

Исторические обзоры
Historical Reviews

DOI: 10.31857/S020596060016359-6

**ГЕРМАНСКО-РОССИЙСКОЕ ОБЩЕСТВО ВОЗДУШНЫХ
СООБЩЕНИЙ «ДЕРУЛЮФТ» (К 100-ЛЕТИЮ СО ДНЯ СОЗДАНИЯ)**

СОБОЛЕВ Дмитрий Алексеевич — *Институт истории естествознания и техники
им. С. И. Вавилова РАН; Россия, 125315, Москва, ул. Балтийская, д. 14;
E-mail: daso11@rambler.ru*

© Д. А. Соболев

В статье изложена история создания и деятельности Германско-русского общества воздушных сообщений «Дерулюфт». Его деятельность началась с открытия в 1922 г. первой в Советской России международной воздушной линии Москва — Кёнигсберг, впоследствии был открыт еще ряд линий. Общество использовало преимущественно немецкие самолеты, хотя в меньшем объеме эксплуатировались и самолеты советского производства; летный состав включал граждан как Германии, так и РСФСР (СССР). «Дерулюфт» проработал 15 лет и был упразднен по политическим причинам. Деятельность общества способствовала развитию советской гражданской авиации и подготовке квалифицированных кадров отечественных специалистов.

Ключевые слова: «Дерулюфт», авиалиния, самолет, общество воздушных сообщений.

Статья поступила в редакцию 19 января 2021 г.

**GERMAN-RUSSIAN COMPANY FOR AIR TRANSPORT *DERULUFT*
(IN COMMEMORATION OF ITS CENTENNIAL)**

SOBOLEV Dmitrii Alekseyevich — *S. I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology,
Russian Academy of Sciences; Ul. Baltiyskaya, 14, Moscow, 125315, Russia;
E-mail: daso11@rambler.ru*

© D. A. Sobolev

Abstract: This article describes the history of creation and operation of the German-Russian company for air transport, the *Deruluft* airline. It launched its operation with the first international air line in Soviet Russia, an airlink between Moscow and Königsberg, and new lines were opened subsequently. *Deruluft* mostly used

German aircrafts; Soviet aircrafts were also used although to a lesser extent. The aircrews included both German and RSFR (USSR) citizens. Deruluft operated for 15 years and was dissolved for political reasons. The airline's activities had promoted the development of the Soviet civil aviation and training of skilled cadre of Soviet professionals.

Keywords: Deruluft, airline, aircraft, company for air transport.

For citation: Sobolev, D. A. (2021) Germansko-rossiiskoe obshchestvo vozdushnykh soobshchenii "Deruluft" (k 100-letiiu so dnia sozdaniia) [German-Russian Company for Air Transport *Deruluft* (In Commemoration of Its Centennial)], *Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki*, vol. 42, no. 3, pp. 480–500, DOI: 10.31857/S020596060016359-6

Когда в России закончилась Гражданская война, гражданской авиации в стране еще не существовало. Между тем в соответствии с планами развития дипломатического, торгового и военного сотрудничества с Германией наша страна нуждалась в быстрой и надежной государственной связи с немецкой столицей. Железнодорожное сообщение Москва – Берлин из-за отсутствия прямых скоростных поездов занимало около 110 час. К тому же часть маршрута проходила по территории Польши, недружественно настроенной по отношению к Советской России, и таможенные досмотры на границе сильно осложняли перевозку секретных дипломатических сообщений.

Летом 1921 г. по поручению Совета народных комиссаров РСФСР руководитель российского торгпредства в Берлине Б. С. Стомоняков начал переговоры с немецким Обществом воздушных сообщений «Аэро-Унион» о создании авиалинии между Россией и Германией. Он писал наркомку внешней торговли Л. Б. Красину:

Политическое значение линии – громадно, [она] сближает нас с Западом и является противовесом блокады. Особенно важно техническое значение линии – это будет первое окно в Европу для нашей авиации, которая много лет развивалась совершенно обособленно. Появление новых типов самолетов, хорошо сконструированных и отвечающих предъявленным требованиям, оживит наших конструкторов и повлечет за собой соревнование с заграничными завоеваниями техники, чем подгонит нашу авиацию...¹

Переговоры прошли успешно, и в конце 1921 г. было создано Германско-российское общество воздушных сообщений «Дерулюфт» (*Deruluft, Deutsche-Russische Luftverkehrsgesellschaft*), предназначенное для полетов из Москвы в Кёнигсберг. Остаток пути до Берлина дипкурьеры и другие специалисты должны были проезжать немецким скорым поездом. Все расходы по работе авиалинии плюс 15 % доплаты, а также половину расходов на создание основного капитала общества Россия брала на себя.

¹ Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 413. Оп. 17. Д. 155. Л. 11.

13 декабря 1921 г. договор был подписан советским правительством. По указанию В. И. Ленина в Берлин перевели 250 тыс. руб. для приобретения самолетов. «Дерулюфт» получал преимущественное право на все воздушные линии между Россией и Германией. Кроме этого, наша страна разрешала обществу бесплатное пользование аэродромами и давала право на беспоплатный ввоз из Германии оборудования, необходимого для работы авиалинии. Срок действия договора составлял пять лет ².

1 мая 1922 г. состоялось официальное открытие международной авиалинии. Журнал «Вестник воздушного флота» сообщал:

Линия организована Русско-германским обществом воздушных сообщений («Дерулюфт»). Начальные станции – Москва и Кёнигсберг, промежуточные – Смоленск и Ковно. Рейсы производятся на самолетах «Фоккер III» с мотором «Роллс-Ройс» в 360 л. с., специально заказанных и приспособленных для данной цели. Самолеты во всем подобны аппаратам того же типа, но снабжены более сильным мотором и, кроме кабины на 6 пассажиров, имеют поместительное хранилище для груза. Нормальная скорость самолетов – 160 км в час при запасе горючего на 6 часов. В виде опознавательных знаков на крыльях и корпусе самолеты имеют буквы RR (Российская Республика). Они снабжены гербом РСФСР и надписью «Собственность Рос. Социал. Фед. Сов. Республики».

Первый самолет, RR. I, прилетел в Москву вечером 30-го апреля. Он прибыл из Амстердама, с посадками в Берлине, Кёнигсберге, Ковно и Смоленске. Во время торжеств 1-го мая этот же самолет летал над Москвой одновременно с эскадрой русских военных самолетов, имея пассажирами представителей главного командования красным воздушным флотом, Наркоминдела, редакции «Вестника воздушного флота» и других.

