

КАМПАНИИ 1920-Х – 1940-Х ГОДОВ ПО СБОРУ СРЕДСТВ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СОВЕТСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

Отечественный воздушный флот начал своё формирование как новый род войск, когда в 1912 г. при Главном управлении генштаба была создана специальная часть, которой было переданы все вопросы его развития¹. По мнению специалистов, Императорский Военно-воздушный флот был одним из лучших в мире. К началу первой мировой войны он насчитывал 263 самолёта, а к октябрю 1917 г. – до 700 самолётов. Всего за 1909-1917 гг. в России было построено 6270 самолётов².

В 1918 г. «наследником» Военно-Воздушных Сил Российской Империи стал Рабоче-Крестьянский Красный Воздушный Флот (в апреле 1924 г. РККВФ был переименован в ВВС РККА – Военно-Воздушные Силы Рабоче-Крестьянской Красной Армии). Опыт борьбы с иностранной интервенцией во время гражданской войны свидетельствовал, что для обеспечения обороноспособности Советской России требовалось усилить авиационную мощь. Но где взять средства на столь сложные в техническом отношении и, следовательно, дорогостоящие проекты? Согласно отечественной традиции, как и при Козьме Минине и Дмитрии Пожарском, обратились к кампаниям по добровольному и добровольно-принудительному сбору пожертвований. Народу, всё ещё воодушевлённому революционным энтузиазмом, были близки партийные лозунги: «Трудовой народ, строй воздушный флот!»; «Пролетарий – на самолёт!»; «Даёшь мотор!». В марте 1923 г. было создано добровольное Общество Друзей Воздушного Флота (ОДВФ), члены которого собирали средства на постройку самолётов, организовывали авиамодельные и планерные кружки, издавали журналы, плакаты и листовки.

Интересные воспоминания о своём участии в работе ОДВФ оставил генеральный конструктор А. Яковлев: «В 1923 г. я учился в последнем классе. Мы, школьники, тоже вступили в ОДВФ и организовали ячейку «Юные друзья воздушного флота»... Целый год мы делали модели, собирали пожертвования на строительство самолетов и даже работали в авиационном уголке первой Всероссийской сельскохозяйственной выставки. ... Это были не ребячьи забавы, а отражение всеобщего интереса к авиации, ко-

¹ <http://www.calend.ru/holidays>.

² <http://www.encyclopaedia-russia.ru>.

торым жила страна»¹. Благодаря массовым кампаниям по мобилизации молодежи для подготовки квалифицированных инженеров и красных военных лётчиков, а также по сбору денежных средств ВВС РККА постоянно пополнялся и кадрами², и техникой. В «Первую разведывательную эскадрилью имени В.И. Ленина» (июнь 1924 г.) вошли 19 самолётов-бипланов Р-1, построенные на ГАЗ № 1 на средства трудовых коллективов, о чём красноречиво свидетельствовали надписи на их бортах: «Красный Воронеж – Ильичу», «Самарец – Ильичу», «Сибирский рабочий», «Донской рабочий», «Московский коммунальник»... Вторая Ленинская эскадрилья, сформированная в первую годовщину смерти вождя революции (январь 1925 г.), состояла из 18 именных Р-1: «Красная Тверь», «Владимирский текстильщик», «Архангельский рабочий», «Курский большевик»... В Отдельном разведывательном отряде «Красная Москва» на посту находились самолёты Р-1 «Московская работница», «Рабочий Замоскворечья», «Коломенский рабочий» и другие³. «Всего на средства ОДВФ было создано 100 боевых самолётов»⁴.

