

УДК 351.746.1(430:47+57)“1921/1937”

## ПОГРАНИЧНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ ГЕРМАНО-СОВЕТСКОГО ОБЩЕСТВА «ДЕРУЛЮФТ» (1921–1937)

А. М. ЛУКАШЕВИЧ

Белорусский государственный университет,  
пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь

В статье раскрываются малоисследованные в историографии вопросы пограничного обеспечения функционирования международного воздушного сообщения германо-советского общества «Дерулюфт» (1921–1937). Проанализирована нормативно-правовая база по организации воздушного движения, безопасности полетов и использованию воздушного пространства Советской России и СССР в 1921–1937 гг. Раскрывается практика по выдаче разрешений и организации полетов иностранных воздушных судов над территорией СССР, а также комплекс мер, связанных с обеспечением в этих случаях государственной безопасности. На примере деятельности контрольного пограничного пункта станции Бигосово 12-го пограничного отряда НКВД Белорусского округа показано обеспечение перелета советских самолетов АНТ-25 и АНТ-35 по авиатрассе «Дерулюфта» для участия в XV Международной авиационной выставке в Париже в 1936 г. Сделан вывод, что действовавшая в СССР практика в целом соответствовала принятым в межвоенный период международным конвенциям по использованию воздушного пространства.

**Ключевые слова:** государственная граница, воздушное пространство, самолеты, германо-советское общество «Дерулюфт», пограничный отряд, контрольный пограничный пункт, станция Бигосово, БССР.

### Образец цитирования:

Лукашевич, А. М. Пограничное обеспечение функционирования международного воздушного сообщения германо-советского общества «Дерулюфт» (1921–1937) / А. М. Лукашевич // Граница и пограничье. – 2023. – № 2 (4). – С. 31–49.

### For citation:

Lukashevich, A. M. Border support of the functioning of international air traffic of the German-Soviet society «Deruluft» (1921–1937). Border and Frontier. 2023. No. 2 (4). P. 31–49. Russian.

### Автор:

**Лукашевич Андрей Михайлович** – доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории Беларуси нового и новейшего времени Белорусского государственного университета

### Author:

**Lukashevich Andrei M.** – Doctor of science (history), full professor; professor at the Department of history of Belarus of new and contemporary times of the Belarusian State University;  
e-mail: lukashevand@mail.ru

## ПАГРАНІЧНАЕ ЗАБЕСПЯЧЭННЕ ФУНКЦЫЯНАВАННЯ МІЖНАРОДНЫХ ПАВЕТРАНЫХ ЗНОСІН ГЕРМАНА-САВЕЦКАГА ТАВАРЫСТВА “ДЭРУЛЮФТ” (1921–1937)

А. М. ЛУКАШЭВІЧ

Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт,  
пр. Незалежнасці, 4, 220030, г. Мінск, Беларусь

У артыкуле раскрываюцца маладаследаваныя ў гістарыяграфіі пытанні пагранічнага забеспячэння функцыянавання міжнародных паветраных зносін германа-савецкага таварыства “Дэрулюфт” (1921–1937). Прааналізавана нарматыўна-прававая база па арганізацыі паветранага руху, бяспекі палётаў і выкарыстанні паветранай прасторы Савецкай Расіі і СССР у 1921–1937 гг. Раскрываецца практыка па выдачы дазвонаў і арганізацыі палётаў замежных паветраных суднаў над тэрыторыяй СССР, а таксама комплекс мер, звязаных з забеспячэннем у гэтых выпадках дзяржаўнай бяспекі. На прыкладзе дзейнасці кантрольнага пагранічнага пункта станцыі Бігосава 12-га пагранічнага атрада НКВС Беларускай акругі паказана забеспячэнне пералёту савецкіх самалётаў АНТ-25 і АНТ-35 па авіятрасе “Дэрулюфта” для ўдзелу ў XV Міжнароднай авіяцыйнай выставе ў Парыжы ў 1936 г. Зроблена выснова, што практыка, якая дзейнічала ў СССР, у цэлым адпавядала прынятым у міжваенны перыяд міжнародным канвенцыям па выкарыстанні паветранай прасторы.

**Ключавыя словы:** дзяржаўная граніца, паветраная прастора, самалёты, германа-савецкае таварыства “Дэрулюфт”, пагранічны атрад, кантрольны пагранічны пункт, станцыя Бігосава, БССР.

## BORDER SUPPORT FOR THE FUNCTIONING OF INTERNATIONAL AIR COMMUNICATION OF GERMAN-SOVIET SOCIETY “DERULUFT” (1921–1937)

A. M. LUKASHEVICH

Belarusian State University,  
Nezalezhnosti Ave., 4, 220030, Minsk, Belarus

The article reveals little-studied in historiography issues of border security for the functioning of the international air traffic of the German-Soviet society “Deruluft” (1921–1937). The regulatory and legal framework for the organization of air traffic, flight safety and the use of the airspace of Soviet Russia and the USSR in 1921–1937 is analyzed. The practice of issuing permits and organizing flights of foreign aircraft over the territory of the USSR as well as a set of measures related to ensuring state security in these cases is revealed. On the example of the operation of Bigosovo Station Border Control Point of the 12th Border Detachment of the NKVD of the Belorussian District, the provision of the flight of Soviet aircraft ANT-25 and ANT-35 along the Derulyuft air route to participate in the XV International Aviation Exhibition in Paris in 1936 is shown. In the USSR, the practice, in general, corresponded to the international conventions adopted in the interwar period on the use of airspace.

**Keywords:** state border, airspace, aircraft, German-Soviet society «Derulyuft», border detachment, border checkpoint, Bigosovo station, BSSR.

## Введение

В современной историографии достаточно много внимания уделяется вопросам охраны границы СССР в межвоенный период. В то же время вопросы пограничного обеспечения функционирования международных воздушных сообщений между СССР и другими государствами не нашли отражения в научной литературе. Практически не исследованными эти вопросы остаются и в белорусской историографии.

Некоторую информацию о развитии гражданского воздушного сообщения и воздушного транспорта в СССР в межвоенный период можно почерпнуть из публикаций российских авторов. Так, в словаре В. А. Цветкова рассматриваются вопросы развития авиации в Восточной Пруссии, и в частности функционирования воздушного сообщения германо-советского общества «Дерулюфт» [1]. Краткая характеристика формирования законодательства в сфере использования воздушного пространства, а также обзор развития авиационной промышленности (самолестроения), воздушных перевозок и создания инфраструктуры (аэродромов) приводится в статье М. Ю. Лебедевой и А. Ю. Пиджакова [2].

Проблему организации таможенного и пограничного контроля на воздушных линиях в БССР, в том числе на авиатрассе «Дерулюфта», изучали В. А. Острога [3] и др. [4].

Более подробно история германо-советского общества «Дерулюфт» (1921–1937), которое занималось организацией воздушных грузопассажирских перевозок, раскрывается в статье волгоградских историков Т. В. Юдиной, В. В. Булатова и Е. Л. Фурмана [5].

В свою очередь, в статье С. В. Крылова, среди прочих аспектов рассматривается предвоенный опыт управления в СССР полетами военной и гражданской авиации [6].

Международная практика использования воздушного пространства нашла отражение в публикациях американских исследователей С. Шрусбери [7], А. Муна [8].

Кроме того, несколько публикаций посвящены истории создания и полетов советского самолета АНТ-25 (В. Ригмант [9] и др.).

Таким образом, автором поставлена цель: проанализировать нормативно-правовую базу функционирования международного воздушного сообщения германо-советского общества

«Дерулюфт» (1921–1937), а также процедуру пограничного обеспечения пересечения границы самолетами на этой авиатрассе.

Для раскрытия поставленной цели были определены несколько исследовательских задач: выявить основные тенденции в организации воздушного движения, безопасности полетов и использовании воздушного пространства государств в межвоенный период; раскрыть практику организации полетов иностранных воздушных судов над территорией СССР и комплекс мер, связанных с обеспечением в этих случаях государственной безопасности; на примере деятельности контрольного пограничного пункта станции Бигосово 12-го пограничного отряда НКВД Белорусского округа проследить обеспечение перелета советских самолетов АНТ-25 и АНТ-35 по авиатрассе «Дерулюфта» для участия в XV Международной авиационной выставке в Париже в 1936 г.

Источниковую базу исследования составили разнообразные письменные и фотодокументы. Нормативно-правовая база, регламентировавшая полеты иностранных воздушных судов над советской территорией, нашла отражение в *Декрете Совета Народных Комиссаров (СНК) РСФСР о воздушных передвижениях* от 17 января 1921 г. [10, с. 180–185] и *Воздушных кодексах СССР*, утвержденных Центральным исполнительным комитетом (ЦИК) и СНК СССР 27 апреля 1932 г. [11, ст. 194] и 7 августа 1935 г. [12, ст. 359 а, 359 б].

Провести реконструкцию существовавшей практики получения разрешений для иностранцев на пролет над территорией СССР позволяют опубликованные документы из Архива внешней политики Российской Федерации, Архива Президента Российской Федерации и Российского государственного военного архива.

К ним можно отнести *запрос Председателя РВС СССР К. Е. Ворошилова в Политбюро ЦК ВКП(б) от 19 марта 1929 г. о разрешении на пролет самолета американского журналиста «Ван Лир Блек»* (правильно – Блейк Ван Лир (1893–1956), американский инженер. – Авт.) [13, с. 37–38]; *письмо заместителя народного комиссара иностранных дел СССР Н. Н. Крестинского председателю РВС СССР К. Е. Ворошилову и председателю коллегии ОГПУ В. Р. Менжинскому о беспосадочном*

перелете американского самолета по маршруту Нью-Йорк – Москва от 25 июня 1931 г. [14, с. 459–460]; записку Н. Н. Крестинского И. В. Сталину об отказе дать согласие на перелет через территорию СССР Г. Юзу от 20 июля 1936 г. [15, с. 333–334].