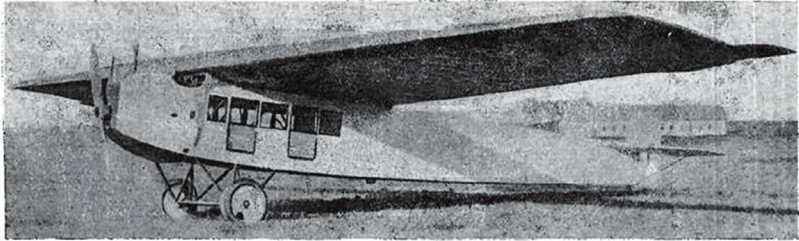
К вечеру 1-го мая прибыл второй самолет, RR. III, а днем 2-го мая на третьем самолете RR. II прибыла первая почта с дипломатическим курьером из Берлина. С тех пор рейсы производятся регулярно два раза в неделю в каждом направлении. В работе пока пять самолетов. К перевозке принимается предпочтительно официальная почта Наркоминдела и Наркомвнешторга, и в качестве пассажиров – представители этих ведомств. С 4-го июня открылась также перевозка простых и заказных писем в Германию [...]

Отбытие самолетов из Москвы в 9 час. утра по воскресениям и средам, а прибытие из Кёнигсберга – около 9 час. вечера по воскресениям и четвергам ³. Расстояние Москва – Смоленск (ок. 380 км) проходится в среднем в 2½ часа, Смоленск – Ковно (ок. 600 км) – в 4½ часа, Ковно – Кёнигсберг (ок. 220 км) – в 1¾ часа. Весь путь Москва – Кёнигсберг, 1200 км, требует около 9 часов полета, не считая кратковременных остановок на этапах. Расписание полетов согласовано с приходом и отходом ночных поездов Кёнигсберг – Берлин. Весь путь от Москвы до Берлина занимает около 20 часов ⁴.

² ГАРФ. Ф. 8350. Оп. 2. Д. 197. Л. 127.

³ Затем вылеты из Москвы стали выполняться по вторникам и пятницам.

⁴ [Хроника] // Вестник воздушного флота. 1922. № 12. С. 47.



ВОЗДУШНОЕ СООБЩЕНИЕ

Москва—Кёнигсберг

на курьерских самолетах «ФОККЕР F 3» Русско-Германского Об-ва воздушного сообщения („ДЕРУЛЮФТ“).

ЗАКРЫТЫЕ ШЕСТИМЕСТНЫЕ КАЮТЫ.

Ежедневно один экстренный пассажирский полет. Прием для перевозки ГРУЗОВ, вес которых в каждом отдельном случае требует выяснения.

Отлеты из Москвы:
по **ВТОРНИК** и по **ПЯТНИЦУ** по надобности в 9 час. утра.

Прибытие в Кёнигсберг:
в **ТОТ ЖЕ ДЕНЬ** в 3 часа дня по средне-европейск. времени.

Справки и запись на поездку:

1) Городская контора Об-ва: Масницкая ул., Фурштетский пер., д. 12. Тел. 91-57 (одиночные часы; гражданск. связь); 2) Петроградское шоссе, д. 40, по земско. время. Тел. 2-17-65 (для срочн. связь; шестьдесят пять); 3) Контора Общества на аэродроме против Истринского дворца.

Перед всякой очередной поездкой запись принимается не позднее воскресенья вечером.

Остановки в Смоленске и Кёниге на полчаса. Дальнейшее следование поездом в Берлин, Лондон и Париж в тот же день в 7 ч. 28 мин. вечера. Цена билета Москва—Кёнигсберг 20 фунтов стерлингов. Российские и германские граждане могут платить германской валютой по твердому курсу: 1 фунт—5000 марок. Билет дает право бесплатного провоза 5 килограммов багажа. Каждый килограмм багажа, но не выше 25 килограммов, оплачивается в 5 шиллингов (1/2 фунта стерлингов). Ира пассажира нужно иметь транзитные визы Литовского и Латвийского предствителей.

Объявление о начала эксплуатации линии «Дерулюфт» Москва — Кёнигсберг

К этому времени была проведена подготовительная работа по обеспечению полетов. Необходимо было наладить радиотелеграфную связь между промежуточными аэродромами. Для расширения Ходынского аэродрома в Москве выровняли поверхность, засыпав ямы и овраги. Для этого привлекли саперную роту из ближайшей воинской части, а в качестве бульдозеров использовали трофейные танки. Военные передали «Дерулюфту» ангар, в который, правда, едва вмещались два «фоккера». Расположенный по соседству павильон авиазавода «Дукс» расширили и использовали как первый в стране аэровокзал. Для мастерских выделили помещение бывшего кино-театра в Петровском парке.

В середине апреля в Москву для разрешения вопросов, связанных с эксплуатацией его самолетов, приезжал Антон Фоккер. В выступлении перед авиационной общественностью он говорил о вере в огромную перспективу развития гражданской авиации в России⁵.

Среди первых пассажиров «Дерулюфта» были дипломатический представитель РСФСР в Германии Н. Н. Крестинский, глава советского торгпредства в Берлине Б. С. Стомоняков, нарком внешней торговли Л. Б. Красин, делегаты Советской России на Международной конференции в Генуе. Услугами воздушного транспорта воспользовались и другие известные люди, в том числе поэт Сергей Есенин — он отправился в Кёнигсберг 10 мая вместе с Айсидорой Дункан.

⁵ Там же. С. 48.



«Фоккеры F.III» на Ходынском аэродроме перед началом эксплуатации линии «Дерулюфта»

К концу года парк «Дерулюфта» состоял из 10 самолетов «Фоккер F.III». Все они были куплены советским правительством. На линии работало пять немецких и два российских пилота — И. Ф. Воедило и В. Л. Мельников.

Полеты продолжались до 1 ноября, когда из-за туманов и снегопадов их пришлось прервать (использовать лыжное шасси зимой не получалось, так как в Кёнигсберге снега обычно не было). За шесть месяцев самолеты «Дерулюфта» совершили 100 рейсов, перевезли 1047 кг почты и 338 пассажиров. В ноябре — декабре было еще 18 полетов вне расписания, тогда перевезли 33 человека. Большинство из них были немецкие служащие, возвращающиеся домой на Рождество.

С 1923 г. полеты стали происходить трижды в неделю. Авиалиния действовала до 31 октября. Иногда приходилось лететь в тумане. Другой проблемой была весенне-осенняя распутица. Нередко небольшой аэродром в Ковно (Каунасе) приходил в такое состояние, что приходилось отказываться от посадки. Чтобы пролететь 820 км между Смоленском и Кёнигсбергом приходилось брать на борт дополнительные 100 кг топлива за счет уменьшения числа пассажиров и багажа. В штате компании появились еще два русских летчика — А. П. Бобков и Н. П. Шебанов.

