

W. L. 1000

Псковская областная государственная библиотека
Имя 12-99275

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА БССР

NY 96 08

Под редакцией, с предисловием
и приложением статьи члена коллегии Аэрофлота,
начальника ПТЭУ, А. Ф. Михельсона

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Настоящая работа т. КЛЮЧАРЕВА, составленная на основе отчетных данных по гражданской авиации СССР за 1923—31 г.г., намечалась Союзэксиз'ом к выпуску из печати в 1932 г., но по техническим причинам она смогла быть выпущена только в 1933 г.

Несколько задержавшийся выпуск в свет, не лишает работу т. КЛЮЧАРЕВА интереса, особенно учитывая полное отсутствие статистико-экономических данных по гражданской авиации СССР за начальный период ее развития.

ПРЕДИСЛОВИЕ

На пороге второй пятилетки мы считаем необходимым подытожить результаты развития гражданской авиации в СССР поскольку задача построения второго пятилетнего плана развития гражданской авиации, над разрешением которой сейчас работают не только работники гражданской авиации и плановых органов, но и широкие массы трудящихся Советского союза, требует прежде всего анализа пройденного этапа гражданской авиации, закрепления достигнутых успехов и всемерного использования имеющегося опыта.

Предлагаемая работа ставит своей задачей дать в систематизированном, обработанном виде отчетные данные о развитии гражданской авиации за «предысторический», «младенческий», если можно так выразиться, период ее развития за 1923—1930 гг., дать цифровые данные о выполнении плана 1931 г.—первого года широкого развертывания ее деятельности—и наконец наметить пути развития гражданской авиации во второй пятилетке.

Работа т. Ключарева дает, наряду с цифровым материалом, обзор развития гражданской авиации СССР с общественно-политической стороны. Гражданская авиация СССР во всех областях ее применения является новой отраслью народного хозяйства, возникшей всего лишь десять лет тому назад по инициативе широчайших масс Советского союза. Она росла и развивалась под руководством большевистской партии и ее вождя т. Сталина.

В настоящее время гражданская авиация уже становится все более и более значительным фактором социалистической стройки.

Поэтому работа т. Ключарева представляет значительный интерес не только для работников гражданского воз-

душного флота, но и для самых широких слоев созидателей социалистического общества.

Эта работа, отмечающая как достижения, так и недостатки гражданской авиации СССР, должна послужить ценным вкладом в довольно небольшой пока перечень имеющейся у нас экономической литературы по гражданской авиации Советского союза.

А. Михельсон

**ГРАЖДАНСКАЯ
АВИАЦИЯ СССР на 1932 г.**

Рабочий класс и трудящиеся Советского союза в результате борьбы за проведение генеральной линии партии под руководством ленинского ЦК во главе с т. Сталиным добились колоссальных успехов в деле выполнения пятилетнего плана. Третий год пятилетки, год грандиозных достижений во всех отраслях народного хозяйства СССР, явился годом построения фундамента социалистической экономики, годом завершения пятилетки по целому ряду отраслей народного хозяйства.

Бурный рост индустриализации страны, социалистическая реконструкция сельского хозяйства, необходимость обеспечения быстрых темпов социалистического строительства, рост материального и культурного уровня трудящихся масс— все это обуславливает небывалое развитие гражданской авиации, предъявляя к ней колоссальные требования.

Гражданская авиация СССР, являясь неотъемлемым элементом социалистической индустриализации страны, оказывает большое влияние на ускорение темпов социалистического строительства.

Она содействует промышленному и культурному росту окраин. Она является активным борцом на фронте социалистической реконструкции как промышленности, сельского хозяйства, так и других отраслей народного хозяйства. Она выполняет требования ускоренной переброски пассажиров, почты и грузов. Ее служба на полях социалистического земледелия в деле борьбы с вредителями сельского хозяйства, в деле посева хлебных злаков и трав, служба в лесном хозяйстве по патрулированию лесов, аэрофотосъемка и наконец большая экспедиционная работа значительно повышают ее значение в народном хозяйстве. Своей активной работой авиация содействует усилению темпов социалистического строительства.

Гражданская авиация—новая и молодая отрасль народного хозяйства СССР—уже имеет значительные достижения в своем развитии. Так, например в области транспортной авиации: длина вступившей в эксплуатацию воздушной сети возросла с 420 км в 1923 г. до 27 746 км к 1932 г. За тот же период налетанный километраж вырос с 48,2 тыс. до 5 241,1 тыс. км, а количество перевезенного на воздушно-транспортных линиях возросло с 18 025 до 1 881 408 кг.



С.-х. авиация. Опыление вредителей сада

Включив в эти цифры данные по советско-германскому о-ву «Дерулуфт», мы получим такую картину роста нашей авиации по основным показателям ее работы:

Показатели	1923 г.	1931 г.
Длина воздушной сети (в км)	1 666	30 540
Налетанный километраж	250 705	6 144 273
Количество перевезенного (в кг, включая почту, пассажиров, груз и багаж) . .	69 479	2 254 048

В частности в 1931 г. по отношению к предыдущему году длина воздушной сети возросла на 4,7%, налетанный километраж на 25,9%, общее количество перевезенного на 61,7% и наконец общий тонно-километраж на 54,8%.

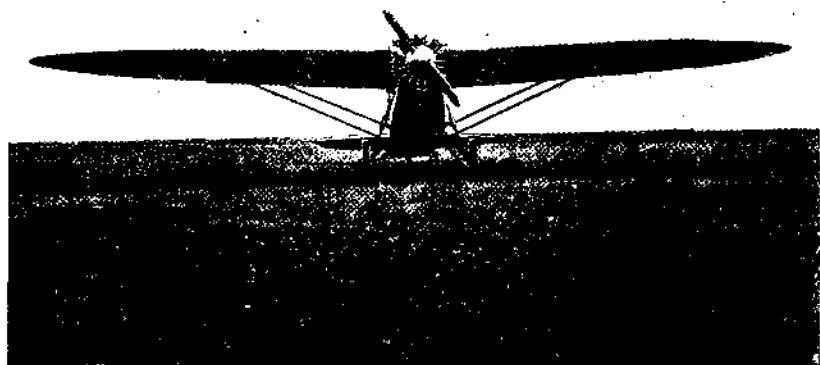
В 1931 г.—третьем году пятилетки—сельскохозяйственная авиация выполнила свой пятилетний план. Обработанная аэрофотометодом площадь уже в 1931 году составила 100,6 тыс. кв. км. Большие достижения имеет авиация и в других областях своего применения.

«За этот (1931) год гражданская авиация имеет ряд сдвигов, которые показывают, что может сделать рабочий класс, имея диктатуру в своих руках, без помощи заграничных капиталистов, без их технического содействия, исключительно своими силами, собственными мозгами, собственными руками» (речь т. Гольцмана на открытии II конференции ГВФ).

Цифры побед на большевистском фронте аэрофикации СССР становятся особенно показательными, если взглянуть на состояние гражданской авиации по ту сторону границы. Надо сказать, что авиационная промышленность и авиационный транспорт капиталистических стран тесно связаны с военными ведомствами, что ставит их в особое положение среди других отраслей промышленности. Поэтому кризис в ряде случаев не только не задел авиационные промышленность и транспорт, но придал им новые стимулы к дальнейшему росту. Известно, что военные ведомства всех капиталистических стран проводят усиленную работу по подготовке к новой мировой войне. Для характеристики отношения военных кругов к авиации достаточно вспомнить о выступлении председателя военной комиссии конгресса САСШ Мак-Свайна, который, определяя политику американского империализма, заявил: «Со всей силой я должен подчеркнуть значение авиации. Это современное мощное орудие как для целей транспорта, так и боя должно получить всемерную нашу поддержку».

Поэтому становится понятным, что авиопромышленные фирмы, являющиеся поставщиками военных ведомств, переживают своеобразный период расцвета. Английская фирма «Армстронг Сидделей Дивелоппмен Компани» за 1931 отчетный год получила 161 тыс. ф. ст. прибыли и выплатила своим акционерам 6% дивиденда. Фирма «Фери» в 1931 г. получила прибыль в сумме 185 тыс. ф. ст.—на 12 тыс. больше, чем в предыдущем году, и также выплатила своим акционерам дивиденд, но уже в размере 10%. Представители этой фирмы заявили, что они считают «сбыт своей продукции обеспеченным на будущее время». В берлинской газете «Вельт ам Абенд» сообщается письмо ее парижского корреспондента о «военной конъюнктуре» во Франции. Корреспондент пишет, что для поставщиков французского военного и морского министерства настали хорошие времена: выдается множество заказов. Акционерное общество «Сосьете женераль аэронотик», которое строит моторы и дела которого за последние годы были чрезвычайно плачевными, разослало своим акционерам «утешительное» письмо, в котором заявляет: «Впрочем, война повидимому чрезвычайно близка, и тогда наше общество снова станет блестящим делом».

Воздушный транспорт, в свою очередь являющийся резервом военной авиации, всемерно поддерживается империалистическими государствами. В капиталистических странах гражданская авиация является одним из новейших орудий осуществления империалистической политики, орудием угнетения и порабощения колониальных народов.



Советский одномоторный пассажирский (на 8 пассажиров) самолет смешанной конструкции «И-5». Мотор М-15.

Однако несмотря на эти ответственные задачи, возлагаемые на гражданскую авиацию империалистическими державами, ее развитие как собственно гражданской отрасли промышленности лимитируется всей системой хозяйства современного капитализма. Поэтому гражданская авиация не может получить и не получит того размаха, который она в кратчайший срок может достигнуть при иной социально-экономической структуре хозяйства.

Те авиационные промышленные предприятия, которые не работают целиком на военные ведомства, и те отрасли авиотранспорта, в развитии которых капиталистические государства особой заинтересованности не имеют, резко почувствовали удары кризиса, гражданский рынок для сбыта самолетов резко сократился. Если можно сказать, что авиотранспорт еще дает показатели роста, то темпы этого роста далеко не соответствуют тому, что наблюдалось 3—5 лет назад, в то же время отдельные авиотранспортные предприятия под ударами кризиса свертывают свою работу и ликвидируются.

На общем фоне современного экономического кризиса в капиталистических странах,—кризиса, охватившего все отрасли народного хозяйства—гражданская (транспортная, производственная, спортивная и частная) авиация, охраняемая капиталистическими государствами, все же испытывает на себе удары кризиса.

Если взглянуть на состояние гражданской авиации в такой стране, как САСШ, то мы увидим, что «частная авиация» (самолеты в индивидуальном пользовании, самолеты торговых организаций, банков, аэроклубов и т. д.) свертывает свою работу. Принимая за 100 число налетанных миль в 1928 г., мы имеем в САСШ в 1929 г. прирост на 136%, а 1930 г. по отношению к 1929 г. дает снижение на 13%.

Усиленная же поддержка со стороны правительства компаний, эксплуатирующих воздушные линии транспортной авиации, путем широких дотаций через бюджет почтового ведомства, создает искусственную возможность не только существования, но и дальнейшего развития транспортной авиации. Поэтому, несмотря на кризис, показатели работы воздушного транспорта дают увеличение:

Показатели	1929 г.	1930 г.	1931 г.
Протяженность воздушной сети в (в тыс. км)	58,1	75,5	80,5
Налет километров в млн.	32,6	49,4	76,4
Перевезено пассажиров в тыс. чел.	154,0	385,9	467,7
» почты в тыс. тонн	2,4	3,5	4,2
» грузов » »	1,1	1,5	2,0

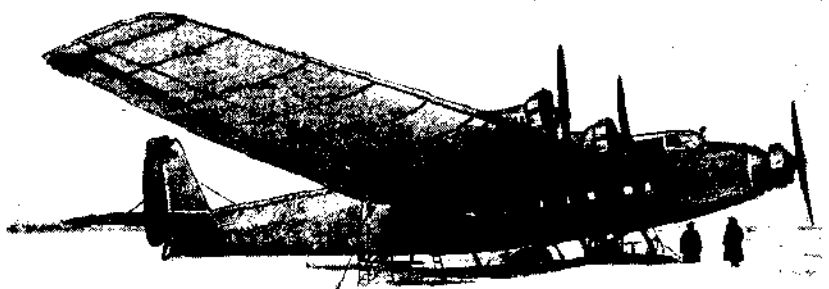
Авиация, являющаяся в руках американского империализма послушным орудием в его борьбе за рынки, усиленно развивает свою деятельность в этом направлении.

Однако кризис дал себя почувствовать и воздушному транспорту. Так в авиотранспорте новые достижения конструкторской мысли в области самолетостроения не реализуются; об этом свидетельствует то, что в 1931 г. из всего самолетного парка авиотранспорта САСШ имелось только 28 самолетов выпуска 1930 г. Таким образом воздушнотранспортные фирмы вынуждены работать на старой материальной базе, воздерживаясь от вложения новых средств и форсируя изъятие капиталов путем ускорения амортизации своего оборудования.

Безработица среди рабочих гражданской авиации в странах капитала из года в год растет. Так, в гражданской авиации САСШ в 1929 г. было занято 26 294 рабочих, а в 1931 г. — 10 839.

Использование работающих летных кадров стоит на весьма низком уровне: до 50% транспортных пилотов имеют налет только от 200 до 1000 часов.

Жизненный уровень той части рабочих, которая еще имеет работу, неуклонно снижается. В САСШ свертывается работа не только гражданского воздушного флота, там также свертывается работа и авиационной промышленности в той части,



**Советский цельнометаллический пассажирский (на 32 пассажира)
самолет-гигант «АНТ-14»**

которая работает на гражданский рынок; так например, в 1929 г. построено 6 030 самолетов как гражданских, так и военных, а в 1930 г. лишь 3 640 и за первые 6 месяцев 1931 г. 1 606 самолетов. О состоянии гражданской авиации в других капиталистических странах можно судить по следующим данным:

Франция. Протяженность сети французских авиотранспортных компаний в 1931 г. составляла 37 320 км, налетанный километраж 10,5 млн. км. Перевезено пассажиров за этот год 47 тыс. чел., почты 186,8 т, а грузов 2 530,7 т. При сравнении с 1930 г. 1931 г. дал увеличение по протяженности сети на 6 105 км, налету километров на 1,1 млн. км, перевозке пассажиров на 3,8 тыс. чел., а почты и грузов на 2 625 т.

Субсидии из бюджета на гражданскую авиацию из года в год растут. Если в 1929 г. они составили 179,6 млн. фр., в 1930 г. 223 млн. фр., то в 1931 г. они уже возросли до 243 млн. фр.

Здесь на воздушный транспорт также возложена ответственная задача—организация надежной и быстрой связи метрополии с колониальными странами.

Роль и значение гражданской авиации в системе вооружения и подготовки к новой мировой войне достаточно оценена, что видно из тех размеров субсидий, которые ежегодно получает гражданская авиация Франции.

Англия. Темпы роста английской авиации за 1931 г. дают некоторое снижение против 1930 г. Так например налет километров по воздушным линиям «Империзель—Эруайс» снизился с 2,15 млн. км в 1930 г. до 1,9 млн. в 1931 г.

Италия. Сеть с 14 899 км в 1930 г. возросла до 18 460 км, налет километров (4,4 млн. км) остался на том же уровне. а перевозки даже снизились: в 1930 г. перевезено пассажиров 38,9 тыс. чел., почты и грузов 618,1 т, а в 1931 г. перевезено пассажиров 33,6 тыс. чел., почты и грузов 706,0 т.

Германия. Германия больше чем какая-либо другая капиталистическая страна почувствовала результаты кризиса.

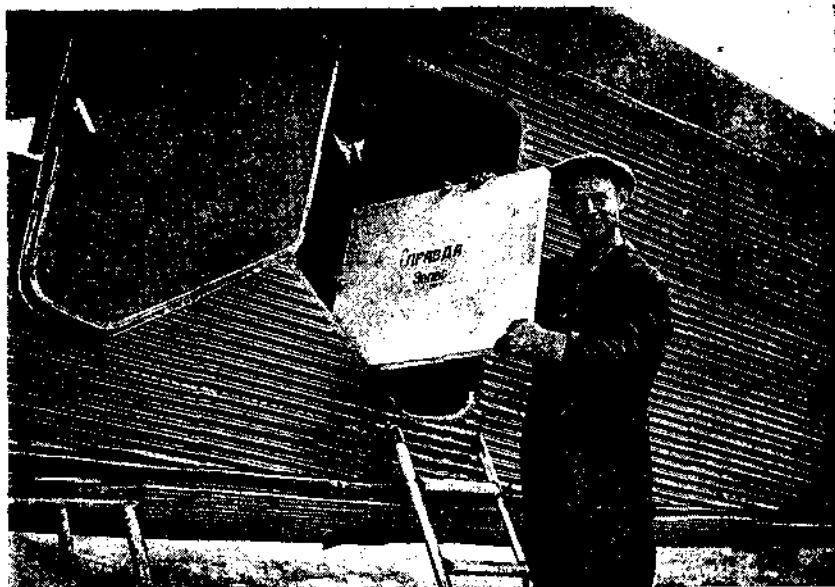
В качестве иллюстрации влияния кризиса достаточно указать хотя бы на всем известную катастрофу, которая постигла фирму «Юнкерс». Банкротство треста тяжелого машиностроения Борзига, с которым была связана фирма «Юнкерс», повлекло за собой банкротство компании «Юнкерс». Это означало не только разгром заводов этого всемирно известного предприятия, но и ликвидацию тех воздушных линий, которые компания имела на Востоке.

