

Становлення цивільної авіації в Україні у 20-ті рр. ХХ ст.

Із закінченням бойових дій, що велися на території України упродовж семи років, розпочалося скорочення збройних сил. Скорочення військово-повітряних сил республіки за своїми масштабами було значно меншим, ніж інших родів військ, проте й в авіації особливий склад було зменшено у два з половиною рази, в основному за рахунок тилових та обслуговуючих частин. Загалом у ході демобілізації було розформовано 14 авіаційних, 8 гідроавіаційних і 14 повітро-плавальних загонів, всі авіадивізіони (у тому числі дивізіон повітряних кораблів "Ілля Муромець"), 14 поїздів-майстерень, ряд авіапарків, авіабаз та інших тилових підрозділів¹.

Матеріальна частина розформованих з'єднань передавалася, часом разом із особовим складом, різним державним структурам. У першу чергу це стосувалось авіаційних частин, які замість бойових завдань почали виконувати завдання уряду, а замість боєприпасів возити таємні пакети.

На початку 1921 р. штаб Червоного Повітряного Флоту організував повітряні поштові перевезення по лінії Харків — Київ — Катеринослав — Севастополь. Перші літаки злетіли уже 13 січня і доправили пошту термінового і таємного характеру. 1 травня 1921 р. було відкрито авіалінію Москва — Харків, що сполучала столиці двох радянських республік. Для обслуговування поштово-пасажирських ліній було направлено п'ять "Муромців". Два з них постійно базувалися в Москві, а три — у Харкові. Було вирішено виконувати польоти естафетним засобом: корабель, перелетівши половину дистанції, приземлявся в Орлі, звідти пасажирі і пошта на іншому літаку відправлялись у кінцевий пункт призначення².

На базі ліквідованого одеського заводу ДАЗ № 11 у травні 1924 р. були створені Державні авіаційні майстерні № 7. Конструкторський відділ майстерень очолював В. Хіоні. У 1923 р. він використав наявні агрегати літаків "Анаде" і "Анасаль" і створив перший радянський серійний літак "Хіоні №5", що мав назву "Коник-Горбунець". Така казкова назва пояснюється первісним призначенням цього двомісного літака: за проектом він розроблявся як літак зв'язку і супроводу кавалерії в рейдах.

У травні 1923 р. відбулися льотні випробування "Коника", які проводив представник Військово-Повітряних Сил льотчик І. С. Лапоногов. Літак продемонстрував у польоті максимальну швидкість 122 км/год., посадочну швидкість — 50 км/год. За фінансової підтримки Товариства авіації та повітроплавання України та Криму Одеський завод до осені 1924 р. збудував 31 літак³.

Для координації зусиль у створенні пасажирського і транспортного повітряного флоту Рада Праці і Оборони СРСР 9 лютого 1923 р. заснувала Раду з цивільної авіації. Саме на неї покладалося завдання організації підрозділів цивільної авіації у союзних республіках.

Постало питання організації перших в Україні авіаліній. 26 березня 1923 р. на засіданні фундаторів було вирішено заснувати Українське акціонерне товариство "Укрповітрошлях". На розбудову повітряного флоту у 1923 р. уряд УСРР надав "Укрповітрошляху" перший внесок у 50 тис. золотих рублів. Ще 300 тис. рублів передбачалося внести протягом трьох наступних років⁴.

Коштів на розбудову повітряного флоту бракувало. Тому було вирішено покластися на ентузіазм населення і залучити його кошти на спорудження й закупівлю літаків та агрегатів. "Наш повітряний флот повинен стати справою не відомства, а справою всього нашого трудящого народу. Тільки тоді, під запалом ентузіазму народних мас, його бойові одиниці стануть сильнішими за повітряний флот капіталістичної Європи", — закликала газета "Коммунист"⁵.

12 березня 1923 р. у Харкові було створено Всеукраїнське Товариство авіації та повітроплавання, згодом його назву було змінено на Товариство авіації та повітроплавання України та Криму (ТАПУК). На першому засіданні Товариства було засновано раду у складі 75 осіб, до якої ввійшли голови губернських виконкомів, відповідальні партійні керівники. Головою ради обрали голову ВУЦВК Г. Петровського, його заступником — командувача військами України та Криму М. Фрунзе⁶. На це товариство покладалося завдання популяризації в масах авіаційних ідей, первинної підготовки молодших авіафахівців, а також відбір здібних молодих людей для навчання у вузах та військових училищах.

