



Борис Елисеев: «Уже с 1925 года СССР стал постепенно отказываться от приобретения иностранных самолетов»*



**Интервью с ректором
Московского государственного
технического университета
гражданской авиации,
заслуженным юристом РФ,
доктором юридических наук,
профессором
Борисом Петровичем Елисеевым**

— Борис Петрович, Указом Президента Российской Федерации от 31 октября 2022 г. № 783 «О праздновании 100-летия отечественной гражданской авиации» предусмотрено провести в 2023 г. мероприятия, посвященные празднованию 100-летия отечественной гражданской авиации.

Если об истории гражданской авиации периода СССР и современной России издано достаточно монографий, воспоминаний известных конструкторов и знаменитых пилотов, то о возникновении и развитии законодательства, регулирующего вопросы воздухоплавания и гражданской авиации, особенно в период ее зарождения и становления, написано мало. В связи с этим вопрос, когда был издан первый нормативный акт в истории воздухоплавания Российской империи?

— Известно, что первый демонстрационный полет воздушного шара в России состоялся 5 декабря 1783 г. в Санкт-Петербурге на набережной Невы в день именин Императрицы Екатерины II. Через некоторое время Екатерина II своим Указом запретила полёты аэростатов в России «под страхом выплаты пени 20 рублей в Приказ общественного призрения и взыскания вреда, ущерб и убытка тем причиняемого». Причина была в пожарной опасности: Императрица узнала о загоревшемся монгольфьере в Париже.

Следующее знаменательное событие произошло 30 июля 1803 г., когда на воздушном шаре с санкции Императора Александра I поднялся первый русский — генерал С.Л. Львов. Пилотировал аэростат француз-аэронавт Андре Жак Гарнерен. Воздухоплаватели стартовали в Санкт-Петербурге, поднялись на высоту 3000 метров и перелетели Финский залив.

— А самолет Можайского летал? Я хорошо помню картину из школьного пособия: летит аэроплан с тремя винтами, и зрители восторженно приветствуют его. Есть ли юридическое подтверждение этого факта?

— Увы, я Вас разочарую. Все картины, изображающие полёт этого аппарата, не бо-

* Указом Президента РФ от 24 января 2023 г. Б.П. Елисеев был награжден Орденом Александра Невского за большой вклад в развитие отечественной гражданской авиации и многолетнюю добросовестную работу.

лее чем творческая фантазия художников. А вот само изобретение — факт юридически подтвержденный!

Изобретатель обратился в Главное инженерное управление за ассигнованием 23 марта 1878 г. Комиссия, рассмотрев проект, рекомендовала оформить его официально. Это было сделано 4 июля 1880 г. 3 ноября 1881 г. капитану 1-го ранга Александру Можайскому была выдана Привилегия на «воздухоплавательный снаряд» Департаментом торговли и мануфактур.

В 1883 г. особая комиссия при Воздухоплавательном отделе Императорского Русского технического общества постановила ходатайствовать перед Правительством о субсидии Можайскому для окончания его работы. Летательный аппарат был оснащен двигателем английской фирмы «Ahrbecker Son and Hamkens». Полноценных летных испытаний с самолетом не производилось.

— Есть источники, которые утверждают, что Николай II был «отцом русской авиации». Известно, что последний русский царь интересовался техническими новинками того времени, автомобилями, аэропланами. Был хорошим фотографом.

— Некоторые шаги предпринимались и до царствования Николая II, но это было связано исключительно с военными нуждами. В 1910 г. в России создаются две военные офицерские авиашколы в Гатчине и Севастополе, проводятся первые опыты по созданию вооружённого самолёта. Но это история военной авиации, а мы говорим о гражданской. Известно, что приватная летная школа Первого Российского товарищества воздухоплавания, аэроклуб «Гамаюн», расположенная с 1910 г. в части под Петербургом, занималась подготовкой частных пилотов. Там прошла подготовку первая в России пилотесса Лидия Зверева.

Перед Первой мировой войной появился четырехмоторный аэроплан «Илья Муромец» — первый бомбардировщик в мире. На этом самолете были поставлены мировые рекорды грузоподъемности, числа пассажиров, высоты и времени полета.

В военный период предприятия России нарастили выпуск самолетов. Но собственных авиационных двигателей и многих запчастей, например подшипников, в России не производилось.

