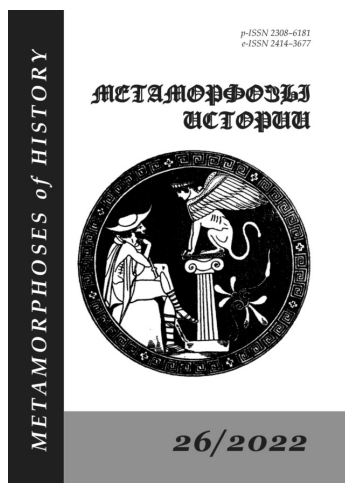




Метаморфозы истории 2013-2024

ISSN 2079-8784

URL - <http://ras.jes.su>

Все права защищены

Выпуск 26 Том . 2022

Воздушный мост на Сахалин: проблемы первого года работы островной авиалинии

Лукоянова Мария Александровна

*старший научный сотрудник, Сахалинский областной краеведческий музей
Российская Федерация, г. Южно-Сахалинск, Коммунистический проспект, 29*

Аннотация

Открытием воздушного сообщения с Сахалином в 1930 г. было положено начало развитию дальневосточной гражданской авиации. К тому моменту на Северном Сахалине проживало 16,7 тысяч человек, имевших возможность добраться до материковой части страны только на морских судах или собачьих упряжках. Развитие советской части острова, имеющей значительные природные ресурсы, требовало сокращения времени в пути. Регулярное воздушное сообщение материка с Сахалином было налажено в конце января 1930 г. и просуществовало два месяца. Статья раскрывает проблемы первого года работы авиалинии и объясняет причины её недолгой работы в первый год существования. Публикация основана на документах Всесоюзного общества гражданского воздушного флота (Добролёт), которые хранятся в Российском государственном архиве экономики.

Ключевые слова: Сахалин, гражданская авиация, Михаил Водопьянов, Николай Аникин, Добролёт, Александровск-Сахалинский, Оха.

Дата публикации: 19.12.2022

Ссылка для цитирования:

Лукоянова М. А. Воздушный мост на Сахалин: проблемы первого года работы островной авиалинии // Метаморфозы истории – 2022. – Выпуск 26 [Электронный ресурс]. URL: <https://history-metamorph.ru/S230861810023708-8-1> (дата обращения: 16.05.2024). DOI: 10.37490/S230861810023708-8

¹ Принято считать, что дальневосточная гражданская авиация отсчитывает свою историю с 1930 г. 10 января лётчик Михаил Васильевич Водопьянов из Хабаровска отправился прокладывать авиалинию на Сахалин. Она была необходима для решения транспортных проблем: Сахалин отделён от материковой части страны Татарским проливом, который пересекали либо на морских судах (в период навигации), либо на собачьих упряжках по льду. Оба варианта пути занимали по несколько дней. Существовала острая необходимость в освоении Советским Союзом Северного Сахалина, в связи с чем нужно было сократить время в пути между тогдашним центром Дальневосточного края — Хабаровском — и сахалинскими крупнейшими населёнными пунктами Александровском и Охой. Во Владивосток и Комсомольск-на-Амуре можно было добраться на автомобиле или поезде, до Камчатки, Магадана и Чукотки было слишком далеко ехать, поэтому логично, что пионерным направлением развития дальневосточной гражданской авиации стал именно Сахалин.

² Вылетев 10 января из Хабаровска, Водопьянов через несколько дней добрался до Охи, а затем и до Александровска, проложив тем самым «Трассу героев»¹. Так авиалинию с материка на Сахалин называли из-за сложных погодных условий на маршруте. Самолёты той эпохи были небольшими, не обогревались, не имели навигационного оборудования и средств связи, поэтому их пилотирование над морем в условиях постоянно меняющейся погоды было совсем не лёгким делом. Путь экипажа Водопьянова подробно освещался в газетах и стал значимым событием; в частности, ему посвящён сборник документов, составленный хабаровским исследователем Константином Анатольевичем Пронякиным «Воздушный рейс на Сахалин. Записки журналиста В. Волынского и воспоминания лётчика М. Водопьянова»². После приземления водопьяновского самолёта в Александровске авиалиния не заработала бесперебойно — как регулярная она была открыта только 28 января. В этой статье освещаются проблемы, с которыми в 1930 г. столкнулись организаторы и участники воздушного сообщения Сахалина с материком.