В этом году самолетом «Дерулюфта» летал Владимир Маяковский и его подруга Лиля Брик. Под впечатлением от полета поэт написал стихотворение «Москва — Кёнигсберг». Через два года Маяковский вновь отправился в Германию самолетом «Дерулюфта», который пилотировал Шебанов. В шуточной форме он писал Брик:

Летчик Шебанов замечателен. На каждой границе приседал на хвост, при встрече с другими аппаратами махал крылышками, а в Кёнигсберге подкатил на аэроплане к самым дверям таможни, аж все перепугались, у него, оказывается, первый приз за точность спуска. Если будешь лететь, то только с ним ⁶.

Шебанов вспоминал:

В Кёнигсберге Владимир Маяковский выбрал меня своим гидом, и весь вечер мы гуляли по городу. Я хорошо знал Кёнигсберг, так как бывал в нем каждые 2–3 дня, и сумел Маяковскому показать все достопримечательности. Осмотрев город, Владимир Маяковский и я отправились в ресторан ужинать. За ужином долго беседовали. Он расспрашивал меня об авиации, я интересовался поэзией ⁷.

За летный сезон «Дерулюфт» перевез 170 курьеров НКВД, 28 сотрудников компании и еще 179 пассажиров — всего 377 человек. Было доставлено 14 900 кг дипломатических грузов. За год на линии произошла только одна вынужденная посадка из-за лопнувшей водяной помпы и одна поломка самолета на аэродроме в Смоленске по причине плохого состояния летного поля; пассажиры были отправлены дальше на запасном самолете.

1 мая 1924 г. «Дерулюфт» начал третий летный сезон. Теперь рейсы выполнялись ежедневно, кроме воскресенья. Самолеты стали брать не только дипломатическую почту и государственных служащих, но и частных лиц, обычные письма и посылки. Стоимость билета составляла около 70 руб. Таким образом, «Дерулюфт» стал не только ведомственной линией, субсидируемой советским правительством, но и коммерческой организацией. В связи с этим часть средств по содержанию авиалинии взяла на себя Германия, а Советский Союз оплачивал теперь 70 % эксплуатационных расходов.

За год самолеты «Дерулюфта» перевезли 399 пассажиров на регулярных рейсах и еще 270 чел. в других полетах, 2390 кг почты и 34 419 кг других грузов — больше, чем в прошлом году. Но осенью все чаще приходилось нарушать расписание из-за темноты, туманов, сказывался и износ двигателей.

Из отчета общества за сентябрь:

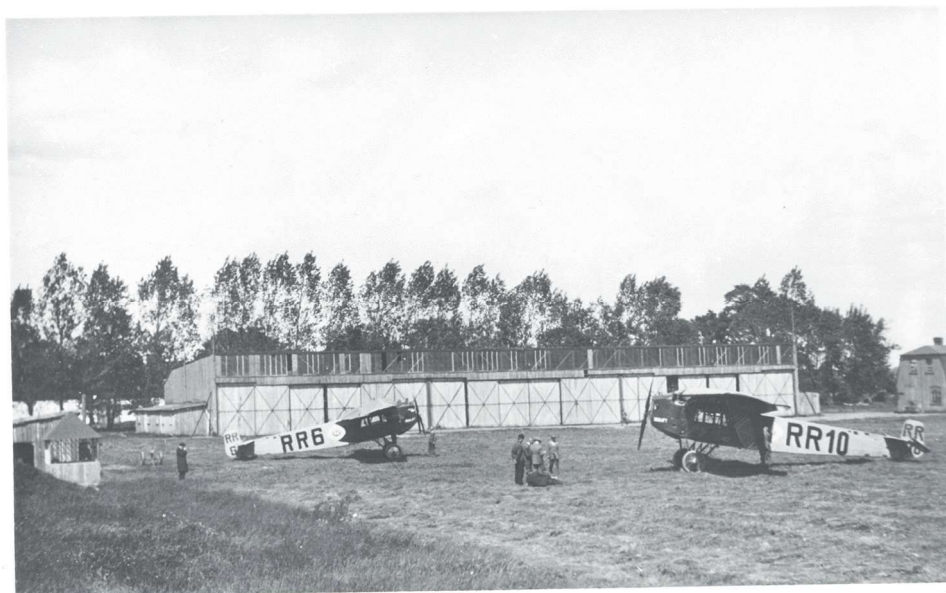
– 9 сентября вылетел из Кёнигсберга в Москву самолет RR6 (Ланге) и прилетел в Смоленск лишь в 4 ч. 45 мин., так что дальше только мог лететь на следующий день. В Москву он прибыл в 9 ч. 35 мин. следующего дня.

– 9 сентября вылетел из Москвы самолет RR2 (Риснер), но должен был сделать около Гжатска, благодаря туману, вынужденную посадку, причем машина была сильно повреждена. Пассажиры и почта прибыли обратно в Москву по железной дороге.

– 17 сентября вылетел самолет RR7 (Штольброк) в Москву, но был вынужден вернуться из-за порчи мотора обратно в Кёнигсберг.

⁶ Катанян В. Маяковский. Хроника жизни и деятельности. М.: Советский писатель, 1985. С. 300.

⁷ Харитонова Е. В. Воздушные гавани Москвы // Московский журнал. 2012. № 11. С. 86–87.



«Фоккеры F.III» на аэродроме в Ковно

– 30 сентября самолет RR7 (Штольброк) сделал вследствие дефекта в моторе вынужденную посадку за Можайском. Пассажиры и почта прибыли обратно в Москву по железной дороге. Машина вернулась обратно 1 октября⁸.

8 октября 1924 г. произошла первая катастрофа самолета. В 7 час. 30 мин. «Фоккер» RR1 под управлением пилота Отто Штегера с бортмехаником Генрихом Папенгагеном взлетел из Москвы с грузом почты и запчастями для самолета RR2. Пассажиров на борту не было. На пути к Смоленску через 210 км после вылета самолет попал в полосу тумана. Туман быстро сгушался, к нему примешивался дым от горящих торфяников, и Штейгер решил возвращаться. В районе Вязьмы он снизился до минимальной высоты, попытался развернуться, однако зацепил крылом за дерево, и машина рухнула на землю. Папенгаген был ранен, а Штегер погиб. Его тело спустя три дня доставили в Германию на «Фоккере» RR7. Поврежденную машину эвакуировали в Москву, где отремонтировали и в июле 1925 г. снова ввели в строй.

7 августа 1925 г. в Москве и Берлине торжественно отметили первый миллион километров, пройденный на линии «Дерулюфта». К этому времени общество представляло собой достаточно крупную организацию: в нем работали четыре русских пилота (Воедило, Шебанов, Мельников, Бобков) и пять немецких (Риснер, Ланге, Гофман, Штольброк, Планерт), из них трое — Воедило, Штольброк и Гофман — налетали уже по 100 тыс. км; на службе были также три русских и пять немецких бортмехаников. Кроме летного состава в Кёнигсберге и Москве полеты обслуживали 55 рабочих и служащих.