Осложнение советско-английских отношений, связанное с ногой от 23 февраля 1927 г. министра иностранных дел Великобритании, вписало в историю советской авиации интересную страницу. «Наш ответ Чемберлену!» – такое наименование получила одна из новых эскадрилий (сокращённо: эскадрилья «НОЧ»), в которую вошли самолёты отечественного производства, имевшие на левом борту эту надпись. На правом борту, по традиции, были нанесены надписи дарителей, в числе которых были уже не только территориальные организации ОДВФ, но и трудовые коллективы предприятий, учреждений, целых промышленных отраслей и даже регионов страны. Например, деньги на машину «Имени ВЦСПС» собирали в системе профсоюзов, а самолёт «Имени Коминтерна» стал подарком от трудящихся Белоруссии. «На начало января 1931 г. количество машин этого семейства достигло пика – 1687 экземпляров (совместно Р-1, МР-1 и Р-2)», что составило «одну треть от всего парка самолётов ВВС РККА, насчи-

¹ Яковлев А. Эпоха в небе. Сканировано В. Петрушенко из журнала «Моделист-Конструктор» (1968, № 10). – Моделист-конструктор: неофициальный сайт. – http://hobbyport.ru/avia/yak_11.htm.

² Помимо комсомольских мобилизаций на учебу в ЦАГИ, о которых пишет А. Яковлев, были и другие формы массового рекрутирования молодежи. Так, по всей стране были развернуты Общества друзей авиационной и химической обороны и промышленности – ОСОАВИАХИМ – которые через свои территориальные ячейки производили набор 18-23-летних кандидатов, годных по здоровью для обучения: в «Военно-теоретической школе авиации» на «военного лётчика РККА» и в «Школе специально-вспомогательной службы авиации» на «аэро-фотогосемщиков, аэро-радиотехников, аэро-метеорологов» – Самарский Областной Государственный архив социально-политической истории (СОГАСПИ). Ф.

1. Оп. 1. Д. 2453. Л.2.

³ <http://chfnd.narod.ru/>.

⁴ Яковлев А. Указ соч.

тывавшего в тот момент 5224 машины»¹.

Эта кампания, организованная очень активно и в срочном порядке, «наложилась» на другую, «вялотекущую» кампанию сбора средств на постройку самолётов от разных национальностей СССР, приуроченную к 10-й годовщине Октябрьской революции и начатую осенью 1926 г., за год до юбилейной даты. Возможно, поэтому в составе эскадрильи «НОЧ» были машины с говорящими названиями «Кызыл Узбекистана» или «Еврейский труженик». В подтверждение этой гипотезы можно привести сведения, содержащиеся в докладной записке Иванова - инструктора по работе среди нацменьшинств Пугачевского Укома ВКП(б), - «О проведении кампании в пользу самолёта «Урак-Чукечь» с 23 февраля по 15 августа 1927 г.»². Отчитываясь о проделанной работе и анализируя причины практически сорванной кампании, автор записки просит учитывать «гораздо большую активность ... по сбору в пользу самолёта «Наш ответ Чемберлену!», когда по уезду трудящимися татарско-башкирской национальности было собрано 47 рублей»³.

Кампания по сбору средств в фонд сооружения самолёта «Урак-Чукечь» («Серп-Молот») в Самарской губернии началась 26 ноября 1926 года, когда партийно-комсомольским активом был намечен план мероприятий в центре (общее собрание учащихся всех татаро-башкирских учебных заведений Самары, отъезжающих на каникулы в деревню⁴; проведение Восточного вечера в театре им. Карла Маркса⁵) и на местах (лекции о достижениях авиации, устройство платных зрелищ в день национального праздника «сабантуй»⁶; продажа значков и книг, специально высланных наложенным платежом из Москвы Центральной комиссией при татарско-башкирском бюро ЦК ВКП(б) по сооружению аэроплана «Урак-Чукечь имени товарища Сталина»⁸). Известно, был ли построен этот или какой-нибудь другой самолёт, как задумывалось «силами трудящихся татар и башкир СССР». Однако можно с уверенностью сказать, что в нашем регионе эта кампания по сбору средств, организованная бюрократическими методами бесконечным числом комиссий всех уровней, практически провалилась. Например, смехотворным выглядел итог сбора средств 4 апреля 1927 г. на Восточном

¹ <http://chfpd.narod.ru/>

² СОГАСПИ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2496. Л. 127.

³ СОГАСПИ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2496. Л. 127.

⁴ Его стоимость определялась в 40 тысяч рублей золотом. - СОГАСПИ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2496. Лл. 11 об.

⁵ СОГАСПИ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2496. Лл. 7, 10 об.

⁶ СОГАСПИ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2496. Лл. 11-11 об.