К этой же категории относится протокол Комиссии по разрешению иностранных перелетов через СССР от 8 октября 1931 г., представленный К. Е. Ворошилову, о разрешении германской летчице Е. Байнхорн на пролет через территорию СССР из Германии в Персию [16, с. 119–120].

Эти материалы дополняются архивными документами белорусского происхождения – Книгой входящих телефонограмм контрольного пограничного пункта станции Бигосово 12-го пограничного отряда НКВД БССР за 1936–1937 гг. (хранится в Зональном государственном архиве в г. Полоцке). В этой книге представлены телефонограммы, которые касаются информации о перелетах через государственную границу пассажирских и иных самолетов по трассе «Дерулюфта». В частности, несколько телефонограмм содержат сведения о предстоящем перелете самолетов АНТ-25 и АНТ-35 в Париж для участия в XV Международной авиационной выставке и возвращении их в СССР [17].

## ■ Основная часть

**Формирование нормативно-правовой базы.** Начало формированию правовой базы, регламентировавшей воздушное движение над территорией Беларуси, было заложено в законе «О суверенитете над воздушным пространством Российской империи» (1913). В нем вводилось понятие суверенитета воздушного пространства как базовое право государства регулировать использование пространства над своей территорией и применять собственное воздушное право. В соответствии с законом в отношении нарушителей границы, пересекавших ее в воздушном пространстве, принимались решительные действия, вплоть до «...до стрельбы по ним боевыми патронами для прекращения полета» [6, с. 75].

После окончания Первой мировой войны Парижская конвенция 1919 г. подтвердила абсолютность суверенитета над воздушным пространством и в то же время допустила пра-

Для восстановления хронологии подготовки и осуществления перелетов самолетов АНТ-25 и АНТ-35 из Москвы в Париж и обратно использовались публицистические материалы советской периодической печати (газеты «Правда», «Известия») за 1936 г. [18–29], каталог XV Международной авиационной выставки [30], а также мемуары советского летчика Г. Ф. Байдукова [31].

При подготовке статьи нашли применение различные исторические методы исследования (историко-сравнительный, историко-генетический, историко-типологический, синхронный и др.). Они позволили провести сравнительный анализ нормативно-правовой базы по организации воздушного движения, безопасности полетов и использованию воздушного пространства в Советской России и СССР с международной практикой. В итоге удалось выявить общие тенденции в развитии воздушных сообщений и обеспечении их функционирования (в том числе порядок пересечения государственной границы), и сделать вывод, что действовавшая в СССР практика в целом соответствовала принятым в межвоенный период международным конвенциям (Парижской 1919 г. и Варшавской 1929 г.) по использованию воздушного пространства.

во на мирное пересечение («первую свободу воздушного пространства»). При этом государство могло ограничивать полеты над своей территорией. Вопросы права на посадку за границей и коммерческой авиации не рассматривались [7, р. 130–131].

Исходя из Парижской конвенции, в Советской России были разработаны правовые нормы, которые регулировали деятельность авиации и порядок использования советского воздушного пространства. Они нашли отражение в декрете СНК РСФСР «О воздушных передвижениях» от 17 января 1921 г. (вступил в силу с 1 марта 1921 г.) [10, с. 180–185; 2, с. 56].

Организация полетов иностранных самолетов над советской территорией регламентировалась в третьем разделе декрета. Воздушные суда могли пересекать границу РСФСР и совершать полеты над ее территорией только на основании разрешения, выданного Народным

комиссариатом иностранных дел (НКВД). Для этого подавалось заявление в НКВД либо дипломатическому (при его отсутствии – торговому или иному) полномочному представителю РСФСР в той стране, откуда предполагалось совершить полет. В заявлениях указывались 7 обязательных позиций: тип и система судна, его опознавательные знаки; имя, национальность и место жительства собственника судна (если оно не принадлежало государству), а также имена, национальность, профессия и место жительства пилота и всех пассажиров; род груза (товара), если таковой предполагалось перевезти; приблизительное время отправления; место отправления; место, в котором предполагалось произвести посадку; цель полета. Разрешения на производство полетов выдавались НКВД по согласованию с Главвоздухфлотом, а при необходимости – и с Народным комиссариатом внешней торговли (НКВТ). Однако выдача разрешения *не освобождала судно от соблюдения таможенных и иных правил, установленных для судов, пассажиров и груза при перелете через границу* [10, с. 182–183].

Производство полетов допускалось в период от 3 до 14 суток после получения разрешения на полет. Сам полет совершался лишь по маршруту, указанному в разрешении (с посадками на согласованных аэродромах). При этом *перелет границы допускался лишь в местах, указанных НКВД по соглашению с Главвоздухфлотом, и должен был производиться на высоте не более 1500 м* [10, с. 183].

Во время посадки самолета на разрешенных аэродромах производился таможенный осмотр. На воздушных судах воспрещалось под «страхом конфискации и ответственности по закону» перевозить запрещенные предметы. После посадки самолета пилот обязан был представить «ближайшей власти» разрешение на полет и сообщить сведения о составе пассажиров и груза. При этом местные власти имели право произвести сверку судовых данных и пассажиров. Если самолет совершал посадку вне указанного маршрута, то продолжение полета допускалось только после получения дополнительного разрешения от Главвоздухфлота [10, с. 183].

Статья 20 декрета определяла порядок действий в случае, если иностранный самолет оказывался в советском воздушном пространстве *без разрешения или случайно* (вследствие ошиб-

ки, незнания местности, тумана, бури, ветра, темноты и т. п.). Пилот был обязан немедленно произвести посадку и сообщить местной гражданской или военной власти сведения (о типе, системе и опознавательных знаках судна; имя, национальность и профессию пилота и всех пассажиров; место отправления и назначения судна; причины, в силу которых судно оказалось в чужом воздушном пространстве). Получив эти сведения, местные власти производили осмотр судна, организовывали надзор за ним «для воспрепятствования уничтожению предметов и документов, находящихся на судне». Кроме того, они устанавливали правильность указанных сведений и сверяли предметы, находящиеся на судне, с описью, после чего телеграфировали в Главвоздухфлот (или его ближайшие местные органы). Продолжение полета допускалось после получения разрешения. В случае, если расследование устанавливало злой умысел или неправильность сообщенных сведений, *дело передавалось в суд, а личный состав воздушного судна подвергался аресту*. При этом дела о нарушении пилотами иностранных воздушных судов данного декрета были подведомственны судебным и иным учреждениям РСФСР [10, с. 183–184].

В последующие годы из-за развития коммерческой авиации среди государств усилилось тяготение к неограниченному суверенитету. Многие страны опасались не только за свою безопасность, но и за конкурентоспособность в новой области экономики. Поэтому на проходившей в 1929 г. в Варшаве конференции позиция Великобритании (и присоединившихся к ней США, Швеции и Нидерландов) о возможности ограниченной свободы воздухоплавания не была поддержана остальными 27 странами-участниками. Руководствуясь соображениями безопасности и необходимостью развития собственных авиакомпаний, они выступили за *полный суверенитет над воздушным пространством* [8, р. 332].

Эти тенденции в международной практике нашли отражение и в формировании советского законодательства. В 1930-е гг., когда развитие авиации вышло на новый уровень, потребовалось более четко регламентировать воздушные полеты и все, что было связано с авиацией. Поэтому 27 апреля 1932 г. ЦИК и СНК СССР утвердили первый Воздушный кодекс СССР [11, ст. 194]. Его основой послужил декрет СНК РСФСР от 17 января 1921 г.

Воздушный кодекс защищал суверенитет советского воздушного пространства, а также обеспечивал необходимые условия для развития и широкого применения авиации в народном хозяйстве. В кодексе регламентировалась организация полетов иностранных самолетов над территорией СССР. 7 августа 1935 г. ЦИК и СНК СССР утвердили новую редакцию этого кодекса [12, ст. 359 а, 359 б].

**Порядок полетов над СССР.** Рассмотрим порядок получения разрешения на пересечение государственной границы СССР в воздушном пространстве. Для иностранных граждан оно осуществлялось по дипломатическим каналам. И этот вопрос решался на самом высоком уровне.

Так, 19 марта 1929 г. председатель Революционного Военного Совета (РВС) СССР К. Е. Ворошилов обратился в Политбюро ЦК ВКП(б) с совершенно секретным запросом о разрешении на пролет американского самолета. В нем сообщалось, что «американский журналист Ван Лир Блек» (правильно – Блейк Ван Лир. – *Авт.*), совершавший перелет на зафрахтованном самолете из Лондона в Токио через Китай, Индию и Японию, намеревался возвратиться в Англию через Сибирь, европейскую часть СССР и Германию. Поэтому он обратился в НКВД СССР с просьбой о разрешении на совершение перелета через территорию СССР [13, с. 37].

Перелет планировался на 10-местном самолете типа «Фоккер-УПа» (с тремя моторами по 200 л. с.) голландцами Шольтэ, Гайзендорфер (пилоты) и Ван Трайт (механик). Помимо Блейка в состав экипажа входили его слуга Лио Бэйлайн (американец) и секретарь Р. М. Маккол (англичанин). Предполагалось, что от восточной границы СССР до Москвы самолет мог «лететь маршрутом общества «Добролет», а от Москвы до западной границы – «маршрутом общества «Дерулюфт». Учитывая, что советское правительство планировало свой собственный перелет в Америку, а также неоднократное разрешение иностранцам (японцам, французам, чехословакам, датчанам, полякам) на перелет через территорию СССР, К. Е. Ворошилов предлагал разрешить полет. Такого же мнения придерживались и в НКВД СССР [13, с. 38]. 20 марта 1929 г. Политбюро ЦК ВКП(б) приняло «строго секретное» постановление «О разрешении Ван Лир Блеку перелета через территорию СССР» [13, с. 38].