— А какие юридически значимые решения принимались в первые годы советской власти?

— В октябре 1917 г. создано Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания, которое приступило к формированию в Петрограде новых «красных» авиаотрядов. 20 декабря 1917 г. Бюро было преобразовано во Всероссийскую коллегию по управлению воздушным флотом Республики (Увофлот). Реализуя политику Правительства, коллегия отдала приказ, который требовал полностью «сохранить авиацию для трудового народа».

В апреле 1918 г. при Увофлоте создаётся отдел по применению авиации в народном хозяйстве. Этому отделу поручили организацию аэрофотосъёмки земель и лесных массивов, а также создание воздушной почтово-пассажирской линии между Москвой и Харьковом.

В мае 1918 г. Увофлот был преобразован в Главное управление Рабоче-Крестьянского Красного воздушного флота (Главвоздухфлот). В 1919 г. создаётся Комиссия по тяжёлой авиации, которая занимается налаживанием отечественной авиационной промышленности для производства своих самолётов и авиадвигателей. В частности, для проектирования двухмоторного транспортного самолёта, для смены устаревших «Муромцев». Продолжается подготовка кадров для авиации на базе бывшей школы авиации Московского общества воздухоплавания, переименованной в Московскую авиационную школу, с филиалами в Егорьевске и Зарайске. В 1918 г. в подмосковный Егорьевск была передислоцирована Гатчинская авиационная школа. Сейчас там расположен филиал нашего МГТУ ГА — авиационный технический колледж им. В. Чкалова, которому исполняется 105 лет.

Известен еще один из первых правовых актов молодой советской власти — Декрет о конфискации аэропланного завода Анатра в Симферополе, принятый на заседании СНК 9 января 1918 г. Согласно этому акту, «ввиду категорического отказа правления завода аэропланов А.А. Анатра в Симферополе подчиниться декрету Совета Народных Комиссаров о рабочем контроле, нежелание пойти на уступки к рабочим, ... возникла забастовка рабочих Симферополя». Было решено конфисковать аэропланый завод со всем его имуществом и объявить его собственностью Российской Республики.

17 января 1921 г. Советом Народных Комиссаров (СНК) был утвержден Декрет о воздушных передвижениях. Этот декрет предоставлял большие возможности для ведомственного нормотворчества, в частности — Главвоздухфлота. Во исполнение акта в 1922 г. были изданы два приказа.

Один — содержащий правила о выдаче пилотских свидетельств, о регистрации воздушных судов, о выдаче удостоверений о пригодности воздушного судна к полетам, об опознавательных знаках, об огнях и сигналах и о порядке производства полетов, а другой — содержащий правила ведения книг воздушных судов и инструкций о порядке производства таможенного надзора воздушных судов.

В соответствии с приказом Реввоенсовета Республики 1 декабря 1922 г. в Главвоздухфлоте была создана Инспекция гражданского воздушного флота, в функции которой входила разработка мероприятий по применению самолетов в народном хозяйстве, а также определение типов пассажирских самолетов и сроков их эксплуатации; порядок пользования аэродромами; отбор в гражданскую авиацию летного и технического состава; осуществление надзора и общего технического контроля за воздушными линиями.

— Почему именно 9 февраля 1923 г. считается днем рождения нашей гражданской авиации?

— Именно в этот день принято Постановление Совета труда и обороны (СТО) «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». Технический надзор за всеми воздушными судами и аэродромами СССР предоставлен Главвоздухфлоту; тем же постановлением учрежден Совет по гражданской авиации, руководящий гражданским применением воздушного транспорта. Постановление СТО об организации Совета законодательно закрепило гражданскую авиацию в качестве самостоятельной отрасли народного хозяйства страны, обеспечило единое государственное руководство ее деятельностью в организационном, плановом и административном отношении.

Была установлена обязательная государственная регистрация и приписка к одному из аэродромов для воздушных судов и пилотов. Нормативный акт устанавливал условия производства полетов советских и иностранных воздушных судов в воздушном пространстве страны. В частности, требовалось, чтобы пилот прошел соответствующие испытания, а воздушное судно имело определенные судовые документы и опознавательные знаки. Определялись условия, при соблюдении которых иностранному воздушному судну могло быть выдано разрешение на полет в пределах страны.