Протяженность сети воздушных линий Германии с 28,6 тыс. км в 1930 г. снизилась в 1931 г. до 27,1 тыс. км, налет километров с 10,7 млн. снизился до 8,7 млн., перевозки пассажиров с 93 тыс. чел. до 83 тыс., а почты и грузов с 2,5 тыс. т до 2,4 тыс. т.

Гражданская авиация, развивающаяся в условиях загнивания капиталистической системы, отражает на себе все противоречия современного капитализма. Это говорит о том, что возможности развития гражданской авиации в странах капитала чрезвычайно сужены и она никогда не сможет получить того широчайшего народнохозяйственного значения, которое она может занять и в ближайшее время займет в системе социалистического хозяйства.

Если для капиталистических стран 1931 г. явился годом углубления кризиса, то для СССР он принес новые победы во всех отраслях социалистического строительства.

Гражданская авиация СССР вступила на путь создания мощной материальной основы своего развития, особенно с 1931 г. Это прежде всего выразилось в той сумме капиталовложений, которые гражданская авиация имела в 1931 г. Капиталовложения 1931 г. превысили в 15 раз вложение 1930 г. и в 6 раз общую сумму всех капиталовложений за все предшествующие годы ее существования, взятые вместе. Громадные капиталовложения, которые правительство делает в области гражданского воздушного флота, показывают, что организм гражданской авиации делается все более и более полнокровным, он



Погрузка матриц газеты «Правда» на самолет

приобретает новые соки, новые силы» (речь т. Гольцмана на II конференции ГВФ).

В 1931 г. было обращено исключительное внимание на повышение качества оборудования существующей сети, и в этой области имеются большие достижения. Так, на 1 января 1932 г. гражданская авиация СССР уже имела 2 597 км трассы, освещенной для ночных полетов. В истекшем году приступлено к строительству аэровокзалов, радиофикации воздушной сети и самолетного парка и расширены работы по светооборудованию.

В 1931 г. гражданская авиация с честью справилась с возложенной на нее задачей ускорить продвижение в провинцию центрального органа партии—газеты «Правда»—путем переброски матриц.

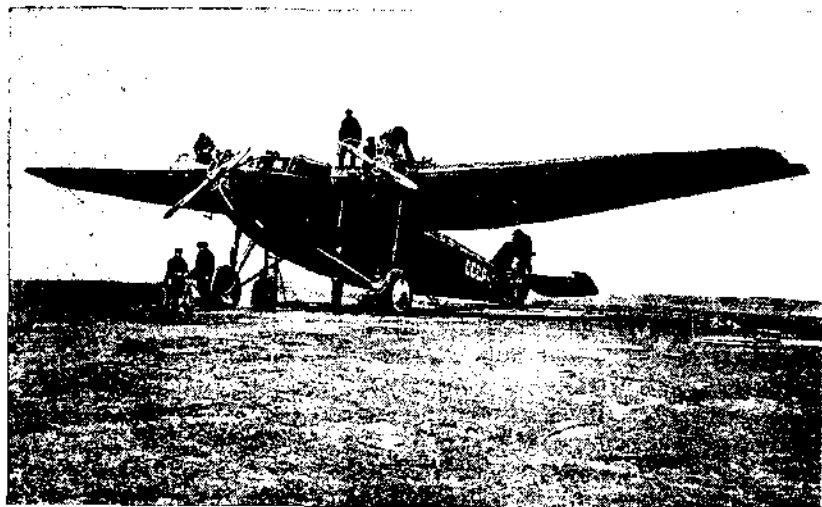
Благодаря такой работе воздушного транспорта, как констатирует «Правда» «в значительной мере выравниваются темпы политической и хозяйственной жизни центра и периферии и возрастает роль печати в социалистическом строительстве» («Правда» от 30 июня 1931 г.).

В последние годы широко развивается научно-исследовательская работа как по линии авиации, воздухоплавания, так в частности в области собственного опытного самолетостроения. Сумма затрат на научно-исследовательские учреждения зна-

чительно возросла и только по двум организациям ГВФ: НИИ и Дирижаблестрою—составила в 1931 г. около 4 млн. руб.

«Не так давно мы в области авиации зависели исключительно от заграницы. Не так давно мы ставили только иностранные моторы, мы выписывали целый ряд деталей, необходимых для аэропланов. Теперь мы освободились от иностранной зависимости и весь аэроплан производим собственными силами» (Ку и бышев, Речь на торжественном заседании, посвященном 10-летию юбилею гражданского воздушного флота).

За последнее время, вслед за появлением в 1929 г. советских конструкций трехмоторного металлического пассажирского (8—12 пассажиров) самолета «АНТ-9» и пассажирского самолета (на 7-8 пассажиров) «К-5» основных типов, принятых к эксплуатации на воздушных линиях СССР, в 1931 г. появился первый самолет-гигант, то же советской конструкции—«АНТ-14»—с общей мощностью моторов в 2 400 л. с. и с коммерческой грузоподъемностью в 5 т. В конце 1931 г. советское самолетостроение одержало еще одну крупную победу. Был выпущен первый цельностальной из нержавеющей стали пассажирский самолет электросварной конструкции НИИ ГВФ—«Сталь-2» с мотором М-26 300 НР. Этот тип самолета допускает коммерческую нагрузку 4 пассажиров и 50—60 кг груза. При этой нагрузке он имеет радиус действия в 600 км с крейсерской скоростью в 165—170 км в час. «Сталь-2» обладает очень высокими техническими и полетными данными:



Советский 3-моторный пассажирский (на 9 пассажиров) цельнометаллический самолет АНТ-9. Мотор М-26



Внутренний вид пассажирской кабины самолета «АНТ-9»

устойчивость на малых скоростях не требует больших аэродромов, имеет посадочную скорость в 70—75 км, управление его относительно несложно. Советская авиация создала скоростной почтовый самолет «П-5» с мотором «М-17» 600 НР, учебный и сельскохозяйственный самолет «У-2» с мотором «М-11». По линии моторостроения также имеются большие достижения. Мы уже сами строим моторы всех необходимых видов и мощностей.

В области дирижаблестроения также имеется ряд больших достижений. В то время как в капиталистических странах дирижаблестроение приостановилось, советское дирижаблестроение в короткий срок уже создало 3 дирижабля объемом от 2 200 до 6 500 куб. м. Первый дирижабль мягкого типа объемом в 2 200 куб. м уже летал над Москвой в этом году во время майских торжеств. В XV годовщину Октября над Москвой реяли советские дирижабли В-1, В-2, В-3. В 1933 г. будет построен полужесткий дирижабль в 37 тыс. куб. м.

Выпуск первенцев советского дирижаблестроения говорит о том, что первые шаги в этой области прошли с успехом, и в ближайшие годы Советский союз сможет приступить к созданию воздушных дирижабельных линий.

Основные данные первых советских учебных кораблей

Название корабля	Объем м'	Длина в м	Общая высота в м	Ско- рость км/час
СССР-В-1	2 200	44,7	14,0	75
СССР-В-2	5 000	56	19	76
СССР-В-3	6 500	63,5	21	96,5

И наконец с 1931 г. заложен фундамент подготовки собственных кадров. Широко развернута сеть учебных заведений. Если на 1 ноября 1930 г. гражданская авиация имела всего лишь 2 учебных заведения, то к 1932 г. она организовала вновь 12 учебных заведений (вузы, техникумы, рабфаки, летные школы, курсы и т. д. и т. п.). Количество обучающихся в учебных заведениях гражданского воздушного флота значительно возросло и обеспечивает развивающиеся потребности гражданского воздушного флота в кадрах специалистов.

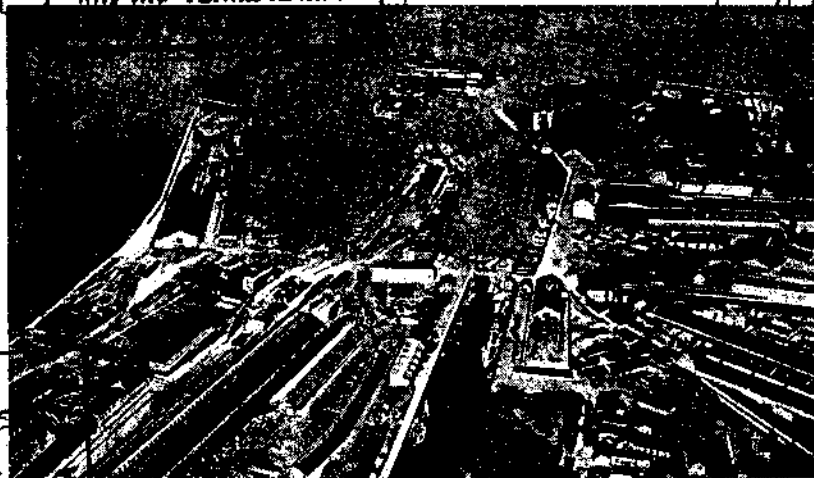
«Но нам нужны не всякие командные и инженерно-технические силы. Нам нужны такие командные и инженерно-технические силы, которые способны понять политику рабочего класса нашей страны, способны усвоить политику и готовы осуществить ее на совесть» (И. Сталин, Речь на совещании хозяйственников 23 июня 1931 г.).

Состав учащихся наших школ, как это видно из нижеследующей таблицы (в проц.), дает уверенность в том, что это указание т. Сталина в отношении гражданской авиации будет выполнено:

Типы учебных заведений	Рабочая прослойка	Партпрослойка	Комсомольская прослойка	Удельный вес женщин
Вузы	80	44	29	10
Техникумы	69	21	48	20
Рабфаки	77	32	45	14

Совнарком СССР в своем постановлении о работе ВОГВФ за 1931 г. «отмечает значительные достижения ВОГВФ в деле подготовки кадров гражданской авиации и в частности в укомплектовании учебных заведений гражданского воздушного флота надлежащим контингентом учащихся».

Состав работников гражданской авиации Советского союза за эти годы доказал «свое огромное преимущество, свое превосходство перед летным составом других стран. И это



Панорамный аэрофотоснимок морского порта

...потому что наши работники не могут не понимать и не знать, что авиация у нас имеет совершенно иное назначение, чем авиация в капиталистических странах. Пролетарии, работающие в авиации капиталистических стран, не могут не сознавать каждую минуту, что они находятся на службе у такой отрасли хозяйства, которая предназначена для истребления человека. У нас же каждый пролетарий, работающий в авиации, не может не сознавать, что он находится на службе у отрасли хозяйства, предназначенной для успехов социалистического строительства» (Куйбышев, Речь на торжественном заседании, посвященном 10-летию юбилею гражданской авиации). В 1931 г. явился по существу первым годом широкого развития производственного применения авиации в народном хозяйстве. Социалистическая реконструкция сельского хозяйства, строительство колхозов, совхозов, машинно-тракторных станций обеспечили возможность широкого внедрения в сельское хозяйство машинной техники.

«Советский союз из страны мелкого и мельчайшего земледелия превратился в страну самого крупного в мире земледелия на основе коллективизации, развертывания совхозов и широкого применения техники» (из резолюции XVII партконференции по докладам тт. Молотова и Куйбышева).

Нашим индустриальным предприятиям сельскохозяйственного производства мы обязаны дать передовую технику. Передовой же в техническом отношении сельскохозяйственной

машинной наряду с трктором и комбайном является самолет. ~~Именно~~ размеры нашего сельскохозяйственного производства не только открыли возможность использования самолета в сельском хозяйстве, но и настоятельно требуют его широчайшего применения.

В 1931 г. сельскохозяйственной авиацией была проведена огромная работа. Если обработанная авиохимическим методом площадь в 1925 г.—первом году развития сельскохозяйственной авиации—составила всего лишь 2,3 тыс. га, в 1929 г. обработанная площадь выросла до 33 149 га, то в 1931 г. достигла 200 200 га, что составляет 363,2 % к предыдущему году.

По плану на 1929—1932 гг. необходимо было обработать 346 тыс. га, на 1 января 1932 г. обработано 352,2 тыс. га. Таким образом 5-летний план сельскохозяйственной авиации выполнен в 3 года на 101,8%.

Однако этими показателями далеко не исчерпываются достижения нашей сельскохозяйственной авиации. В 1931 г. самолет проводил не только борьбу с вредителями сельского и лесного хозяйства, не только уничтожал рассадники малярии, но удачно провел первые опыты авиосева риса и трав. Блестящие результаты авиосева открыли для авиации новую область ее применения в сельскохозяйственном производстве. Поставлена проблема рядового аэросева. Виднейший специалист-агротехник, вице-президент Ленинской академии с.-х. наук профессор Тулайков считает, что «в связи с внедрением в сельское хозяйство самолета, использованием его в качестве главного орудия нам придется пересмотреть агротехнику под совершенно новым углом зрения. Самолет внесет революцию в сложившиеся у нас взгляды на ведение сельского хозяйства».

Но и этими видами применения не исчерпаны все возможности с.-х. авиации. Перед с.-х. авиацией стоят вопросы организации охраны садов и огородов от заморозков, озеленения пустынь, химического удобрения полей, борьбы с сорняками, посева леса, регулирования таяния снега, осаждения влаги и борьбы с лесными пожарами. Достижения с.-х. авиации на основе успехов социалистического строительства, индустриализации страны, социалистической реконструкции сельского и лесного хозяйства раскрыли возможности таких темпов и масштабов применения авиации, которых нет и не может быть ни в одном капиталистическом государстве; поэтому неудивительно, что сельскохозяйственная авиация СССР в 1931 г. по объему работ вышла на первое место в мире.

Перейдем к другому виду применения авиации—к аэрофотосъемке. Аэрофотометод засъемки имеет неоспоримые преимущества перед другими всеми видами съемки площадей.



С.-х. авиация. Загрузка самолета ядами

Обеспечить получение материалов для составления карт необъятных пространств Советского союза при наименьших затратах рабочей силы и в кратчайший срок может только самолет.

Не приходится говорить о том, что самолету доступны те районы, в которых возможность съемки иными методами вообще исключена. Объем работы аэрофотосъемки характеризуется следующими данными (в тыс. кв. км):

1925	0,9	1929	34,3
1926	5,6	1930	105,5
1927	16,4	1931	100,6
1928	30,7		

Если учесть те потребности, которые может предъявить народное хозяйство к аэрофотосъемке, то станет совершенно ясным, что темпы роста засвятой аэрофотометодом площади находятся в явном противоречии с общими темпами роста социалистического строительства. В основном это объясняется тем, что «до настоящего времени не только заинтересованные ведомства, как Наркомлес, Наркомтяжпром, все еще не имеют достаточно ясного представления о значении аэрофотосъемки для ускорения темпов нашего хозяйственного строительства, но даже и в нашей среде, в среде авиарботников, точно так же очень мало об этом знают. До сих пор не учитывалась роль аэро-



✶ ВОТОВАЯ МЕСТНОСТЬ



Самолет проводит судя

фотосъемки в хозяйственном строительстве Советского союза» (речь т. Гольцмана на II конференции ГВФ).

Из года в год растет работа самолетов на крайнем Севере. В 1931 г. самолетами Комсеверпути было сделано 13 полетов для борьбы с оленьей эпизоотией (перевоска медицинских отрядов и медикаментов), 11 рейсов по разведке лесных массивов, 30 полетов по разведке льдов в Карском море. Результаты этой разведки давали возможность успешно проводить через Карское море наши торговые суда. Кроме того самолетами Комсеверпути за 1931 г. совершен 51 полет по перевозке пассажиров и почты. Перевезено 162 пассажира, 67 кг почты и 2 143 кг грузов. В общей сложности по всем операциям совершено 140 полетов и налетано 400 часов.

