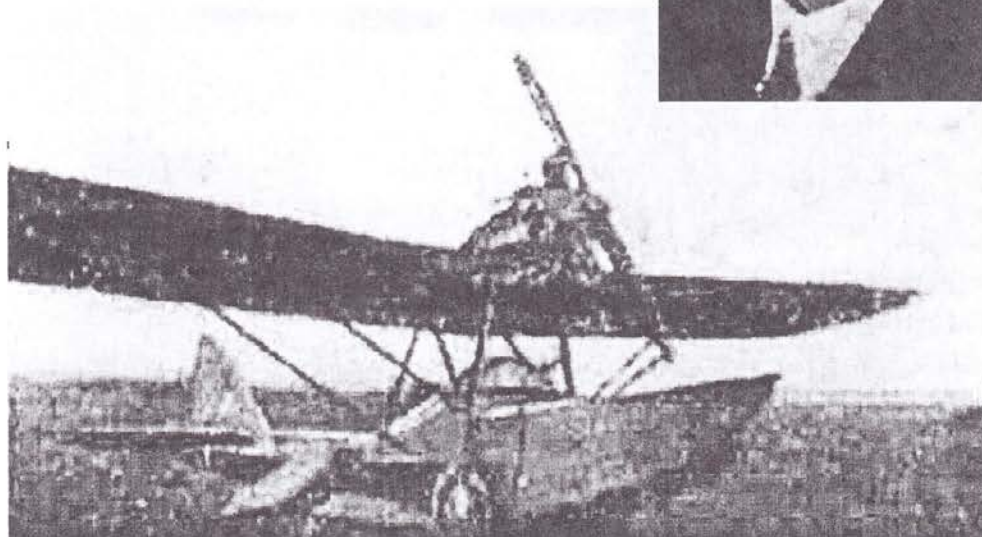
Примечание. Источник: Саукке, 2007.

6. Самолёт АНТ-6 (ТБ-3, Г-2)



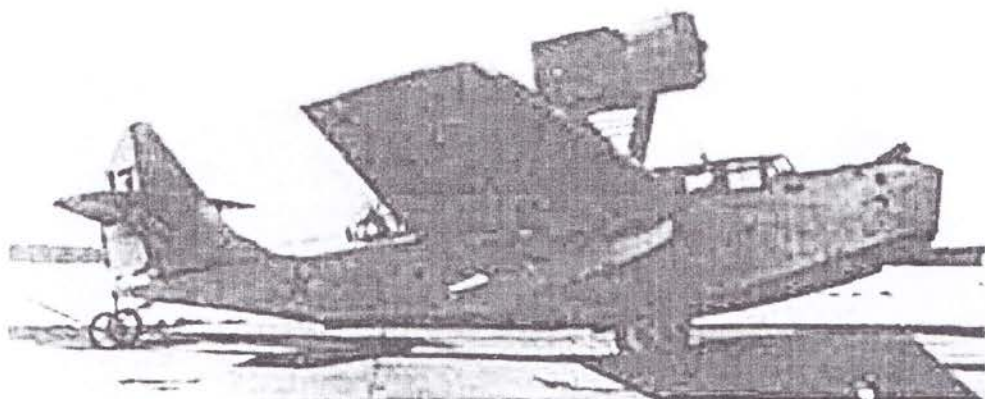
Примечание. Источник: Саукке, 2007.

7. Самолёт-амфибия Ш-2 (конструктор В. Б. Шавров)



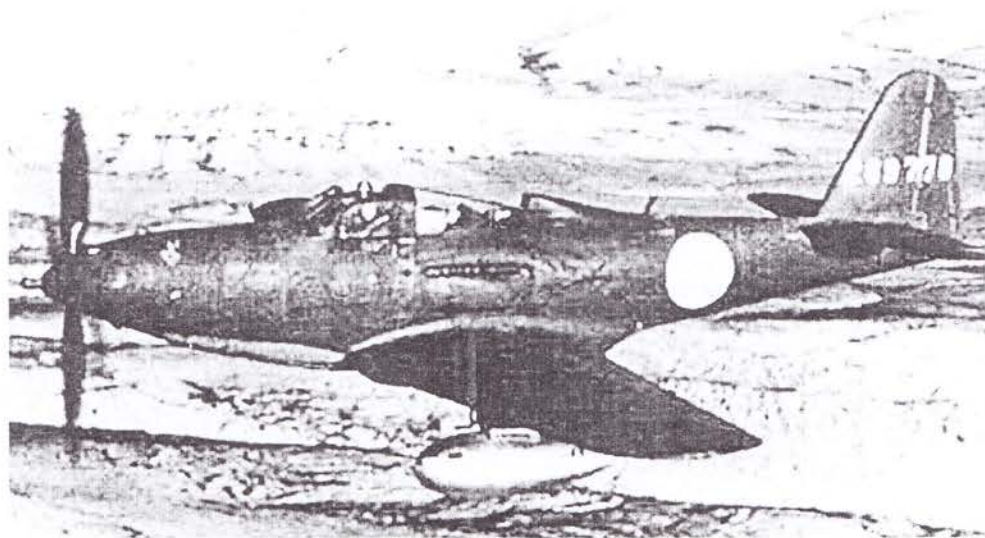
Примечание. Источник: Гражданская авиация, 2008, № 1.

8. Самолёт МБР-2



Примечание. Источник: Авиапанорама, 2002, № 4.