Была установлена ответственность владельцев воздушных судов — «все убытки, непосредственно причиненные воздушным судном при подъеме, полете или спуске, подлежат возмещению, за исключением случаев, когда причинение убытков явилось следствием грубой вины самого потерпевшего».

— Когда все-таки начались перевозки гражданским воздушным флотом в советский период?

— А вот они начались раньше, в 1921 г. В соответствии с постановлением СТО с 1 мая 1921 г. проводились полеты по транс-

се Москва — Харьков на самолетах «Илья Муромец», оставшихся после Первой мировой и Гражданской войн. Выполнялись грузопассажирские авиаперевозки по маршрутам Харьков — Киев — Екатеринослав — Севастополь, Харьков — Херсон, Казань — Екатеринбург.

За пять месяцев было выполнено 43 рейса, перевезено 60 пассажиров и более 6 т груза. В октябре 1921 г. эта линия была закрыта из-за изношенности самолетов и двигателей.

В июне 1922 г. товарищество «Научно-экспериментальная станция «Авиакультура» организовало перелеты по маршруту Москва — Нижний Новгород — Москва в период Нижегородской ярмарки. На линии были задействованы три самолета — Юнкерс F-13 с немецкими пилотами и техперсоналом. Это был первый отечественный опыт заключения договора «мокрого лизинга». Было совершено 57 рейсов, перевезено 209 пассажиров, свыше 2 т груза. Свой жизненный цикл «Авиакультура» закончила с закрытием ярмарки.

— Известно, что первые регулярные перевозки в советской России были организованы с помощью немецкой авиакомпании. Расскажите об этом подробнее.

— Это была организационно-правовая форма близкая к классическому совместному предприятию. Общество «Дерулюфт» было создано в ноябре 1921 г. на основе концессионного соглашения между советской Россией, с одной стороны, и германским обществом воздушных сообщений «Аэро-Унион» — с другой. Основной капитал общества составил 5 млн марок, половина внесена советской стороной, другая половина — немецкой. При этом все текущие расходы по эксплуатации авиалинии ложились на советскую сторону. Возглавляли общество два директора, по одному от каждой стороны; лётчики и технический персонал состояли как из советских, так и из немецких граждан. С 1924 г. и немецкая сторона стала оплачивать экс-

плуатационные расходы в размере 30%. В 1926 г. «Аэро-Унион» влился в только что организованную авиакомпанию «Люфтганза», ставшую, таким образом, представителем «Дерулюфт» от немецкого партнера.

Весной 1922 г. авиапредприятие запустило первую регулярную авиалинию Москва — Смоленск — Ковно — Кёнигсберг, по которой перевозились почта и пассажиры. В 1922 г. было перевезено около 400 пассажиров, более 18 т почты и грузов. В августе 1925 г. партнеры торжественно отметили налет первого миллиона километров. По регулярности и безопасности полетов, культуре обслуживания пассажиров линия считалась одной из лучших в Европе. Сеть маршрутов постоянно увеличивалась. Среди пассажиров были «звезды» того времени: поэты Сергей Есенин и Владимир Маяковский. В 1935 г. рейс Берлин — Москва продолжался 10 часов. Билет стоил 160 дойчмарок или 74 рубля. Последним директором общества с советской стороны был М.О. Арнольд, «красный военлет», воевавший с басмачами в Средней Азии, отличный управленец, прекрасно владевший немецким языком. В 1937 г. он был репрессирован и расстрелян, а предприятие прекратило свою операционную деятельность.

— Когда все-таки граждане СССР стали летать отечественной авиакомпанией?

— Это отдельная, одна из самых замечательных страниц в развитии национального воздушного права. Можно так сказать, его корпоративного направления.

Устав акционерного общества «Российское общество Добровольного воздушного флота» был одобрен Государственным концессионным комитетом 5 апреля 1923 г., а утвержден 30 апреля 1923 г. Документ подписали зампреда председателя СНК А. Цюрупа и секретарь Л. Фотиева.

Создавался «Добролёт» для развития гражданского воздушного флота, организации воздушных линий для перевозки пассажиров, почты и грузов, производства аэрофотосъемок и иных отраслей применения

воздушного флота на основе отечественной авиапромышленности.