Подобной практики советское руководство придерживалось и в последующие годы. Более того, в 1930-е гг. была создана специальная Комиссия по разрешению иностранных перелетов через СССР, которую возглавил начальник ГВФ СССР А. Гольцман.

Так, 8 октября 1931 г. комиссия представила «весьма срочно, секретно» наркому военных и морских дел К. Е. Ворошилову один из своих протоколов, в котором рассматривала запрос германской летчицы Елли Байнхорн. Она планировала перелет из Германии в Персию через территорию СССР. При этом летчица намеревалась иметь на борту фотоаппарат «для производства съемок на местах посадок», если на это последует разрешение. Со стороны Особого отдела ОГПУ, 6-го управления Штаба РККА и ВО ГВФ возражений на пролет не было. Однако все они выступили против «маршрута по побережью Черного моря» и наличия на самолете фотоаппарата [16, с. 119–120]. В итоге комиссия постановила разрешить полет из Германии до Москвы по маршруту линии «Дерулюфт» и далее по маршруту линий Военного отдела (ВО) ГВФ через Харьков, Ростов, Армавир, *Пятигорск*, Владикавказ, *Грозный*, Баку и Пехлеви. В то же время было отказано в «выдаче разрешения иметь на борту самолета фотоаппарат» [16, с. 120].

Приведем еще один пример, который раскрывает механизм разрешительной практики на пролет над территорией СССР. Так, 25 июня 1931 г. заместитель народного комиссара иностранных дел СССР Н. Н. Крестинский обратился с секретным и срочным письмом к председателю РВС СССР К. Е. Ворошилову и председателю коллегии ОГПУ В. Р. Менжинскому о беспосадочном перелете. В нем сообщалось, что полет планировали произвести американцы Рассел Н. Бордман (1898–1933) и «Джон Поланс» (правильно – Джон Поландо (1901–1985). – *Авт.*). Эти летчики обратились через дипломатического агента НКВД СССР в США Б. Е. Сквирского за разрешением на перелет по маршруту Нью-Йорк – Москва (без посадки в Европе) и затем в Японию с целью побить мировой рекорд беспосадочного полета (рис. 1) [14, с. 459–460].

Заместитель наркома также сообщил, что согласования в разрешающих ведомствах были запрошены 19 июня. При этом «Военвед (т. е. штаб РККА. – *Авт.*) вернул запрос без рассмотрения», а «ОГПУ не ответило». В свою

очередь ВО ГВФ не возражал «против полета по маршруту «Дерулюфта» и далее существующими маршрутами на восток с вылетом через границу у ст. Маньчжурия (пограничная станция на советско-китайской границе. – *Авт.*)». Поэтому Н. Н. Крестинский предлагал разрешить полет, а оформление въезда (визы) совершить в Москве, «т. к. наших консульств в западном полушарии не имеется» [14, с. 460].



Рис. 1. Самолет Американского легиона Бордмана в аэропорту Восточного Бостона. Сентябрь 1930 г. Фотограф Лесли Джонс

Источник: Бостонская публичная библиотека. Департамент искусств.

Fig. 1. Boardman's American Legion plane at East Boston Airport. September 1930. Photo by Leslie Jones.

Source: Boston Public Library. Arts Department.

Установление рекорда состоялась 28–30 июля 1931 г. Однако полет на одномоторном шестиместном самолете (регистрационный номер – NR761W) из-за осложнений прошел несколько по иному маршруту (из Нью-Йорка – в Стамбул). Джон Поландо и Рассел Бордман пролетели над Ньюфаундлендом, Ирландией, Парижем и Мюнхеном. Ночью они кружили над швейцарскими Альпами, чтобы не врезаться в них. Хотя изначально планировалось, что маршрут будет проходить через Москву, было решено направиться в Стамбул. Это позволило им побить рекорд дальности беспосадочного перелета.

После введения в действие второй редакции Воздушного кодекса СССР (1935) подобная разрешительная практика претерпела изменения. Об этом свидетельствует содер-

жание секретной записки Н. Н. Крестинского Генеральному секретарю ЦК ВКП(б) И. В. Сталину от 20 июля 1936 г. об отказе дать согласие на перелет через территорию СССР американцу Г. Юзу. В этой записке сообщалось, что 19 июля народный комиссар внешней торговли СССР А. П. Розенгольц переслал И. В. Сталину письмо, полученное советским торговым представителем в США И. В. Боевым от американского летчика Говарда Юза. Тот изъявил желание «совершить полет через СССР, главным образом, через Дальний Восток». По словам Н. Н. Крестинского, «вопрос этот имеет уже свою историю, о которой тов. Розенгольц, очевидно, не знает». Поэтому Н. Н. Крестинский пояснил, что «месяца два тому назад ПБ (Политбюро ЦК ВКП(б). – *Авт.*) дало директивную установку не разрешать никаких сквозных перелетов через СССР. В связи с этим мы отказали в перелетах французам, англичанам, японцам и румынскому летчику Кантакузену» [15, с. 333–334].

Поэтому, когда через полномочного представителя СССР в США А. А. Трояновского (1933–1938) поступило «заявление о желании Говарда Юза совершить кругосветный полет со сквозным перелетом через СССР в районе Дальнего Востока», 25 июня 1936 г. Н. Н. Крестовский телеграфировал дипломату, что «перелет не может быть разрешен ввиду принятого общего решения о не разрешении сквозных перелетов через СССР» [15, с. 334]. Впоследствии это решение было поддержано руководством страны.

**Международное воздушное сообщение и его пограничное обеспечение.** В межвоенный период в БССР достаточно широкое распространение получила гражданская авиация. Через Беларусь проходили несколько международных воздушных линий. Одной из них являлась воздушная сеть совместного германо-советского авиатранспортного предприятия «Дерулюфт» («Дерулуфт», по-немецки – Deutsch-Russische Luftverkehrs A.G., Deruluft). Самолеты этой компании занимались перевозками пассажиров и почты в Европе. Они совершали международные рейсы в различные государства, связывая такие города, как Кёнигсберг, Ковно (Каунас), Ригу, Осло, Берлин с Москвой и Ленинградом.

Свою первую авиалинию Москва – Смоленск – Ковно – Кёнигсберг, по которой перевозились почта и пассажиры, предприятие за-

пустило 1 мая 1922 г. Самолеты «Дерулюфта» имели опознавательные знаки на крыльях и корпусе в виде букв RR (Российская Республика), изображение герба РСФСР и надпись «Собственность Росс. Социал. Фед. Сов. Республики». В 1925–1927 гг. на этой линии самолеты совершали дополнительную посадку в Риге. Однако уже в 1928 г. авиатрасса вернулась к первоначальному маршруту. С 1933 г. посадка вместо Смоленска стала производиться в Великих Луках.

Для обслуживания авиалинии «Дерулюфта» в первые годы использовалось 10 самолетов «Фоккер Ф-3» (Fokker F. III) (рис. 2). В конце 1920-х гг. авиакомпания начала использовать самолеты «Дорнье Меркур» (рис. 3).

Рейсы совершались дважды в неделю в 1922 г., трижды – в 1923 г., а в 1924 г. – шесть раз в неделю [1, с. 3]. До 1925 г. авиалиния работала с 1 мая по 1 ноября, закрываясь на зимний период. Перелет из Москвы в Кёнигсберг в 1925 г. занимал 8,5 часа и стоил для одного пассажира 320 рейхсмарок или 76 долларов США.

В 1925 г. линия Москва – Кёнигсберг была продлена до Берлина, а с 1926 г. на ней стали осуществляться *ночные полеты* – одни из первых в мире. Это сократило время в пути между столицами. Для того чтобы опеспечить движение в ночное время, трассы специально обустроивались сигнальными огнями и знаками, а пилоты проходили курсы, на которых обучались «слепым» полетам и пеленгации [5, с. 8–9].



Рис. 2. Легкий пассажирский самолет «Фоккер Ф-3» (Fokker F. III) компании «Дерулюфт». 1922 г.

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия.  
<http://www.airwar.ru/enc/cw1/fokf3.html>.

Fig. 2. Light passenger aircraft Fokker F-3 (Fokker F. III) of the Deruluft company. 1922  
Source: Corner of the sky. Aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/enc/cw1/fokf3.html>.

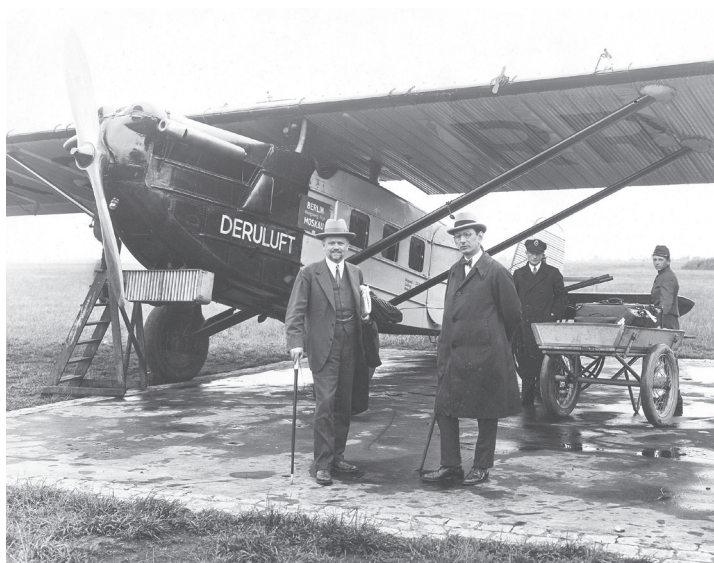


Рис. 3. Самолет «Дорнье Меркур» из «Дерулюфта» на открытии взлетно-посадочной полосы Штеттина в 1927 г. Слева – министр связи Швеции Карл Мерлинг и вице-мэр Стокгольма Ингве Ларссон. 1927 г. Фотограф Теодор Мюллер

Источник: <https://commons.wikimedia.org>.