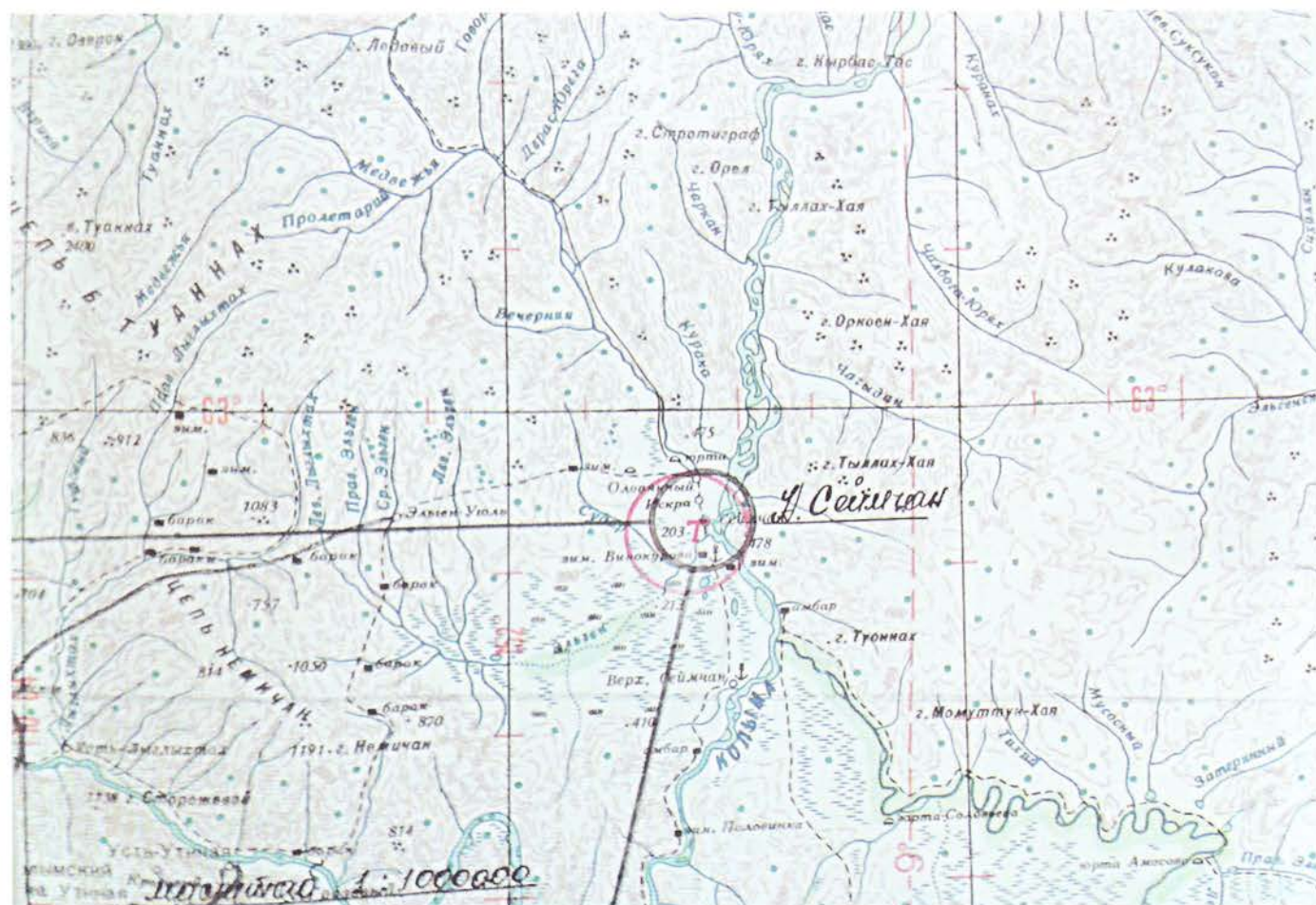
9. Самолёт Р-63 «Кингкобра» (перегонялся по трассе АЛСИБ по ленд-лизу)



Примечание. Источник: 70 лет..., 2005.