Для реализации означенных уставных целей обществу, «в границах существующих законов», предоставляется право приобретать в собственность строения, аэродромы, ангары, воздушные суда всех видов, механические заводы и другие предприятия, «вызываемые» его деятельностью, арендовать и устраивать склады горючих и других материалов, организовывать авиационные и воздухоплавательные курсы и школы, постоянные воздушные линии и разовые полеты, отчуждать, закладывать «свои имущества», заключать всякие имущественные договоры и сделки, выдавать всякие обязательства, и в их числе вексельные, «искать и отвечать» на суде и совершать всякие юридические действия, связанные с деятельностью общества и из нее вытекающие, согласно Гражданскому кодексу. Таким добротным и немного «старорежимным» юридическим языком был написан устав «Добролёта».

Первыми учредителями общества становятся: Л.М. Краснощеков, М.И. Лацис, Ф.М. Сенюшкин, В.А. Трифонов, А.Ф. Толконцев, Б.Ф. Малкин, А.А. Знаменский, К.М. Шведчиков и И.С. Перетерский.

Замечу, что первые акционеры были очень интересными людьми. Старые большевики, хорошо образованные, имевшие большой опыт работы в органах власти и управления молодого советского государства. Некоторые из них успели поработать на дипломатической работе в Китае и Финляндии. Авиаторов среди них не было совсем!

Примечательно, что часть из них была юристами. Краснощеков закончил школу права Чикагского университета, Малкин — юридический факультет психоневрологического института в Санкт-Петербурге, Знаменский учился на юридическом факультете Московского института. Перетерский закончил юридический факультет Санкт-Петербургского университета. Он один из немногих людей со счастливой судьбой, ставший профессио-

ром, доктором юридических наук. К слову, по его учебнику «Римское частное право» училось мое поколение юристов. Шесть из девяти создателей «Добролёта» были репрессированы и расстреляны в 1937–38-е годы. Следует отметить, что одновременно с «Добролётом» создаются две компании — «Укрвоздухпуть» и «Закавиа» со штаб-квартирой в Харькове и Баку, соответственно. В 1925 г. «Укрвоздухпуть» поглощает «Закавиа». В 1930 г. «Укрвоздухпуть» вливается в «Добролёт». Это понятно, начинается процесс отхода от «новой экономической политики», дело идет к централизованному управлению отраслью.

— Таким образом, в 1922–23 годах в СССР работает два авиаперевозчика, один из них отечественный. А к тому времени отечественный авиапром научился создавать свои самолеты?

— Справедливости ради отмечу, что в 1922 г. советское правительство подписало соглашение с фирмой «Юнкерс». Оно называлось «Концессия о производстве металлических самолетов и моторов». Работы развернулись на заводе «Руссо-Балт» в Филях. Ныне это Государственный космический научно-производственный центр им. М.В. Хруничева.

Уже в 1923 г. в Центральном аэрогидродинамическом институте был сконструирован первый советский пассажирский четырехместный самолет АК-1. Он развивал скорость до 146 км/ч и имел потолок 2200 м, эксплуатировался на авиалинии Москва — Казань.

В 1925 г. коллектив, возглавляемый Н.Н. Поликарповым и А.А. Семеновым, создал пятиместный пассажирский полтораплан ПМ-1. Эти самолеты ПМ-1 эксплуатировались на трассах Москва — Ленинград и Москва — Берлин. По скорости и грузоподъемности они не уступали зарубежным самолетам «Дорнье», «Юнкерс» и «Фоккер». В 1926 г. завершились испытания первенца советского тяжелого самолетостроения АНТ-4 (ТБ-1).

Авиационная промышленность постоянно увеличивала выпуск самолетов. В 1923 г. их было изготовлено около 150, а в 1924 г. — более 200. **Уже с 1925 г. СССР стал постепенно отказываться от приобретения иностранных самолетов.**

19 октября 1923 г. СТО утвердил ориентировочный трехлетний план развития воздушных линий в СССР на 1924–1926 гг., предусматривавший открытие воздушных линий общей протяженностью свыше 6 тыс. км.

Это был новый этап в развитии авиаперевозок в индустриальных районах, а также в Сибири, на Дальнем Востоке, в Закавказье. К концу 1924 г. начали действовать авиалинии Москва — Нижний Новгород — Казань, Москва — Харьков, Харьков — Одесса, Харьков — Ростов-на-Дону, Евпатория — Севастополь, Тифлис — Баку, Тифлис — Манглы, Хива — Бухара, Бухара — Душанбе. Общая протяженность линий составила более 5000 км.