Fig. 3. Dornier Merkur aircraft of Deruluft at the opening of Stettin Airstrip in 1927. Swedish communications minister Carl Meurling and Stockholm vice-mayor Yngve Larsson are on the left. 1927. Photo by Theod. Müller.  
Source: <https://commons.wikimedia.org>.

В 1928 г. была открыта новая авиалиния *Ленинград – Таллин – Рига*, на которой для перевозок использовались самолеты «Юнкерс Ф-13» (Junkers F 13) (рис. 4). В 1930 г. эта линия была продлена до *Кёнигсберга*, а в 1933 г. – до Берлина [1, с. 9].



Рис. 4. Пассажирский самолет Junkers F 13. Германия

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия.

<http://www.airwar.ru/enc/cw1/juf13.html>.

Fig. 5. Passenger aircraft Junkers F 13. Germany

Source: Corner of the sky. Aviation encyclopedia.

<http://www.airwar.ru/enc/cw1/juf13.html>.

Первоначально экипажи «Дерулюфта» летали только на самолетах германского производства. Однако в 1930-х гг. авиапредприятие существенно обновило свой авиапарк. В 1931 г. оно закупило три самолета «Рорбах Роланд» (Ro. VIIIb Roland II) с бортовыми номерами D-1712, D-1729, D-1735 (рис. 5). Они летали на главной линии компании – из Москвы в Берлин через Кёнигсберг.



Рис. 5. Пассажирский самолет «Рорбах Роланд» (Ro. VIIIb Roland II) авиакомпании Deutsche Luft Hansa. 1931 г.

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия.

<http://www.airwar.ru/enc/cw1/ro8.html>.

Fig. 5. Passenger aircraft Rohrbach Roland (Ro. VIIIb Roland II). Deutsche Luft Hansa. 1931

Source: Corner of the sky. Aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/enc/cw1/ro8.html>.

Затем парк самолетов дополнили советский АНТ-9 (рис. 6) и германский «Юнкерс Ю-52».



Рис. 6. Пассажирский самолет АНТ-9 германо-советской авиакомпании «Дерулюфт». 1930-е гг.

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия.

<http://www.airwar.ru/enc/cw1/ps9.html>.

Fig. 6. Passenger aircraft ANT-9 of German-Soviet airline "Deruluft". 1930s

Source: Corner of the sky. Aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/enc/cw1/ps9.html>.

Так, в сентябре 1932 г. «Дерулюфт» закупил три самолета АНТ-9 с моторами «Райт». Советские машины работали на участке Москва – Кёнигсберг. В Кёнигсберге пассажиры пересеживались на немецкие самолеты, которые доставляли их в столицу Германии. Самолеты «Дерулюфта» входили в советский авиарегистр под номерами, начинавшимися с латинской буквы «D». Они имели также имена собственные, наносившиеся на борту у пилотской кабины. Все эти имена были «птичьими»: сперва появились «Чайка» и «Орел», затем – «Ястреб», «Коршун» и «Голубь».

В 1935 г. перелет Берлин – Москва длился 10 часов и стоил 160 рейхсмарок или 74 рубля; Берлин – Ленинград – 9,5 часа при стоимости 140 рейхсмарок или 65 рублей (рис. 7).

В 1936 г. началось сокращение персонала мастерских «Дерулюфта» и, как следствие, общее уменьшение расходов. Оно было обусловлено урезанием государственных заказов. Кроме того, обозначилась перспектива появления конкурента со стороны польской авиакомпании LOT, использовавшей легкие двухмоторные самолеты типа «Локхид». К 1937 г. она планировала организовать перевозки по линии Варшава – Вильно – Рига – Таллин. В свою очередь, Литва, Латвия и Эстония также не исключали перспектив создания собственного воздушного сообщения [5, с. 11].

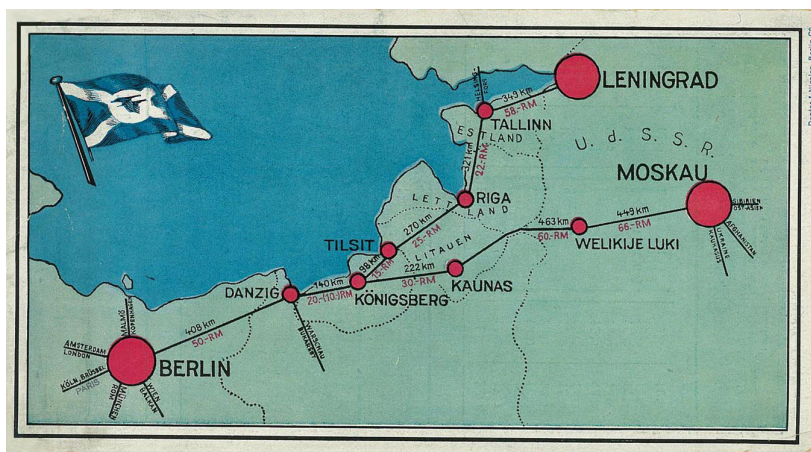


Рис. 7. Авиационные линии советско-германского общества «Дерулюфт» в 1933 г.  
Источник: Deruluft (Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft).  
<http://www.timetableimages.com/ttimages/deru.htm>.

Fig. 7. Aviation lines of the Soviet-German society "Deruluft" in 1933  
Source: Deruluft (Deutsch-Russische Luftverkehrsgesellschaft).  
<http://www.timetableimages.com/ttimages/deru.htm>.

Во время функционирования авиатрассы «Дерулюфта» она постоянно находилась на контроле у пограничников. О каждом пролете самолета или об изменении расписания регулярно поступала информация в 12-й Бигосовский погранотряд.

Так, 12 июня 1936 г. в 23.20 начальникам 8-й и 9-й погранзастав и КПП Бигосово из Минска была передана телеграмма с указанием «Вручить немедленно». В ней сообщалось, что на воздушную линию «Дерулюфта» Москва – Берлин – Ленинград «ставится новый самолет типа АНТ-9» с опознавательными знаками URSS D313. При этом его первый рейс планировался из Москвы утром 13 июня. В телеграмме приказывалось «предупредить границу о не обстреле этого самолета». Поэтому начальник КПП приказал проработать вопрос «со всем составом» [17, л. 13].

Во второй половине 1930-х гг. валютная политика советского правительства была направлена на удорожание авиаперевозок. С 1 апреля 1936 г. расчет стоимости пассажирских билетов производился исходя из следующего курса: 1 рубль равен 3 французским франкам. В итоге стоимость перелета значительно повысилась. Так, если раньше билет на перелет Москва – Берлин самолетом «Дерулюфта» стоил 74 рубля, то после установления нового курса он подорожал до 325 рублей. Однако это существенно не повлияло на коммерческий пассажиропоток «Дерулюфта». В первом полугодии

1936 г. транспортными услугами компании воспользовался 5931 человек (в первом полугодии 1935 г. – 4492 человека) [5, с. 11].

Осенью 1936 г. начальник 12-го пограничного отряда полковник К. В. Шахов (Шахов-Ланковский) получил информацию о том, что с 4 октября 1936 г. вводилось новое расписание для самолетов «Дерулюфта» на участке Москва – Кёнигсберг. Согласно ему самолеты из Москвы вылетали в 8.30, о чем был проинформирован личный состав КПП Бигосово [17, л. 44].

В декабре 1936 г. начальник 12-го погранотряда получил информацию о том, что в связи с празднованием в Германии Нового года полеты на авиалинии «Дерулюфта» 1 и 2 января 1937 г. производиться не будут. При этом 30 и 31 декабря самолеты АНТ-9 будут курсировать только между Москвой и Великими Луками, а самолеты Ю-52 (рис. 8) между Кёнигсбергом и Великими Луками. Причем «перелет последних обратно за границу будет производиться в темноте» [17, л. 62 об.].

Поэтому полковник К. В. Шахов отдал КПП Бигосово приказание «Перелету границы самолетами Ю-52 по линии «Дерулюфта» в темноте в течение 30–31 декабря не препятствовать». Дополнительно сообщалось, что для опознания этих самолетов на два дня установлен «особый световой сигнал: мигание прожектора на левом крыле самолетов в момент подхода к границе и перелета ее». Перелет границы

в эти дни допускался не позднее 20 часов, о чем было доведено личному составу нарядов, которые получили указание «о не обстреле» [17, л. 62 об.].

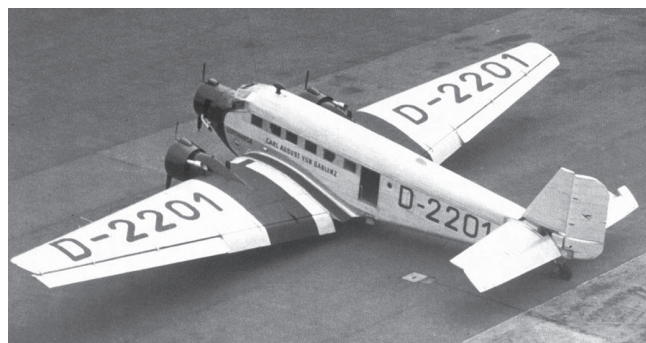


Рис. 8. Пассажирский самолет «Юнкерс Ю-52» (Ju.52/3m) авиакомпании Deutsche Luft Hansa. 1930-е гг.