«Значение работы Комсеверпути под углом зрения развития политической и культурной, не говоря уже о хозяйственной жизни края, поистине гигантское» (речь т. Гольцмана на II всесоюзной конференции ГВФ).

Однако если гражданская авиация имеет безусловные и значительные достижения в 1931 г. по сравнению с 1930 г., и 1931 год явился решающим этапом в деле аэрофикации Советского союза, обеспечившим выполнение пятилетнего плана развития сети воздушных путей, утвержденного V съездом Советов, и перевыполнение пятилетнего плана по авиационно-химической борьбе с вредителями сельского и лесного хозяй-

ства, все же 1931 г. дал недовыполнение плана по целому ряду показателей как в транспортной, сельскохозяйственной авиации, так и в аэрофотосъемке. Эксплуатационный план и план перевозок недовыполнены. Аварийность в 1931 г. возросла. Своевременность движения, т. е. выполнение рейсов в часы, назначенные расписанием, снизилась до 86%. Себестоимость тонно-километра повысилась на 12,7%.

Это недовыполнение плана по транспортной авиации и ухудшение ряда показателей ее работы явилось «следствием не только недостатков со стороны авиационной промышленности, но и следствием недостаточной организованности работы, далеко еще не изжитой обезлички, неудовлетворительного состояния трудовой дисциплины во всех звеньях аппарата ГВФ» (из резолюции II всесоюзной конференции по докладу тт. Гольцмана и Михельсона).

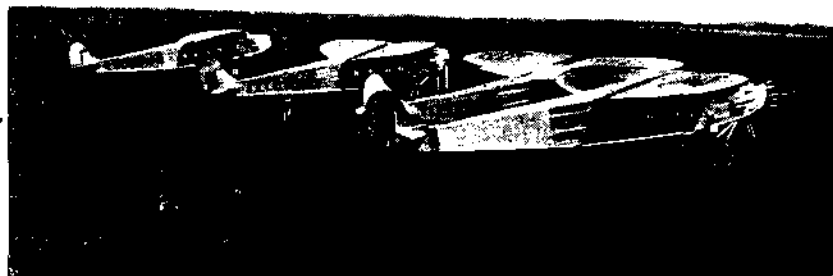
В сельскохозяйственной авиации и в аэрофотосъемке наряду с причинами, указанными выше для транспортной авиации, в 1931 г. недовыполнению плана способствовали также слабое внедрение принципов социалистической организации труда и отсутствие четкой работы по планированию.

Остановимся на отдельных наиболее неблагоприятных участках работы гражданского воздушного флота, повлиявших на недовыполнение плана 1931 г.

Конференция работников ГВФ отметила, что одним из слабейших участков работы гражданского воздушного флота является организация труда как в эксплуатации, так и в ремонтных мастерских и учебных заведениях. В связи с этим перед работниками гражданской авиации с особой остротой стоит вопрос о необходимости наладить организацию труда: «ликвидировать обезличку, улучшить организацию труда, правильно расставить силы на предприятии—такова задача» (И. Сталин).

Тов. Сталин указал, что внедрение и укрепление хозрасчета во всех предприятиях, систематическое снижение себестоимости, усиление внутрипромышленного накопления во всех без исключения отраслях промышленности—задача, которую мы должны разрешить. Это указание т. Сталина далеко еще не реализовано в гражданском воздушном флоте.

Строительный план 1931 года выполнен неудовлетворительно. Введено в эксплуатацию лишь крайне незначительное число строящихся объектов. Это объясняется главным образом как плохой работой стройорганизации, так и запозданием с изысканиями, проектированием, допущением строительства одновременно на многочисленных пунктах, расхождением местными организациями ГВФ средств капитального строительства на другие цели и большой текучестью рабочей силы на



На старте

стройках. В результате всех этих причин общее невыполнение плана строительства составляет примерно 50%. В эксплуатации к концу года введено всего лишь 15% строек.

Нельзя не остановиться также на том, что в 1931 г. имели место частые нарушения регулярности полетов и высокая аварийность. Основная причина этого—«недостаточность руководства и контроля со стороны управлений и станций ВОГВФ наряду с низким качеством продукции ВАО, недостатком запчастей и слабостью ремонтной сети» (постановление СНК СССР от 20 января 1932 г.).

Отсутствие необходимой дисциплины—одна из основных причин аварийности. Примерно $\frac{3}{4}$ всех аварий происходило по вине летноподъемного и прочего состава работников гражданской авиации.

Наконец надо отметить как один из серьезных недостатков работы ГВФ исключительно низкий налет часов на самолет, особенно по линии производственной авиации (с.-х. авиация и аэрофотосъемка).

Несмотря на известные достижения в области изобретательства в 1931 г. (поступило 305 изобретений, в том числе от рабочих 195, и принято 181), конференция работников ГВФ признала проведенную работу и то внимание, которое уделялось работе ячеек бриза, недостаточными.

В 1932 г. перед гражданской авиацией стояла боевая задача ликвидации всех прорывов истекшего года, выполнения и перевыполнения плана 1932 г., завершения по всем отраслям авиации первого пятилетнего плана и наконец подготовки ко вто-

рой пятилетке. В 1932 г. стояла задача развернуть широким фронтом техническую реконструкцию всей гражданской авиации, что являлось центральной задачей. Гражданский воздушный флот СССР в 1932 г. должен был создать мощную техническую базу для своего дальнейшего развития.

Организация круглогодичной и круглосуточной работы транспортной авиации, улучшение выполнения качественных заданий, выполнение и перевыполнение хотя и напряженного, но вполне реального плана развития гражданской авиации, требуют коренного улучшения технической эксплуатации самолетомоторного парка, улучшения диспетчерской службы, беспощадной борьбы с аварийностью, улучшения работы ремонтных пунктов, переквалификации старых кадров, улучшения постановки учебной работы в школах ГВФ, жесткой борьбы за укрепление дисциплины среди всех работников ГВФ и в частности среди летноподъемного персонала и наконец улучшения руководства производственной авиацией со стороны Главного управления гражданской авиации. На разработку всех этих вопросов, на выполнение задач, стоявших перед гражданской авиацией, должны были быть брошены все силы работников ГВФ. На основе мобилизации внимания широких масс к гражданской авиации, на основе теснейшей связи со всеми центральными и местными партийными, общественными и хозяйственными организациями, на базе углубления социалистических форм труда, на основе выполнения 6 исторических указаний т. Сталина все задачи, стоявшие перед гражданской авиацией, должны были быть успешно разрешены.

20 января 1932 г. СНК СССР определил объем работы гражданской авиации на 1932 г.:

Показатели	Единицы измерения	Количество
ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ		
1. Сеть действующих воздушных линий	тыс. км	47
2. Налет	млн. км	9
3. Перевозки пассажиров	тыс. чел.	35
4. Перевозки почты	т	1 140
5. Перевозки грузов	т	790
6. Общий тонно-километраж	млн. т·км	32
7. Средний налет на 1 списочный самолет в месяц	час.	50
8. Средний процент коммерческой загрузки самолета	%	65
9. Дотация в общих расходах на эксплуатацию	%	35

С.-Х. АВИАЦИЯ

1. Борьба с вредителями сельского хозяйства	тыс. га	810
---	---------	-----



Изыскательская партия на Улене

Показатели	Единицы измерения	Количество
2. Борьба с малярийным комаром . . .	тыс. га	700
3. Обследование лесов и патрулирование от пожаров	млн. га	10
4. Посевы риса	тыс. га	5
5. Посевы трав	тыс. га	20
6. Хоз. аэросъемка	тыс. га	20
7. Средний годовой налет на 1 самолет .	час.	125

ПО ГОСФОТОСЪЕМКЕ

1. Площадь фотосъемочных работ	тыс. кв. км	180
2. Годовой налет часов на самолет . . .	час.	120

На 1932 г. проектировалось удвоить самолетный парк транспортной авиации, число рейсов довести до 13 тыс., произвести изыскания новых линий на 200 тыс. км и наконец вложить средства на капитальное строительство в сумме 67 млн. руб., из них на воздушные сообщения—21 млн. руб., на строительство учебных заведений—32 млн. руб., на промышленное строительство—2,3 млн. руб. Кроме того было запроектировано вложить на оборудование воздушной сети 19 млн. руб. против 11 млн. по плану 1931 г. Планом 1932 г. относительный размер государственной дотации на тонно-километр значительно снижался.

В 1932 г. было запроектировано открыть целый ряд новых линий, имеющих исключительное экономическое значение. Прежде всего необходимо указать на то, что существующая линия Москва—Иркутск по плану должна быть продолжена

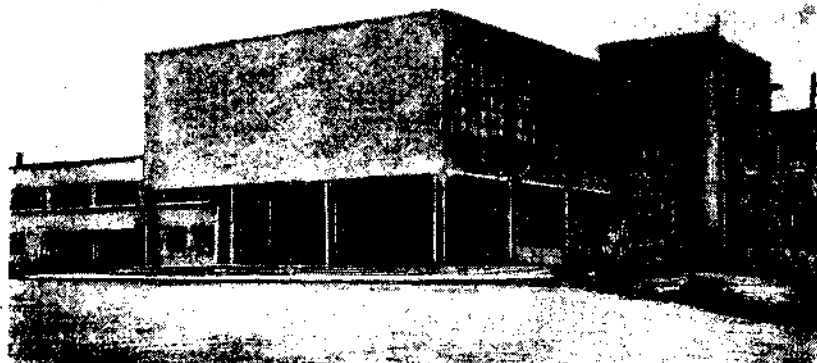
во Владивостока. Таким образом создавалась крупнейшая в мире воздушная магистраль, связывающая новейшим скоростным видом транспорта красную столицу Советского союза с Владивостоком. Далее, в 1932 г. намечались к сдаче в эксплуатацию линии Свердловск—Обдорск, Москва—Сталинград, Москва—Минск, Баку—Красноводск и наконец Новосибирск—Семипалатинск. Кроме того предполагалось открыть ряд новых участков, имеющих также немаловажное значение: Казань—Уфа—Магнитогорск—Кустанай и Алма-Ата—Талды—Караганда—Курган. Протяженность воздушных линий в 1932 г. должна была возрасти на 39%.

В 1932 г. целый ряд участков воздушных линий должен был оборудоваться для ночных полетов.

Маршруты вновь оборудуемых ночных участков	Протяженность ночного участка (в км)	Примечание
Казань — Свердловск — Курган — Омск — Новосибирск — Красноярск — Н.-Удинск	2 503	Включая ночные участки, открытые в 1929 и 1930 гг. (957 км), общая протяженность ночной трассы на линии Москва—Иркутск составит 3 460 км
Орел — Харьков — Ростов — Армавир — Минеральные Воды	1 260	Включая ночной участок Москва — Орел (350 км), оборудованный в 1931 г., общая протяженность ночной трассы на линии Москва — Тифлис составит 1 610 км
Москва — Пенза	610	
Москва — Бологое — Ленинград .	650	Светооборудование в основном закончено в конце 1931 г.
Итого	5 023	Общая протяженность участков в 1932 г. составит 6 330 км

В связи с таким большим развертыванием деятельности гражданской авиации в 1932 г. должна была значительно возрасти коммерческая грузоподъемность самолетного парка.

В 1932 г. был также запроектирован значительный рост показателей работы советско-германского о-ва «Дерулуфт».



Московский аэровокзал

Основные показатели плана «Дерулуфт» рисуются в следующем виде:

Показатели	Количество
Длина воздушной сети (в км)	2 728
Налеты километров	1 168 236
Количество перевезенных пассажиров	5 085
Пассажиро-километры	2 923 000
Количество перевезенного багажа и груза (в кг)	124 170
Тонно-километры багажа и груза	86 860
Перевозка почты (в кг)	41 075
Тонно-километры почты	30 560
Общее количество перевезенных пассажиров, багажа и грузов (в кг)	565 860
Общий тонно-километраж	347 120

Если в первой пятилетке состояние гражданской авиации СССР, несмотря на те поистине грандиозные темпы роста, какие мы имеем, все же можно характеризовать как зачаточное, то во второй пятилетке гражданская авиация займет соответствующее место в системе социалистического народного хозяйства.

Во второй пятилетке «воздушные сообщения должны быть развиты очень сильно. Уже предreshена очень большая программа по авиостроению. Строятся авиационные заводы, строятся заводы авиационных моторов и подсобные предприятия. Воздушный транспорт получит огромную базу для своего развития и в конце пятилетки будет одним из мощных средств для сношения крупных центров с отдельными районами, для перевозки транспортабельных грузов, почты и т. д.» (из доклада т. Куйбышева на XVII всесоюзной конференции ВКП(б).

По предварительным исчислениям ПТЭУ Аэрофлота некоторые показатели развития гражданской авиации во второй пятилетке представляются в следующем виде (за 5 лет):

ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ

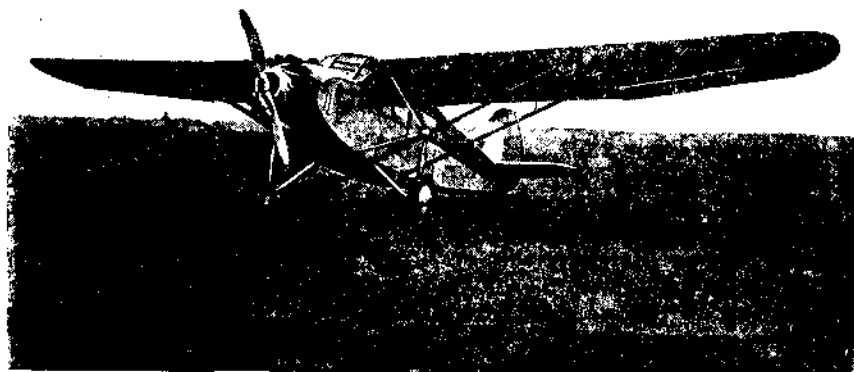
Налет километров (в тыс.)	4 000 000
Перевозка пассажиров (в тыс. чел.)	7 000
» » почты (в т)	160 000
» » грузов и багажа (в т)	126 000
Общий тонно-километраж (в тыс.)	615 000

С.-Х. АВИАЦИЯ

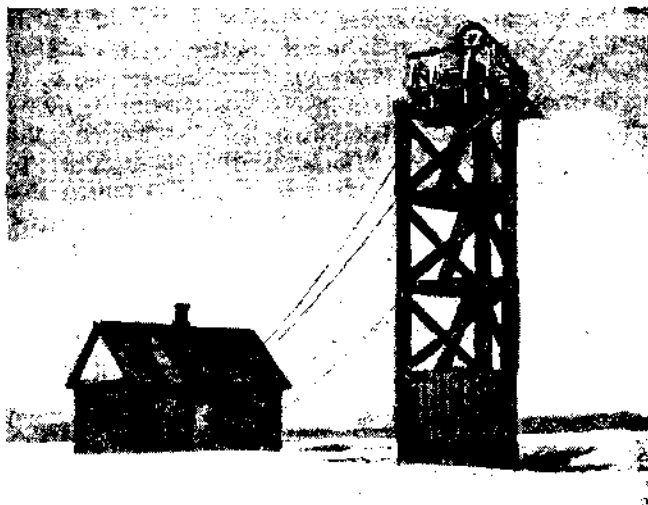
Борьба с вредителями сельского и лесного хозяйства (в тыс. га)	9 300
Борьба с малярией (в тыс. га)	27 000
Аэросев (в тыс. га)	16 820
Обследование лесов (в тыс. га)	625 000

Госпланом СССР намечается на вторую пятилетку охватить аэросъемкой сотни тыс. кв. км; однако потребности народного хозяйства в применении авиации настолько велики, что, надо предпологать, в дальнейшем эти цифры будут увеличены.

Для выполнения заданий второй пятилетки необходимо прежде всего, чтобы не только каждый промышленный центр имел собственный аэродром, но и каждый крупный совхоз, колхоз имел бы если не аэродром, то посадочную площадку.



Советский цельностальной пассажирский (на 4 пассажира) самолет из холоднокатаной стали электросварной конструкции НИИ ГВФ «СТАЛЬ-2»



Оборудование трассы для ночных полетов. Одна из вышек для вращающегося маяка на линии Москва—Харьков, установленная в 1932 г.

Необходимо всеми средствами обеспечить полную техническую реконструкцию гражданского воздушного флота, радиофикацию всех крупных линий, всех самолетов, обслуживающих пассажирское движение, фотосъемку, большинство почтовых самолетов и наконец части самолетов сельскохозяйственной и ведомственной авиации.