Газета "Коммунист" висвітлювала цю подію так: "З метою залучення до справи створення потужного червоного повітряного флоту широких народних мас у Харкові 12 березня 1923 р. зорганізоване товариство авіації і повітроплавання України та Криму. Товариство зайнялося повсюдним вербуванням членів, збором пожертв, організацією аероклубів, музеїв, планерних гуртків, виставок, лекцій"⁷. На сторінках центральних та губернських видань було розгорнуто агітаційну кампанію зі збору коштів та пропаганди ідей авіації.

На початку липня 1923 р. газета "Коммунист" оголосила про початок збору коштів на користь повітряного флоту. Виконуючи партійні настанови, редакція не тільки друкувала агітаційні матеріали, але й винайшла засіб морального тиску на людей. З цього часу на шпальтах газети почали оприлюднюватися так звані "виклики" найбільш активних прихильників товариства. Зокрема, у номері газети за 11 липня 1923 р.

були надруковані виклики за №№ 60–92. Документ № 71 мав такий зміст: "Я, Яків Тун, вношу 500 руб. на користь Червоного флоту і викликаю наступних товаришів — червоних директорів: т. Соловійова ("Серп і Молот"), т. Талалаєва ("Серп і Молот"), т. Щербіну (ВЕК), т. Руденко (ХПЗ)"⁸. Від редакції газети у категоричній формі додавалося: "Товариство авіації та повітроплавання УкрКриму та редакція "Коммуниста" попереджає всіх викликаних осіб, що невнесення ними протягом тижня внеску за викликом спричинить занесення їхніх прізвищ у списки ворогів Червоного повітрофлоту, які будуть друкуватись окремо в "Коммунисте""⁹.

З 15 липня 1923 р. починає виходити додаток до газети "Коммунист" під назвою "Збудуємо потужні крила", де друкувалися лише виклики. Газета збирала кошти на будівництво аеропланів імені газети "Коммунист", імені Леніна, Фрунзе, Воровського, "Червоний Студент" тощо.

Агітаційні матеріали з'являлися на шпальтах газет і у провінції. Так, у газеті "Вісті", органі ревкому і парткому Уманщини, з 13 квітня 1923 р. було введено рубрику "Утворимо потужний повітряний флот", де публікувалися матеріали, що агітували збирати кошти на будівництво літака "Червона Уманщина"¹⁰.

На початку серпня 1923 р. відбулася нарада губернських відділів Товариства авіації та повітроплавання України та Криму (ТАПУК), де підводилися перші підсумки "ударних" кампаній: "Матеріальний успіх кампанії, за далеко не повними даними (без Подільської, Чернігівської губерній і Донбасу) становить на 1 серпня суму близько 75 тис. золотих рублів. У цю суму не включені збори на іменні літаки"¹¹. Кошти на користь повітряного флоту надходили з усіх регіонів України. Центральні газети так захопилися цією кампанією, що надрукували звернення-вигуки до 10–12 тис. мешканців м. Харкова (на той час у столиці України проживало 350 тис. осіб)¹². Зібрані кошти було вирішено спрямувати не тільки на будівництво літаків цивільної авіації, але й на закупівлю 10 бойових літаків-винищувачів. З них передбачалося створити перший загін бойової ескадрильї імені Ілліча¹³.

Перші позитивні результати по залученню коштів населення на будівництво літаків надихнуло керівництво ТАПУК продовжити подібну практику. 5 вересня 1923 р. на сторінках газети "Коммунист" був оприлюднений циркулярний лист, в якому оголошувалося про проведення в Україні з 15 вересня "Тижня повітряного флоту". Згодом у газеті "Робітничо-селянська правда" було вміщено звіт про проведення цього заходу на Уманщині. Станом на 1 жовтня 1923 р. на розбудову повітряного флоту з робітників та селян Уманської округи вдалося зібрати 454 тис. руб., а упродовж "Тижня повітрофлоту" (з 1 по 10 жовтня) — ще 265 тис. руб.¹⁴

11 жовтня газета "Коммунист" інформувала своїх читачів, яке "відлуння" мала ця кампанія: "У столиці України. За тиждень наwerbовані 4 000 нових членів ТАПУК, зібрано до 2 млн. руб. у грошових знаках 23 р.; ...прочитані за тиждень в установах, підприємствах і організаціях близько 80 доповідей і лекцій. По Київщині: зібрано за тиждень 9 тис. золотих рублів; велику роль мали польоти військових літаків по губернії, з метою агітації... На Поділлі: діяльність подільського губвідділу ТАПУК проходить досить повільно, зібрано 1100 черв. руб., наwerbовані 2 800 членів"¹⁵.