Источник: Уголок неба. Большая авиационная энциклопедия.

<http://www.airwar.ru/enc/cww2/ju52.html>.

Fig. 8. Passenger plane Junkers Yu 52 (Ju.52 / 3m) of Deutsche Luft Hansa. 1930s

Source: Corner of the sky. Aviation encyclopedia. <http://www.airwar.ru/enc/cww2/ju52.html>.

Следует отметить, в германо-советском авиапредприятии «Дерулюфт» трудился высококвалифицированный летный и технический персонал. Специалисты общества, помимо организации международных воздушных линий между СССР, Германией и странами Европы, оказывали содействие авиакомпаниям «Аэрофлот» и «Люфтганза». Однако в 1936 г. советско-германский концессионный договор был расторгнут. До решения всех процедурных вопросов было заключено временное соглашение о том, что «Дерулюфт» будет продолжать воздушное сообщение на линии Берлин – Москва до 31 марта 1937 г. Таким образом, усилиями «Дерулюфта» ежедневно осуществлялись перевозки по линиям № 3 (Берлин – Данциг – Кёнигсберг) и № 3а (Москва – Великие Луки – Каунас – Кёнигсберг) [5, с. 11].

До прекращения в марте 1937 г. воздушного сообщения на трассах «Дерулюфта» сохранялась прежняя процедура отслеживания самолетов. При каждом полете того или иного самолета поступала телефонограмма, в которой сообщалось о времени вылета, из какого города, и следовало указание его не обстреливать.

Так, 10 января 1937 г. капитан Минин сообщил на КПП Бигосово, что в этот день из Ве-

ликих Лук в Кёнигсберг по линии «Дерулюфта» летит самолет, который должен пересечь границу в 15.30. В связи с этим приказывалось довести до бойцов приказ о не обстреле воздушного судна [17, л. 65]. Аналогичная информация поступила 11 января 1937 г. В этот день в 14.22 из Великих Лук в Кёнигсберг вылетал самолет АНТ-9 по линии «Дерулюфта». В связи с этим приказывалось довести до бойцов приказ о не обстреле воздушного судна [17, л. 65 об.].

Помимо регулярных рейсов гражданской авиации, трасса «Дерулюфта» использовалась для перелета и *иными воздушными судами*. При этом порядок оповещения и действия пограничников сохранялись прежними.

Так, 25 мая 1936 г. пограничникам поступила телефонограмма, в которой сообщалось, что самолет красного цвета, опознавательные знаки – пять латинских букв: Фёдор – Анна – Николай – Харитон – Анна (т. е. F.A.N.X.A. – *Авт.*), планирует пересечь границу и что время перелета будет сообщено дополнительно. Поэтому 1 июня с этой информацией был ознакомлен личный состав подразделений 12-го погранотряда [17, л. 10 об.]. Однако вылет самолета задержался.

И только 8 августа 1936 г. в 8.00 начальнику КПП Бигосово от начальника Управления пограничной и внутренней охраны (УПВО) НКВД БССР комбрига А. А. Емельянова поступила телефонограмма с указанием «вручить немедленно». В ней сообщалось, что по трассе «Дерулюфта» Москва – Париж летит «самолет-моноплан красного цвета, опознавательные знаки латинские буквы F.A.N.X.A, повторяю, F.A.N.X.A.», с приказом его не обстреливать. Об этом дежурный по КПП уведомил весь личный состав, находившийся в наряде [17, л. 27 об.].

А еще через несколько дней, 21 августа 1936 г., на КПП Бигосово поступила телефонограмма, что в этот день по маршруту Столбцы – Негорелое – Минск, или по линии «Дерулюфта», в сторону Москвы летит французский трехмоторный самолет «Свуатан». Согласно описанию, он имел низко расположенные металлические крылья (цвета алюминия) и опознавательные знаки: пять латинских букв – F.A.O.Z.A. Поэтому приказывалось следить за его полетом и не обстреливать, а время и место перелета границы по наблюдению передать дежурному части [17, л. 32].

Через некоторое время на КПП Бигосово поступила телефонограмма «Воздух» от начальника 12-го погранотряда, в которой сообщалось, что экипажи трех французских самолетов фирмы Renault получили визы и вылетают из Парижа в Москву по трассе «Дерулюфта». В перелете участвовал один тренировочный самолет с номером 0692, один с номером С443, один «Тайфун» с номером С640. Все три самолета имели в качестве опознавательных знаков *пять латинских букв*. В связи с этим приказывалось немедленно принять меры, чтобы не обстреливать эти суда, для чего проинструктировать личный состав, особенно наряд [17, л. 37–37 об.].

**Обеспечение участия советских самолетов в международной авиавыставке.** В 1936 г. персонал «Дерулюфта» оказался напрямую связан с событием, весьма значимым в советской истории. Наркомат оборонной промышленности СССР и руководство «Аэрофлота» решили возложить на советско-германское общество почетную миссию – организовать перелет советских самолетов АНТ-25 и АНТ-35 на XV Парижскую авиационную выставку (организатор – Международная ассоциация воздушных обществ – International Air Transport Association). Помимо СССР, в ней участвовали основные страны-авиапроизводители – Франция, США, Чехословакия, Англия [30, с. 5; 5, с. 9].

В качестве советских экспонатов были выбраны новые модели самолетов, недавно прошедшие испытания в ходе длительных перелетов. Открытие выставки было запланировано на 13 ноября. Поэтому большинство воздушных судов были отправлены на пароходе из Ленинграда через Гавр. Гвоздем советской экспозиции должны были стать два самолета – сверхдальний моноплан АНТ-25 и новейший скоростной пассажирский АНТ-35, которые планировалось отправить по воздуху [25].

Самолет АНТ-25 был разработан в 1932 г. в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) бригадой авиаконструктора П. О. Сухого под руководством А. Н. Туполева (рис. 9). На этой машине советские летчики установили несколько рекордов. Так, в сентябре 1934 г. экипаж под командованием М. М. Громова осуществил рекордный по дальности и продолжительности полет по кольцевому маршруту (12 411 км за 75 ч).

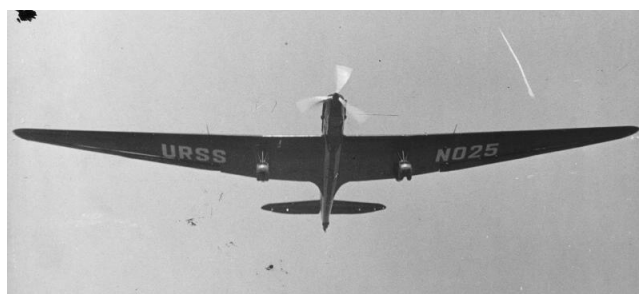


Рис. 9. Самолет АНТ-25 в полете. 1936 г.

Источник: Авиамузей.

<http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Fig. 9. Flying aircraft ANT-25. 1936

Source: Aviation Museum. <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

20 июля 1936 г. на этом самолете (командир экипажа – В. П. Чкалов, второй пилот – Г. Ф. Байдуков, штурман – А. В. Беляков) стартовал первый беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток. Полет проходил по так называемому Сталинскому маршруту: Москва – о. Виктории – архипелаг Земля Франца Иосифа – архипелаг Северная земля – бухта Тикси – Петропавловск-Камчатский. В случае благоприятных условий маршрут продолжался до Николаевска-на-Амуре [9, 31]. Полет продолжался 56 часов до вынужденной посадки на песчаной косе о. Удд в Охотском море (рис. 10). Протяженность маршрута составила 9 375 км [5, с. 9–10].



Рис. 10. Самолет АНТ-25 во время вынужденной посадки на о. Удд. 1936 г.

Источник: Авиамузей.

<http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Fig. 10. Aircraft ANT-25 during an emergency landing on the island of Udd. 1936

Source: Aviation Museum. <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

«Легендарный самолет – гордость советской авиации, – говорилось в сообщении ТАСС 1 ноября 1936 г., – будет демонстрироваться на выставке в том виде, в каком он возвратился в Москву, совершив свой исторический перелет» [19].

Вторым по значимости советским экспонатом на XV Парижской авиационной выставке должен был стать еще один туполевский самолет АНТ-35 (ПС-35), разработанный бригадой А. А. Архангельского. Это был скоростной пассажирский двухмоторный самолет, рассчитанный на перевозку 10 пассажиров.

15 сентября 1936 г. эта машина, пилотируемая летчиком-испытателем ЦАГИ М. М. Грозовым и штурманом С. А. Данилиным, осуществила перелет по кольцевому маршруту Москва – Ленинград – Москва в рекордно короткий срок (1266 км за 3 ч 38 мин) со средней полетной скоростью 350 км/ч [5, с. 10]. 8 октября 1936 г. этот самолет был зарегистрирован под номером URSS-N035.

Подготовка к перелету началась в октябре 1936 г. после возвращения самолета с Дальнего Востока. Была проведена полная проверка мотора и оборудования, которые оказались в исправном состоянии. Не потребовалось и замены приборов. Самолет лишь заново выкрасили: помимо красной расцветки крыльев, на его фюзеляже красовалась надпись: «Сталинский маршрут». На хвосте самолета был вычерчен героический маршрут: Москва – о. Чкалова (о. Удд) – Москва (рис. 11) [19].



Рис. 11. Раскраска самолета АНТ-25 в 1936 г.  
Источник: <https://hdpic.club/17196-samolet-chkalova-ant-25-44-foto.html>.