К слову, 10 января 1923 г., не случайно, издается Декрет о нарушении ответственными лицами транспорта таможенных постановлений, устанавливающий ответственность летчиков за нарушение таможенных правил!

За 1923–1928 гг. общий налет составил почти 8 млн км, перевезено более 28 тыс. пассажиров, около 700 т грузов; протяженность воздушных линий увеличилась в 7 раз, налет в километрах — почти в 10, количество перевезенных пассажиров — в 15, грузов и почты — в 9 раз.

В 1926 г. линия Москва — Кёнигсберг была продлена до Берлина. В 1927 г. открылась авиатрасса Ленинград — Берлин. В 1926 г. воздушная трасса связала СССР с Монголией.

— Динамика такого развития потребовала серьезных организационных, управленческих и правовых перемен. В чем они заключались?

— Выходит постановление СНК СССР от 19 октября 1930 г. «Об образовании Всесоюзного объединения гражданской авиации».

Именно СТО поручалось утвердить положение об указанном в ст. 1 объединении, и 29 октября 1930 г. СНК СССР принимает очередное постановление «О Всесоюзном объединении гражданского воздушного флота». Во изменение постановления СНК СССР от 19 октября 1930 г. «Об образовании Всесоюзного объединения гражданской авиации» СНК СССР постановил: «В непосредственном ведении Совета труда и обороны организовать Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота, действующее на началах хозяйственного расчета».

На Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота было возложено: эксплуатация воздушных путей сообщения; планирование и регулирование гражданского воздушного флота, находящегося в ведении объединения и других организаций; изыскание и организация новых воздушных линий; подготовка кадров для гражданского воздушного флота; опытное строительство воздушных судов, моторов и приборов к ним; дирижаблестроение.

Главная инспекция гражданского воздушного флота при Народном комиссариате по военным и морским делам с 10 ноября 1930 г. упраздняется и функции ее, а также имущество и отпущенные на 1930 г. неизрасходованные средства передаются Всесоюзному объединению гражданского воздушного флота.

И что очень важно, капиталы и имущество акционерного общества «Добролёт», согласно решению общего собрания его акционеров, передаются Всесоюзному объединению гражданского воздушного флота. Всесоюзное объединение было обязано до 1 января 1932 г. выплатить частным лицам — акционерам «Добролёта» стоимость этих акций. Акции, не предъявленные к оплате до 1 января 1932 г., аннулируются.

Постановлением СНК СССР от 25 февраля 1932 г. было создано Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР, 26 марта того же года получившее наименование — «Аэрофлот».

— А как происходил процесс кодификации отечественного воздушного права?

— Постановлением ЦИК и СНК СССР от 27 апреля 1932 г. был утвержден первый Воздушный кодекс СССР. Это был один из первых в мире сводов законов по авиации. В нем нашли свое выражение основные положения советского воздушного права. Воздушный кодекс 1932 г. определил правовое положение гражданских воздушных судов, экипажа и урегулировал другие вопросы, относящиеся к деятельности воздушного флота. В кодексе было дано точное определение воздушного пространства СССР. Четко и определенно выражен принцип полного исключительного суверенитета СССР над его воздушным пространством, установленный еще в первых декретах советской власти по вопросам о воздушном передвижении и использовании воздушного пространства.

Но бурное развитие гражданской авиации в нашей стране, а также необходимость пересмотра некоторых положений кодекса о регулировании полетов, условий труда работников гражданского воздушного флота, воздушных перевозок, работы ведомственной авиации потребовали издания нового кодекса. Новый Воздушный кодекс СССР был утвержден постановлением ЦИК и СНК СССР 7 августа 1935 г.

— Таким образом, была окончательно выстроена управленческая вертикаль в гражданской авиации?

— Да, состоялось юридически оформленное «разделение» труда! Управление и регулирование в части, касающейся административно-правовых вопросов, остались за государственными органами, а хозрасчетная, связанная с извлечением прибыли и основанная на гражданском и трудовом праве, — легла на Аэрофлот. Именно на середину 30-х годов приходится пик развития нормативной правовой системы, регулирующей все стороны «крылатой отрасли» народного хозяйства СССР. В сущности, появление новой отрасли права — воздушного.