Во второй пятилетке должно быть осуществлено также круглосуточное и круглогодичное движение на всех линиях, имеющих большое значение. Для этого необходимо все магистрали и крупные линии светооборудовать. Самолетный парк, особенно пассажирской и почтовой службы, должен быть также приспособлен к ночным полетам.

Грандиозный размах работы гражданской авиации, которую предстоит ей выполнять во втором пятилетии, требует реконструкции всего нашего авиационного хозяйства и в частности в первую очередь самолетомоторного парка. Нельзя ни на минуту забывать того, что во второй пятилетке мы имеем полную возможность догнать в технико-экономическом отношении передовые капиталистические страны. Если за границей сегодня уже имеются такие гиганты, как «ДОХ», правда насчитывающиеся единицами, то во второй пятилетке мы должны создать сотни самолетов, способных поднимать на воздух по

150—200 пассажиров, должны создать воздушные гиганты, летающие пассажирские корабли грузоместимостью 15—20 т.

Во второй пятилетке самолет должен быть дан нашей социалистической промышленности для обслуживания ее нужд, должен найти широчайшее применение в работе органов культуры, здравоохранения. Поэтому наряду с производством крупных транспортных самолетов мы должны будем развить и легкое самолетостроение.

Директива партии: «воздушные сообщения развить по всем основным направлениям как одно из важнейших средств связи с отдаленными районами и с крупными промышленными центрами» (XVII партконференция) должна быть выполнена и будет выполнена.

Основные задачи, которые стоят перед нами в области авиации, те же, что и в области всего народного хозяйства.

— «Нужно заняться вопросом овладения техникой как на существующих заводах и в институтах, так и в области эксплуатации воздушного флота. Недавно закончившийся пленум ЦК эту задачу поставил со всей остротой перед всем народным хозяйством. К авиации это положение относится не в меньшей степени, чем к какой бы то ни было другой отрасли народного хозяйства. Что значит в области авиации овладеть техникой? Это прежде всего устранить аварийность и добиться полной безопасности полетов. Это—далее—ликвидировать нерегулярность сообщения, опоздания, вынужденные посадки, которые у нас еще имеют место. Овладеть техникой—это значит улучшить эксплуатацию воздушных линий, увеличить размеры производственного использования авиации» (В. В. Куйбышев, Речь на торжественном заседании, посвященном 10-летию юбилею гражданского воздушного флота, 9/II 1933 г.). Решения январского пленума ЦК ВКП(б) в отношении освоения техники должны явиться основным лозунгом в деле борьбы за аэрофикацию Советского союза.

Завершение реконструкции гражданской авиации во второй пятилетке, создание на базе последних достижений техники мощного гражданского воздушного флота, мощной промышленной и сельскохозяйственной авиации, развитие аэрофото-съемки и развитие дирижаблестроения обеспечиваются социалистической индустриализацией страны и в свою очередь явятся не последним фактором в ускорении темпов строительства социализма.

★

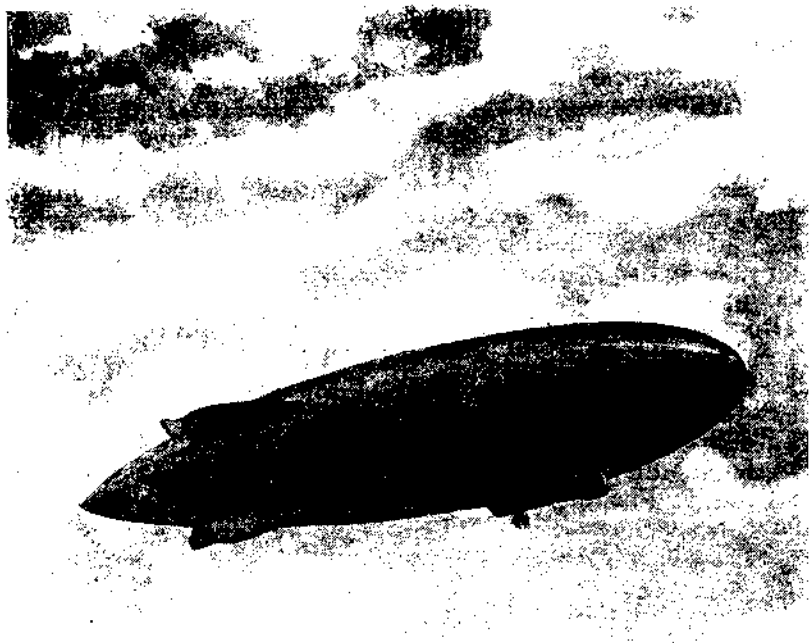
Работа преследовала цель собрать и систематизировать данные о развитии гражданской авиации СССР за 1923—1931 гг.

и прежде всего за истекший 1931 год. Однако надо сказать, что отсутствие целого ряда материалов по одним участкам работы гражданской авиации, неполнота имеющихся сведений по другим обусловили объем публикуемых сведений. Этими причинами в известной степени объясняется и структура расположения материала.

В настоящее время мы уже располагаем предварительными данными о результатах работы гражданского воздушного флота СССР за 1932 г., а следовательно также предварительными данными о выполнении плана первой пятилетки аэрофикации Советского союза.

Вопросам развития гражданской авиации СССР в 1932 г., итогам первой пятилетки и итогам первого десятилетия (1923—1932) будет посвящена самостоятельная работа, которая в настоящее время уже готовится к печати.

В составлении ряда статистических таблиц настоящей работы принимали ближайшее участие гг. Бажилина Т. М., Егоров С. Н. и Ривкинд А. Л., которым составитель приносит свою благодарность.



«Дирижабль В-1»

СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Транспортная авиация

Таблица 1. Динамика основных показателей по развитию транспор

Показатели	1923 г.	1924 г.	1925 г.
ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ВОГВФ			
Длина воздушных линий в км	420	4 002	3 354
В % к предыдущему году	—	92,8	83,8
Налетанное количество км	48 225	116 345	497 939
В % к предыдущему году	—	469,3	219,9
Количество перевезенных пассажиров	229	1 391	3 100
Пассажиро-километры	—	—	—
Количество перевезенного багажа и груза (в кг)	143	7 044	18 105
Тонно-километры багажа и груза. Количество перевезенной почты (в кг)	1 852	2 188	7 906
Тонно-километры почты	—	—	—
Общее количество перевезенных пассажиров, багажа, груза и почты (в кг)	18 025	105 602	243 011
В % к предыдущему году	—	591,4	227,9
Общий тонно-километраж	—	—	—
В % к предыдущему году	—	—	—
ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ о-ва «ДЕРУЛУФТ»			
Длина воздушных линий в км	1 246	1 246	1 896
В % к предыдущему году	—	100,0	152,1
Налетанное количество км	202 480	340 162	474 728
В % к предыдущему году	—	167,9	131,5
Количество перевезенных пассажиров	382	552	483
Пассажиро-километры	—	—	—
Количество перевезенного багажа и груза (в кг)	23 148	34 519	54 210
Тонно-километры багажа и груза	—	—	—
Количество перевезенной почты	1 556	2 291	5 455
Тонно-километры почты	—	—	—
Общее количество перевезенных пассажиров, багажа, груза и почты (в кг)	51 454	75 450	93 475
В % к предыдущему году	—	146,6	124,0
Общий тонно-километраж	—	—	—
В % к предыдущему году	—	—	—
ОБЩИЕ ДАННЫЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ВОГВФ и «ДЕРУЛУФТА»			
Длина воздушных линий в км	1 666	5 248	5 250
В % к предыдущему году	—	315,0	100,0
Налетанное количество км	250 705	563 507	972 667
В % к предыдущему году	—	225,9	171,6
Количество перевезенных пассажиров	611	1 943	3 583
Пассажиро-километры	—	—	—
Количество перевезенного багажа и груза (в кг)	23 291	41 563	72 315
Тонно-километры багажа и груза	—	—	—
Количество перевезенной почты (в кг)	3 418	4 479	13 361
Тонно-километры почты	—	—	—
Общее количество перевезенных пассажиров, багажа, груза и почты (в кг)	69 479	182 052	336 486
В % к предыдущему году	—	262,0	181,8
Общий тонно-километраж	—	—	—
В % к предыдущему году	—	—	—

Примечания: 1. За 1923—1930 гг. данные по транспортной авиации Всероссийскому обществу добровольного воздушного флота—«ДОБРОЛЕТ» с которых явилось вначале (январь 1930 г.) Единое Всесоюзное общество гражданение гражданского воздушного флота при СТО СССР—ВОГВФ, ныне (в начале при СНК СССР—«АЭРОФЛОТ». 2. Советско-Германское общество воздушных сообщений—«АЭРОФЛОТ» линия Москва—Смоленск—Ковно—Кенигсберг. За 17—18 тыс. кг грузов и багажа и около 1 200 кг почты. 3. Учет тонно-километру—«ДЕРУЛУФТ» поставлен лишь с 1930 г. 4. В данных о протяженности линий указана так например в 1931 г. она составляла 32 850 км. 5. В таблице приведены данные чesким полетам табл. 10, 11, 26 и 27 по экспедиционным полетам.

тнот авиации **ВОГВФ** и о-ва «**ДЕРУЛУФТ**» на 1923—1932 гг.

1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.
4 764	5 922	9 325	15 426	26 487	27 746
142,0	124,3	151,4	165,4	171,7	104,7
937 649	1 451 074	1 726 385	2 750 586	3 961 671	5 241 073
188,3	154,7	118,9	150,3	144,0	132,2
3 554	6 072	7 022	9293	12 013	18 984
—	—	—	—	7 333 451	11 991 086
425 51	64 415	85 300	123 083	134 301	228 314
—	—	—	—	—	—
26 469	47 699	64 829	72 524	85 732	148 420
—	—	—	—	116 654	324 214
—	—	—	—	—	242 125
300 763	537 154	641 669	846 117	1 104 836	1 881 408
123,7	178,5	119,4	131,8	130,5	170,2
—	—	—	—	729 078	1 233 479
—	—	—	—	—	177,4
—	—	—	—	—	—
1 896	1 896	2 116	2 116	2 794	2 794
100,0	100,0	111,6	100,0	132,	100,0
502 333	593 804	771 400	811 324	917 735	903 200
105,8	118,2	129,9	105,0	113,1	98,4
1 125	1 811	2510	2 692	2 862	3 658
—	—	—	—	2 579 040	2 078 851
25 823	52 682	69 517	74 885	61 339	87 524
—	—	—	—	59 954	58 351
12 870	25 161	28 342	17 064	27 185	29 057
—	—	—	—	23 717	20 699
—	—	—	—	—	—
117 443	204 613	273 559	280 389	288 922	372 640
123,0	174,2	133,6	102,4	103,0	128,9
—	—	—	—	264 201	244 707
—	—	—	—	—	92,6
—	—	—	—	—	—
6 660	7 818	11 442	17 542	29 281	30 540
126,8	117,3	146,3	153,3	166,9	104,2
1 439 932	2 044 878	2 497 785	3 561 910	4 879 406	6 144 273
148,0	142,0	122,1	142,6	136,9	125,9
4 679	7 883	9 532	11 985	14 875	22 642
—	—	—	—	9 912 491	14 069 937
51 337	117 097	154 817	197 968	195 700	315 837
—	—	—	—	145 886	206 753
39 339	72 860	93 171	83 588	143 839	353 271
—	—	—	—	110 651	262 824
—	—	—	—	—	—
418 206	741 767	915 228	1 126 506	1 393 757	2 254 048
124,2	177,3	123,3	123,0	123,7	161,7
—	—	—	—	993 279	1 538 186
—	—	—	—	—	154,8

ВОГВФ получены в результате объединения соответствующих отчетных данных по ным Украинского о-ва воздушных сообщений—«УКРВОЗДУХПУТЬ», преемниками ского воздушного флота—«ДОБРОЛЕТ», а с ноября 1930 г.—Всесоюзное объеди- 1932 г.) реорганизованное в Главное управление гражданского воздушного флота общений—«ДЕРУЛУФТ» организовано в конце 1921 г. В 1922 г. обществом эк- 1922 г. на этой линии налетано 150 000 км, перевезено около 400 пассажиров, ража и пассажиро-километража на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «ДЕ- длина эксплуатируемой сети. Протяженность существующей сети гораздо выше, без учета внелинейной работы транспортной авиации. См. табл. 12 и по эпизоди-

2 Таблица 2. Эксплуатация самолетного парка на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «Деруфт» за 1931 г.
НА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ ВОГВФ

Месяцы	Налет часов		Скорость (км/ч.)	Налет километ- ров		Средняя коммерческая загрузка самолета					
	1931 г. час.—мин.	в % к 1930 г.		1931 г.	в % к 1930 г.	пасса- жиры (в тоннах)	почта (в тоннах)	груз и багаж (в тоннах)	всего пас- сажиров, почты, грузов и багажа (в тоннах)	% загрузки в % к 1931 г. 1930 г.	
Январь	57—25	—	130	6 950	—	0,025	0,008	0,001	0,034	11,1	—
Февраль	135—13	—	123	16 760	—	0,060	0,012	0,076	0,148	42,0	—
Март	90—49	—	123	11 200	—	0,049	0,011	0,007	0,067	22,5	—
Апрель	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Май	312—44	87,6	152	47 600	111,2	0,377	0,109	0,010	0,496	79,3	106,6
Июнь	274—55	57,7	157	43 400	69,6	0,525	0,132	0,029	0,686	95,0	131,2
Июль	407—15	86,4	153	62 600	98,5	0,281	0,060	0,117	0,458	90,2	128,3
Август	377—35	82,6	159	60 202	101,9	0,317	0,074	0,034	0,425	77,7	112,9
Сентябрь	364—52	85,4	154	56 486	102,6	0,221	0,040	0,035	0,296	62,6	105,0
Октябрь	325—38	215,2	146	47 758	241,3	0,151	0,044	0,034	0,229	50,8	98,8
Ноябрь	180—50	258,5	147	26 651	294,4	0,015	0,006	0,019	0,040	28,4	70,6
Декабрь	149—35	198,6	156	23 375	221,5	0,007	0,004	0,014	0,025	19,8	225,0
Итого	2 676—51	107,7	150	402 982	125,1	0,250	0,059	0,042	0,361	73,4	112,5

Воздушная линия Москва—Тифлис
Участок Москва—Харьков¹, Маршрут Москва—Орел—Харьков
Протяжение участка—700 км

Воздушная линия Москва—Тифлис²
Участок Харьков—Минводы, Харьков—Ростов—Дон—Армавир—Минводы
Протяжение участка—900 км

Январь	30-38	—	131	3 946	—	0,016	—	0,013	0,029	63,9
Февраль	3-25	—	117	400	—	0,080	—	—	0,080	22,9

Март	53—11	131	7 010	—	0,029	0,008	0,002	0,039	12,1
Апрель	25—07	122	3 085	—	0,128	—	0,007	0,135	43,4
Май	399—42	132	53 000	—	0,181	0,040	0,012	0,234	59,8
Июнь	342—37	135	49 830	—	0,267	0,105	0,013	0,385	53,6
Июль	312—50	147	46 100	—	0,314	0,084	0,036	0,424	62,5
Август	388—06	150	58 500	—	0,282	0,083	0,026	0,391	67,4
Сентябрь	317—56	145	46 130	—	0,187	0,067	0,030	0,284	50,5
Октябрь	193—50	144	28 071	—	0,119	0,042	0,031	0,192	29,0
Ноябрь	75—22	132	10 095	—	0,084	0,015	0,014	0,113	24,4
Декабрь	16—13	108	1 760	—	0,070	0,028	0,007	0,105	29,8
Итого	2 158—57	142	307 927	—	0,215	0,066	0,022	0,303	53,2

Воздушная линия Москва—Тифлис

Участок Минводы—Баку², Маршрут Мингоды—Владиквказ—Грозный—Махач-Чала—Баку
Протяжение участка—500 км

Январь	5—40	135	770	—	—	—	—	—	—
Февраль	5—55	128	770	—	—	—	—	—	—
Март	5—15	172	900	—	—	0,005	0,005	0,005	1,4
Апрель	7—35	117	900	—	0,170	—	—	0,170	56,6
Май	346—47	152	52 600	—	0,123	0,026	0,009	0,158	54,0
Июнь	320—41	147	47 255	—	0,128	0,091	0,012	0,231	70,3
Июль	308—41	141	43 900	—	0,146	0,061	0,021	0,228	56,2
Август	347—14	162	56 400	—	0,154	0,084	0,025	0,243	52,5
Сентябрь	284—02	149	42 270	—	0,121	0,059	0,023	0,203	49,1
Октябрь	197—03	163	32 143	—	0,127	0,050	0,031	0,208	38,3
Ноябрь	26—00	173	4 500	—	0,075	0,020	0,008	0,103	25,9
Декабрь	5—15	172	900	—	—	—	—	—	—
Итого	1 860—08	152	283 408	—	0,133	0,056	0,019	0,208	53,9

¹ Участок Москва—Харьков в 1930 г. функционировал с мая, а в 1931 г. в течение всего года с перерывом на апрель (период снеготаяния, обусловивший отсутствие возможности производить посадки самолетов на аэродром).