⁸ Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 29. Оп. 3. Д. 30. Л. 268.



«Фоккер F.III», разбившийся 8 октября 1924 г., и жертва этой катастрофы О. Штейгер

По несколько человек наземного персонала находилось в пунктах промежуточных посадок в Смоленске и Ковно. Число платных пассажиров увеличилось с 399 в 1924 г. до 1052 в 1925 г., регулярность полетов составила 95 %. Росту пассажиропотока способствовало снижение тарифа на перевозки. На маршруте теперь имелись более десятка метеорологических станций, что сделало воздушное сообщение безопаснее. Случилась только одна серьезная авария, когда 31 июля в районе Витебска у самолета из-за прекращения подачи топлива остановился мотор, пришлось садиться на болото. Самолет потерял шасси, но летчик, механик и два пассажира (немец и американец) не пострадали.

В 1925 г. в эксплуатации появился модернизированный самолет «Фоккер — Грулих F.III» (по имени инициатора переделки инженера «Дерулюфта» К. Грулиха). Первым доработали поврежденный в аварии «Фоккер» RR2. Двигатель передвинули вперед, что улучшило диапазон эксплуатационных центровок и сделало самолет более устойчивым в полете. Было увеличено вертикальное оперение, повышена прочность шасси. Кроме того, расширили пилотскую кабину, пилота и бортмеханика разместили рядом, а управление сделали двойным, чтобы второй член экипажа тоже мог участвовать в управлении. Все эти изменения, а также установка туалета, увеличили вес самолета на 60 кг. На летных качествах аппарата это почти не сказалось, поэтому подобным образом переоборудовали еще один «Фоккер», RR5.

В этом году «Дерулюфт» начал обслуживать авиалинию Кёнигсберг — Берлин. Из-за антисоветской позиции Польши по ней летали только немецкие экипажи. Полеты совершались три раза в неделю в обоих направлениях. Теперь из Москвы до Берлина можно было добраться по воздуху с ночевкой в Кёнигсберге.

В мае 1926 г. благодаря открытию «Люфтанзой» ночного рейса из Берлина в Кёнигсберг, где происходила пересадка в самолет «Дерулюфта», появилась возможность достичь столицы Германии из Москвы в течение одного дня. Вылетев из советской столицы рано утром, пассажир прибывал в Берлин



«Фоккер — Грулих F.III»

к 19 час. Обратный путь из-за смены часовых поясов включал в себя ночной участок полета над Германией.

Американский авиационный журналист Лестнер Гардер оставил интересные записи о полете из Берлина в Москву в июне 1926 г. Приведем выдержки из них:

Из ангара выкатывают цельнометаллический самолет («Юнкерс G 23». – Д. С.) на 12 пассажиров, которому предстоит сквозь темноту лететь в Данциг [...] Внезапно поле озаряется ярким светом, который выхватывает из мрачной пелены ночи несколько ангаров. Команда механиков принимается за двигатели, два пилота занимают свои места. Пассажиров проводят к местам, двери закрываются. Урчащие двигатели извергают голубое пламя, и самолет начинает движение по полю. Разогнавшись, он настолько мягко поднимается в воздух, что пассажиры сперва не могут понять, на земле они или нет. Вскоре внизу виден свет от летного поля и километры мерцающих фонарей берлинских улиц [...]

В салоне, заполненном мягкими креслами, приглушили свет, и кое-кто из пассажиров, кто летит уже не первый раз и успел заработать звание ветерана, готовится ко сну, намереваясь проспать до восхода солнца. Те же, кто ночью еще не летал, всматриваются в темноту, пытаясь разглядеть знакомые формы, но их усилия лишь иногда вознаграждаются изредка мерцающим светом. Примерно через час полета на горизонте появляется едва заметная полоса серого цвета. На часах всего три ночи: в северных широтах рассвет наступает рано [...] В поле зрения оказывается свободный город Данциг, и

не успеваем мы моргнуть глазом, как самолет уже катится по аэродрому. Нас ждет завтрак [...]

Снова взлетаем. Всего через час мы прибудем в странный старый город в Восточной Пруссии – Кёнигсберг. Здесь нас встречает типичный европейский аэропорт. Административное здание с жизнерадостными рестораном и залами ожидания прекрасно соответствует неизменному образу немецких авиационных предприятий [...]

По расписанию мы должны были прибыть в Москву до наступления темноты. Пассажиры не заставили ждать пилота российского самолета, чьи пропеллеры уже крутились. Взойдя на борт пятиместного моноплана «Фоккер», мы увидели, что механик сидит не на своем обычном месте, рядом с пилотом, а в салоне. Почему, стало ясно позже [...]

Дневной полет из Кёнигсберга в Москву нельзя было назвать живописным. Было очень скучно, как это часто бывает во время полетов над сельскохозяйственными странами: плоский ландшафт с редкими лесами, ручьями и деревнями был настолько неинтересен, что не оставалось ничего другого, кроме как занять свой ум чтением об истории народов и городов, над которыми летел самолет. Преимущество полета – плавность, которая позволяет почитать или поспать, и, если в пейзаже нет ничего примечательного, любой пассажир с благодарностью ухватится за такую возможность. От шума двигателей можно избавиться с помощью ваты, вставленной в уши: благодаря затычкам я сумел поспать полчаса [...]

В 9:01 пересекаем реку Неман, которая течет от Тильзита до Ковно, столицы Литвы [...] Обычно самолеты тут садятся для дозаправки и выгрузки почты, но сегодня, когда мы пролетали над аэродромом, механик просто открыл дверь и выбросил мешок с почтой [...]

Около часа назад ландшафт под нами сильно поменялся. Место плоской равнины заняла местность, усеянная озерами всех размеров. Разительная и приятная перемена – ведь там, где вода, там и леса с зелеными деревьями. Мы все еще летим вдоль железной дороги, которая ведет прямо к Смоленску [...] Город едва виден на расстоянии. Сейчас 1:45. Случилось неожиданное, такого со мной в полетах никогда не было: механик задернул занавеску, проходящую через весь салон. Похоже, что город я не увижу. Почему – не знаю. Приземляемся.

Сейчас 2:15, мы только что вылетели по направлению к Москве. Остановка на аэродроме в Смоленске оказалась очень интересной. Российский пограничник с большим любопытством взял в руки свидетельство моего путешествия, не прекращающее увеличиваться в размерах – его явно заинтересовали 23 визы и штампы практически из всех крупных аэропортов Европы [...]

Когда я вернулся в салон, шторы снова были задернуты. Мы взлетели. Пожалуй, это единственное место в мире, где такое происходит: приземляться и взлетать в затемненном салоне мне еще не приходилось. Ощущения мне не понравились. Я предпочитаю видеть, где я лечу [...]