Fig. 11. Coloring of the ANT-25 aircraft in 1936  
Source: <https://hdpic.club/17196-samolet-chkalova-ant-25-44-foto.html>.

Вылет самолета АНТ-25 был запланирован на 31 октября 1936 г., однако затем – перенесен. В этот день начальник 12-го пограничного отряда отправил на КПП Бигосово срочную телефонограмму, в которой сообщал, что «самолет с опознавательным знаком АНТ-25, который намечен был к вылету из Москвы 31.10.36, вылетает завтра 1.11.36 г. 7 ч. 30 мин. утра». В связи с этим приказывалось: «не обстреливать, повторяю, не обстреливать самолет, своевременная сигнализация мне о перелете остается в силе. Проинструктируйте бойцов, командиров, нач. состав. К 7.00 организуйте посты наблюдения за воздухом» [17, л. 48 об.]. Таким образом, эта телефонограмма подтверждает, что вылет АНТ-25 задержался из-за погодных условий.

С утра 1 ноября 1936 г. погода снова была нелетной (густой туман). Тем не менее в 8.00 самолет был выведен из ангара на стартовую дорожку. Как отмечал наблюдавший за подготовкой к перелету начальник 8-го отдела ЦАГИ инженер В. И. Чекалов, «полет будет довольно трудный» [19].

Около 11.00 экипаж – Герои Советского Союза В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков подъехали на машине (в состав экипажа также входил бортмеханик В. И. Бердников). Чкалов первым занял место в кресле пилота. Их провожали ответственные работники Главного управления авиационной промышленности (ГУАП), Наркомтяжпрома СССР, ЦАГИ, летчики. Среди них был Герой Советского Союза М. М. Громов, который должен был пилотировать АНТ-35.

«Кроме экспонатов выставки, которые обещают быть весьма интересными, я намерен ознакомиться за границей с авиационной промышленностью», – сказал корреспонденту «Правды» В. П. Чкалов. В свою очередь, Г. Ф. Байдукова интересовали «новейшие авиационные приборы и специальные приспособления для самолета» (в частности – «образцы приборов для автоматического пилотирования, кислородное оборудование и различные костюмы для высотных полетов»). А. В. Беляков надеялся ознакомиться за границей «с современными методами аэронавигации и новейшим штурманским оборудованием» [18].

В 11.10 был дан старт, и через 5 минут АНТ-25 вылетел в Париж на международную авиационную выставку. Расстояние в 2570 км экипаж самолета планировал пройти за два-

три дня, сделав посадки в Кёнигсберге и Кёльне. Маршрут полета пролегал по трассе «Дерулюфта»: Москва – Великие Луки – Каунас – Кёнигсберг – Берлин – Кёльн – Париж. Первая посадка была запланирована в Кёнигсберге, далее самолет должен был следовать по трассам действовавших воздушных линий [18, 19].

Организация взаимодействия с аэродромными службами Германии, располагавшимися по маршруту следования экипажей, была поручена администрации «Дерулюфта». И с возложенной задачей она справилась несмотря на то, что в Германии у власти уже находились нацисты [5, с. 10].

За совершением полета следило ГУАП Наркомтяжпрома СССР. Оно же сообщило корреспонденту ТАСС, что самолет пересек советскую государственную границу в 15 часов 03 минуты [20]. О том, что в 15.03 самолет пересек границу, поступила телефонограмма и начальнику КПП Бигосово. В связи с этим наблюдение за воздухом на 1 ноября отменялось, а на 2 ноября приказывалось установить «наблюдение за воздухом в 7.00» [17, л. 48 об.].

Тем временем 1 ноября в 18.00 (16.00 по средневропейскому времени) самолет АНТ-25 совершил штатную посадку на Кёнигсбергском аэродроме. Экипаж встретили сотрудники генерального консульства СССР (во главе с генконсулом) [20]. По словам бортмеханика В. И. Бердникова, условия полета были очень тяжелыми: низкая облачность, дождь, плохая видимость. Поэтому от Великих Лук до Кёнигсберга самолет почти все время вели по приборам, не видя земли [21].

Из-за нелетной погоды в Кёнигсберге экипаж пробыл более суток [22] и 3 ноября в 10.15 по местному времени вылетел по дальнейшему маршруту. В 14.35 он прошел Магдебург и в 17.35 совершил посадку на аэродроме в Кёльне [23].

Как сообщил 3 ноября экипаж корреспонденту «Правды» по телефону, полет проходил при встречных лобовых ветрах, доходивших до 40–50 км/ч. Первоначально (110 км) полет проходил над открытым морем на высоте 100–150 м, иногда самолет поднимался до 200 м. Оставив слева от себя вольный город Данциг, пройдя около Гдыни (Польский коридор), в 11.30 машина прошла над озером Лебе. После этого самолет следовал на высоте 200 м до Берлина. Поскольку город был в густом тумане, экипаж сделал круг над Берлином и взял

курс на Магдебург. Над горными районами Германии была облачность. Поэтому пришлось лететь на небольшой высоте. После Магдебурга экипаж взял севернее и прошел над промышленным центром Германии – Рурской областью. Затем, следуя над Рейном, самолет долетел до Кёльна и в 16.55 совершил посадку [24].

Утром 4 ноября погода была неблагоприятная, и поэтому вылет АНТ-25 задерживался. Утром 5 ноября самолет поднялся в воздух и взял курс на Париж. Как сообщил В. П. Чкалов корреспонденту «Правды», в 50 км от Парижа погода резко ухудшилась. Поэтому пришлось лететь в густом тумане на высоте 100 м. В Париже экипаж встретили ответственные работники советского полпредства во Франции (рис. 12) [26].

4 ноября 1936 г. из Москвы вылетел второй самолет – АНТ-35 (рис. 13) – летчики М. М. Громов и С. А. Корзинщиков, штурман С. А. Данилин. В состав экипажа также вошли начальник летной станции ЦАГИ В. И. Чекалов, инженер-электрик Ф. П. Барбаумов, бортмеханики А. С. Комоленьков и Н. И. Комаров [25].

Погодные условия также были неблагоприятными. Маршрут полета был почти идентичным: Москва – Кёнигсберг – Берлин – Кёльн – Париж. Расстояние в 2600 км АНТ-35 мог покрыть за 7–8 летных часов, но из-за посадок в Германии полет был рассчитан на два дня. Самолет вылетел в 10.18 и взял курс на Великие Луки, а в 14.35 (по средневропейскому времени) приземлился в Кёнигсберге.



Рис. 12. Самолет АНТ-25-2 на авиационном салоне в Париже

Источник: Авиамузей.

<http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Fig. 12. Aircraft ANT-25-2 at the aviation show in Paris

Source: Aviation Museum. <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.



Рис. 13. Самолет АНТ-35 перед вылетом из Москвы в Париж. 1936 г.

Источник: Авиамузей.

<http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Fig. 13. An ANT-35 aircraft before taking off from Moscow to Paris. 1936

Source: Aviation Museum. <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Как сообщил М. М. Громов корреспонденту «Правды» по телефону, самолет летел со средней скоростью 310 км/ч на высоте от 30 до 600 м. Все это стало следствием того, что «погода оказалась намного хуже, чем мы предполагали перед вылетом. Почти на всем пути нам пришлось лететь при низкой облачности, дожде, очень сильном встречном ветре, скорость которого доходила до 60 километров в час» [25].

Неблагоприятные погодные условия задержали вылет самолета из Кёнигсберга. Поэтому он поднялся в небо только 5 ноября в 12.37 (по средневропейскому времени). «Берлинский аэродром не мог принять нас из-за дурной погоды. Лишь около полудня мы получили сообщение, что погода немного улучшилась и аэродром нас примет», – сообщил М. М. Громов корреспонденту «Правды». В Берлине АНТ-35 приземлился в 14.52 для дозаправки. И поскольку уже было поздно продолжать полет, экипаж решил заночевать [27].

6 ноября в 9.30 по средневропейскому времени АНТ-35 вылетел из Берлина и через несколько часов благополучно приземлился в Кёльне [28]. И только 7 ноября 1936 г. второй самолет прибыл в Париж. Он приземлился в 15.20 по местному времени на аэродроме в Ле-Бурже [29].

На XV авиационной выставке в Париже самолеты АНТ-25 и АНТ-35 вызвали большой интерес авиационной общественности (рис. 14). «АНТ-25 пользовался огромным успехом», – вспоминал Г. Ф. Байдуков [31, с. 108].

Выставка продолжалась с 13 по 30 ноября 1936 г., поэтому возвращение советских самолетов в Москву планировалось в середине декабря 1936 г.

На белорусском участке государственной границы СССР снова велась подготовительная работа. 10 декабря 1936 г. начальник 12-го погранотряда получил телефонограмму, в которой сообщалось о предстоящем перелете в период с 9 по 20 декабря по трассе «Дерулюфта» возвращавшихся из Парижа самолетов АНТ-25 и АНТ-35. Точное время вылета зависело от метеорологических условий [17, л. 58 об.].

Поэтому 12 декабря по указанию врид начальника 12-го погранотряда капитана П. В. Теплова всем подразделениям (комендантам 1–4-го пограничных участков, начальнику КПП Бигосово, начальникам 1–16-й застав и командиру учебного пункта «Кохановичи») по телефону была доведена дополнительная информация. Пограничники должны были с 10 декабря ежедневно с 7.00 до 20.00 выставлять наблюдение до особого распоряжения. Командиры подразделений обязаны были проинструктировать личный состав и тщательно изучить опознавательные знаки самолетов АНТ-25 и АНТ-35. По факту перелета границы следовало немедленно донести по каналу «Воздух». В связи с этим дежурный по КПП Бигосово распорядился выставить наблюдение [17, л. 58 об.].