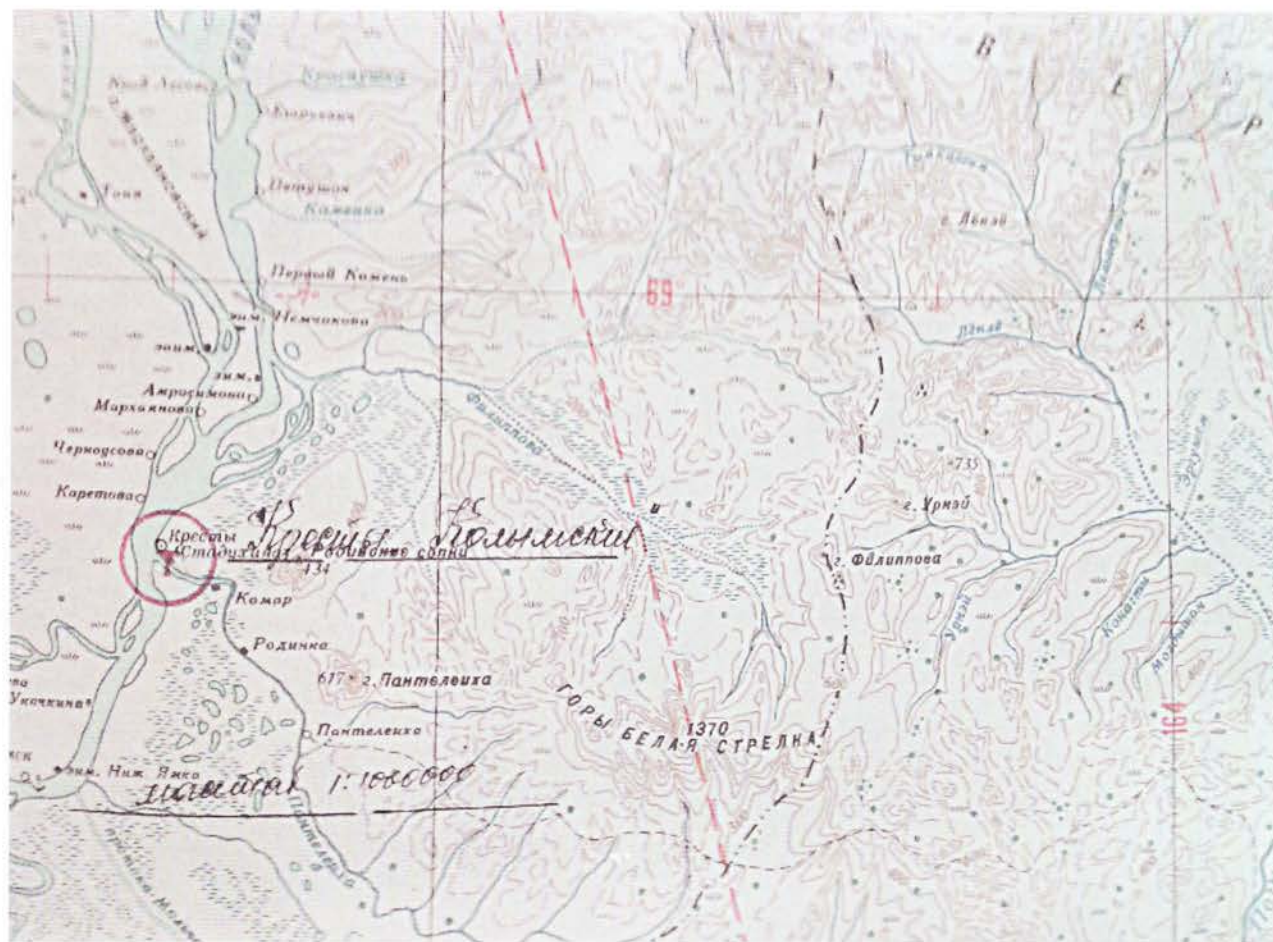
Аэродром Магадан – 13-й км [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 4137. Т. 6. Л. 153]



Аэродром Нижний Сеймчан [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 4137. Т. 6. Л. 158]



Аэродром Зырянка [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 4137. Т. 6. Л. 160]



Аэродром Кресты Колымские [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 4137. Т. 6. Л. 162]

Аэродром Залив Креста [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 4137. Т. 6. Л. 164]



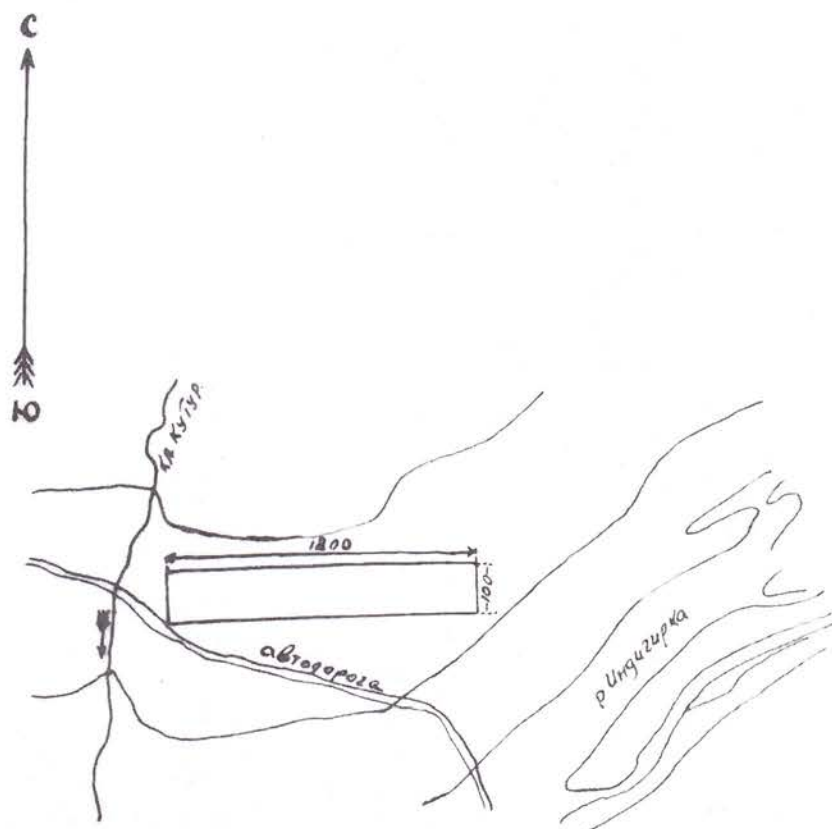
Аэродром Батыгай [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 4137. Т. 6. Л. 168]