Такі "ударні" кампанії, безумовно, не могли тривати перманентно. І вже восени 1923 р. керівництво ТАПУК повідомляло, що надходження коштів за рахунок пожертв та викликів значно скоротилося, тож перед Товариством постали нові завдання — знайти нові шляхи, щоб поживити діяльність ТАПУК¹⁶. Проте, результати роботи Товариства були переконливі та значущі: у його лави було залучено 70 тис. членів, зібрано 350 тис. золотих рублів. До цієї суми не ввійшли кошти, витрачені на агітаційно-пропагандистську роботу, а також 500 тисяч золотом, отриманих за рахунок реалізації акцій "Укрповітрошляху"¹⁷. Передплата на акції Товариства надала більше 70% всіх коштів, витрачених на придбання літаків.

18 листопада 1923 р. на Харківському аеродромі відбувся урочистий мітинг, присвячений передачі "Укрповітрошляху" п'яти літаків "Комета". Відтепер "Укрповітрошлях" мав шість літаків, яким привласнили назви: "Донецький залізничник", "Україна", "Харківський металіст", "Червоний хімік", "Харківський пролетарій", "Укрзовнішторг" — на честь профспілок і трестів, що брали участь в організації "Укрповітрошляху"¹⁸. Відкриття навігації, з огляду на зиму, було перенесено на 1924 рік. Зимовий період планувалося використати для налагодження інфраструктури повітряних ліній і вирішення інших організаційних проблем.

Розгорнулося будівництво центральної повітряної станції, ангару і авіамайстерень в Харкові, аеродромів у Києві, Одесі, Полтаві, створювалися проміжні та запасні посадочні майданчики в Миргороді, Лубнах, Кременчуці, Первомайську.

В умовах фінансових негараздів питання спорудження аеродромів, їх окремих об'єктів вирішувалося за активної підтримки підприємств інших галузей. Так, 7 жовтня 1924 р. газета "Пролетарская правда" сповіщала про урочистий початок будівництва на київському аеродромі нового ангару. У заходах брали участь куренівські та подільські робітники, робочі трамвайних майстерень ім. Домбала, робітники шкірзаводу ім. Фрунзе — всі ті, хто за допомогою власних коштів сприяв цьому будівництву¹⁹.

Суттєвою проблемою для українських авіаторів залишався ремонт існуючих літаків. Це завдання покладалося на київське підприємство "Ремповітря № 6". Долаючи труднощі, літаки, за свідомством ветеранів заводу, ремонтували з молотком та аршином в руках. Штангель або

кронциркуль був один на кілька робітників, свердла малих розмірів цінувалися на вагу золота, не було спеціальних пристосувань. Відремонтовані машини кіньми перевозилися на Пост-Волинський аеродром, де перевірялась їхня якість. Першим льотчиком-випробувачем на заводі був досвідчений пілот К. Яковчук. Труднощі поступово долали: у 1924 р. було збудовано новий складальний цех, в жовтні цього ж року завод електрифікували, збільшився й заводський аеродром²⁰.

Збудований у аеропорту Харкова залізобетонний ангар за своїми розмірами у 2 000 кв. м був найбільшим в СРСР. У ньому вільно могли розміститися 8–10 літаків, відкриття входних воріт виконувалося за допомогою електродвигунів. Поряд з ангаром спорудили залізобетонну будівлю авіамайстерень для середнього ремонту літаків і двигунів. Згодом ці майстерні стали основою заводу дослідного літакобудування, де створювалися літаки К. Калініна. Одним із перших начальників Харківського аеропорту став прославлений пілот Т. Кравцов.

Нагальною проблемою залишалось відкриття повітряного сполучення між найбільшими містами України. У квітні – травні 1924 р. відбулися випробувальні польоти, а з 25 травня почалися регулярні рейси. У 1924 р. в Україні діяли дві лінії: Харків — Полтава — Київ та Харків–Зінов'євськ — Одеса, загальною довжиною 1 090 км. У перший політ на Київ вилетів літак "Червоний хімік", до Одеси — "Харківський пролетарій". Ці рейси виконувалися два рази на тиждень, до Одеси летіли 5-6 годин, до Києва — 3–4. У 1924 р. на повітряній лінії Харків — Київ було виконано 62 рейси, на авіалінії Харків — Одеса — 31; перевезено 760 пасажирів, 137 кг пошти, 519 кг вантажу²¹.