³ Сахалинская гражданская авиация изучалась историками отрывочно и пока не явилась предметом серьёзного научного исследования. В 2012 г. увидела свет книга бывшего авиатехника Владимира Ивановича Овчинникова «Люди неба сахалинского»³, представляющая собой серию очерков по данной тематике. Автор собрал под одной обложкой разрозненные факты о лётчиках и самолётах Сахалина, не систематизируя эту информацию; в книге также отсутствует и справочный аппарат. Как часть региональных процессов сахалинская гражданская авиация рассматривалась в книге хабаровского исследователя Владимира Фёдоровича Даниленко «Крылья Дальнего Востока»⁴, выпущенной в 1979 г., и диссертации историка Александры Анатольевны Ярошенко «Становление и развитие гражданской авиации на Дальнем Востоке РСФСР (1929 — июнь 1941 г.)»⁵, защищённой в 2010 г. К. А. Пронякин составил справочник «Первые лётчики на Дальнем Востоке России: влетевшие в историю»⁶, где имеется информация о сахалинских пилотах, а также написал книгу о дальневосточном лётчике

Александре Павловиче Светогорове⁷, который служил на Сахалине и оттуда отправился в свой последний полёт.

⁴ Данная статья основана на документах, извлечённых из Российского государственного архива экономики (далее — РГАЭ). Источники по этому вопросу обнаружались в фонде № 9577 (Всесоюзное общество гражданского воздушного флота (Добролёт) Главной инспекции воздушного флота)⁸. К сожалению, поиск документов за 1930 г., посвящённых гражданской авиации, в региональных архивах Сахалинской области и Хабаровского края пока ни к чему не привёл.

⁵ В 1930 г. авиалинию Хабаровск — Сахалин организовывало Управление, расположенное в Хабаровске; его возглавлял начальник линии. Аппарат Управления состоял из общего отдела, отдела бухгалтерии и строительной части. В Хабаровске, Верхне-Тамбовске, Мариинске, Николаевске, Александровске и Охе находились так называемые «станции» (очевидно, приспособленные под гидроаэродромы участки водоёмов), также в состав линии входили 20 посадочных площадок. В Николаевске-на-Амуре и Хабаровске имелись штатные начальники станций, остальными аэродромами руководили «посторонние лица по совместительству»⁹.

⁶ После первого полёта, охватившего и Оху, и Александровск, самолёт впоследствии стали отправлять по двум разным направлениям. В Оху он шёл над Амуром через Верхне-Тамбовск, Мариинск, Николаевск-на-Амуре и перелетал через Татарский пролив (протяжённость маршрута составляла 1180 км), в Александровск — от Мариинска поворачивал на залив де-Кастри и Татарский пролив (протяжённость маршрута — 930 км). Раз в пять дней самолёт совершал по одному рейсу на каждой линии; в основном, этот график выдерживался, и на конечных пунктах было достаточно времени, чтобы обслужить машину и подготовить её к вылету.

⁷ Воздушный мост на Сахалин в техническом плане не был достаточно оснащён. Единственный самолёт на линии, по заявлению М. В. Водопьянова, кабрировал, создавая «усталость в управлении»¹⁰. У компаса не устранили девиацию, а картушка была настолько затемнена, что цифры можно было разглядеть с трудом. Смазка рулей управления была недостаточной, а стабилизатор силы из-за глушителя на конце не смывался вовремя. Мотор был изношен и потому не обладал «достаточной мощностью»¹¹, а сам самолёт не был снабжён запчастями.

⁸ Снабжение сахалинской авиалинии было затруднено и лишено плановости. В связи с этим количество горючих и смазочных материалов было ограничено, и не имелось перспектив к их получению. Материалы приходилось закупать на местном рынке. Перед первым вылетом не было лыж — их пришлось заимствовать у 68-го авиаотряда¹². На самолёте и на пунктах авиалинии не было противопожарного оборудования. Присланный огнетушитель не подходил для используемого мотора и вообще не был заряжен¹³. В Хабаровске были установлены бочка с водой и ящики с песком; прочее пожарное имущество на тот

момент в Дальневосточном крае приобрести было невозможно. Не были предусмотрены организация тревоги, санитарные службы и дежурный медицинский персонал, но медикаменты имелись.