Сложно осознать, что еще утром я был в Берлине, а уже через час буду высаживаться в столице советской республики. Возможно, что в следующем году Москва станет для меня не более чем промежуточным пунктом на пути в Пекин. Если бы Аладдин одолжил мне свою волшебную лампу, она вряд ли смогла бы



Памятная открытка о перелете самолетом компании «Дерулюфт»

показать больше чудес, чем я увидел сегодня благодаря самолету авиакомпании «Дерулюфт». У меня самое настоящее путешествие на ковче-самолете.

Увидеть Москву с воздуха – редкое зрелище, доступное только тем, кто путешествует на авиатранспорте. Глядя на Кремль, соборы и большие общественные здания с земли, познать истинную красоту города не получится: не будет видно ни разноцветных куполов, ни прекрасных строений, во множестве расставленных по всему городу, ни кварталов вокруг официальных правительственных зданий, ни изгиба змеящейся Москвы-реки.

На аэродроме на окраине Москвы нас встречал доктор Давыдов, российский директор авиакомпании «Дерулюфт»⁹.

В декабре 1926 г. истек срок договора с «Дерулюфтом». В отчете о пятилетней деятельности уже Германско-советского общества воздушных сообщений отмечалось:

За 5 лет работы «Дерулюфта», во время которой пройдено около 1 750 000 километров и произведено около 2000 полетов, не было ни одного смертного случая с пассажирами, не была предъявлена к обществу ни одна претензия за утраченный груз или почту. Регулярность работы «Дерулюфта», особенно принимая во внимание 1926 г., является почти образцовой, могущей конкурировать с лучшими мировыми обществами воздушных сообщений¹⁰.

⁹ Гарднер Л. «Дерулюфтом» в Москву. Часть 1 // www.ato.ru/content/deruluftom-v-moskvu-chast-1.

¹⁰ ГАРФ. Ф. 8350. Оп. 2. Д. 199. Л. 274 об.

Однако в нашей стране не было единого мнения о продлении договора. К середине 1920-х гг. Германия уже не являлась нашим единственным партнером на Западе, СССР активно развивал связи с другими странами — Францией, Италией, США. Между тем расходы по содержанию линии были весьма существенные — в 1924 г. только за перевозку почты советское правительство уплатило «Дерулюфту» около 100 тыс. долл.

Кроме того, по заявлениям ОГПУ (скорее всего надуманным), немецкий персонал «Дерулюфта», состоящий в основном из бывших германских военных летчиков, был замечен в шпионаже и контрабанде, содействует связям между антисоветски настроенной русской эмиграцией в Германии и ее единомышленниками в нашей стране. За немецкими пилотами, когда они летели через советскую территорию, было установлено тщательное наблюдение. Советские ВВС выставили специальные посты, которые следили, чтобы пересечение границы происходило в намеченном месте и самолеты не отклонялись от курса. Запрещалось фотографировать с воздуха, сразу после пересечения границы нужно было проходить на малой высоте контрольный пункт.

И все же договор решено было продлить, что и сделали в последний день года. Решающее влияние оказало мнение Народного комиссариата иностранных дел СССР. В докладной записке в Совет народных комиссаров СССР Г. В. Чичерин писал:

НКВД считает, что прекращение воздушного сообщения между СССР и Германией произвело бы неблагоприятное политическое впечатление в Германии и за ее пределами. Кроме того, по целому ряду соображений военно-технического и культурно-политического характера нам было бы важно сохранить эту, имеющую уже традицию, линию¹¹.

Обратим внимание на слова о «соображениях военно-технического характера», казалось бы, неподходящие для почтово-пассажирской авиакомпании. Под ними подразумевалось использование «Дерулюфта» для обслуживания секретных военных баз Германии в СССР, в частности для переброски персонала и оборудования в немецкую авиашколу в Липецке.

Директорами общества вновь назначили А. С. Давыдова (от СССР) и П. Фетте (от Германии), в состав наблюдательного совета вошли 12 человек, в том числе заместитель председателя Совета по гражданской авиации СССР Я. И. Алкснис и директор «Люфтганзы» Мернель. Основным изменением по сравнению с предыдущим договором были новые условия субсидирования авиалинии. Если в начале 1920-х гг. наша страна являлась инициатором создания авиалинии и взяла на себя все расходы, то теперь немцы были заинтересованы в «Дерулюфте» не меньше, чем мы. «Люфтганза» искала пути на Дальний Восток, к Японии и Китаю, и освоенный маршрут Берлин — Москва мог бы стать головным участком дальневосточной авиалинии. Поэтому по новому договору «Люфтганза» выделяла на содержание «Дерулюфта» 165 тыс. долл. в год, а СССР — только 110 тыс.

¹¹ ГАРФ. Ф. 8350. Оп. 3. Д. 190. Л. 25.

В 1926 г. самолеты «Дерулюфта» перевезли 1088 пассажиров и 17 200 кг почты и других грузов. В советском официальном отчете причинами замедления роста пассажиропотока называются подорожание иностранных паспортов и режим экономии валюты за счет уменьшения числа заграникомандировок¹².

Со следующего года «Дерулюфт» занялся обновлением самолетного парка. 2 мая 1927 г. на трассе появился первый «Меркюр» — новый, более вместительный самолет фирмы «Дорнье», а концу года в обществе работали уже шесть таких самолетов. К этому времени два «Фоккера F.III» были списаны, три сданы в аренду обществу «Укрвоздухпуть». «Меркюры», принадлежавшие Германии, имели регистрационные знаки *D* (*D-1101*, *D-1103*, *D-1103*), СССР — *RR* (*RR-27*, *RR-28*, *RR-29*).

С 15 июля «Дерулюфт» организовал полеты из Москвы в Германию с остановкой в Риге вместо Ковно. Для сокращения маршрута в качестве промежуточного места посадки в СССР использовался аэродром в Великих Луках.

Рига была значительно более крупным городом, чем Ковно, что позволило увеличить объем коммерческих перевозок. В 1927 г. услугами «Дерулюфта» воспользовались 1620 платных пассажиров, были доставлены 25 574 кг почты.

7 июня 1928 г. «Дерулюфт» открыл маршрут Ленинград — Ревель (Таллин) — Рига. Из Риги можно было долететь до Берлина. Участок Ленинград — Ревель субсидировался советским правительством, Ревель — Рига — немецкой «Люфтганзой». Это была первая авиалиния из города на Неве. Для работы у «Люфтганзы» арендовали два самолета «Юнкерс F 13». Создание нового авиамаршрута позволило связать Ленинград с сетью европейских воздушных линий и значительно сократить время пути до Берлина — с 56 час. наземным транспортом до 13 час. самолетом. До Ревеля было всего два с половиной часа лета, столько же — до Риги.