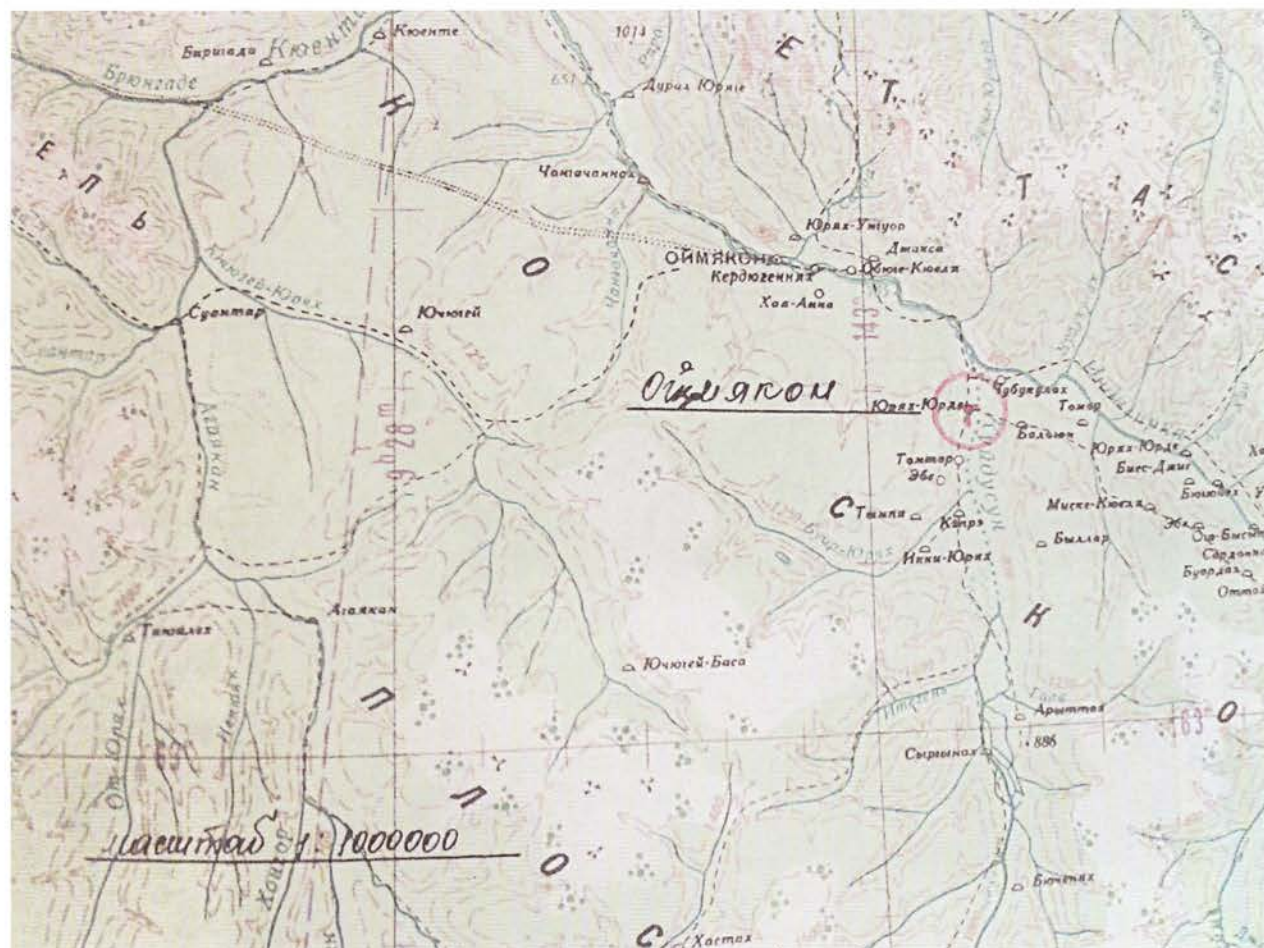
Кроки аэродрома Батыгай [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 4137. Т. 6. Л. 168]



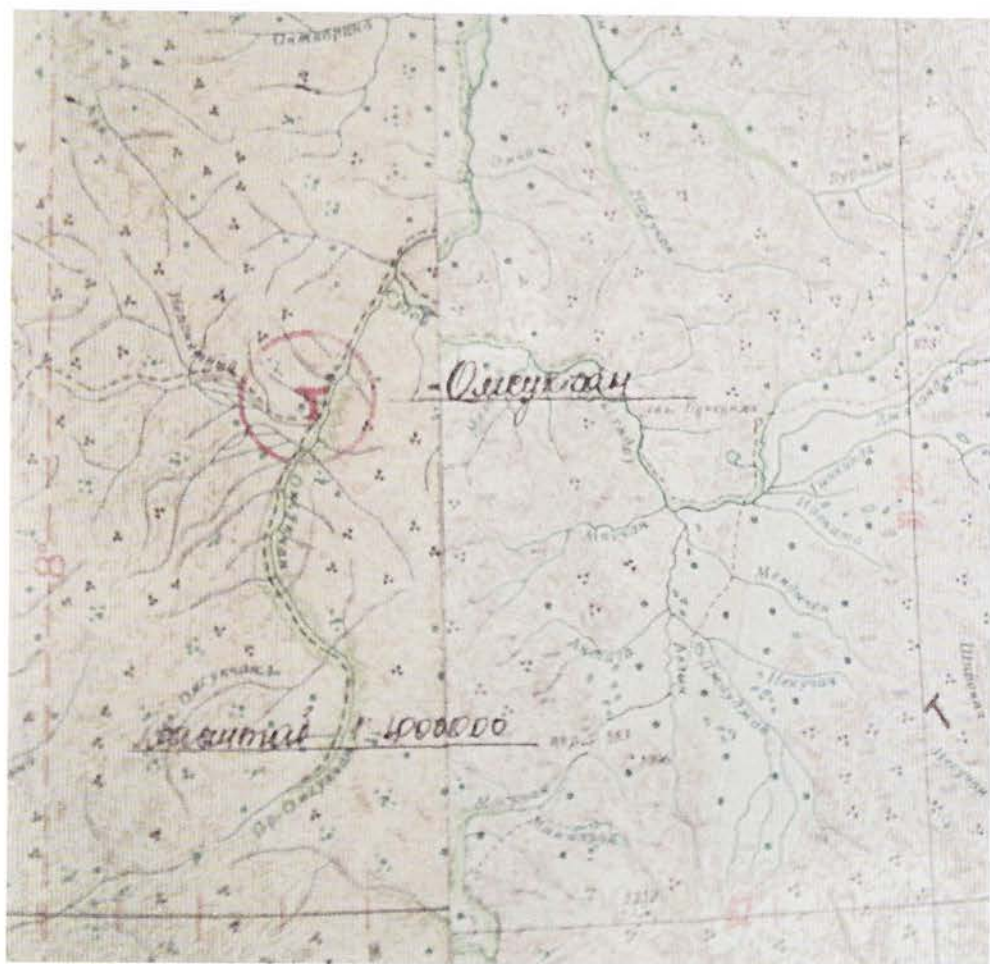
Аэродром Нера (Кутурский) [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 4137. Т. 6. Л. 176]