Особое внимание стало уделяться подготовке кадров, регулированию правоотно-

шений в сфере труда и заработной платы. Параллельно — дисциплине персонала на таком сложном и опасном виде транспорта, становящегося все более распространенным и массовым.

Например, Приказом по Главному управлению ГВФ № 223 от 29 июля 1935 г. вводится в действие новая система оплаты труда в летных частях территориальных управлений и учебных заведений.

Сразу заключается соглашение с Центральным комитетом Союза авиаработников от 29 июля 1935 г. о введении в жизнь новой системы оплаты труда в транспортных, спецприменений и тренировочных отрядах и летных частях учебных заведений. Не скрою, мне как члену Центрального комитета современного профсоюза авиаработников было особенно интересно изучать этот архивный документ.

«Поскольку новые системы оплаты труда вводятся в жизнь с 1 сентября с.г., оставшийся промежуток времени должен быть использован хозорганами для подготовки и проведения необходимых мероприятий к переходу на новую систему, а профессиональными организациями — на массово разъяснительную работу с таким расчетом, чтобы каждый работник Аэрофлота знал свою систему оплаты труда», — так был сформулирован один из пунктов отраслевого соглашения того времени.

В целях оказания практической помощи отрядам — начальники территориальных управлений, председатели территориальных комитетов и уполномоченные ЦК союза должны командировать в каждый отряд ответственных работников, а также лично оказать непосредственную помощь основным отрядам своего территориального управления. Этот документ был подписан начальником Главного управления ГВФ Ткачевым и председателем ЦК Союза авиаработников СССР Дурницыным 29 июля 1935 г.

— Видимо, эти нововведения послужили мощным стимулом развития отрасли?

— Конечно, сеть воздушных линий союзного значения непрерывно росла и со-

ставила в 1929 г. — 15 426 км, в 1930 г. — 26 310 км, в 1931 г. — 27 716 км, в 1932 г. — 31 934 км. К началу 1934 г. общая протяженность воздушных линий СССР достигла 34 760 км. Существенно вырос объем перевозок.

В 1930-е годы постоянно совершенствовалась служба движения (диспетчерская), призванная обеспечивать безопасность и регулярность полетов. Организация ее работы определялась рядом нормативных документов, одним из которых было Положение о диспетчерской службе в системе ГУ ГВФ и категорировании работников службы движения.

С расширением сети внутренних и международных линий, ростом объема транспортных работ совершенствовалась деятельность службы организации перевозок. В ее работе большое внимание уделялось экономике воздушных перевозок, повышению культуры обслуживания пассажиров, своевременности доставки адресатам грузов и почты, их сохранности в пути и аэропортах. Права и обязанности работников службы организации перевозок регламентировались, в частности, Положением о перевозке почты, введенным в действие 29 апреля 1937 г. приказом по Главному управлению ГВФ, и Положением о службе перевозок от 4 июня 1937 г.

В 1936 г. поступил в отрасль двухмоторный самолет ПС-35. Машина, оснащенная автопилотом, радиополукомпасом и связной радиостанцией, развивала крейсерскую скорость до 350 км/ч при дальности полетов около 2000 км, брала на борт 12 пассажиров. С 1938 г. на трассах Аэрофлота появились двухмоторные цельнометаллические самолеты ПС-40 (усовершенствованный вариант Дугласа ДС-3, его производили в СССР по лицензии).

— Очевидно, что введение в строй новой техники и оборудования потребовало более основательной подготовки кадров, особенно технических?

— Именно поэтому основной акцент в ведомственных актах делается на качество

подготовки кадров, их техническую грамотность. Как ректору Московского технического университета гражданской авиации мне импонируют несколько очень интересных нормативных документов того времени.

Например, приказ по ГВФ № 1010 от 31 января 1937 г. Основные задачи Аэрофлота в 1937 г. в области технической и командирской учебы. По нынешним временам это система дополнительного профессионального образования и повышения квалификации.

В другом приказе по ГВФ № 54 от 10 февраля 1936 г. отмечается, что совмещение учебных занятий со служебной работой отрицательно отражается на учебе. В связи с этим устанавливается запрет студентам учебных заведений Аэрофлота на совмещение учебных занятий со штатной служебной работой, за исключением заочников, обучающихся без отрыва от производства.