Первый полет из Ленинграда выполнил А. Я. Иванов, взлетев с организованного еще до Первой мировой войны Корпусного аэродрома (немецким пилотам запрещалось летать над городом и окрестностями). На торжественное открытие международной авиалинии прибыло 150 гостей. Среди них были заместитель начальника ВВС Я. И. Алкснис, командующий Ленинградским военным округом М. Н. Тухачевский, президент Академии наук А. П. Карпинский, эстонский и латвийский послы, старший советник германского посольства Гай, главный инспектор гражданской авиации В. А. Зарзар, директор Общества «Добролет» А. К. Андерс. Выступавшие отмечали «братскую работу германской и советской авиации»¹³.

Полеты Ленинград — Ревель — Рига — Кёнигсберг — Данциг — Берлин проходили ежедневно, за исключением воскресенья. Стоимость билета составляла 123 руб., в нее входили страховка, бесплатный провоз 15 кг багажа и доставка пассажира до аэродрома и с аэродрома.

¹² РГВА. Ф. 29. Оп. 3. Д. 67. Л. 134.

¹³ Король В. В. Крылья «Пулково»: страницы истории гражданской авиации города на Неве. СПб.: Политехника-сервис, 2014. С. 34.



«Юнкерсы F 13» и «Меркюр» на рижском аэродроме

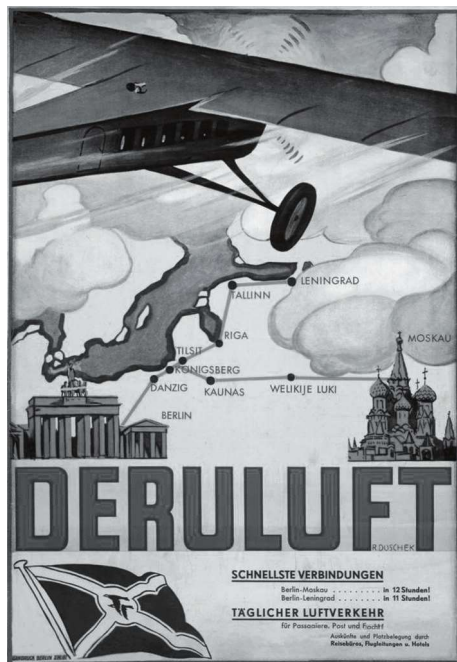
С открытием этого маршрута перевозки пассажиров «Дерулюфтом» выросла до 2510 человек в год. Кроме этого, в 1928 г. по воздуху доставили 28 т почты и других грузов. На маршрутах общества в тот момент работали десять летчиков: четыре немецких и шесть советских. Самыми опытными из них были Планерт и Лир из Германии, Шебанов, Бобков и Воедило из СССР — их налет составлял от 300 до 500 тыс. км.

В этом году «Дерулюфт» получил полномочия генерального представителя европейских обществ воздушных сообщений. Теперь он мог продавать в СССР билеты во все европейские центры, связанные воздушной сетью.

В успешное коммерческое развитие общества иногда вмешивалась политика. Выше уже упоминалось о подозрительном отношении ОГПУ к «Дерулюфту». В 1928 г. произошел реальный инцидент. Немецкий пилот Вильгельм Польте был знаком с одним русским, чей дом находился на маршруте линии Москва — Рига. Воспользовавшись этим, Польте сбрасывал посылки с шоколадом и другими подарками для своего друга. Это стало известно ОГПУ, его сотрудники допросили Польте и арестовали его русского приятеля. Несколько дней спустя, добыв нужные показания, ОГПУ арестовало находившийся в Москве немецкий летный состав, были схвачены и их русские знакомые. Немцев выслали из СССР, судьба наших соотечественников неизвестна¹⁴.

В 1929 г. «Дерулюфт» вывел из эксплуатации все «Фоккеры F.III». Теперь в обществе числились семь «Меркюров» (D-1076, D-1079, D-1080, D-1081,

¹⁴ Цветков В. Воздушные перевозки в Восточной Пруссии: исторический очерк. Калининград, 1999. С. 55.



Реклама компании «Дерулюфт»

USSR D-304, USSR D-305, USSR D-306) и четыре «Юнкерса F 13» (D-424, D-307, D-558, USSR D-308). Как следует из опознавательных знаков, семь машин принадлежали Германии, четыре – СССР.

Обновление авиапарка позволили «Дерулюфту» продлить маршрут Ленинград – Рига до Берлина через Кёнигсберг и Тильзит, повысить регулярность полетов. Возрос объем перевозок, правда не сильно – билеты подорожали и коэффициент коммерческой загрузки не превышал 23 % на ленинградском направлении и 40 % – на московском.

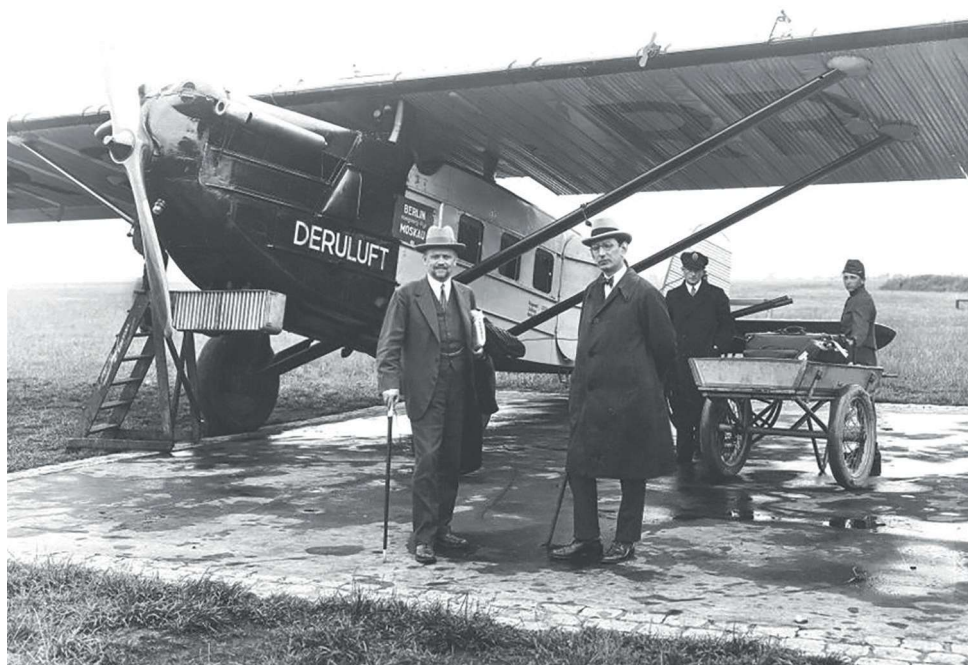
Успешная деятельность «Дерулюфта» была омрачена инцидентом с советским директором общества Давыдовым. Из-за конфликта с советским руководством в октябре его отстранили от должности и вызвали в Москву.