Кроки аэродрома Нера [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 4137. Т. 6. Л. 177]



Аэродром Оймякон [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 4137. Т. 6. Л. 188]



Аэродром Омсукчан [ГАМО. Ф. Р-23. Оп.1. Д. 4137. Т. 6. Л. 190]

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АГУ	– Аэрогеодезическое управление
АДД	– Авиация дальнего действия
АЛСИБ	– воздушная трасса Аляска – Сибирь – фронт
АРМ	– авиаремонтные мастерские
АТР	– Азиатско-Тихоокеанский регион
ВАИ	– Всесоюзный Арктический институт
ВВС КА	– Военно-воздушные силы Красной Армии
ВКП(б)	– Всесоюзная Коммунистическая партия (большевиков)
ВПП	– взлётно-посадочная полоса
ВТКУ	– воздушная трасса Красноярск – Уэлькаль
ВЦСПС	– Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов
ГАКК	– Государственный архив Красноярского края
ГАМО	– Государственный архив Магаданской области
ГАРФ	– Государственный архив Российской Федерации
ГМК	– горно-металлургический комбинат
ГОКО (ГКО)	– Государственный Комитет Обороны
ГПК	– горнопромышленный комбинат
ГУ ГВФ	– Главное управление Гражданского воздушного флота
ГУЛАГ	– Главное управление исправительно-трудовых лагерей
ГУСДС НКВД СССР	– Главное управление строительства Дальнего Севера Народного комиссариата внутренних дел СССР
ГУСМП	– Главное управление Северного морского пути
ЗГПУ	– Западное горнопромышленное управление
КПАД	– Краснознамённая перегоночная авиадивизия
ММП	– Министерство металлургической промышленности
МЦМ	– Министерство цветной металлургии

НКВТ	– Народный комиссариат внешней торговли
ПАП	– перегоночный авиаполк
РГАСПИ	– Российский государственный архив социально-политической истории
РГАЭ	– Российский государственный архив экономики
РККА	– Рабоче-крестьянская Красная Армия
СВКНИИ ДВО РАН	– Северо-Восточный комплексный научно-исследовательский институт Дальневосточного отделения Российской академии наук
СВНЦ ДВО РАН	– Северо-Восточный научный центр Дальневосточного отделения Российской академии наук
СМУ	– Северный международный университет (позднее СВГУ – Северо-Восточный государственный университет)
СНК СССР	– Совет Народных Комиссаров СССР
СТО	– Совет Труда и Оборона
ТАП	– транспортный авиаполк
УВММУ	– Управление воздушной магистрали Москва – Уэлькаль
УВТ	– Управление воздушного транспорта
УВТ	– Управление воздушной трассы
УВТКУ	– Управление воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль
УПА	– Управление Полярной авиации
УСВИТЛ	– Управление Северо-Восточных исправительно-трудовых лагерей
ЦБК	– Целлюлозно-бумажный комбинат
ЧЧГПУ	– Чаун-Чукотское горнопромышленное управление
ЮЗГПУ	– Юго-Западное горнопромышленное управление
ЯГПУ	– Янское горнопромышленное управление

ЛИТЕРАТУРА

Алтунин Е. В. Развитие авиации на Северо-Востоке (1926–1965 гг.) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Владивосток, 1967.

Алтунин Е. В. Крылья над Магаданом. – М. : Редиздат МГА, 1968.

Алтунин Е. В. Крылья Севера. – Магадан : Кн. изд-во, 1976.

Алтунин Е. В. Очерки истории гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока. 1923–1945 гг. : автореф. дис. ... докт. ист. наук. – Иркутск, 1990.

Бацаев И. Д. Сельское и промысловое хозяйство Северо-Востока России 1929–1953 гг. – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 1997.

Бацаев И. Д. Агропромышленный комплекс Северо-Востока России 1954–1991 гг. – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2001.

Бацаев И. Д. Особенности промышленного освоения Северо-Востока России в период массовых политических репрессий (1932–1953). Дальстрой. – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2002.