² В 1930 г. на линии Москва—Тифлис функционировал участок Харьков—Пятигорск, поэтому сравнительные данные 1931 г. с 1930 г. по участку Харьков—Минводы отсутствуют.

³ По участку Минводы—Баку сравнительных данных 1930 г. не приводится, так как в 1930 г. существовал лишь участок Пятигорск—Баку. В январе—апреле 1931 г. по этому участку производились лишь эпизодические полеты, а с мая установлено регулярное воздушное сообщение.

Месяцы	Налет часов		Ско- рость (км/ч.)	Налет километ- ров		Средняя коммерческая нагрузка самолета					
	1931 г. час.—мин.	в % к 1930 г.		1931 г.	в % к 1930 г.	пасса- жиры (в тоннах)	почта (в тоннах)	груз и багаж (в тоннах)	всего пас- сажиров, почты, грузов и багажа (в тоннах)	% загрузки	
										1931 г.	в % к 1930 г.
Воздушная линия Москва—Тифлис											
Участок Баку—Тифлис. Маршрут Баку—Еглах—Тифлис											
Протяжение участка 525 км											
Январь	14—30	13,1	155	2 100	13,4	0,018	—	0,001	0,019	6,6	16,1
Февраль	28—55	74,3	145	4 200	72,7	0,011	—	—	0,011	3,6	9,8
Март	92—03	61,3	148	13 650	61,7	0,023	0,001	0,004	0,028	9,6	20,1
Апрель	202—42	110,9	148	29 025	111,5	0,076	0,003	0,062	0,141	48,6	105,6
Май	217—25	88,2	138	33 075	86,2	0,103	0,014	0,102	0,219	73,1	178,3
Июнь	189—05	96,4	151	29 085	98,9	0,105	0,071	0,108	0,284	93,8	270,3
Июль	162—25	87,0	153	24 825	87,6	0,084	0,054	0,083	0,201	65,6	149,1
Август	158—18	108,7	151	29 025	104,9	0,136	0,054	0,063	0,253	77,2	156,5
Сентябрь	206—20	106,7	149	30 645	104,2	0,120	0,038	0,061	0,219	66,6	175,7
Октябрь	167—47	119,1	150	25 200	124,6	0,064	0,041	0,052	0,137	76,2	68,0
Ноябрь	139—40	93,9	154	21 525	89,2	0,051	0,044	0,013	0,108	24,5	154,6
Декабрь	65—00	53,7	144	9 450	54,4	0,037	0,046	0,010	0,093	31,0	407,9
Итого	1 683—45	88,6	150	253 614	90,7	0,088	0,036	0,057	0,181	59,2	158,3

Воздушная линия Москва—Ташкент

Участок Москва—Челкар¹. Маршрут Москва—Пет-за—Самара—Оренбург—Челкар

Протяжение участка 1923 км

Месяц	11—20	21—45	117	1 327	0,036	—	0,049	0,085	24,4
Январь	—	—	122	2 654	—	0,001	0,007	0,047	23,9
Февраль	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Март	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Месяцы	Налет часов		Ско- рость (км/ч.)	Налет километ- ров		Средняя коммерческая загрузка самолета						
	1931 г. час.—мин.	в % к 1930 г.		1931 г.	в % к 1930 г.	пасса- жиры (в тоннах)	почта (в тоннах)	груз и багаж (в тоннах)	всего пас- сажиров, почты, грузов и багажа (в тоннах)	% загрузки	в % к 1930 г.	
Воздушная линия Москва—Иркутск												
Участок Москва —Свердловск ¹ , Маршрут Москва—Арзамас—Янаул—Казань—Свердловск												
Протяжение участка—1485 км												
Январь	26—25	—	139	3 690	—	—	0,015	0,009	0,024	23,9	—	
Февраль	67—15	—	141	9 670	—	0,023	0,014	0,011	0,048	24,9	—	
Март	30—30	—	162	5 340	—	—	0,029	—	0,029	29,2	—	
Апрель	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Май	206—54	118,2	164	33 862	124,1	0,366	0,064	0,013	0,443	87,3	174,6	
Июнь	281—13	98,9	164	45 975	108,5	0,442	0,130	0,019	9,591	111,5	123,3	
Июль	366—44	119,9	157	52 804	131,6	0,535	0,139	0,047	0,721	74,5	104,2	
Август	532—35	223,9	158	84 070	235,8	0,378	0,122	0,035	0,535	54,7	70,5	
Сентябрь	410—34	158,9	166	68 040	176,2	0,373	0,130	0,033	0,536	49,0	56,9	
Октябрь	217—14	182,3	160	34 860	183,7	0,303	0,139	0,043	0,485	62,9	67,8	
Ноябрь	27—05	67,5	142	3 840	64,2	0,037	0,148	0,039	0,224	34,8	44,6	
Декабрь	4—45	125,0	160	760	100	0,319	—	—	0,319	40,0	157,5	
Итого	2 141—14	153,0	155	342 911	165,1	0,377	0,118	0,032	0,527	63,8	81,3	

Воздушная линия Москва—Иркутск

Участок Москва — Свердловск¹, Маршрут Москва—Арзамас—Янаул—Казань—Свердловск
Протяжение участка—1485 км

Воздушная линия Москва—Иркутск

Участок Свердловск—Красноярск². Маршрут Свердловск—Курган—Омск—Новосибирск—Красноярск
Протяжение участка—2220 км

[illegible]

Июль	403-33	104,9	158	63 824	110,7	0,337	0,084	0,023	0,444	88,3	179,1
Август	189-05	55,1	160	30 185	57,7	0,405	0,119	0,032	0,556	94,6	161,2
Сентябрь	210-52	59,4	160	33 883	60,8	0,178	0,074	0,005	0,257	46,1	71,7
Октябрь	110-45	82,8	157	17 455	80,5	0,197	0,089	0,002	0,288	59,3	81,0
Ноябрь	34-55	700,0	165	5 765	644,1	0,089	0,052	0,008	0,149	32,2	22,8
Декабрь	15-25	—	154	2 377	—	—	—	0,049	0,049	8,4	—
Итого	1 325-28	69,4	158	210 171	72,3	0,244	0,086	0,015	0,345	68,2	121,7

Воздушная линия Москва—Иркутск

Участок Красноярск—Иркутск². Маршрут Красноярск—Нижегород—Иркутск
Протяжение участка—995 км

Январь	16-22	—	145	2 370	—	0,016	—	0,001	0,017	16,6	—
Февраль	29-05	—	163	6 385	—	—	0,001	—	0,001	0,4	—
Март	52-08	—	164	8 537	—	0,032	0,008	0,005	0,045	37,9	—
Апрель	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Май	134-31	—	171	23 080	140,7	0,012	0,018	0,001	0,031	25,5	78,7
Июнь	203-45	142,5	161	32 964	116,1	0,016	0,058	0,006	0,080	70,0	203,5
Июль	147-40	84,0	167	24 780	101,5	0,027	0,065	0,007	0,099	82,9	266,9
Август	163-50	113,8	161	26 450	139,9	0,018	0,041	0,001	0,060	53,2	127,9
Сентябрь	202-25	143,2	171	34 656	138,1	0,010	0,045	0,051	0,106	52,3	130,7
Октябрь	108-00	200,0	165	17 855	159,3	0,037	0,044	0,001	0,082	84,7	170,8
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	1 067-46	148,1	166	177 077	147,0	0,019	0,042	0,012	0,073	56,0	155,1

¹ Участок Москва—Свердловск в 1930 г. открыт с мая. В 1931 г. участок функционировал в течение всего года за исключением апреля. Перерыв в работе участка в апреле произошел по причине снеготаяния, в условиях которого нельзя было производить посадки самолетов на аэродромах.

² Участок Свердловск—Красноярск функционировал в 1930 г. с мая, а в 1931 г. в течение всего года за исключением апреля. Между Ново-Сибирском и Красноярском производились только почтовые перевозки. В апреле движения на участке не было в виду того, что в апреле нельзя было производить посадки на аэродромы по причине таяния снега, обусловившего непригодность рабочих площадок к приему самолетов.

³ Участок Красноярск—Иркутск в 1930 г. функционировал с мая по ноябрь. В 1931 г. — с января. По участку почти исключительно производилась лишь перевозка почты. Перерыв в апреле в работе участка произошел по причине снеготаяния, обусловившего непригодность рабочих площадок аэродромов к приему самолетов, а в ноябре и декабре этот перерыв объясняется нерегулярным движением на участке Москва—Ново-Сибирск, с которого поступают почтовые грузы на участок Красноярск—Иркутск.

[illegible]

Воздушная линия Москва—Бобринск
Москва—Бобринск²
Протяжение линии—200 км

Время года	1	2	3
Январь	1	1	1
Февраль	1	1	1
Март	1	1	1
Апрель	1	1	1
Май	1	1	1
Июнь	1	1	1
Июль	1	1	1
Август	1	1	1
Сентябрь	1	1	1
Октябрь	1	1	1
Ноябрь	1	1	1
Декабрь	1	1	1

Апрель	34—16	—	128	4 400	—	0,255	0,003	—	0,002	0,260	81,4	—
Май	41—25	—	135	5 600	—	0,249	0,001	—	0,001	0,251	66,7	—
Июнь	52—28	—	122	6 400	—	0,241	—	—	0,001	0,242	75,8	—
Август	50—45	—	126	6 400	—	0,246	—	—	0,001	0,247	72,1	—
Сентябрь	11—45	—	136	1 600	—	0,253	—	—	—	0,253	41,3	—
Октябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	190—39	—	128	24 400	—	0,248	0,001	—	0,001	0,250	69,7	—

Воздушная линия Ташкент—Сталинабад
Ташкент—Самарканд—Термез—Сталинабад
Протяжение линии—963 км

Январь	123—17	315,3	149	18 419	305,6	0,166	0,006	—	0,024	0,196	43,8	188,8
Февраль	12—00	516,6	158	9 815	509,0	0,151	0,004	—	0,054	0,209	47,5	107,9
Март	149—05	111,1	159	23 647	111,4	0,164	0,003	—	0,017	0,184	62,2	126,4
Апрель	322—48	139,2	162	53 9 8	146,7	0,170	0,009	—	0,021	0,200	64,2	84,6
Май	238—21	82,9	164	39 063	83,2	0,177	0,006	—	0,020	0,203	72,3	73,6
Июнь	89—55	26,5	154	13 909	28,6	0,163	0,016	—	0,020	0,169	58,3	94,8
Июль	208—25	78,4	163	34 005	80,6	0,265	0,027	—	0,006	0,298	81,3	143,4
Август	174—00	64,2	150	27 927	64,4	0,228	0,037	—	0,005	0,270	88,8	151,0
Сентябрь	129—25	49,6	145	18 756	45,9	0,091	0,030	—	0,015	0,136	69,7	140,9
Октябрь	173—55	62,5	153	26 680	60,6	0,110	0,030	—	0,017	0,157	77,1	144,9
Ноябрь	162—32	70,2	158	25 732	71,7	0,174	0,034	—	0,011	0,219	78,7	180,4
Декабрь	108—00	59,6	152	16 479	59,7	0,077	0,026	—	0,013	0,122	62,3	117,1
Итого	1 941—43	76,7	159	308 380	78,0	0,169	0,018	—	0,017	0,204	67,9	110,8

¹ Линия Свердловск—Магнитогорск в 1930 г. функционировала с апреля, а в 1931 г. с февраля с перерывом 14 апреля. В апреле линия не функционировала по причине снеготаяния, обусловившего неустойчивость аэродромов к приему самолета.

² Линия Москва—Бобрик функционировала с мая по сентябрь 1931 г.

[illegible]

Воздушная линия Ташкент—Ош
Ташкент—Худжент—Фергана—Андижан—Ош²
Протяжение линии—448 км

Январь	7-35	115	876	—	—	0,001	0,015	0,016	21,2	—
Февраль	3-55	129	480	—	0,025	—	0,002	0,027	90,0	—
Март	4-40	139	666	—	0,038	—	—	0,038	37,3	—
Апрель	13-05	122	1596	—	0,017	0,001	0,008	0,026	24,5	—
Май	6-35	138	896	—	—	—	0,001	0,001	0,9	—
Июнь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Июль	71-50	115	8287	—	0,004	0,058	—	0,062	61,7	—
Август	81-00	125	10131	—	0,006	0,079	—	0,085	56,8	—
Сентябрь	47-45	128	6126	—	0,011	0,103	—	0,114	108,4	—
Октябрь	64-35	130	8373	—	0,011	0,087	0,003	0,101	100,8	—
Ноябрь	51-12	116	5968	—	0,002	0,052	0,001	0,055	94,3	—
Декабрь	38-55	116	4585	156,0	0,016	0,036	0,003	0,055	118,4	391,4
Итого	391-07	122	47984	1738,5	0,009	0,065	0,002	0,076	71,3	237,0

1 Линия Ташкент—Алма-Ата—почтовая открыта в октябре 1930 г. В 1931 г. функционировала с июля по ноябрь.

² Линия Ташкент—Ош—почтовая, открыта в декабре 1930 г. В июне линия не работала, в мае проводились лишь эпизодические полеты.

Месяцы	Налет часов		Скорость (км/ч.)	Налет километ- ров		Средняя коммерческая загрузка самолета				
	1931 г.	в % к 1930 г.		1931 г.	в % к 1930 г.	пасса- жиры (в тоннах)	почта (в тоннах)	груз и багаж (в тоннах)	всего пас- сажиров, почты, грузов и багажа (в тоннах)	% загрузки в % к 1930 г.
		час.—мин.								

Воздушная линия Ташкент—Чарджуй
Ташкент—Самарканд—Чарджуй¹
Протяжение линии—630 км

Январь	41—45	—	131	5 472	—	0,048	0,005	0,024	0,077	38,7
Февраль	66—35	—	137	9 147	—	0,026	0,001	0,025	0,052	35,0
Март	143—45	—	145	20 786	—	0,018	0,007	0,024	0,049	41,7
Апрель	124—05	—	139	17 208	—	0,032	0,023	0,027	0,082	60,2
Май	35—25	—	140	5 065	—	0,024	0,011	0,03	0,071	21,8
Июнь	39—05	—	145	5 670	—	—	0,017	0,006	0,023	6,7
Июль	98—55	—	143	14 103	—	0,006	0,032	0,002	0,040	39,7
Август	114—35	—	139	15 941	—	0,015	0,041	0,001	0,057	57,4
Сентябрь	37—35	—	134	5 040	—	0,054	0,048	0,007	0,109	76,3
Октябрь	19—30	—	146	2 854	—	0,017	0,048	0,075	0,140	53,3
Ноябрь	10—18	—	245	2 520	—	0,080	0,009	0,026	0,115	38,8
Декабрь	20—00	117,6	126	2 516	100	0,080	0,066	0,010	0,156	91,1
Итого	751—33	4423,5	141	105 322	4 225,8	0,024	0,023	0,018	0,055	41,8
										68,4

Воздушная линия Сталинабад—Куляб
Сталинабад—Куляб²
Протяжение линии—180 км

Январь	62	—	150	9 312	—	0,230	0,002	0,003	0,265	62,0
Февраль	45—55	—	177	8 122	—	0,260	0,005	0,003	0,298	65,6
Март	143—25	—	178	25 470	—	0,201	0,003	0,045	0,249	80,2

Апрель	128-20	3 200,0	182	21 082	3 904,0	0,189	0,004	0,018	0,211	66,3	87,7
Май	100-10	—	175	17 520	—	0,157	0,009	0,016	0,182	56,8	—
Июнь	18-25	69,2	176	3 240	77,8	0,087	0,010	0,008	0,105	32,8	51,0
Июль	95-40	355,5	177	16 920	335,7	0,221	0,012	0,018	0,251	78,0	123,2
Август	116-20	644,4	187	19 657	606,6	0,210	0,007	0,016	0,233	78,9	127,2
Сентябрь	23-15	100,0	107	3 960	91,6	0,259	0,005	0,024	0,288	91,8	168,1
Октябрь	44-40	236,8	86	8 111	225,3	0,193	0,017	0,018	0,228	92,3	164,5
Ноябрь	42-50	165,3	170	7 290	168,7	0,230	0,002	0,013	0,245	91,6	183,2
Декабрь	139-55	466,6	157	22 003	407,4	0,223	0,009	0,024	0,256	102,1	191,5
Итого	960-55	558,7	169	162 687	295,3	0,206	0,006	0,024	0,235	75,1	124,7

Воздушная линия Сталинабад—Гарм

Сталинабад—Гарм³

Протяжение линии 170—км

Январь	10-15	—	149	1 530	—	0,122	0,019	0,007	0,148	42,8	—
Февраль	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Март	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Апрель	54-35	—	152	8 301	—	0,161	0,004	0,011	0,176	58,8	—
Май	67-45	—	151	10 200	—	0,179	0,016	0,013	0,208	66,5	—
Июнь	17-25	850,0	166	2 890	903,1	0,097	0,030	0,015	0,142	46,7	69,9
Июль	68-25	—	158	10 845	—	0,194	0,026	0,035	0,255	91,4	—
Август	84-05	850,0	141	11 900	944,4	0,226	0,008	0,040	0,274	85,2	156,0
Сентябрь	7-10	87,5	142	1 020	79,6	0,162	0,001	0,075	0,238	71,1	148,7
Октябрь	34-45	250,0	172	9 600	499,7	0,131	0,007	0,019	0,157	63,0	166,6
Ноябрь	17-30	81,8	146	2 561	76,4	0,165	0,001	0,043	0,209	69,9	154,6
Декабрь	16-05	100,0	143	2 302	90,6	0,153	0,002	0,050	0,205	89,8	207,3
Итого	378-00	532,3	162	61 150	578,4	0,174	0,013	0,027	0,214	72,4	159,6

¹ Линия Ташкент—Чарджуй—почтовая. Функционирует линия с декабря 1930 г.