Но возвращаться на родину Давыдов не стал. В СССР его обвинили в государственной измене и заочно приговорили к уголовному наказанию, однако Германия не выдала «невозвращенца».

В 1930 г. компания «Дерулюфт» изменила свои маршруты из Москвы и Ленинграда в Кёнигсберг таким образом, что стыковка самолетов стала происходить не в Риге, а в Кёнигсберге. Московская линия стала вновь проходить через Смоленск и Ковно, а ленинградская была продолжена до Кёнигсберга через находившихся в Восточной Пруссии Тильзит (ныне Советск Калининградской области). Как и прежде, основным самолетом на маршруте Москва – Кёнигсберг был «Дорнье Меркюр», на маршруте Ленинград – Кёнигсберг – «Юнкерс F 13». За год «Дерулюфт» перевез 2396 пассажиров и 27 т почты.

Таблица 1. Показатели работы общества «Дерулюфт» в 1928–1929 гг.

	Линия Москва – Кёнигсберг		Линия Ленинград – Кёнигсберг	
	1928 г.	1929 г.	1928 г.	1929 г.
Число регулярных полетов	301	290	250	288
Регулярность, %	93,7	96,6	92,1	96,9
Перевезено пассажиров	778	1045	334	401
Перевезено почты, кг	9998	9197	1979	4023



«Дорнье Меркюр» в Ковно

С 1931 г. самолеты «Дерулюфта» стали летать не только в будние дни, но и по воскресениям. Из-за плохой погоды компания начала работу 9 мая, а закончила 16 октября. Но благодаря ежедневным полетам она обслужила почти на 500 пассажиров больше, чем в 1930 г. Регулярность движения достигла цифры, которой могут позавидовать и современные авиаперевозчики — 98,7 %.

В этом сезоне самолеты общества, совершающие рейсы между Москвой и Кёнигсбергом, снабдили радиоустановками. К сожалению, по нашу сторону границы на маршруте не было ни одной радиостанции. Только к концу сезона в Великих Луках, где часто совершали посадку машины «Дерулюфта», начала работать радиоустановка для связи с экипажами самолетов.

31 декабря был подписан очередной пятилетний договор с «Дерулюфтом». Перед обществом стояла задача начать использование трехмоторных самолетов, в том числе советской конструкции, и обеспечить круглогодичное воздушное сообщение между Москвой и Германией. Для экономии валюты ремонт самолетов должен был производиться теперь не только в Кёнигсберге, но и в Москве.

В соответствии с планами перехода на почти круглогодичные полеты кабину экипажа «Меркюров» сделали закрытой и снабдили обогревом, хвостовую опору заменили на хвостовое колесо, а основные колеса оборудовали тормозами. Были изготовлены лыжи для зимней эксплуатации.



АНТ-9 компании «Дерулюфт»

Линия Кёнигсберг — Москва теперь действовала с января по март и с мая по ноябрь. В январе полеты выполнялись через день, в остальное время — ежедневно. Рейсы из Ленинграда по-прежнему осуществлялись с 1 мая по 15 октября.

Между Москвой и Кёнигсбергом теперь применялись только трехмоторные самолеты: 10-местные «Роланды» немецкой фирмы «Рорбах» и 9-местные АНТ-9 с моторами «Райт “Уирлвинд”». Оба были подкосными монопланами металлической конструкции.

В процессе эксплуатации советские трехмоторные самолеты подвергли модернизации. В мастерских «Дерулюфта» их снабдили радиоаппаратурой, новыми пилотажными приборами (вариометром, более точным указателем высоты и др.), на колеса поставили тормоза. Архаичные соломенные кресла в пассажирском салоне заменили кожаными, а вместо маркой матерчатой обивки применили более современную, из дерматина и моющихся обоев. В салоне предусмотрели систему обогрева. За счет перемещения входной двери к хвосту удалось поставить еще одно, десятое, кресло. Для снижения аэродинамического сопротивления на моторах и стойках шасси установили обтекатели, заменили две посадочные фары под крылом одной, смонтированной в крыле. Переднюю кромку крыла с гофрированной обшивкой закрыли гладкими листами алюминия. В результате скорость возросла на 15–20 км/ч.

Авиапарк Германско-российского общества воздушных перевозок в 1932 г. состоял из трех «Меркюров», двух АНТ-9, двух «Роландов» и четырех

«Юнкерсов F 13». Благодаря использованию более вместительных самолетов и работе в зимние месяцы за год было перевезено почти на тысячу больше пассажиров, чем за прошлый год.

К лету 1933 г. в «Дерулюфте» освоили ночные полеты на участке Великие Луки — Москва. Теперь, стартовав утром в Берлине, поздно вечером можно было приземлиться в Москве.

Для самолетовождения вне видимости земли впервые в СССР была применена радиопеленгация. Этот метод заключался в следующем: используя свойства направленного приема рамочной антенны, на земле принимали радиосигналы с самолета, определяли его местонахождение и по радио сообщали пилоту. «Засекая» таким образом самолет через небольшие промежутки времени, можно было довольно точно корректировать курс его полета. Радиопеленгаторные станции были расположены в Ковно, Великих Луках и Москве. В следующем году они появились в Риге, Ревеле и Ленинграде.

Как дублирующее средство на ночном участке установили 17 вышек с вращающимися прожекторами. Отсутствие электросети заставило в ряде мест использовать бензиновые генераторы.

Теперь самолеты стали меньше зависеть от погоды и времени суток. В результате «Дерулюфт» добился отличных показателей регулярности полетов: 90 % в зимние месяцы и 99 % — в летние ¹⁵.

С 1934 г. линия Берлин — Москва стала ежедневной и круглогодичной, за исключением апреля. Общий налет за год возрос на 27 %, при этом не случилось ни одной аварии или вынужденной посадки.

В авиапарке немецкого отделения «Дерулюфта» появился новый трехмоторный самолет — «Юнкерс Ju 52/3m» на 17 пассажиров — модель, получившая мировую известность.

«Дерулюфт» зарекомендовал себя регулярностью движения, и самолеты «Дерулюфта» привлекают к себе пассажиров от других обществ, самолеты которых одновременно курсируют на отдельных участках нашей трассы. По безаварийности «Дерулюфт» за последние годы вышел на первое место среди летных обществ Европы и Америки ¹⁶, — отмечалось на заседании наблюдательного совета «Дерулюфта» 25 сентября 1934 г.



Модернизированный салон АНТ-9

¹⁵ Российский государственный архив экономики. Ф. 9575. Оп. 1. Д. 17. Л. 1.

¹⁶ [Хроника] // Гражданская авиация. 1934. № 11. С. 32.