⁹ Обе линии обслуживал только один самолёт Ф-13 — «Юнкерс» с бортовым номером «СССР 127», на котором М. В. Водопьянов совершил первый рейс через Татарский пролив. Самолёт был оснащён мотором Л-5 и одним запасным мотором. Из трёх штатных лётчиков на этом самолёте летал только один (в документах причина не указана), хотя «по квалификации лётный состав удовлетворителен»¹⁴. На «Трассе героев» работали лётчик М. В. Водопьянов и бортмеханик Николай В. (в документах отчество не расшифровано) Аникин. В основном, они перевозили пассажиров; воздушная почта была непопулярна, поэтому грузов такого типа было немного. Кроме того, в марте 1930 г. случился инцидент, который, скорее всего, отвратил пользователей от передачи почты воздушным путём. Самолёт совершал рейс по маршруту Оха — Николаевск-на-Амуре — Хабаровск; на его борту, помимо пассажиров, было несколько брезентовых мешков с почтой. Бортмеханик Н. Аникин положил их в носовую часть судна под капотом и в пассажирской кабине¹⁵. На заключительном этапе пути, вылетев из Николаевска-на-Амуре, М. В. Водопьянов почувствовал запах горящей резины и совершил вынужденную посадку. Вместе с Н. В. Аникиным он вскрыл капот и обнаружил, что почта горит. Пожар был ликвидирован, но успело сгореть порядка трети грузов, а также провода, коллектор и распределитель правого магнето. Самолёт починили, остатки грузов собрали в один мешок и вылетели в Хабаровск. Расследование показало, что возгорание произошло по техническим причинам, а экипаж положил почту под капот (и далеко не в первый раз) из-за уже упомянутой кабрировки самолёта, чтобы пространство не пустовало¹⁶.

¹⁰ Снежный покров станций порой был недостаточным: его сметал сильный ветер, из-за чего приходилось менять аэродром. Первые три рейса на линии были совершены с сухопутного аэродрома Хабаровска, затем вылеты осуществлялись с аэродрома гидроотряда¹⁷. Николаевский аэродром страдал из-за ветровых надувов и постоянно требовал работ по укатке; примерно в таком же положении находились Охинская и Александровская станции. «Идеальным по размерам и снежному покрову»¹⁸ в документах названо только посадочное поле у Верхне-Тамбовского.

¹¹ Плачевной была ситуация со службой связи: её работа ограничивалась несколькими часами в день, а связь была односторонней. Нельзя было сообщить о вылете, так как в это время станция работала на приём. Малая мощность установок радиостанций не способствовала противостоянию атмосферным разрывам. На телеграфной линии Хабаровск — Николаевск-на-Амуре имелось только два провода, что не могло обеспечить её бесперебойную работу, при этом Александровск и Оха на Сахалине имели связь по радио между собой.

¹² Своих метеостанций на линии не было, приходилось пользоваться данными от специалистов на местах; их тоже нельзя было получить вовремя из-за

«недостаточности связи». Ввиду несвоевременного получения сводок погоды инспекция запретила полёты, «кои 2 дня не совершались»¹⁹.

¹³ На протяжении лётного периода прогноз можно было получить только от морской Геофизической обсерватории. Это были весьма общие данные, например: «средняя облачность, средние остовые или вестовые» — понятно, что этой информации пилоту было недостаточно. Для улучшения ситуации обсерватории предложили организовать шаро-пилотные наблюдения в Хабаровске, Верхне-Тамбовске, Мариинске, Николаевске-на-Амуре, Охе и Александровске²⁰.

¹⁴ 1 апреля 1930 г. лётный период был прекращён из-за таяния льдов на Амуре у Хабаровска и бурь на Сахалине²¹. Авиасообщение планировалось восстановить в начале декабря при наличии на местах постоянных начальников станций. С 10 января по конец марта удалось совершить 20 почтово-пассажирских, 2 служебных и 2 специальных рейса, перевезти 87 пассажиров и 433,27 кг почты, а также почти 900 кг платных и бесплатных грузов. 30 круговыми полётами было перевезено 140 пассажиров, 8 пробными полётами – 24 пассажира²². Как указано в отчёте, «все пассажиры принадлежали к категории ответственных руководителей за очень малым исключением. «Добролёт» оказался в роли арбитра, коему приходилось решать о наиболее важной для данного момента отрасли и, следовательно, представителя какой отрасли следует перебросить в первую очередь»²³. Малый спрос на перевозку груза объяснялся высокими тарифами.