Восени того ж року було відкрито першу морську повітряну лінію Євпаторія — Севастополь — Ялта, на якій експлуатувалися поплавкові гідролітаки Ю–13 фірми "Юнкерс". Серед курортників ця лінія була досить популярною, всього було виконано 128 польотів і перевезено 320 пасажирів. У 1927 р. авіалінію продовжили до Одеси.

У 1925 р. в роботі товариства "Укрповітрошлях" спостерігалися значні успіхи. З'явилися нові пасажирські маршрути, за кордоном придбали більш досконалі літаки "Дорньє" і "Комета-3" з двигунами Роллс–Ройс. У 1926 р. акціонерне товариство мало 10 обладнаних аеродромів, 15 майданчиків для посадки літаків, 14 літаків (з них 13 — власних, один — "Фоккер" F– 3 — компанія орендувала)²².

У 1927 р. "Укрповітрошлях" очолив один із засновників української авіації І. Касьяненко. Він сприяв організації першої в Україні міжнародної лінії Харків — Баку — Пехлеві (Іран).

Товариство намагалося звільнитися від іноземної залежності в галузі цивільного літакобудування і забезпечення себе літаками вітчизняних конструкцій. Замінити на повітряних лініях іноземні літаки на вітчизняні

стало можливим лише після появи у 1928–1929 рр. пасажирських літаків К–4 і К–5, збудованих в Україні конструктором К. Калініним.

30-ті роки ХХ ст. — період бурхливого розвитку цивільної авіації в Україні. Керівництво країною, враховуючи перспективність цивільної авіації, порівняно легку можливість залучити її до завдань, які стояли перед військово-повітряними силами, постійно дбало про зміцнення її матеріально-технічної бази. Заохочувалася робота авіаконструкторів і конструкторських бюро. Завдяки агітаційно-пропагандистській діяльності радянських та громадських органів влаштувалися збори коштів на будівництво літаків, аеропортів тощо. Особливо активно до цієї роботи залучалася молодь.

Підготовка спеціалістів здійснювалася через виховання та навчання у масових гуртках і школах. Саме у 1930–х рр. почали працювати в Харкові та Києві авіаційні вищі навчальні заклади, що готували фахівців високої кваліфікації.

У 30-ті рр. в УСРР активно розбудовуються аеропорти. У ці роки їх було збудовано більше 30, найбільш відомими стали Харківський та Київський у Броварах. На повітряних трасах експлуатувалися літаки К. Калініна, які майже повністю витіснили машини іноземного виробництва. Найбільш вдала модель К–5 упродовж 10 років була основою парків цивільної авіації СРСР.

¹ Савин В. С. Авиация в Украине. Очерк истории. — Х., 1995. — С. 99.

² Мараев В. Р. Начало воздушных сообщений в Украине // "Аэрохобби". — 1994. — №2. — С. 14.

³ Савин В. С. Авиация в Украине. Очерк истории. — С. 103.

⁴ Мараев В. Р. Начало воздушных сообщений в Украине. — С. 16.

⁵ Коммунист. (Харків). — 1923. — 2 августа.

⁶ Воздушный флот. — 1923. — №1–2. — С. 29.

⁷ "Коммунист". — 1923. — 22 сентября.

⁸ Коммунист. — 1923. — 11 июля.

⁹ Там само.

¹⁰ Вісті. — 1923. — 13 квітня.

¹¹ Коммунист. — 1923. — 9 августа.

¹² Коммунист. — 1923. — 25 августа.

¹³ Там само.

¹⁴ Робітничо-селянська правда. — 1923. — 13 жовтня.

¹⁵ Коммунист. — 1923. — 11 октября.

¹⁶ Коммунист. — 1923. — 11 ноября.

¹⁷ Там само.

¹⁸ Мараев В. Р. Начало воздушных сообщений в Украине. — С. 16.

¹⁹ Пролетарская правда. — 1924. — 7 октября.

²⁰ Степанченко В., Петренко В. Киевские самолётостроители. — К., 1970. — С. 30.

²¹ Савин В. С. Авиация в Украине. Очерк истории. — С. 128.

²² Там само. — С. 129.