² Линия Сталинабад—Куляб в 1930 г. работала с апреля (эпизодические полеты), а с мая перешла на регулярные рейсы.

³ Линия Сталинабад—Гарм в 1930 г. функционировала в июне и в августе—декабре. В 1931 г.—в январе и в апреле—декабре.

Месяцы	Налет часов		Ско- рость (км/ч.)	Налет километ- ров		Средняя коммерческая нагрузка самолета					
	1931 г.	в % к 1930 г.		1931 г.	в % к 1930 г.	пасса- жиры (в тоннах)	почта (в тоннах)	груз и багаж (в тоннах)	всего пас- сажиров, грузов и багажа (в тоннах)	% загрузки	
										1931 г.	в % к 1930 г.
час.—мин.											
Воздушная линия Чарджуй—Ташауз											
Чарджуй—Дарган-Ата—Н.-Ургенч—Ташауз											
Протяжение линии—169 км											
Январь	195—48	59,2	167	33 036	70,5	0,151	0,046	0,020	0,0217	82,4	86,8
Февраль	213—11	58,3	140	29 784	57,7	0,134	0,053	0,021	0,208	81,1	97,4
Март	468—00	121,5	146	68 522	123,1	0,125	0,030	0,022	0,177	81,7	106,6
Апрель	410—53	184,3	140	57 659	176,3	0,159	0,027	0,030	0,216	74,3	95,5
Май	441—35	175,3	146	64 313	198,1	0,111	0,029	0,027	0,167	72,1	90,4
Июнь	120—57	38,2	139	16 847	41,1	0,039	0,045	0,011	0,095	80,9	103,8
Июль	193—00	84,6	137	26 377	115,1	0,121	0,039	0,013	0,173	86,0	117,8
Август	252—50	87,8	143	36 176	96,7	0,148	0,056	0,019	0,223	99,8	147,6
Сентябрь	342—00	94,7	140	48 057	95,7	0,141	0,043	0,023	0,207	105,5	151,3
Октябрь	238—45	85,9	136	32 525	85,0	0,157	0,070	0,017	0,244	103,7	141,6
Ноябрь	187—44	40,2	146	27 524	41,9	0,144	0,092	0,016	0,252	87,4	103,4
Декабрь	184—00	64,3	121	22 268	57,7	0,107	0,074	0,032	0,213	93,9	110,2
Итого	3 242—43	85,7	142	463 088	90,2	0,133	0,045	0,022	0,200	86,5	109,9
Воздушная линия Чарджуй—Турткуль											
Чарджуй—Дардан-Ата—Н.-Ургенч—Турткуль¹											
Протяжение линии—380 км											
Январь	64—25	—	131	8 487	—	0,197	0,075	0,020	0,292	87,8	—
Февраль	29—15	—	130	3 820	—	0,200	0,062	0,024	0,286	83,4	—
Март	59—15	—	145	10 064	—	0,179	0,030	0,027	0,236	83,5	—

Апрель	52-45	—	130	6 840	—	0,158	0,038	0,040	0,236	79,1	—
Май	54-50	—	139	7 600	—	0,108	0,047	0,011	0,166	85,4	—
Июнь	10-55	—	139	1 520	—	0,038	0,026	0,015	0,079	83,5	—
Июль	22-45	—	141	3 214	—	0,036	0,020	0,040	0,096	97,7	—
Август	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сентябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Октябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ноябрь	59-45	136,3	127	7 600	119,2	0,165	0,067	0,019	0,251	105,3	123,8
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	363-55	661,8	135	49 145	524,0	0,154	0,049	0,024	0,227	89,0	102,8

Воздушная линия Новосибирск—Кузнецк
Новосибирск—Щегловск—Кузнецк²
Протяжение линии—450 км

Январь	3-35	—	125	451	—	—	0,001	—	0,001	0,3	—
Февраль	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Март	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Апрель	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Май	78-46	—	143	11 275	—	0,113	0,038	0,004	0,155	57,9	—
Июнь	68-46	—	144	9 922	—	0,149	0,043	0,001	0,193	87,0	—
Июль	102-37	—	134	13 788	—	0,135	0,036	0,001	0,172	102,2	—
Август	25-53	—	155	4 029	—	0,109	0,046	—	0,155	68,7	—
Сентябрь	96-03	331,0	146	13 981	344,4	0,167	0,058	0,001	0,226	83,9	131,9
Октябрь	82-08	210,2	127	10 414	177,6	0,103	0,059	0,001	0,163	88,6	226,5
Ноябрь	36-55	925,0	122	4 510	1000,0	0,054	0,095	0,001	0,150	85,1	303,9
Декабрь	44-55	300,0	136	6 125	339,5	0,057	0,114	0,004	0,175	77,3	177,2
Итого	539-38	627,9	138	74 495	611,7	0,122	0,055	0,001	0,178	80,7	168,4

¹ Линия Чарджуй—Турткуль функционирует с октября 1930 г., как линия с регулярным движением—с января 1931 г.

² Линия Новосибирск—Кузнецк в 1930 г. функционировала в сентябре—декабре, а в 1931 г. регулярные рейсы организованы с мая.

2 Продолжение таблицы 2

Месяцы	Налет часов		Скорость (км/ч.)	Налет километ- ров		Средняя коммерческая загрузка самолета				
	1931 г.	в % к 1930 г.		1931 г.	в % к 1930 г.	пасса- жиры (в тоннах)	почта (в тоннах)	груз и багаж (в тоннах)	всего пас- сажиров, почты, грузов и багажа (в тоннах)	% загрузки

Воздушная линия Иркутск—Якутск

Иркутск—Верхотенск—Грузовская—Усть-Кут—Киренск—Ичера—Витим—Ноя—Олекминск—Исительская—Якутск¹

Протяжение линии—2 706 км

Январь	46—45	62,6	116	5 412	54,5	0,240	0,054	0,021	0,315	52,3	75,7
Февраль	53—36	39,1	157	8 231	43,4	0,204	0,079	0,195	0,478	81,2	102,9
Март	158—50	178,6	143	22 779	168,3	0,165	0,019	0,196	0,380	88,8	127,4
Апрель	35—13	45,4	160	5 637	52,0	0,100	0,067	0,111	0,278	64,5	79,7
Май	12—55	—	162	2 096	—	0,083	0,053	0,034	0,170	47,5	—
Июнь	371—12	311,7	146	54 389	285,2	0,167	0,100	0,045	0,312	87,0	101,5
Июль	325—36	224,8	149	48 766	221,3	0,207	0,064	0,294	0,294	82,3	101,4
Август	255—23	207,3	152	38 952	204,8	0,192	0,030	0,082	0,304	84,6	91,5
Сентябрь	255—35	351,3	160	40 801	368,2	0,191	0,060	0,042	0,293	81,8	88,1
Октябрь	51—10	83,6	172	8 118	96,1	0,208	0,065	0,031	0,304	91,7	104,5
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	86—39	378,2	156	13 530	412,2	0,356	0,029	0,103	0,488	89,8	233,2
Итого	1 652—54	179,0	150	248 711	182,6	0,194	0,060	0,068	0,322	83,5	104,6

Воздушная линия Иркутск—Бодайбо

Иркутск—Верхотенск—Грузовская—Усть-Кут—Киренск—Ичера—Витим—Бодайбо²

Протяжение линии—1 778 км

Январь	26—30	—	151	3 994	—	0,351	0,027	0,062	0,440	73,2	—
Февраль	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Март	103—56	416,0	149	15 529	436,6	0,240	0,016	0,047	0,303	71,9	87,2

Апрель	23—40	55,8	177	4 192	58,9	0,208	0,003	0,054	0,265	59	92,1
Май	23—44	—	163	3 874	—	0,080	0,101	0,011	0,192	53,5	—
Июнь	138—05	383,3	154	21 336	303,4	0,181	0,055	0,040	0,276	76,8	134,2
Июль	126—25	572,7	85	19 698	553,9	0,209	0,055	0,048	0,312	87,4	95,5
Август	83—57	195,3	127	13 648	191,9	0,152	0,052	0,036	0,240	66,6	77,8
Сентябрь	129—12	477,7	83	21 449	301,5	0,211	0,046	0,022	0,279	77,7	83,1
Октябрь	123—59	263,8	176	21 688	287,3	0,219	0,045	0,028	0,292	81,5	113,1
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	78—21	—	164	12 821	—	0,310	0,075	0,057	0,442	86,0	—
Итого	857—49	348,7	161	138 227	321,1	0,214	0,049	0,039	0,302	77,2	103,3

Воздушная линия Верхне-Удинск—Улан-Батор
Верхнеудинск—Алтан—Булак—Улан-Батор
Протяжение линии—540 км

Январь	66—35	1 675,0	143	9 543	1767,2	0,110	0,001	0,090	0,201	70,6	106,9
Февраль	111—38	448,0	145	16 189	489,6	0,102	0,007	0,112	0,221	81,8	127,8
Март	110—10	159,4	138	14 700	167,6	0,106	—	0,073	0,179	75,3	125,9
Апрель	121—50	259,5	137	16 736	272,7	0,136	0,002	0,078	0,216	81,1	103,1
Май	159—23	212	150	23 620	250,6	0,120	0,005	0,074	0,199	67,2	119,5
Июнь	103—12	137,3	144	14 913	158,6	0,129	0,005	0,094	0,228	92,8	120,9
Июль	88—47	287,0	143	12 728	364,2	0,159	0,008	0,085	0,252	81,6	129,5
Август	37—40	146,1	143	5 400	159,8	0,189	0,004	0,084	0,277	71,3	99,4
Сентябрь	148—30	158,5	143	21 288	178,4	0,150	0,002	0,054	0,206	87,3	136,6
Октябрь	144—25	116,1	153	22 139	119,8	0,126	0,001	0,081	0,208	80,0	188,2
Ноябрь	107—13	126,8	146	13 707	130,8	0,164	0,004	0,069	0,237	95,3	183,2
Декабрь	92—02	215,7	147	13 540	281,9	0,162	0,001	0,052	0,215	91,2	108,8
Итого	1 281—25	184,3	146	186 503	203,6	0,134	0,003	0,077	0,214	81,1	140,0

¹ Линия Иркутск—Якутск прекращала свою работу в мае и ноябре по причине отсутствия возможности производить посадку самолетов в этот период времени (весенняя распутица и ледостав).

² Линия Иркутск—Бодайбо прекращала свою работу в мае и ноябре по причине отсутствия возможности производить посадки самолетов (весенняя распутица и ледостав).

Месяцы	Налет часов		Скорость (км/ч.)	Налет километ- ров		Средняя коммерческая загрузка самолета									
	1931 г.	в % к 1930 г.		1931 г.	в % к 1930 г.	пасса- жиры (в тоннах)	почта (в тоннах)	груз и багаж (в тоннах)	всего на сажир- ов, почты, грузов и багажа (в тоннах)	% загрузки					

Воздушная линия Хабаровск—Оха

Хабаровск—Н.-Тамбовск—Маринск—Николаевск 1

Протяжение линии—1180 км

Январь	67—35	261,5	167	11 300	267,7	0,226	0,047	0,062	0,335	71,1	79,0
Февраль	74—00	274,0	181	13 410	317,7	0,355	0,069	0,058	0,482	101,2	102,2
Март	138—00	265,3	191	26 390	279,5	0,350	0,057	0,059	0,466	90,7	90,7
Апрель	43—51	—	207	9 100	—	0,269	0,077	0,046	0,392	90,3	—
Май	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Июнь	102—05	134,2	163	16 610	140,7	0,081	0,100	0,021	0,202	63,4	118,2
Июль	127—10	135,1	163	20 740	131,5	0,183	0,063	0,043	0,289	90,4	113,8
Август	67—10	59,2	164	11 050	58,5	0,129	0,059	0,016	0,204	65,5	84,8
Сентябрь	82—15	146,4	166	13 660	130,8	0,138	0,081	0,020	0,239	75,1	100,0
Октябрь	160—33	255,5	163	26 260	251,5	0,204	0,034	0,020	0,258	81,8	81,8
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	48—25	252,6	170	8 260	288,8	0,352	0,066	0,128	0,546	94,3	106,9
Итого	911—03	173,1	172	156 780	178,0	0,232	0,062	0,043	0,337	84,3	103,4

Воздушная линия Хабаровск—Александровск

Хабаровск—Н.-Тамбовск—Маринск—Александровск 2

Протяжение линии—930 км

Январь	35—55	—	167	5 995	—	0,309	0,019	0,042	0,370	66,3	—
Февраль	50—00	208,3	100	8 376	225,1	0,263	0,042	0,047	0,352	100,9	100,9
Март	65—00	590,9	103	11 160	600,0	0,317	0,073	0,068	0,458	91,9	136,7

Воздушная линия Харьков—Бердянск
Харьков—Артемовск—Стадино—Бердянск²
Протяжение линии—240 км

[illegible]

[illegible]

Воздушная линия Алма-Ата — Джаркент

Алма-Ата—Джаркент¹

Протяжение линии—300 км

[illegible]

Воздушная линия Семипалатинск—Кустанай

Семипататинск—Каракалинск—Асмолинск—Акбалар—Кустанай 2

Протяжение линии—1 490 км

	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Апрель	54-45	—	113	6 210	—	0,108	—	0,009	0,117	62,7	—
Май	105-40	—	117	12 381	—	0,175	0,006	0,006	0,187	81,9	—
Июнь	232-55	—	126	29 845	—	0,147	0,005	0,004	0,156	69,7	—
Июль	133-55	744,4	132	16 281	339,1	0,272	0,017	0,072	0,361	101,4	—
Август	103-05	367,8	132	13 623	401,8	0,245	0,023	0,054	0,322	96,7	—
Сентябрь	25-06	—	108	2 718	—	0,213	—	0,003	0,216	83,1	—
Октябрь	38-40	—	113	4 349	—	0,122	0,001	0,003	0,126	58,0	—
Ноябрь	20-20	—	132	2 682	—	0,028	—	0,001	0,029	8,8	—
Декабрь	13-26	—	100	1 341	—	0,100	—	0,001	0,101	31,2	—
Итого	727-51	1582,6	122	89 430	1 092,0	0,183	0,009	0,024	0,216	80,6	937,2

Воздушная линия Сергиполь — Бахты

Сергиполь — Бахты¹
Протяжение линии — 284 км

Январь	15-30	—	139	2 160	—	0,112	0,105	—	0,217	77,2	—
Февраль	8-00	—	140	1 124	—	0,072	0,002	0,020	0,096	65,3	—
Март	—	—	—	—	—	0, —	—	—	—	—	—
Апрель	9-25	—	81	762	—	0,024	—	—	0,024	8,7	—
Май	10-40	—	141	1 504	—	0,184	—	—	0,034	84,9	—
Июнь	7-40	—	132	1 016	—	0,187	0,003	—	0,190	79,0	—
Июль	8-30	—	120	1 020	—	0,077	—	—	0,077	26,3	—
Август	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сентябрь	32-50	—	153	5 035	—	0,082	—	0,005	0,087	71,6	—
Октябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	92-35	581,2	136	12 621	511,1	0,103	0,018	0,046	0,167	66,0	290,7

¹ Линия Алиа-Ата—Джаркент в 1930 г. функционировала в течение 4 месяцев (май, июнь, июль и август). В 1931 г. с апреля по декабрь—8 месяцев—с перерывом на август.