Вводится прямой запрет начальникам подразделений Аэрофлота принимать студентов на штатную служебную работу в порядке совмещения с учебными занятиями во втузе без специального на то персонального разрешения начальника отдела кадров.

Приказом по ГВФ № 235 от 2 ноября 1932 г. четко определены льготы, права и обязанности учащихся заочных учебных заведений ГВФ.

Руководители были обязаны не допускать загрузки учащихся-заочников сверхурочной работой, не отрывать заочников от учебы частыми командировками; начальникам предприятий с многосменным режимом переводить из смены в смену учащихся-заочников соответственно с расписаниями очных занятий и консультаций на опорных пунктах и в отделениях, давая возможность принимать участие в обязательных для них занятиях. Все заочники освобождаются от дополнительной техучебы в имеющихся на предприятиях учебных звеньях, так как заочное обучение является основной формой подготовки, переподготовки и повышения квалификации.

Предписывалось «проводить в жизнь систему премирования активных заочников» по представлениям учебных заведений, «для чего в сметах на 1933 т.г. выделить из фондов премирования специальные средства». В дни занятий и консультаций освобождать заочников от всяких собраний и заседаний (в соответствии с постановлением ЦКК ВКП(б) и НК РКК СССР от 23 сентября 1931 г. относительно обучения без отрыва от производства).

Приказом по ГВФ № 889 от 5 декабря 1935 г. была утверждена Инструкция о вводе в строй и порядке работы молодых пилотов, инженеров и техников ГВФ в течение первого года службы.

Это делалось для правильного и последовательного ввода в строй молодых специалистов, для обеспечения «надлежащей постановки дела подготовки и роста кадров» и безаварийности летной работы.

Например, при вводе в производство молодых специалистов-инженеров они обязаны в течение первого года службы пройти стажировку путем последовательного назначения на следующие штатные должности: на должность авиатехника 1-го класса последовательно на всех типах самолетов и моторов, находящихся в эксплуатации в данной эксплуатационной организации; на должность старшего авиатехника звена отряда; исполняющего должность старшего техника или помощника мастера реммастерских с исполнением работ по дефектации поступающей в ремонт материальной части, а также по ремонту и сборке самолетов и моторов.

Во время стажировки молодые специалисты не назначались на выполнение самостоятельных заданий с отрывом от своего подразделения, они должны были оставаться все время под наблюдением старшего руководителя подразделения. Отмечу, что такая система во многом сохранилась и в наше время.

Нормативные акты того времени отличаются логикой, лаконизмом и исчерпывающей ясностью юридических формулировок. Уходит из оборота архаичный стиль, характер-

ный для дореволюционных юридических документов. Источники права подчинены принципам иерархии и субординации. Их содержание направлено на повышение эффективности использования авиационной техники, эффективности использования воздушного пространства и безопасности полетов.

— Но неожиданно грянула страшная война. Как ее встретила гражданская авиация?

— Великая Отечественная война заставила Аэрофлот ввести в действие мобилизационные планы, сосредоточив основные усилия на оказании всемерной помощи фронту. Уже 23 июня 1941 г. СНК СССР утвердил Положение о Главном управлении гражданского воздушного флота на военное время. В оперативном отношении гражданский воздушный флот подчинили Наркомату обороны, хотя многие функции, присущие отрасли, сохранились за Главным управлением ГВФ. Для участия во фронтовых операциях были сформированы шесть авиационных групп ГВФ особого назначения, авиагруппы были укомплектованы лучшими экипажами и техническим составом. Аэрофлотовцы внесли свой достойный вклад в Победу советского народа над гитлеровской Германией. Имея всего лишь около 3 тыс. самолетов, из них 350 Ли-2 и С-47. ГВФ налетал 4,5 млн часов, из них 2,6 млн часов для обслуживания тыла страны. Им было перевезено более 2,3 млн военнослужащих и партизан, 280 тыс. т грузов, в том числе боеприпасов. Фашистская Германия была разгромлена, а Акт о ее капитуляции был доставлен в Москву именно самолетом Аэрофлота Ли-2, за штурвалом которого был летчик Алексей Семенов.

А гражданская авиация СССР стала вновь заниматься своим прямым делом — перевозкой пассажиров, багажа, грузов и почты. Начался новый, не менее интересный, этап ее развития.

*С благодарностью за беседу,
редакция Издательской группы «Юрист»*