⁷ СОГАСПИ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2496. Л. 112.

⁸ СОГАСПИ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2496. Л. 90.

вечере: от продажи билетов и работы буфета в Комиссию по организации этого мероприятия поступило 578,02 руб., а организационные расходы составили 546,17 руб.¹ Губернская комиссия отметила, что «вечер... недостаточно оправдал себя как с материальной, так и с организационной стороны». Поэтому «в будущем такие благотворительные вечера» необходимо проводить «с максимумом экономии затрат времени и энергии», в помещениях более скромных, «средних размеров»².

В целом, к 31 декабря 1927 г. в распоряжение Самарской губкомиссии поступило 716,35 руб., в том числе 319,23 руб. из уездов – Бузулукского, Бугурусланского, Пугачевского, Самарского, Мелекесского. Отмечалось, что средств собрано гораздо больше, 652,69 руб., но часть их уездными комиссиями сдана «по разным кассам: НОЧ, ОСОАВИАХИМ и т.д.». Причём, из этой суммы Губкомиссия истратила 187,34 руб. на уплату за выкуп значков, остальные деньги отправлены в Центральную комиссию на постройку самолёта. Провал кампании региональные власти объясняли «слабой работой общественных организаций на местах»³, ответственные же на местах сваливали вину на губернских работников, «которые не установили живой связи с местными организациями и населением» и не провели «углубленной разработки» мероприятий кампании⁴.

В 1920-е гг. в СССР параллельно с военно-воздушными силами шло становление и гражданской авиации, которая создавалась на средства акционерных обществ: «Добролёт» (Москва), «Укрвоздухпуть» (Харьков) и «Закавиа» (Баку). Российское общество Добровольного воздушного флота («Добролёт») просуществовало с 17 марта 1923 г. до 29 октября 1930 г., когда оно было преобразовано во Всесоюзное объединение Гражданского воздушного флота при Совете Труда и Обороне, которое в 1932 г. приобрело известное сокращённое наименование: «Аэрофлот»⁵. Об активной деятельности «Добролёта» свидетельствуют плакаты того времени. Их призывы и лозунги были понятны массам и запоминаемы, иногда достаточно агрессивны: «Стройте Воздушный флот СССР! Все – в акционеры «Добролёта!»⁶; «Стыдитесь! Вашего имени еще нет в списке акционеров «Добролёта!» Вся страна следит за этим списком!»; «Тот не гражданин

¹ СОГАСПИ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2496. Л. 79. Суммы сбора и расходов в различных документах этого дела не совпадают; поэтому неизвестно, каков же «чистый сбор»: 31, 120 (Там же. Л. 80) или 139 рублей (Там же. Л. 88) с копейками?

² СОГАСПИ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2496. Л. 80.

³ СОГАСПИ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2496. Л. 137.

⁴ СОГАСПИ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2496. Л. 128, 127.

⁵ История Аэрофлота. - <http://www.aeroflot.ru/cms/about/history>.

⁶ <http://www.plakaty.ru>

СССР, кто «Добролёта» не акционер! Один рубль золотом делает каждого акционером «Добролёта!». Акции продавались в крупных городах по цене 1 рубль 05 копеек и 52 рубля 50 копеек, на плакатах были написаны адреса, где находились представительства Общества¹. В начале 1930-х годов, когда новая экономическая политика была окончательно свёрнута и акционерные общества ликвидированы, «шершавый язык плаката» продолжал свои призывы: «Построим эскадру дирижаблей имени Ленина!»; «Комсомолец, молодой рабочий, пионер! Вступай в модельные, планерные, авиационные кружки ОСОАВИАХИМа! Будь готов к защите свой Родины, крепи шефство над воздушным флотом!»².

Самой крупной в довоенный период была кампания по сбору средств на строительство самолёта-гиганта «Максим Горький», инициированная М. Кольцовым и группой советских журналистов и писателей, которая началась осенью 1932 г. В короткие сроки специально созданный Всесоюзный комитет сумел аккумулировать около 6 млн. рублей. После гибели в катастрофе 18 мая 1935 г. первого сверхтяжёлого самолёта АНТ-20 было принято решение построить 16 именных самолётов такого же типа и размеров (серия АНГ-20 бис). И вновь оперативно было собрано более 68 тысяч в советских рублях и более 14 тысяч рублей в иностранной валюте, но проект был свёрнут по техническим и экономическим соображениям³.