² В 1930 г. на линии Семипалатинск—Кустанай производились эпизодические полеты в июле и августе. В 1931 г. линия функционировала с апреля.

³ Линия Сергиполь—Бахты в 1930 г. функционировала с ноября (эпизодические полеты). В марте 1931 г. линия не функционировала по причине таяния снега, обусловившего непригодность аэродромов к приему самолетов.

Месяцы	Налет часов		Скорость (км/ч.)	Налет километров		Средняя коммерческая нагрузка самолета				
	1931 г.	в % к 1930 г.		1930 г.	в % к 1931 г.	пасса- жиры (в тоннах)	почта (в тоннах)	груз и багаж (в тоннах)	всего пассажи- ров, поч- ты, грузов и багажа (в тоннах)	% загрузки

Воздушная линия Семипалатинск—Риддер

Семипалатинск—Риддер

Протяжение линии—230 км

Январь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Февраль	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Март	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Апрель	5—40	—	137	780	—	0,200	—	0,023	0,223	93,6
Май	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Июнь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Июль	3—00	—	130	390	—	0,148	0,010	0,038	0,196	92,8
Август	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сентябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Октябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	8—40	450,0	135	1 170	225	0,182	0,003	0,028	0,213	78,1
										169,7

Харьков—Иркутск (перелет самолета)

Сентябрь	36	—	150	5 400	—	0,13	0,051	0,323	0,504	—
----------	----	---	-----	-------	---	------	-------	-------	-------	---

Воздушная линия Москва—Ленинград

Москва—Бологое—Ленинград

Протяжение: 650 км

[illegible]

По всем воздушным линиям ВОГВФ

Январь	1 066—17	163,7	149	159 235	170,9	0,155	0,024	0,030	0,209	58,4	77,3
Февраль	1 203—00	160,8	147	177 243	167,2	0,138	0,026	0,047	0,211	67,9	87,1
Март	2 096—24	182,5	152	319 006	187,3	0,145	0,019	0,040	0,204	69,8	104,6
Апрель	1 843—52	164,3	173	274 100	161,8	0,142	0,015	0,033	0,190	63,5	88,6
Май	3 652—37	139,5	148	541 341	151,6	0,174	0,030	0,022	0,226	69,1	113,2
Июнь	4 562—45	120,0	147	669 853	120,7	0,192	0,068	0,022	0,282	71,4	118,6
Июль	5 387—23	150,2	147	791 883	141,7	0,213	0,053	0,031	0,297	76,9	129,6
Август	4 972—22	130,2	150	746 186	133,8	0,203	0,060	0,026	0,289	67,9	113,9
Сентябрь	4 100—16	97,6	152	625 041	102,7	0,166	0,055	0,026	0,247	59,1	109,0
Октябрь	3 399—19	120,9	151	515 275	126,9	0,132	0,048	0,024	0,204	57,4	115,9
Ноябрь	1 579—17	90,0	145	228 727	90,6	0,107	0,036	0,019	0,162	56,9	125,0
Декабрь	1 305—13	129,5	148	193 183	121,7	0,143	0,034	0,037	0,214	80,0	160,0
Итого	35 168—46	129,2	149	5 241 073	132,2	0,172	0,046	0,028	0,246	67,1	115,4

1. Линия Москва — Ленинград в 1931 г. функционировала лишь как почтовая. С июня по декабрь на этой линии работал авиотряд им. «Правды» по перевозке матриц.

Апрель	170	—	152	25 872	—	0,243	0,001	0,146	0,365	62,7	—
Май	186	99,9	156	28 912	96,2	0,264	0,005	0,060	0,321	72	98,0
Июнь	186	106,8	156	28 912	104,0	0,282	0,012	0,069	0,363	79,4	97,7
Июль	192	99,9	156	30 024	100,0	0,314	0,030	0,072	0,416	90,8	113,2
Август	186	100,5	151	28 096	97,1	0,350	0,033	0,075	0,458	97,2	102,1
Сентябрь	176	95,6	155	27 280	97,3	0,367	0,008	0,072	0,447	91,9	125,5
Октябрь	175	112,9	155	27 179	108,8	0,175	0,009	0,076	0,260	88,3	153,2
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	1 271	118,2	154	196 275	115,0	0,312	0,015	0,070	0,397	83,4	108,5

Воздушная линия Москва—Кенигсберг

Протяжение линии—1200 км

Январь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Февраль	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Март	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Апрель	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Май	356	76,8	155	55 195	74,1	0,171	0,016	0,049	0,236	36,7	74,5
Июнь	466	103,5	156	72 364	100,5	0,192	0,024	0,084	0,300	47	76,2
Июль	450	95,3	156	69 812	93,8	0,196	0,035	0,098	0,329	48,1	78,0
Август	447	94,5	155	69 410	93,2	0,229	0,038	0,100	0,367	53,5	63,8
Сентябрь	438	96,9	155	68 040	95,5	0,196	0,036	0,073	0,305	47,9	63,2
Октябрь	218	101,8	155	33 798	97,0	0,136	0,032	0,093	0,261	19,1	33,7
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	2 375	93,9	155	368 619	91,9	0,193	0,131	0,083	0,307	41,9	64,5

Месяцы	Налет часов		Ско- рость (км/ч.)	Налет километ- ров		Средняя коммерческая нагрузка самолета				
	1931 г.	в % к 1930 г.		1931 г.	в % к 1930 г.	пасса- жиры (в тоннах)	почта (в тоннах)	груз и багаж (в тоннах)	всего пассажи- ров, поч- ты, грузо- в и багажа (в тоннах)	% загрузки в % к 1931 г. 1930 г.
час.—мин.										

По всем воздушным линиям о-ва «ДЕРУЛУФТ»¹

Январь	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Февраль	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Март	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Апрель	170	—	152	25 872	—	0,243	0,001	0,146	0,365
Май	859	81,2	162	139 561	93,1	0,154	0,014	0,045	0,213
Июнь	1 005	103,1	163	163 556	102,1	0,166	0,019	0,061	0,246
Июль	1 033	101,7	159	164 152	97,2	0,187	0,032	0,083	0,302
Август	994—48	96,9	162	161 832	96,5	0,207	0,026	0,069	0,302
Сентябрь	954—27	96,5	165	157 570	97,0	0,186	0,023	0,056	0,265
Октябрь	596—35	106,0	152	90 750	101,9	0,185	0,021	0,067	0,273
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	5 612—50	99,8	161	903 200	98,4	0,183	0,022	0,064	0,269

По всем линиям о-ва «ДЕРУЛУФТ»

За 1931 г.	5 612—50	99,8	161	903 200	98,4	0,183	0,022	0,064	0,269	51,0	78,2
По всем линиям ВОГВФ											
За 1931 г.	35 168—46	129,2	149	5 241 073	132,2	0,172	0,046	0,028	0,246	67,1	115,6
По всем линиям ВОГВФ и о-ва «ДЕРУЛУФТ»											
За 1931 г.	140 781—36	124,2	151	6 441 273	125,9	0,173	0,042	0,033	0,248	63,9	103,4

¹ Линии о-ва «Дерулуфт» в 1931 г. функционировали согласно расписанию движения самолетов с мая по декабрь и лишь линия Кенигсберг—Берлин с апреля по октябрь.

Диаграмма 7. Динамика налета километров на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» за 1923—1931 гг.

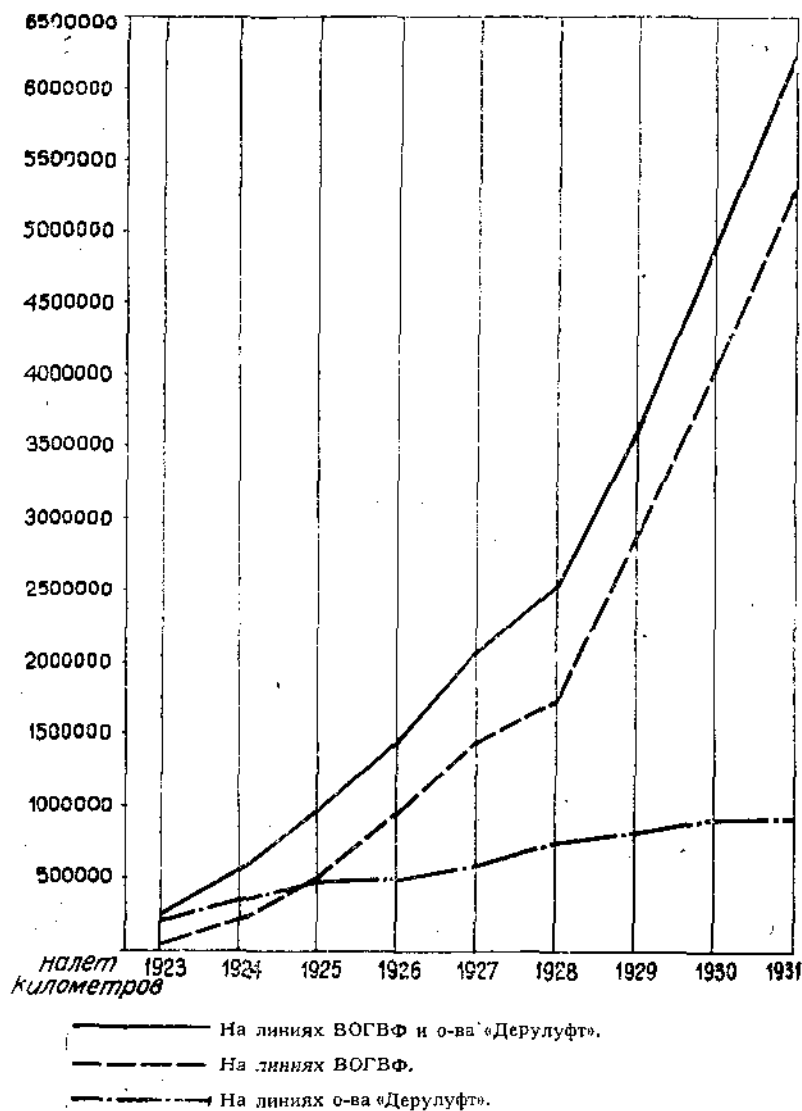
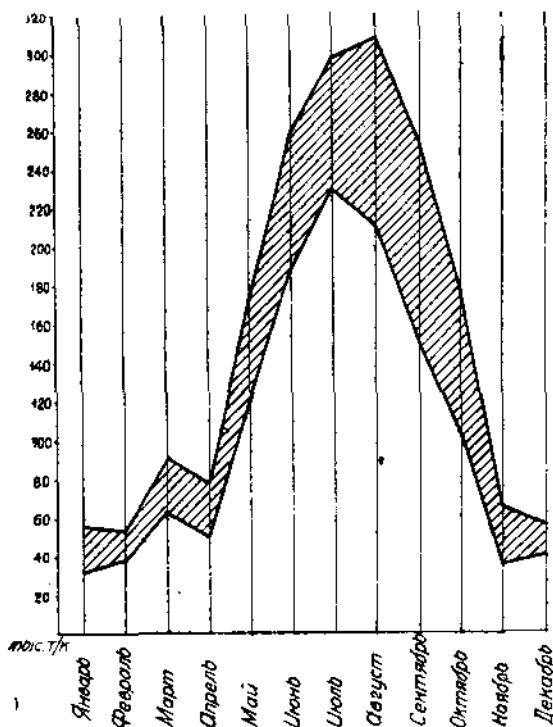


Диаграмма 2. Коммерческая загрузка самолетов на воздушных линиях ВОГВФ в 1931 г.



Верхняя линия указывает на предложенный тонно-километраж, нижняя — на фактически выполненный. Штриховкой дано неиспользование предложенного тонно-километража (см. табл. 3).

Таблица 3. Коммерческая загрузка самолетов на воздушных линиях ВОГВФ в 1930 и 1931 гг.

Месяцы	Предложенный тонно-километраж			Фактическое использование тонно-километража			% использования за грузки самолета	
	1 9 3 0 г.	1 9 3 1 г.		1 9 3 0 г.	1 9 3 1 г.		1 9 3 0 г.	1 9 3 1 г.
		абсол.	в % к 1930 г.		абсол.	в % к 1930 г.		
Январь	27 180	57 287	210,7	20 525	33 488,3	163,2	75,5	58,4
Февраль	40 110	55 023	137,1	31 230	37 411	119,7	47,9	67,9
Март	56 700	93 932	165,6	37 871	65 634,6	173,3	66,7	69,8
Апрель	51 180	81 429	159,1	36 645	52 191	142,4	71,6	63,5
Май	108 430	178 836	164,9	66 143	123 616,5	186,8	61,0	69,1
Июнь	157 730	266 228	168,7	94 957	190 187,1	200,2	60,2	71,4
Июль	157 380	305 600	194,1	93 328	235 177,1	251,9	59,3	76,9
Август	168 310	318 740	189,3	100 316	216 335,9	215,6	59,6	67,9
Сентябрь	188 380	261 501	138,8	102 103	157 689	151,4	54,2	59,1
Октябрь	141 430	184 476	130,4	70 009	105 934,3	151,3	49,5	57,4
Ноябрь	92 510	65 762	71,0	42 095	37 428,3	88,9	45,5	56,9
Декабрь	67 554	58 240	86,2	33 845	41 386	122,2	50,1	80,9
За год	1 256 894	1 927 054	153,3	729 087	1 293 479,1	177,4	58,1	67,1

Таблица 4. Регулярность движения на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «ДЕРУЛУФТ» за 1931 г. по отдельным линиям.

НА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ ВОГВФ

Линии и управления воздушных линий	Назначе- ние рей- сов по рас- писанию	Фактически выполнено						% количества рейсов, вы- полненных полностью без опозда- ния, от числа законченных рейсов	
		всего	в том числе с опозданием						
			итого	по причинам					
				метеоро- логичес- кий	техниче- ский	прочим			
МОСКОВСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ									
Москва—Харьков	490	413	65	25	17	23	84,2	84,2	
Москва—Челкар	174	79	33	11	10	12	4,5	58,2	
Москва—Свердловск	328	217	65	25	21	19	66,1	70,0	
Свердловск—Магнитогорск	236	189	17	2	7	8	80,0	91,0	
Москва—Бобрики	144	122	3	1	2	—	84,7	97,5	
Итого по управлению	1 372	1 020	183	64	57	62	73,4	82,0	
СРЕДНЕАЗИАТСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ									
Ташкент—Челкар	174	71	28	8	7	13	40,8	60,5	
» —Сталинабад	360	290	36	20	6	10	80,5	87,5	
» —Кабул	134	82	29	20	2	7	61,1	64,9	
» —Алма-Ата	270	74	8	2	2	4	27,4	89,1	
» —Ош	318	95	12	2	5	5	29,8	87,3	
» Чарджуй	330	166	26	17	3	6	50,3	84,3	
Сталинабад—Куляб	306	876	9	6	—	3	286,2	98,9	
» —Гарм	144	339	5	2	3	—	235,4	98,5	
» —Хорог	84	—	—	—	—	—	—	—	
Чарджуй—Ташауз	1 656	1 020	72	22	11	39	61,5	92,9	
» —Турткуль	292	128	8	4	1	3	43,8	93,7	
Итого по управлению	4 058	3 141	233	103	40	90	77,2	92,5	

ЗАПАДНОСИБИРСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ									
Свердловск—Красноярск	237	74	45	17	10	18	31,2	38,1	
Новосибирск—Кузнецк	266	166	1	—	1	—	62,4	99,3	
Итого по управлению	503	240	46	17	11	18	47,7	80,8	
ВОСТОЧНОСИБИРСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ									
Иркутск—Красноярск	218	165	50	22	18	12	76,1	69,8	
» — Якутск	82	94	28	21	4	3	114,6	70,2	
» — Бодайбо	50	81	12	10	1	1	162,0	85,1	
Верхнеудинск—Улан-Батор	252	347	112	74	16	22	137,6	67,7	
Итого по управлению	502	688	202	127	37	38	114,2	70,6	
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ									
Хабаровск—Оха	104	144	53	26	18	9	138,4	63,1	
Хабаровск—Александровск	96	62	22	5	13	4	64,5	64,5	
Итого по управлению	200	205	75	31	31	13	103,0	63,9	
СЕВЕРНОЕ УПРАВЛЕНИЕ									
Архангельск—Сыктывкар	54	26	10	8	—	2	48,1	61,5	
ЗАКАВКАЗСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ									
Минводы—Баку	486	215	84	32	20	32	64,8	73,3	
Баку—Тифлис	570	487	72	49	5	18	85,4	85,2	
» — Пехлеви	54	35	—	—	—	—	64,8	100,0	
Итого по управлению	1110	837	156	81	25	50	75,4	81,3	