Рис. 14. Самолет АНТ-35 (ПС-35) на авиавыставке в Париже. Рядом экспонируются истребитель И-17, самолет АНТ-25 и планер «Стахановец». Ноябрь 1936 г.

Источник: Авиамузей.

<http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Fig. 14. Aircraft ANT-35 (PS-35) at the air show in Paris. The I-17 fighter, the ANT-25 aircraft and the Stakhanovets glider are exhibited nearby. November 1936

Source: Aviation Museum. <http://xn--80aafy5bs.xn--p1ai/>.

Спустя неделю в 1.40 начальнику КПП было сообщено, что самолет АНТ-25 совершил посадку в Каунасе и оттуда «стартует на Москву утром 20 декабря». Поэтому врид начальника 12-го погранотряда капитан П. В. Теплов приказал «организовать тщательное наблюдение и инструктаж всего наряда с целью не обстрела, повторяю, не обстрела самолета». О моменте перелета самолета следовало немедленно сообщить по каналу «Воздух» дежурному по отряду [17, л. 59–59 об.].

Аналогичным образом было организовано наблюдение и за возвращением из Парижа самолета АНТ-35. Так, 20 декабря в 13.00 заместитель начальника штаба 12-го погранотряда капитан Минин сообщил всем подразделениям, что АНТ-35 в 18.10 прилетел в Кёнигсберг. Вылет в Москву запланирован 21 декабря на 9.30. В связи с этим приказывалось предупредить весь личный состав «не обстреливать, повторяю, не обстреливать самолет». Также следовало обеспечить наблюдение, о времени и месте перелета немедленно донести [17, л. 60, 60 об.].

После возвращения из Парижа в Москву АНТ-35 прошел ряд доводок и дополнительных испытаний (продолжались до мая 1937 г.). Летом 1937 г. самолет был передан в Управление международных воздушных линий. Он был зарегистрирован 3 июля 1937 г. как URSS-M129. Самолет использовался на линии Москва – Стокгольм для перевозки пассажиров, дипломатической почты и срочных грузов. В 1937 г. он разбился и был списан.

В свою очередь экипажи самолетов АНТ-25 и АНТ-35 после возвращения в Москву стали готовиться к совершению знаменитого перелета в США через Северный полюс.

Первый в мире беспосадочный перелет стартовал 18 июня 1937 г. Полет проходил по маршруту Москва – Северный полюс – Ванкувер (штат Вашингтон, США) и завершился 20 июня. В состав экипажа самолета АНТ-25 входили В. П. Чкалов (командир), Г. Ф. Байдуков (второй пилот) и А. В. Беляков (штурман). После перелета советский экипаж в Белом доме был принят президентом США Ф. Рузвельтом (рис. 15).

В 1989 г. коллектив Конструкторского бюро (КБ) имени А. Н. Туполева построил точную копию легендарного самолета АНТ-25. Впоследствии она была передана в Центральный музей Военно-воздушных сил РФ (г. Монино, Московская область) (рис. 16).



Рис. 15. Участники перелета Москва – Ванкувер Г. Ф. Байдуков, В. П. Чкалов, А. В. Беляков и посол А. А. Трояновский (второй справа) на приеме в Белом доме во время встречи с президентом Ф. Рузвельтом. 28 июня 1937 г.

Источник: <https://commons.wikimedia.org>.

Fig. 15. Soviet flyers at White House. Washington D.C June 28. Three soviet flyers who conquered the North Pole route between the U.S.S.R. and the United States are shown leaving the White House after being received by President Franklin Roosevelt. On the photo from left to right: Georgiy Baidukov; Valeri Chkalov; soviet ambassador Alexander Troyanovsky; Alexander Beliaikov

Source: <https://commons.wikimedia.org>.



Рис. 16. Копия самолета АНТ-25, построенная в КБ имени А. Н. Туполева в 1989 г.

Источник: Центральный музей Военно-воздушных сил Российской Федерации (Монино). <https://cmvvs.ru/samolet-ant-25-rd/>.

Fig. 16. A copy of the ANT-25 aircraft, built in the Design Bureau named after A. N. Tupolev in 1989

Source: The Central Museum of the Air Force of the Russian Federation (Monino). <https://cmvvs.ru/aircraft-ant-25-rd/>.

## ■ Заключение

Таким образом, начиная с 1921 г. в Советской России и СССР была создана нормативно-правовая база по организации воздушного движения, безопасности полетов и использованию воздушного пространства, которая распространялась и на БССР. Первоначально она нашла отражение в Декрете СНК РСФСР о воздушных передвижениях (17 января 1921 г.), а затем – в Воздушных кодексах СССР (27 апреля 1932 г. и 7 августа 1935 г.). В них регламентировались полеты иностранных воздушных судов над советской территорией.

Выдача разрешений и организация разовых полетов иностранных воздушных судов над территорией СССР осуществлялись НКВД СССР по согласованию с иными ведомствами (Особый отдел ОГПУ, 6-е управление Штаба РККА, Военный отдел ГВФ). Последние гарантировали комплекс мер, направленных на обеспечение в этих случаях государственной безопасности.

На этой нормативно-правовой базе шло создание международных авиалиний, первой из

которых в СССР стала авиатрасса германо-советского общества «Дерулюфт» (1921–1937). Пограничное обеспечение ее функционирования осуществлялось в соответствии с общепринятой международной практикой. При этом пограничные войска, дислоцированные на территории БССР, выполняли в данном случае функции ВНОС – воздушного наблюдения, оповещения и связи.

Одним из наиболее знаковых событий в истории КПП станции Бигосово 12-го пограничного отряда НКВД Белорусского округа стало обеспечение перелета в 1936 г. советских самолетов АНТ-25 и АНТ-35 по авиатрассе «Дерулюфта» для участия в XV Международной авиационной выставке в Париже и обратно. Это подтвердило, что действовавшая в СССР практика в целом соответствовала принятым в межвоенный период международным конвенциям (Парижская 1919 г. и Варшавская 1929 г.) по использованию воздушного пространства.

## ■ Список библиографических ссылок

1. Цветков, В. А. *Авиация в Восточной Пруссии: словарь*. – Калининград : Б. и., 2002. – 33 с.
2. Лебедева, М. Ю. Воздушный транспорт СССР в довоенные годы / М. Ю. Лебедева, А. Ю. Пиджаков // *Науч. вест. Москов. гос. тех. ун-та граждан. авиации*. – 2011. – № 170. – С. 55–59.
3. Астрога, В. А. Мінская рэгіянальная мытня на варце паветранай граніцы (1925–2021 гг.) / В. А. Астрога // *Граница и пограничье*. – 2022. – № 1. – С. 32–41.
4. Крупский, А. В. *На страже воздушных ворот Беларуси* / А. В. Крупский, А. М. Лукашевич, В. А. Сысоев. – Минск : ИВЦ Минфина, 2020. – 159 с.
5. Юдина, Т. В. Германо-советское авиапредприятие «Дерулюфт» (1921–1937): деятельность, кадры и их роль в содействии «Аэрофлоту» и «Люфтганзе» / Т. В. Юдина, В. В. Булатов, Е. Л. Фурман // *Вест. Волгоград. гос. ун-та*. Сер. 4. Ист. – 2014. – № 2 (26). – С. 6–13.
6. Крылов, С. В. Отечественный опыт управления воздушным движением военной и гражданской авиации СССР на рубеже 1930–1940-х годов / С. В. Крылов // *Военно-исторический журнал*. – 2022. – № 2. – С. 74–83.
7. Shrewsbury, Stephen M. September 11th and the Single European Sky: Developing Concepts of Airspace Sovereignty / S. M. Shrewsbury // *Journal of Air Law and Commerce*. – 2003. – Vol. 68, Iss. 1. – P. 115–160.
8. Moon Jr, Albert I. A Look at Airspace Sovereignty / A. I. Moon Jr // *Journal of Air Law and Commerce*. – 1963. – Vol. 29. – P. 328–345.
9. Ригмант, В. Самолет АНТ-25 (РД) – история великих перелетов: (К 75-летию первого полета) / В. Ригмант // *Авиация и космонавтика*. – 2008. – № 7. – С. 31–40.
10. *Декреты Советской власти* : в 18 т. – Т. XII. Декабрь 1920 г. – январь 1921 г. / Ин-т марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, Ин-т истории СССР АН СССР. – М. : Политиздат, 1986. – 428 с.
11. *Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР за 1932 г.* Отдел первый / Упр. делами Совета Народных Комиссаров СССР и Совета Труда и Оборона. – М.: Б. и., 1932. – № 32. – Ст. 194.
12. *Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР за 1935 г.* Отдел первый / Упр. делами Совета Народных Комиссаров СССР и Совета Труда и Оборона. – М.: Б. и., 1947. – 1033 с.
13. *Москва – Вашингтон: политика и дипломатия Кремля, 1921–1941*: сб. док. в 3 т. Т. 2. 1929–1933 / Науч. совет по истории соц. реформ, движений и революций РАН; Архив Президента РФ; отв. ред. Г. Н. Севостьянов. – М. : Наука, 2009. – 717 с.
14. *Советско-американские отношения. Годы непризнания. 1927–1933* / Междунар. фонд «Демократия», Гувер. ин-т войны, революции и мира, Стэнфорд. ун-т (Калифорния); отв. сост. Ю. В. Иванов. – М. : МФД, 2002. – 824 с. – (Серия «Россия. XX век. Документы»).