Бацаев И. Д. Очерки истории Магаданской области (начало 20-х – середина 60-х гг. XX в.) / отв. ред. А. И. Лебединцев. – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2007.

Бацаев И. Д. Советская аграрная политика на Северо-Востоке в период социально-экономической модернизации (начало 1950-х – середина 1980-х гг.). – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2011.

Бацаев И. Д., Козлов А. Г. Дальстрой и Севвостлаг ОГПУ-НКВД СССР в цифрах и документах: в 2-х ч. Ч.1. (1931–1941); Ч. 2. (1941–1945). – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2002.

Безнустров И. А., Шафеев Д. Р. Неизвестный Магадан. – Магадан : Пасифик, 2009.

Бирюков А. М. Колымское триединство. Ч.1. Последний Рюрикович. – Магадан : ОАО МАОБТИ, 2001.

Бирюков А. М. Колымские истории [вступит. ст. А. И. Широкова]. – Магадан : ОАО МАОБТИ, 2003.

Богданов С. Б. Первые лётчики-чукчи. – М.; Л. : Изд-во Главсевморпути, 1940.

Болосов А. Н. Полярная авиация России. 1946–2014 гг. Книга вторая. – М. : Paulsen, 2014.

Бродкин М. С. Снабжение Дальстроя водным транспортом в 1932–1957 гг. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Магадан, 2008.

Бурмистров П. Сын Венгрии и России. Делать жизнь с кого // Магаданский комсомолец. – 1973. – 15 марта.

Бурмистров П. Город на Дунае // Магаданская правда. – 1975. – 4 апр.

Вейсман А. О роли авиотранспорта в социалистическом строительстве. – М., 1933.

Виноградов С. Ф. В дерзновенном полёте [о Б. Г. Чухновском]. – М. : Политиздат, 1975.

Водопьянов М. В. На крыльях в Арктику. – М. : Гос. изд-во геогр. лит-ры, 1954.

Водопьянов М. В. Друзья в небе. – М. : Сов. Россия, 1971.

Водопьянов М. В., Григорьев Г. К. На перекрёстке бурь: документ. повесть [о М. С. Бабушкине]. – М. : Моск. рабочий, 1971.

Водопьянов М. В. Повесть о первых героях : 2-е изд. – М. : ДОСААФ, 1980.

Воздушные пути Севера. – М., 1933.

Воздушный кодекс СССР. – М.: РИО Аэрофлота, 1936.

Воздушный флот Страны Советов / под ред. Б. Л. Симакова, И. Ф. Шилимова. – М.: Воениздат МО СССР, 1957.

Вспомним всех поимённо. Память. – Магадан, 1996. – Кн.2.

Герасимов В. Крылатая жизнь // Правда. – 1977. – 25 авг.

Гинзбург Е. С. Крутой маршрут. – Магадан : Кн. изд-во, 1992.

Горшунов П., Некрасов Б. Самолёт идёт на Север. – Магадан : Кн. изд-во, 1962.

Гражданская авиация СССР. 1917–1967 / отв. ред. Г. В. Безбородов. – М.: Транспорт, 1967.

Гражданский воздушный флот СССР к XVII съезду ВКП(б). – М., 1934.

Дальстрой: к 25-летию. – Магадан : Кн. изд-во, 1956.

Ефимов С. П. Миллион флагштурмана Ткаченко // Магаданская правда. – 2003. – 20 мая.

Записки лётчика М.С. Бабушкина. – М., Л. : Изд-во ГУСМП, 1941.

Зеляк В. Г. Пять металлов Дальстроя. – Магадан : Кордис, 2004.

Зинковский Ю. В., Седов Б. М. АЛСИБ начинался к востоку от Берингова пролива // V Диковские чтения: Материалы науч.-практ. конф., посвящ. 80-летию Первой Колымской экспедиции и 55-летию образования Магаданской области. – Магадан : Кордис, 2008.

Зингер М. Э. Сигизмунд Леваневский – Герой Советского Союза. – Л. : Изд-во Главсевморпути, 1939.

Ильин А. Самолёты союзников по ленд-лизу // Международная жизнь. – 1995. – № 7.

Исторические аспекты Северо-Востока России: экономика, образование, колымский ГУЛАг. – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 1996.

История Дальнего Востока России. Т. 3. Кн. 4. Мир после войны: Дальневосточное общество в 1945–1950-е гг. / под общ. ред. В. Л. Ларина; отв. ред. А. С. Ващук. – Владивосток : Дальнаука, 2009.

История сталинского ГУЛАГа. Конец 1920-х – середина 1950-х гг.: Сб. документов и материалов в 7 т. Т. 2. Карательная система: структура и кадры / сост. Н. В. Петров, Н. И. Владимирцев.; Т. 3. Экономика ГУЛАГа / отв. ред. и сост. О. В. Хлевнюк. – М. : РОССПЭН, 2004.

Каминский М. Н. Записки полярного лётчика. В небе Чукотки. – Магадан : Кн. изд-во, 1967.

Козлов А. Г. Последний полёт Снежкова // Магаданская правда. – 1991. – 3 дек.

Козлов А. Г. Огни лагерной ramпы: из истории Магаданского театра 30-х – 50-х гг. – М. : Раритет, 1992.

Козлов А. Г. Шандор Шимич // Рекомендательный библиографический список. – Магадан, 1994.

Козлов А. Г. «Объявить благодарность с занесением в личное дело...» // Вечерний Магадан. – 1997. – 17 янв.

Козлов А. Г. Магадан: история возникновения и развития. Ч. 1. (1929–1939). – Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 2002.