¹⁵ По завершении зимне-весеннего лётного периода М. В. Водопьянов и Н. В. Аникин, по всей видимости, подвели для себя промежуточные итоги своей работы. Н. В. Аникин попросил перевести его в одну из высших категорий, поскольку имел хорошие характеристики от Военно-воздушных сил Рабоче-крестьянской Красной армии и «Добролёта». Сложившиеся на тот момент условия работы²⁴ (к сожалению, в документе не приведены их подробности) его уже не удовлетворяли. М. В. Водопьянов отправился в Москву, чтобы перегнать на Дальний Восток новый самолёт.

¹⁶ По-видимому, тяжёлые условия работы на «Трассе героев» сказались на психологическом состоянии её пионеров. В ноябре 1930 г. М. В. Водопьянов и Н. В. Аникин, к тому моменту уже налетавшие свыше 100 тыс. км, за «систематическое пьянство» получили строгий выговор и были вычеркнуты из списка награждаемых почётными нагрудными знаками²⁵. В конце ноября на линии не осталось ни одного лётчика, что срывало своевременное начало лётного периода. Пришлось отправлять телеграмму в Москву, в Гражвоздухфлот, с просьбой отправить в Хабаровск пилота М. Т. Слепнёва и вернуть из отпуска М. В. Водопьянова²⁶. К 3 декабря никто не приехал, и управлению Дальневосточных воздушных линий пришлось просить у руководства разрешения использовать на линии военных пилотов 68-го авиаотряда²⁷.

¹⁷ Очевидно, сложное положение отечественной авиационной промышленности в конце 1920-х гг. не дало возможности обеспечить островную авиалинию достаточным количеством самолётов. Единственная машина,

связавшая Сахалин и материк, была привезена из Германии. На ней работал один экипаж, который по не выясненным пока причинам не имел замены. Самолёт мог перевезти максимум 5 пассажиров, что не удовлетворяло потребности в перемещении населения Северного Сахалина, которое в 1929 г. составляло 16,7 тыс. человек²⁸. Отсутствовали элементы авиасообщения, без которых в настоящее время эта работа немыслима — пожарное оборудование, средства связи, метеоприборы. Аэродромы и посадочные площадки представляли собой в расчищенные снежные площадки без специализированных помещений, где бы можно было починить самолёт, дождаться рейса, узнать погоду.

¹⁸ Несмотря на трудности, в первые месяцы работы авиалинии был отменён только один полёт — из-за плохой связи по передаче метеосводок. Один раз самолёт не вылетел из Александровска из-за пурги, которая «испортила аэродром». Из-за отсутствия обслуживающего персонала на аэродроме лётчик М. В. Водопьянов попросил о помощи красноармейцев погранотряда, пообещав взамен покатать пятерых на самолёте. 60 красноармейцев за день исправили лётное поле, чем дали возможность выполнить рейс, и получили обещанную награду²⁹. Дважды имели место вынужденные посадки из-за отказа работы бензиновой помпы³⁰. Эти трудности не отвратили хабаровское Управление от идеи продолжить полёты, связывающие Сахалин с материком. Рейсы из Хабаровска на север Сахалина совершаются и поныне: самолёты летают в Оху уже не над Амуром, а по кратчайшей линии, поскольку с 1930 г. навигационное оборудование, метеорологическая служба и системы связи качественно изменились.

Примечания:

1. Воздушный рейс на Сахалин. Записки журналиста В. Волынского и воспоминания лётчика М. Водопьянова. Первая воздушная пассажирская линия в Дальневосточном крае: Хабаровск — Сахалин (Александровск-на-Сахалине) 10-16 января 1930 года. Сост. К. А. Пронякин. Хабаровск, 2020. С. 4–5.

2. Воздушный рейс на Сахалин. Записки журналиста В. Волынского и воспоминания лётчика М. Водопьянова. Первая воздушная пассажирская линия в Дальневосточном крае: Хабаровск — Сахалин (Александровск-на-Сахалине). 10-16 января 1930 года. Сост. К. А. Пронякин. Хабаровск, 2020.

3. *Овчинников В. И.* Люди неба Сахалинского. Южно-Сахалинск, 2012.

4. *Даниленко В. Ф.* Крылья Дальнего Востока. Хабаровск, 1979.

5. *Ярошенко А. А.* Становление и развитие гражданской авиации на Дальнем Востоке РСФСР (1929 – июнь 1941 г.): дис. ... канд. ист. наук. Хабаровск, 2010.

