

*Н.В. Бем, канд. істор. наук, доц.
(Національний авіаційний університет, Україна)*

Заснування повітряної станції у Луганську: людиномірний аспект

Тези присвячені першим крокам у будівництві та експлуатації аеропорту Луганська у 1931 році. Залучені архівні документи, які не були введені до наукового обігу.

Більшість доступних джерел показують, що історія Луганського аеропорту бере початок у 1946 р., коли в цілях поліпшення авіаційного обслуговування областей Української РСР розпочав свою роботу 285-й авіаційний загін. На нього було покладено авіаційне обслуговування Ворошиловградської області. Після багатьох перейменувань загін став Луганським об'єднаним загonom українського управління цивільної авіації Мінавіації СРСР. Саме 1964 рік вважається роком відкриття луганського аеропорту. Але мова у цих джерелах іде про аеропорт, який розташований на південь від міста, близько 18 км від центру. І тільки окремі повідомлення свідчать про те, що до Другої світової війни, біля селища Камброд був інший аеродром, який експлуатувався у 30-ті рр. Ця наукова розвідка присвячена саме йому і, в першу чергу, людям, чіми зусиллями створювалися повітряні лінії України.

Заснування повітряної станції на початку 30-х рр. було непростю справою. Роботи тоді проводилися с великими труднощами, адже не вистачало будівельних матеріалів, робочої сили, кваліфікованих кадрів. Вистачало лише ентузіазму, підігрітого активними пропагандистськими заходами влади.

Можна стверджувати, що у той час кадри вирішували все. Це стосувалося і будівництва Луганської повітряної станції, яка згодом була розбудована у аеропорт та аеродром.

Залучені архівні документи, які не були введені до наукового обігу.

Будівництво Луганської повітряної станції розпочалося на початку 1931 року. Було виділено земельну ділянку та призначено тимчасово виконуючого обов'язки начальника – механіка Лапшина. До літа 1931 р. літаки сідали на голе поле. Виділені матеріальні фонди не були реалізовані.

23 червня 1931 р. було призначено нового начальника – Лахира, який з ентузіазмом взявся до роботи. З призначенням Лахира було сформовано штат Луганської повітряної станції, до якого, крім начальника, входив механік Лапшин, моторист Пендюга, сторож Новіков, конюх Клевцов.

З прибуттям до Луганська Лахир виявив неабияку активність по розбудові аеродрому. Не вистачало матеріалів, транспорту, робочої сили. Процес будівництва гальмувала відсутність у штаті фахівців з будівельної справи. Начальник докладав великих зусиль, щоб реалізувати затверджені плани. Матеріалів для будівництва бракувало, виключенням була цегла та ліс, решту «добували на місці» без фондів.

Складною була ситуація з транспортом. Будівельна контора, яка мала б надавати транспорт для перевезення будматеріалів, не справлялася зі своїми обов'язками. Тому гужовий транспорт начальник ПС Лахир мусив залучати з

навколишніх сіл. Розмітка території була проведена у безоплатній формі, вся штатні працівники долучилися до цієї роботи під час суботника.

Наведемо витяг з листа Лахира до начальника відділу кадрів авіаційного управління від 28 листопада 1931 р.: «23 червня мною була прийнята станція від тимчасового НПС Лапшина... формально вона лише носила назву «станція», насправді я прийняв голе поле – шматок комкуватої землі з назвою «аеродром». Жодного натяку на станцію не було, між тим як лінія вже майже місяць працювала. Потрібно було з голими руками, без зв'язку, без засобів пересування розпочати роботу». Одночасно з будівельними роботами здійснювалася експлуатація авіалінії Харків – Луганськ, Луганськ сполучувався із столицею республіки. Ця лінія офіційно вважалася відкритою, проте у перші місяці її завантаженість залишалася низькою. Начальник взяв на себе і маркетингові функції – проведення агітаційно-роз'яснювальних заходів на підприємствах та установах Луганська. Була розміщена також реклама у газетах. Агітаційні заходи призвели до перевантаження лінії, польоти виконувалися на літаку К-4, на борт якого брали тільки 3-4 пасажирів.

Ще одним поточним завданням начальника станції була організація транспорту для доправлення льотного складу у місто для відпочинку, з цією метою у Луганську була орендована кімната.

З 2 серпня 1931 р. рейси припинилися на 2 місяці. Цей час керівник станції використав для облаштування злітно-посадочної смуги, адже у перші місяці основним розпізнавальним знаком було вогнище. У серпні-вересні до будівництва станції вдалося залучили робочих з інших будівельних майданчиків. З листа Лахира: «Розпочалося будівництво без жодної дошки, без жодного цвяха, попри це я вів його ...». Працівники станції взяли зобов'язання до 5 грудня 1931 р. завершити спорудження приміщень аеровокзалу, крім бензосховища. Є дані, що на потреби будівництва аеродрому тоді було виділено 24 тис. крб. Це кошти використовувалися суворо за призначенням: заробітна плата працівникам виплачувалася із додаткових коштів, одержаних за перевезення. Авіаційне управління 4 з половиною місяці не виділяло жодної копійки на заробітну плату штатних працівників.

У жовтні 1931 р. рейси відновилися, але тумани, які були характерні для цієї місцевості, перешкоджали регулярному авіасполученню. За документами, пасажири 3 і 11 жовтня з ранку до опівдня чекали на виліт, проте погодні умови не давали змоги здійснити рейси. У результаті за жовтень було на лінії Харків-Луганськ було виконано 5 рейсів.

Всі ці зусилля першого штатного складу повітряної станції Луганська не були оцінені вищим керівництвом. Восени 1931 р. Лахира було звільнено з посади начальника ПС, оскільки, за документами, він «виявився слабим у питаннях експлуатації літакомоторного порядку», та призначало нового – Плотнікова. Розпочався новий етап будівництва та експлуатації Луганського аеропорту.

Список літератури

1. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України. – Ф.184. – Оп.2л. – Спр.128. – Арк.44, 44 зв., 45, 46, 47.