АНТ-9 и «Юнкерс Ju 52/3m» в Кёнигсберге

Несмотря на резкое обострение отношений с фашистской Германией, Германско-российское общество воздушных сообщений продолжало работу и в 1935 г., так как СССР не мог оборвать единственную авиалинию, связывающую его с Европой. Потеряв в авариях «Ролланд» и «Юнкерс Ju 52/3m» и списав «Юнкерсы F 13» и «Меркюры» по износу, немцы приобрели четыре «Юнкерса Ju 52/3m», чем полностью восстановили свой парк. Советский Союз передал в «Дерулюфт» еще один АНТ-9.

После модернизации ленинградского аэропорта полеты из него в Кёнигсберг с мая по ноябрь стали ежедневными.

Таблица 2. Сведения о «Дерулюфте» (1935)

Число одномоторных самолетов	3
Число многомоторных самолетов	10
Перевезено пассажиров	14 064
Перевезено почты, т	73,6
Перевезено грузов, т	200

18 октября 1936 г. было принято решение о закрытии «Дерулюфта», хотя его работа шла вполне удачно. Причиной послужили ухудшающиеся отношения с гитлеровской Германией, ведущей преследование коммунистов и в открытую готовящейся к войне. В таких обстоятельствах иметь совместное с немцами общество воздушных сообщений было политически некорректно.

К концу года были изъяты из эксплуатации все исправные самолеты «Дерулюфта». Нашей стране достались «Юнкерс F 13» и АНТ-9, Германии — «Юнкерс F 13», два «Роланда» и четыре «Юнкерса Ju 52/3m».

Но полностью обрывать воздушные коммуникации с Германией СССР не хотел. Управлению воздушного флота совместно с НКВД поручили начать переговоры с компанией «Люфтганза» об организации воздушного сообщения между Москвой и Берлином советскими и немецкими самолетами по общей трассе.

Тем временем произошла первая в «Дерулюфте» катастрофа с гибелью пассажиров. 6 ноября АНТ-9 борт *D311* совершал рейс из Кёнигсберга в Москву (точнее, в подмосковный аэропорт Быково, так как Центральный аэродром был закрыт на ремонт). Самолетом управлял пилот первого класса Кобзарев. На борту находились два японца — сотрудники Сахалинской нефтяной компании. В Великих Луках к ним присоединились еще пять пассажиров, все граждане СССР. После Ржева полет проходил в темноте на небольшой высоте. Из-за того что маломощный радиомаяк в Быково был почти не слышан, а Волоколамский световой маяк не работал из-за отсутствия горючего, экипаж отклонился от курса. В районе Волоколамска поверхность земли по направлению полета постепенно повышалась, деревья, покрывавшие склоны, становился выше. Самолет задел за их верхушки и начал разрушаться и падать. Перевернувшись после удара о землю, самолет окончательно разрушился. Произошел взрыв, возник пожар. Все находившиеся на борту погибли.

В заключении аварийной комиссии сказано, что

катастрофа явилась результатом неорганизованности линии для полетов в нужное время. Радио и световая связь на линии не работали, связь аэропорта с самолетом отсутствовала, при наличии специального дежурного на аэродроме наблюдения за ходом полета самолета не было ¹⁷.

Вину возложили на русского директора «Дерулюфта» М. О. Арнольдова. Он был отстранен от должности, а спустя некоторое время арестован и расстрелян по обвинению в шпионаже.

В связи с тем что польское правительство запретило полеты советских пассажирских самолетов над своей территорией, план организации совместной с «Люфтганзой» авиалинии до Берлина осуществить не удалось. Поэтому «Дерулюфту» предложили продолжить работу в первом квартале 1937 г. Так как после ликвидации общества весь его авиапарк передали другим авиоперевозчикам, были взяты в аренду три «Юнкерса Ju 52/3m», два АНТ-9 и один «Дуглас DC-2» (его сняли с линии Москва — Прага, которая в зимние месяцы не работала). Ежедневные полеты из Москвы в Кёнигсберг и Берлин и обратно начались в первых числах января и продолжались до конца марта. За это время самолеты перевезли 1477 пассажира, 16 655 кг груза и 20 957 кг почты.

¹⁷ ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 20а. Д. 729. Л. 23.

Во время этих полетов на «Дугласе DC-2» прошел проверку автопилот, выпущенный заводом «Авиаприбор».

Самолет под управлением пилотов Тимашева и Гуревича совершил на днях первый рейс Москва – Кёнигсберг. Во время полета включался автопилот. Он работал безотказно. Автопилот ведет самолет не только по прямой, но и делает развороты, планирует и набирает высоту ¹⁸, — сообщалось в печати.

Летом 1937 г. связь с Европой стала осуществлять авиалиния Москва – Стокгольм, а после захвата Германией Польши «Аэрофлот» открыл прямое воздушное сообщение с Берлином.

В середине 1930-х гг. объемы работы совместного общества воздушных перевозок в разы уступало объемам работы «Аэрофлота». Тем не менее работа «Дерулюфта» поспособствовала развитию советской гражданской авиации. На ее примере наши специалисты учились пилотированию и обслуживанию иностранных самолетов, полетам вне видимости земли, обеспечению регулярности и безопасности перевозок.

References

- Gardner, L. "Deruluftom" v Moskvu. Chast' 1 [To Moscow by Deruluft. Part 1], www.ato.ru/content/deruluftom-v-moskvu-chast-1.
- Katanian, V. (1985) *Maiakovskii. Khronika zhizni i deiatel'nosti* [Mayakovsky. A Chronicle of Life and Work]. Moskva: Sovetskii pisatel'.
- Kharitonova, E. V. (2012) *Vozdushnye gavani Moskvy* [The Aerial Harbors of Moscow], *Moskovskii zhurnal*, no. 11, pp. 86–87.
- Khronika [Current Events] (1922), *Vestnik vozdushnogo flota*, no. 12, p. 47, 48.
- Khronika [Current Events] (1934), *Grazhdanskaia aviatsia*, no. 11, p. 32.
- Khronika [Current Events] (1937), *Aviatsionnaia gazeta*, February 23, p. 4.
- Korol', V. V. (2014). *Kryl'ia "Pulkovo": stranitsy istorii grazhdanskoi aviatsii goroda na Neve* [The Wings of Pulkovo: Pages from the History of Civil Aviation of the City on Neva]. Sankt-Peterburg: Politehnika-servis.
- Tsvetkov, V. (1999). *Vozdushnye perevozki v Vostochnoi Prussii: istoricheskii ocherk* [Air Transport in East Prussia: A Historical Sketch]. Kaliningrad.

Received: January 19, 2021.

¹⁸ [Хроника] // Авиационная газета. 23 февраля 1937 г. С. 4.