Козлов А. Г. Магадан: предвоенное и военное время. Ч. 2. (1939–1945). – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2002.

Козлов А. Г. Последний полёт Маламужа // Магаданская правда. – 2003. – 23 сент.

Козлов А. Г. Магадан: возникновение, становление и развитие административного центра Дальстроя (1929–1945). – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2007.

Котельников В. Р. Авиационный ленд-лиз // Вопр. истории. – 1991. – № 9–10.

Котляров А. Ю. Особое задание (история авиатрассы Аляска – Сибирь) // США: экономика, политика, идеология. – 1992. – № 9.

Лебедев А. Коса Двух Пилотов: Арктическая быль // Полярный круг. – М., 1989.

Лебедев А. А., Мазурук И. П. Над Арктикой и Антарктикой. – М. : Мысль, 1991.

Лукин И. И. Первостроители: из истории строительства на Крайнем Северо-Востоке СССР. – Магадан, 1986.

Материалы по истории Севера Дальнего Востока. – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2004.

Медведева Л. М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20-е – 30-е годы XX века). – Владивосток : Дальнаука, 2002.

Медведева Л. М. Транспорт Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). – Владивосток : Дальнаука, 2005.

Мельников А. АЛСИБ – артерия жизни // Мир Севера. – 2003. – № 1.

Михаленко К. Ф. Нехожеными параллелями. Записки полярного лётчика. – Магадан : Кн. изд-во, 1972.

Михаленко К. Ф. Здесь всё не так : воспоминания лётчика полярной авиации. – Магадан : Нов. полиграфия, 2010.

Молоков В. С. Три полёта. – Л. : Изд-во ГУСМП, 1939.

Морозов С. Т. Они принесли крылья в Арктику. – М. : Мысль, 1979.

Навасардов А. С. Освоение Северо-Востока СССР в 30-е гг. XX в. (историко-демографический аспект). – Магадан : СВНЦ ДВО РАН, 2001.

Навасардов А. С. Транспортное освоение Северо-Востока России в 1932–1937 гг. – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2002.

- Негебля И. Е. «Кобры» над тундрой. – Якутск : Бичик, 1993.
- Негебля И. Е. «Аляска – Сибирь»: над тундрой и тайгой. – Якутск : Бичик, 2002.
- Негебля И. Е. История инженерно-авиационной службы воздушного транспорта Якутии: 1925–1985 гг. : автореф. ... дис. канд. ист. наук. – Якутск, 2004.
- Обзор научно-исследовательской работы Всесоюзного Арктического института в советском секторе Арктики. – Л. : Изд-во ВАИ, 1934.
- Паперно А. Х. О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее // Отеч. история. – 1997. – № 2.
- Паперно А. Х. Ленд-лиз: Тихий океан. – М. : ТЕРРА – Книжный клуб, 1998.
- Пестерев В. И. Хроника авиации Якутии. – Новосибирск, 1997.
- Поздняков А. Ф. Дальстрой и развитие морских транспортных связей на севере Дальнего Востока СССР в 1930-х – 1940-х гг. // Колымский гуманитарный альманах. – Магадан, 2008. – Вып. 2.
- Поздняков А. Ф. Морское судоходство на Севере Дальнего Востока СССР в 20–50-х годах XX века : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Магадан, 2010.
- Попов С. Коса Двух пилотов // Магаданская правда. – 1980. – 12 янв.
- Постановление СНК Союза ССР о работе ВОГВФ в 1931 г. // Гражданская авиация. – 1932. – № 3–4.
- Почтарев А. Н., Горбунова Л. И. Полярная авиация России. 1914–1945 гг. – М. : Paulsen, 2011.
- Райзман Д. И. Помним вас, земляки. – Магадан : Изд-во СВГУ, 2010.
- Рутковский В. Воздушная линия в край вечной мерзлоты // Гражданская авиация. – 1933. – № 10.
- Сандлер А., Этлис М. Современники ГУЛАГа. – Магадан : Кн. изд-во, 1991.
- Саукке М. Б. Самолёты АНТ: Краткая энциклопедия. – М.: Любимая книга, 2007.
- Секретный маршрут (из воспоминаний Томаса Уотсона) // США: экономика, политика, идеология. – 1996. – № 5.
- 70 лет авиации Северо-Востока России / под ред. М. А. Уманского – Магадан : Охотник, 2005.
- Спирин И. Т. Полёты в Арктике. – М.; Л. : Изд-во Главсевморпути, 1940.
- Сталинские стройки ГУЛАГа / под общ. ред. акад. А. Н. Яковлева; сост. А. И. Кокурин, Ю. И. Моруков. – М.: МФД : «Материк», 2005.
- Третьяков М. В. История развития авиации Севера Дальнего Востока России в 1932–1940 гг. К историографии проблемы // Актуальные вопросы гуманитарных наук: сб. науч. работ студентов и аспирантов соц.-гум. фак-та / отв. ред. Р. П. Корсун. – Магадан : Изд-во СМУ, 2004. – Вып. 2.
- Третьяков М. В. Деятельность Красноярского аэропорта в 1943–1944 гг. и воздушная трасса «Аляска – Сибирь – фронт» (по материалам ГАКК) // Там же / отв. ред. И. Ю. Понкратова. – Магадан : Изд-во СМУ, 2005. – Вып. 3.
- Третьяков М. В. Авиационный транспорт на Северо-Востоке России в 1953–1957 гг. // Идеи, гипотезы, поиск...: сб. статей по материалам науч. конф. аспи-

рантов, соискателей и молодых исследователей СМУ. – Магадан : Изд-во СМУ, 2006.