15. Москва – Вашингтон: политика и дипломатия Кремля, 1921–1941: сб. док. в 3 т. Т. 3. 1933–1941 / Науч. совет по истории соц. реформ, движений и революций РАН; Архив Президента РФ; отв. ред. Г. Н. Севостьянов. – М.: Наука, 2009. – 780 с.
16. Дьяков, Ю. Л. Фашистский меч ковался в СССР: Красная Армия и рейхсвер. Тайное сотрудничество, 1922–1933: Неизвест. документы / Ю. Л. Дьяков, Т. С. Бушуева. – М.: Сов. Россия, 1992. – 381, [2] с., [8] л. ил. – (Серия «Россия в лицах, документах, дневниках»).
17. Зональный государственный архив в г. Полоцке. – Ф. 681. Контрольный пограничный пункт 12-го пограничного отряда Народного комиссариата внутренних дел БССР, станции Бигосово Западной железной дороги. – Оп. 1. – Д. 1. Книга входящих телефонограмм КПП ст. Бигосово 12 ПО НКВД БССР. – 22.03.1936 – 29.03.1937. – 97 л.
18. «АНТ-25» летит в Париж // Правда. – 1936. 1 нояб. – С. 6.
19. «АНТ-25» вылетел в Париж // Известия. – 1936. – 1 нояб.
20. Посадка в Кёнигсберге // Известия. – 1936. – 1 нояб.
21. «АНТ-25» вылетел в Париж // Правда. – 1936. – 2 нояб. – С. 6.
22. Непогода задерживает самолет «АНТ-25» в Кёнигсберге // Правда. – 1936. – 3 нояб. – С. 6.
23. Перелет «АНТ-25» из Москвы в Париж. Посадка в Кёльне // Известия. – 1936. – 3 нояб.
24. Чкалов, В. «АНТ-25» в Кёльне / В. Чкалов, Г. Байдуков // Правда. – 1936. – 4 нояб. – С. 6.
25. «АНТ-35» вылетел в Париж // Правда. – 1936. – 5 нояб. – С. 6.
26. Чкалов, В. «АНТ-25» прилетел в Париж / В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Беляков // Правда. – 1936. – 6 нояб. – С. 6.
27. Гофман, К. «АНТ-35» в Берлине / К. Гофман // Правда. – 1936. – 6 нояб. – С. 6.
28. «АНТ-35» вылетел из Берлина // Правда. 1936. – 7 нояб. – С. 6.
29. «АНТ-35» прилетел в Париж // Известия. – 1936. – 7 нояб.
30. XV Парижская авиационная выставка (ноябрь 1936 г.): обзор экспонатов. – М.: Гос. воен. изд-во Наркомата обороны Союза ССР, 1938. – 364 с.
31. Байдуков, Г. Ф. Москва – Северный полюс – США. Год 1937 / Г. Ф. Байдуков // Новая и новейшая история. – 1987. – № 2. – С. 96–124.

## References

1. Tsvetkov, V. A. *Aviaciya v Vostochnoj Prussii: Slovar'* [Aviation in East Prussia: Dictionary]. Kaliningrad: No publ., 2002. 33 p. Russian.
2. Lebedeva, M. YU., Pidzhakov, A. YU. *Vozdushnyj transport SSSR v dovoennye gody* [Air transport of the USSR in the pre-war years]. *Scientific Bulletin of the Moscow State Technical University of Civil Aviation*. 2011. No. 170. P. 55–59. Russian.
3. Astroga, V. A. The Minsk Regional Customs on guard of the air border (1925–2021). *Border and Frontier*. 2022. No. 1. P. 32–41. Belarusian.
4. Krupsky, A. V., Lukashevich, A. M., Sysoev, V. A. *Na strazhe vozdushnyh vorot Belarusi* [Guarding the air gates of Belarus]. Minsk: IVC Minfina, 2020. 159 p. Russian.
5. YUdina, T. V., Bulatov, V. V., Furman, E. L. Germano-sovetskoe aviapredpriyatie «Derulyuft» (1921–1937): deyatel'nost', kadry i ih rol' v sodejstvii «Aeroflotu» i «Lyuftganze» [German-Soviet aviation enterprise «Derulyuft» (1921–1937): activities, personnel and their role in assisting Aeroflot and Lufthansa]. *Bulletin of the Volgograd state university*. Ser. 4. Hist. 2014. No. 2 (26). P. 6–13. Russian.
6. Krylov, S. V. Otechestvennyj opyt upravleniya vozdushnym dvizheniem voennoj i grazhdanskoj aviacii SSSR na rubezhe 1930–1940-h godov [Domestic experience in air traffic control of military and civil aviation of the USSR at the turn of the 1930s–1940s]. *Military History Journal*. 2022. No. 2. P. 74–83. Russian.
7. Shrewsbury, Stephen M. September 11th and the Single European Sky: Developing Concepts of Airspace Sovereignty. *Journal of Air Law and Commerce*. 2003. Vol. 68, Iss. 1. P. 115–160. English.
8. Moon Jr, Albert I. A Look at Airspace Sovereignty. *Journal of Air Law and Commerce*. 1963. Vol. 29. P. 328–345. English.
9. Rigmant, V. Samolet ANT-25 (RD) – istoriya velikih pereletov: (K 75-letiyu pervogo poleta) [Aircraft ANT-25 (RD) – the history of great flights: (On the 75th anniversary of the first flight)]. *Aviation and Cosmonautics*. 2008. No. 7. P. 31–40. Russian.
10. *Decrees of the Soviet power*: in 18 vol. T. XII. December 1920 – January 1921. Moscow: Politizdat, 1986. 428 p. Russian.
11. *Collection of laws and orders of the Workers 'and Peasants' Government of the USSR for 1932. Section One*. Moscow: No publ., 1932. No. 32. Art. 194. Russian.
12. *Collection of laws and orders of the Workers 'and Peasants' Government of the USSR for 1935. Section One*. Moscow: No publ., 1947. 1033 p. Russian.
13. Sevostyanov G. N., managing edit. [Moscow – Washington: politics and diplomacy of the Kremlin, 1921–1941]: collec. of documents in 3 vol. T. 2. 1929–1933. Moscow: Nauka, 2009. 717 p. Russian.
14. Ivanov, Yu. V., rep. comp. [Soviet-American relations. Years of non-recognition. 1927–1933]. Moscow: MFD, 2002. 824 p. Russian.
15. Sevostyanov G. N., managing edit. [Moscow – Washington: the politics and diplomacy of the Kremlin, 1921–1941]: collec. of documents in 3 vol. T. 3. 1933–1941. Moscow: Nauka, 2009. 780 p. Russian.
16. Dyakov YU. L., Bushueva, T. S. [The Nazi sword was forged in the USSR: the Red Army and the Reichswehr. Secret collaboration, 1922–1933: Unknown Documents]. Moscow: Sov. Rossiya, 1992. 381, [2] p., [8] s. of ill. Russian.

17. *Zonal state archive in Polotsk*. F. 681. Checkpoint of the 12th border detachment of the People's Commissariat for Internal Affairs of the BSSR, st. Bigosovo Western Railway. Inv. 1. Case 1. The book of incoming telephone messages of the checkpoint st. Bigosovo 12 PO NKVD BSSR. 22.03.1936 – 29.03.1937. 97 s. Russian.
18. «ANT-25» letit v Parizh [«ANT-25» flies to Paris]. *Pravda*. 1936. Nov. 1. S. 6. Russian.
19. «ANT-25» vyletel v Parizh [«ANT-25» flew to Paris]. *Izvestia*. 1936. Nov. 1. Russian.
20. Posadka v Kenigsberge [Landing in Koenigsberg]. *Izvestia*. 1936. Nov. 1. Russian.
21. «ANT-25» vyletel v Parizh [«ANT-25» flew to Paris]. *Pravda*. 1936. Nov. 2. S. 6. Russian.
22. Nepogoda zaderzhivaet samolet «ANT-25» v Kyonigsberge [Bad weather delays the ANT-25 aircraft in Königsberg]. *Pravda*. 1936. Nov. 3. S. 6. Russian.
23. Perelet «ANT-25» iz Moskvy v Parizh. Posadka v Kyol'ne [Flight «ANT-25» from Moscow to Paris. Landing in Cologne]. *Izvestia*. 1936. Nov. 3. Russian.
24. CHkalov, V., Bajdukov, G. «ANT-25» v Kyol'ne [«ANT-25» in Cologne]. *Pravda*. 1936. Nov. 4. S. 6. Russian.
25. «ANT-35» vyletel v Parizh [«ANT-35» flew to Paris]. *Pravda*. 1936. Nov. 5. S. 6. Russian.
26. CHkalov, V., Bajdukov, G., Belyakov, A. «ANT-25» priletel v Parizh [«ANT-25» flew to Paris]. *Pravda*. 1936. Nov. 6. S. 6. Russian.
27. Gofman, K. «ANT-35» v Berline [«ANT-35» in Berlin]. *Pravda*. 1936. Nov. 6. S. 6. Russian.
28. «ANT-35» vyletel iz Berlina [«ANT-35» took off from Berlin]. *Pravda*. 1936. Nov. 7. S. 6. Russian.
29. «ANT-35» priletel v Parizh [«ANT-35» flew to Paris]. *Izvestia*. 1936. Nov. 7. Russian.
30. *XV Paris Aviation Exhibition (November 1936): review of exhibits*. Moscow : Gos. voen. izd-vo Narkomata oborony Soyuza SSR, 1938. 364 p. Russian.
31. Bajdukov, G. F. Moskva – Severnyj polyus – SSHA. God 1937 [Moscow – North Pole – USA. Year 1937]. *Modern and recent history*. 1987. No. 2. P. 96–124. Russian.

Статья поступила в редколлегию 10.07.2023  
Received by editorial board 10.07.2023