6. *Пронякин К. А.* Первые лётчики на Дальнем Востоке России: влетевшие в историю (справочник. 196 биографий). Хабаровск, 2019.

7. *Пронякин К. А.* Красный сон Светогорова: документально-историческое повествование. Хабаровск, 2016.

8. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119, 185.

9. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 185. Л. 2.

10. Там же.

11. Там же.

12. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Л. 178об.

13. Там же.
 14. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 185. Л. 2.
 15. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Л. 128-128об.
 16. Там же.
 17. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Л. 178.
 18. Там же
 19. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Л. 177об.
 20. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Л. 177-178.
 21. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Л. 176.
 22. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Л. 176-176об.
 23. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Л. 176об.
 24. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Л. 199.
 25. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Л. 31.
 26. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Л. 24.
 27. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Л. 25.
 28. Щеглов В. В. Опыт сахалинских переселений (1853 – 2002 гг.). Южно-Сахалинск: Сахалинская областная типография, 2019. 254 с. С. 97.
 29. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 185. Л. 8об.
 30. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 185. Л. 3.
-

Библиография:

1. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119.
2. РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 185.
3. Воздушный рейс на Сахалин. Записки журналиста В. Волынского и воспоминания лётчика М. Водопьянова. Первая воздушная пассажирская линия в Дальневосточном крае: Хабаровск — Сахалин (Александровск-на-Сахалине) 10-16 января 1930 года / Сост. К. А. Пронякин. Хабаровск, 2020.
4. Овчинников В. И. Люди неба Сахалинского. Южно-Сахалинск, 2012.
5. Даниленко В. Ф. Крылья Дальнего Востока. Хабаровск, 1979.
6. Ярошенко А. А. Становление и развитие гражданской авиации на Дальнем Востоке РСФСР (1929 – июнь 1941 г.): дис. ... канд. ист. наук. Хабаровск, 2010.
7. Пронякин К. А. Первые лётчики на Дальнем Востоке России: влетевшие в историю: Справочник (196 биографий). Хабаровск, 2019.
8. Пронякин К. А. Красный сон Светогорова: документально-историческое повествование. Хабаровск, 2016.

9. Щеглов В. В. Опыт сахалинских переселений (1853 – 2002 гг.). Южно-Сахалинск, 2019.

Air Bridge to Sakhalin: Problems of the First Year of Operation of the Island Airline

Maria Lukoyanova

Senior Researcher, Sakhalin Regional Museum

Russian Federation, Yuzhno-Sakhalinsk, Kommunisticheskiy prospekt, 29

Abstract

Since the Sakhalin Region is completely located on islands, aviation has been and will be of great importance in the transport system of the region. Air routes connect the mainland with the islands and the islands with each other. The launch of the airline was an expected and extremely necessary event for the development of the Northern Sakhalin.

In January 1930, pilot Mikhail Vodopyanov laid an air route from Khabarovsk to Okhu and to Alexandrovsk-Sakhalinsky. The journey from the mainland to Sakhalin, which used to take several weeks, has now been reduced to a few days. This has had a significant impact on life islanders, because before they could get to the "mainland" only by sea or by dog sledding.

The path laid by Vodopyanov eventually became known as the "Highway of Heroes", since driving planes along it required ingenuity and courage from pilots. Vodopyanov's flight marked the beginning of a large and difficult work on adapting the island to air traffic. The Far Eastern Department of Dobrolet, which organized these shipments, experienced significant difficulties with personnel, finances, and transport fleet. The article is devoted to the first the year of operation of the airline connecting Sakhalin and the mainland.

The author used the documents stored in the Russian State Archive of Economics. Their analysis showed that at that moment air transportation could not cover the entire population of Northern Sakhalin, which needed them. The results of the first year of work showed the leadership of the Far Eastern civil aviation in which direction it is necessary to move to establish regular flights.

Keywords: Sakhalin, civil aviation, Mikhail Vodopyanov, Nikolai Anikin, Dobrolet, Alexandrovsk-Sakhalinsky, Okha.

Publication date: 19.12.2022

Citation link:

Lukoyanova M. Air Bridge to Sakhalin: Problems of the First Year of Operation of the Island Airline // Metamorphoses of History – 2022. – Issue 26 [Electronic resource]. URL: <https://history-metamorph.ru/S230861810023708-8-1> (circulation date: 16.05.2024). DOI: 10.37490/S230861810023708-8