Третьяков М. В. Авиация Дальстроя в предвоенные годы (1938–1940) // Колымский гуманитарный альманах / под ред. А. И. Широкова. – Магадан : Кордис, 2006. – Вып.1.

Третьяков М. В. Авиация в системе транспортных коммуникаций Дальстроя в 1932–1957 гг. // Актуальные вопросы гуманитарных наук: сб. науч. работ студентов и аспирантов соц.-гум. фак-та / отв. ред. Р. П. Корсун. – Магадан : Изд-во СМУ, 2006. – Вып. 4.

Третьяков М. В. Характеристика основных воздушных линий и аэродромов Дальстроя в конце 1930-х гг. // IV Диковские чтения : Материалы науч.-практ. конф., посвящ. 250-летию со дня выхода в свет рос. науч. академ. монографии С. П. Крашенинникова «Описание земли Камчатки». – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2006.

Третьяков М. В. Авиация Дальстроя в годы Великой Отечественной войны. 1941–1945 гг. // Идеи, гипотезы, поиск... : сб. статей по материалам науч. конф. аспирантов, соискателей и молодых исследователей СВГУ. – Магадан : Изд-во СВГУ, 2007.

Третьяков М. В. Оплата труда и материальное стимулирование работников авиаотряда Дальстроя в 1930-х гг. // Колымский гуманитарный альманах / под ред. А. И. Широкова. – Магадан : Кордис, 2007. – Вып. 2.

Третьяков М. В. Система охраны авиационных объектов и наличие фактов хищения на особой воздушной трассе Аляска – Сибирь – фронт // Идеи, гипотезы, поиск... : сб. статей по материалам науч. конф. аспирантов, соискателей и молодых исследователей СВГУ. – Магадан : Изд-во СВГУ, 2008.

Третьяков М. В. Оплата труда и материальное стимулирование работников авиаотряда Дальстроя в 1942–1952 гг. // Колымский гуманитарный альманах / под ред. А. И. Широкова. – Магадан : Кордис, 2009. – Вып. 3.

Третьяков М. В. Состояние безопасности полётов и уровень аварийности в авиаотряде Дальстроя в 1941–1945 гг. // VI Диковские чтения : Материалы науч.-практ. конф., посвящ. 85-летию со дня рожд. Н. Н. Дикова и 50-летию образования СВКНИИ ДВО РАН. – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2010.

Третьяков М. В. Воздушная трасса Аляска – Сибирь – фронт и работа перегонных полков в 1942–1944 гг. // Вестник СВНЦ ДВО РАН. – 2010. – № 2.

Третьяков М. В. Предпосылки организации воздушного транспорта в Дальстрое и его работа в 1932–1936 гг. // Россия и АТР. – 2010. – № 2.

Третьяков М. В. Организация воздушного сообщения на европейском и дальневосточном Севере и прокладка первых маршрутов на рубеже 1920-х – в первой половине 1930-х годов // VII Диковские чтения : Материалы науч.-практ. конф., посвящ. 80-летию промышленного освоения Колымы и 100-летию открытия морского торгового пути в Восточную Арктику. – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2012.

Третьяков М. В. Работа воздушного транспорта на Чукотке в годы Вели-

кой Отечественной войны // Гражданская война и иностранная интервенция на российском Дальнем Востоке : уроки истории : материалы Второй Междунар. науч. конф., Владивосток, 25–27 окт. 2012 г. – Владивосток : Издат. дом ДВФУ, 2012.

Хроника горнодобывающей промышленности Магаданской области. Ч.1 и 2 сост. С. П. Ефимов. – Магадан : Кордис, 2002.

Шило Н. А. Записки геолога. Т.1. Формирование дальневосточной науки: Т. 2. Моя научная деятельность расширяется. – Магадан : СВНЦ ДВО РАН, 2007.

Широков А. И. Дальстрой: предыстория и первое десятилетие. – Магадан : Кордис, 2000.

Широков А. И. Государственная политика на Северо-Востоке России в 1920–1950-х гг.: Опыт и уроки истории / под ред. Э. И. Черняка. – Томск : Изд-во Томского ун-та, 2009.

Шулубина С. А. Система Севвостлага. 1932–1957 гг. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 2002.

Ярошенко А. А. Становление и развитие гражданской авиации на Дальнем Востоке РСФСР (1929 – июнь 1941 г.) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Хабаровск, 2010.

Ярошенко А. А. Дальневосточная гражданская авиация в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Власть и управление на Востоке России. – 2010. – № 1.

Научное издание

Максим Викторович ТРЕТЬЯКОВ

АВИАЦИЯ В ДАЛЬСТРОЕ
(История становления и развития воздушного транспорта
на Северо-Востоке СССР в 1932–1957 гг.)

Редактор, корректор **Т. А. Фокас**
Переводчик **Е. А. Ершова**
Компьютерный набор и рисунки автора

Подписано к печати 12.11.2014 г. Формат 70×100/8. Гарнитура Times. Печать офсетная.
Усл. п. л. 29,67. Тираж 100. Заказ № 25.

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Северо-Восточный комплексный научно-исследовательский институт им. Н. А. Шило ДВО РАН.
685000, г. Магадан, ул. Портовая, 16.

Отпечатано в ООО «Типография», 685000, г. Магадан, пл. Горького, 9.

ISBN 978-5-9905744-3-4



9 785990 574434