Итак, на протяжении 1920-30-х гг. в Советском Союзе непрерывно проводились кампании по сбору средств с населения страны на строительство воздушного флота и военного, и гражданского. Это соответствовало мобилизационному характеру отечественной экономики и во многом предопределило активность советских граждан в условиях начавшейся войны, когда личные накопления и материальные ценности передавались на нужды фронта, формируя Фонд обороны. В частности, трудящиеся Куйбышевской области «в ответ на призыв саратовского колхозника Ферапонта Головатого» «менее чем за полтора месяца собрали деньги на 64 самолёта»⁴. Всего за время Великой Отечественной войны

В настоящее время интернет содержит бесконечное множество фактов, свидетельствующих о сборе и передаче средств на строительство боевых самолётов. К 65-летию Победы каждая уважающая себя организация и практически все населённые

¹ <http://www.krasnoyeznamya.ru>.

² Коллекция советских плакатов Серго Григоряна. - <http://www.redavantgarde.com>.

³ ОАО «Туполев»: официальный сайт. - <http://www.tupolev.ru>; <http://samollet.ru/tupoleva-okb/ant-20.html>.

⁴ Очерки истории Куйбышевской организации КПСС. Куйбышев, 1967. С. 475.

пункты, имеющие сайты, разместили подобную информацию. По каким направлениям можно провести анализ столь значимого массива? Прежде всего, можно уточнить количество и сопоставить качество (технические характеристики) созданных в военное время самолётов различных модификаций. Можно создать качественную энциклопедию именных самолётов времён Великой Отечественной войны, проследив судьбу машин, а также судьбу их пилотов и дарителей. Такую кропотливую работу уже начали делать историки авиации и любители авиационной отечественной истории¹. Но более интересными, на наш взгляд, являются вопросы: «Сколько же стоил тот или иной именной самолёт, передаваемый в дар военному лётчику, если его мог купить советский гражданин?» и «Почему этому советскому гражданину ничего не было и компетентные органы не спрашивали, откуда он деньги взял?» Второй вопрос оставим пока открытым. Ответ на первый вопрос требует серьёзного изучения экономической истории², но в первом приближении выглядит следующим образом.

В 1941 г. договорная цена на самолёт ЛАГТ-3 составляла 33 тыс. рублей, а себестоимость его во втором квартале 1942 г. выросла до 142 тыс. руб.³ Много это или мало? Для сравнения: инженер ОКБ А.Я. Мариненко при окладе в 250 руб. осенью 1939 г. за срочную работу над чертежами подвесных бензобаков для истребителя И-16 получил премию в размере 3000 руб.⁴ Среднемесячная заплата в СССР в 1940 г. составляла 338 руб., в конце 1941 г. – 354 руб., а в 1944 г. – 435 руб., на эти деньги можно было купить 665, 59 или 5 кг картошки соответственно⁵. Выплаты по трудовым в 1940 г. составляли в разных колхозах от 50 коп. до 5 руб., а пенсия за утрату кормильца – 180 руб. на 4-х детишек в месяц⁶

¹ Большая авиационная энциклопедия «Уголок неба». - <http://www.airwar.ru/history/av2ww/>. Авиасайт об именных самолетах. - <http://i12u.ru>.

² Проблема подбора методики для определения стоимости самолётов второй мировой войны активно обсуждается. См., например, дискуссию на форуме аэроклуба «Военная авиация XX века». - <http://wardays.ru/aviation>.

³ Дробышевский В.Г., Подрепный Е.И., Титков Е.П. Нижегородский «Сокол» в зеркале истории: опыт историографии Нижегородского авиастроительного завода «Сокол» (1932-2997 гг.): Монография. Нижний Новгород – Саров, 2009. С. 200

⁴ Там же. С. 166.

⁵ Таблица «Средние зарплаты в России и СССР с 1897 по 2010 годы». - <http://www.analysisclub.ru>.

⁶ Военно-исторический форум - <http://vif2ne.ru/>