Линии и управления воздушных линий	Назначе- но рейсов по распи- санию	Фактически выполнено						% количества рейсов, вы- полненных полностью без опозда- ния, от числа заказанных рейсов	
		всего	в том числе с опозданием				% количества фактически выполненных рейсов от чис- ла назначен- ных по распи- санию		
			итого	метеоро- логическ.	по причинам техническ.	прочим			
УКРАИНСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ									
Харьков—Минводы	459	321	74	30	16	28	69,9	77,1	
Ростов—Сочи	153	31	2	2	—	—	20,2	93,5	
Харьков—Шахты	354	107	4	1	1	2	30,2	96,2	
» —Одесса	66	41	15	5	3	7	62,1	63,4	
» —Бердянск	54	26	3	1	—	2	48,1	88,4	
Итого по управлению	1 086	526	98	39	20	39	48,4	81,3	
КАЗАКСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ									
Алма-Ата—Семипалатинск	302	153	19	8	6	5	50,6	87,5	
» —Джаркент	278	98	1	1	—	—	35,2	98,9	
Семипалатинск—Кустанай	260	82	17	3	—	14	34,7	79,2	
Сергиополь—Бахты	236	27	4	3	—	1	11,4	85,1	
Семипалатинск—Риддер	110	5	—	—	—	—	4,5	100,0	
Фрунзе—Алма-Ата	—	3	—	—	—	—	—	100,0	
Итого по управлению	1 186	368	41	15	6	20	31,0	88,8	
ОТРЯД ИМ. «ПРАВДЫ»									
Москва—Ленинград	210	274	—	—	—	—	130,4	100,0	
» —Харьков	201	134	—	—	—	—	66,6	100,0	

Москва—Свердловск	—	4	—	—	—	—	100,0
» —Казань	—	2	—	—	—	—	100,0
» —Пятигорск	—	2	—	—	—	—	100,0
» —Сарапуль	—	2	—	—	—	—	100,0
Харьков—Ростов	6	30	—	—	—	200,0	100,0
Итого за год	417	448	—	—	—	107,4	100,0
По всем линиям ВОГВФ	10 598	7 500	1 044	485	227	332	86,0

НА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ О-ВА «ДЕРУЛУФТ»

Москва—Кенигсберг	320	316	25	19	6	—	98,7	92,0
Кенигсберг—Берлин	366	351	20	17	2	1	95,9	94,8
Ленинград—Кенигсберг	328	324	13	9	4	—	98,8	95,9
Итого по о-ву «ДЕРУЛУФТ»	1 014	991	58	45	12	1	97,7	94,1

НА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ ВОГВФ И О-ВА «ДЕРУЛУФТ»

11 612	8 491	1 102	530	239	333	73,1	87,0
--------	-------	-------	-----	-----	-----	------	------

Примечания: 1. К рейсам, выполненным без опоздания (регулярным), отнесены рейсы, выполненные в день, назначенный по расписанию. 2. В число фактически выполненных рейсов по линии Москва—Харьков включено 40 рейсов, совершенных по этой линии на самолетах Украинского управления воздушных линий. 3. По линии Минводы—Баку 28 рейсов совершены на самолетах Украинского управления воздушных линий. 4. По линии Баку—Тифлис 6 рейсов совершены на самолетах Украинского управления воздушных линий. 5. По линии Харьков—Минводы 10 рейсов совершены на самолетах Закавказского управления воздушных линий.

Диаграмма 3. Регулярность выполнения рейсов на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» в 1931 г. (% выполненных рейсов к числу назначенных).

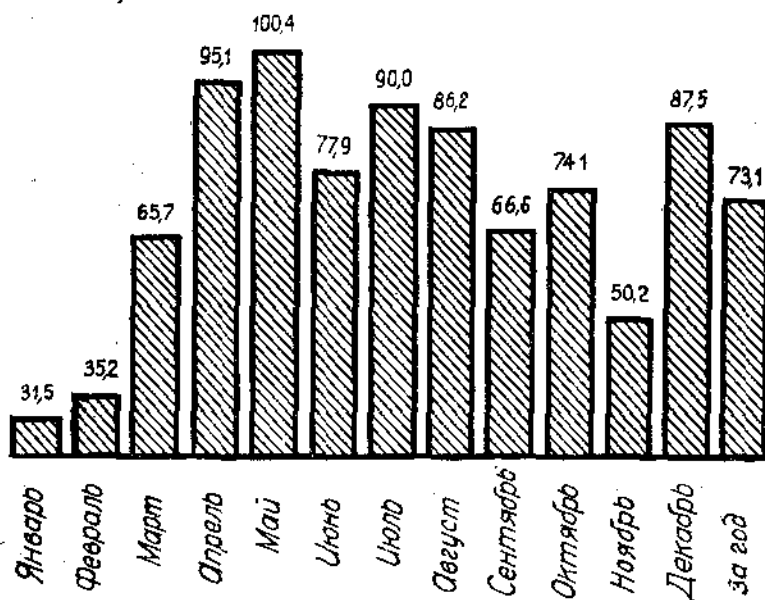


Диаграмма 4. Своевременность движения на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» в 1931 г. (% выполненных без опоздания рейсов от общего числа выполненных рейсов).

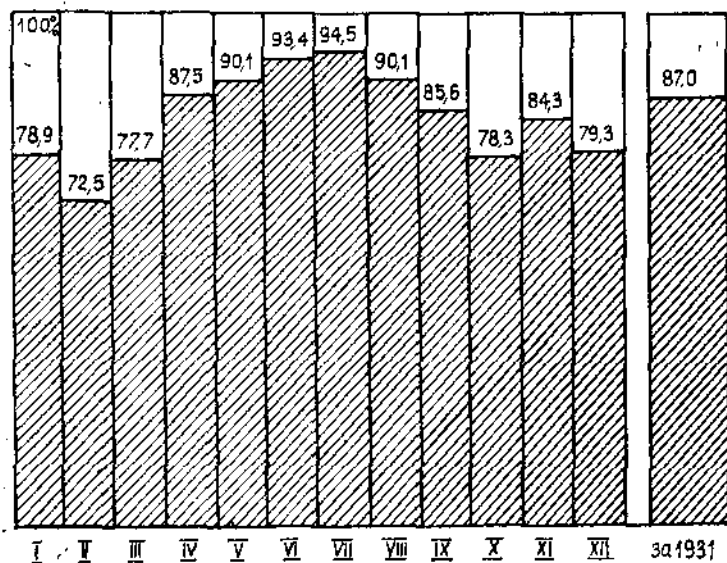


Таблица 5. Регулярность движения на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» за 1931 г. (по месяцам года)

Месяцы	Назначено рейсов по расписанию	Фактически выполнено					% количества факт. выполнен. рейсов от числа назнач. по расписанию	% колич. рейсов, выполнен. без опоздания, от числа законченных рейсов
		всего	в том числе с опозданием 1					
			итого	по причинам				
				метеоролог. услов.	техническ.	прочим		
НА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ ВОГВФ								
Январь	798	252	53	32	8	13	31,5	78,9
Февраль	793	281	77	47	14	16	35,2	72,5
Март	798	525	117	79	25	13	65,7	77,7
Апрель	590	561	72	35	10	27	95,0	87,1
Май	887	895	97	30	30	37	100,9	89,1
Июнь	1 064	791	61	20	13	28	74,3	92,2
Июль	1 188	1 052	60	16	18	26	88,5	94,2
Август	1 174	992	107	41	24	42	84,4	89,2
Сентябрь	1 207	752	121	57	22	42	62,1	88,9
Октябрь	943	680	150	64	38	48	72,1	77,9
Ноябрь	774	389	61	27	13	21	50,2	84,3
Декабрь	377	330	68	37	12	19	87,5	79,3
Итого за год	10 598	7 500	1 044	485	227	332	70,8	86,0
НА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ О-ВА «ДЕРУЛУФТ»								
Январь	—	—	—	—	—	—	—	—
Февраль	—	—	—	—	—	—	—	—
Март	—	—	—	—	—	—	—	—
Апрель	50	48	4	3	1	—	96,0	91,6
Май	152	149	6	5	1	—	98,0	95,9
Июнь	172	172	2	—	1	1	100,0	98,8
Июль	178	178	7	2	5	—	100,0	96,0
Август	176	172	8	4	4	—	97,7	95,3
Сентябрь	172	168	11	11	—	—	97,6	93,4
Октябрь	114	104	20	20	—	—	91,2	80,7
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого за год	1 014	991	58	45	12	1	97,7	94,1
НА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ ВОГВФ И О-ВА «ДЕРУЛУФТ»								
Январь	798	252	53	32	8	13	31,5	78,9
Февраль	793	281	77	47	14	16	35,2	72,5
Март	798	525	117	79	25	13	65,7	77,7
Апрель	640	609	76	38	11	27	95,1	87,5
Май	1 039	1 044	103	35	31	37	100,4	90,1
Июнь	1 236	963	63	20	14	29	77,9	93,4
Июль	1 366	1 230	67	18	23	26	90,0	94,5
Август	1 350	1 164	115	45	28	42	86,2	90,1
Сентябрь	1 379	919	132	68	22	42	66,6	85,6
Октябрь	1 057	784	170	84	38	48	74,1	78,3
Ноябрь	774	389	61	27	13	21	50,2	84,3
Декабрь	377	330	68	37	12	19	87,5	79,3
Итого за год	11 612	8 490	1 102	530	239	333	73,1	87,0

¹ В количество выполненных рейсов вошли как выполненные рейсы из числа назначенных по расписанию, так и рейсы, выполненные сверх расписания (дополнительные).

Таблица 6. Данные о перевозках на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «ДЕРУЛУФТ» за 1931 г.
НА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ ВОГВФ

Месяцы	Пассажиры			Почта		Груз и багаж		Всего
	количество перевезенных пассажиров	вес перевезенных пассажиров (в кг)	пассажиро-километры	тонно-километры	вес перевезенной почты (в кг)	тонно-километры	общий вес перевезенного (в кг)	
								общий тонно-километ- раж
Январь	4	302	2 100	176,2	118,4	52,7	425,4	232
Февраль	20	1 508	13 220	1 012	324,5	216	3 796,5	2 517
Март	12	505	6 790	550	184	126	1 222	758
Апрель				Линия не работала				
Май	342	25 787	239 400	17 953,5	7 401,3	5 180,3	33 867,9	23 592,4
Июнь	436	32 874	304 150	22 802	8 202	5 755	42 920	29 834
Июль	425	32 045	309 840	23 191	5 540	3 731	43 547	34 215
Август	393	29 632	255 130	19 135	6 252	4 281	39 192	25 416
Сентябрь	250	18 850	166 644	12 498	3 450	2 229	24 579	16 278
Октябрь	154	11 612	90 806	7 210	3 665	2 052	17 794	10 728
Ноябрь	13	980	5 200	416	546	135	1 857	619
Декабрь	3	226	2 100	168	263	59	589	307
Итого за год	2 052	154 721	1 395 390	105 117,7	35 956,2	23 857	209 789,8	144 496,4

Воздушная линия Москва—Тифлис
Участок Москва—Харьков. Маршрут Москва—Орел—Харьков
Протяжение участка—700 км

Воздушная линия Москва—Тифлис
Участок Харьков—Минводы. Маршрут Харьков—Ростов—Дон—Армавир—Минводы.
Протяжение участка—500 км

Январь	1	76,0	710	63,9	—	73	52,2	149	116,1
Февраль	1	76,0	400	32	—	—	—	75	32
Март	2	152	2 510	201	67	53	13	240	267
Апрель	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Май	199	15 124	128 210	9 612,7	3 400	2 107,9	621	19 520	12 341,6
Июнь	302	22 952	176 740	13 334	8 079	5 273	692	32 093	19 299
Июль	319	24 244	181 500	13 614	5 279	3 665	1 578,2	31 726,2	18 857,3
Август	324	24 624	212 550	16 543	7 063	4 883	1 491	33 723	22 917
Сентябрь	178	13 528	115 670	8 610	4 371	3 017	1 341,4	19 752	12 963,4
Октябрь	71	5 396	44 805	3 361	1 790	1 184	839	8 331	5 384
Ноябрь	12	912	9 210	737	187	129	83	1 225	949
Декабрь	5	380	1 565	124	88	49	12	492	185
Итого за год	1 414	107 434	873 870	66 232,6	30 324	20 331	6 722,8	147 327,3	93 313

Воздушная линия Москва—Тифлис

Участок Минводы—Баку. Маршрут Минводы—Владикавказ—Грозный—Махач-Кала—Баку
Протяжение участков—900 км

В январе—марте производились лишь эпизодические полеты

Январь	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Февраль	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Март	4	302	6 450	548,3	2 035,7	1 352,5	4	312	4
Апрель	117	8 845	83 985	6 468	5 808	4 329	486	11 537,2	571,3
Май	115	8 697	80 170	6 025	5 808	4 329	558	15 178	8 306,5
Июнь	120	9 072	86 145	6 370	3 818	2 654	934	14 004	10 913
Июль	194	14 666	115 480	8 736	4 870	3 586	1 114	14 004	9 958
Август	101	7 636	69 325	5 119	3 426	2 487,2	1 413	21 351	13 735
Сентябрь	78	5 897	53 170	4 087	2 203	1 604	1 008	12 331,2	8 654,2
Октябрь	5	378	3 945	335	139	94	1 002	9 516	6 693
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	38	559	467
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого за год	734	55 490	498 670	37 689,3	22 299,7	16 103,7	5 455	84 792,4	53 302

¹ Во всех таблицах работы, в которых приведены сведения о перевезенных пассажирах в килограммах, вес пассажира взят по данным местных управлений воздушных сообщений.

Месяцы	Пассажиры			Почта		Груз и багаж		Всего	
	количество переездов	вес перевезенных пассажиров (в кг)	пассажиро-километры	тонно-километры	вес перевезенной почты (в кг)	тонно-километры	вес перевезенного груза и багажа (в кг)	общий вес перевезенного (в кг)	общий тонно-километраж
Линия Москва—Тифлис Участок Баку—Тифлис. Маршрут Баку—Евлах—Тифлис Протяжение участка—525 км									
Январь	1	76	525	39	1,5	0,7	4	2,1	81,5
Февраль	1	76	525	47	—	—	—	—	76
Март	7	534	3 675	318	37	18	111	59	682
Апрель	54	4 120	28 350	2 296,4	143	74,2	3 522,1	1 847,1	7 785,1
Май	85	6 486	44 105	3 421,8	872,3	451,3	6 440,2	3 381,2	13 798,5
Июнь	79	6 028	40 900	3 068	4 538	2 067	6 081,6	3 142	16 647,6
Июль	60	4 578	31 500	2 338	2 655	1 358,4	2 545	1 335	9 778
Август	106	8 088	54 340	4 076	3 083	1 598	3 587	1 867	15 758
Сентябрь	98	7 477	49 090	3 682	2 223	1 166	3 758	1 864	13 458
Октябрь	42	3 205	21 530	1 631	1 989	1 043	1 568	823	6 762
Ноябрь	29	2 213	14 445	1 097	1 787	939	535	280	4 535
Декабрь	8	610	4 200	350	836	440	173	90	1 619
Итого за год	571	43 491	293 185	22 364,5	18 164,8	9 155,6	28 324,9	14 690,4	89 980,7

Воздушная линия Москва—Ташкент

Москва Пенза—Самара—Оренбург—Челкар—Казалинск—Кзыл-Орда—Ташкент 1

Протяжение линии—3 050 км

Январь	1	73,3	610	48,8	—	—	140,5	64,8	213,8	113,6
Февраль	1	73,3	1 327	106	6	5	16	21,2	95,3	132,2
Март	Линия не работала									
Апрель										

Май	50	3 665	88 827	6 756,5	346,2	620,4	288,5	606,5	4 299,7	7 983,4
Июнь	95	6 964	176 615	12 479	1 874	3 768,5	283	537	9 121	16 784,5
Июль	76	5 776	158 100	11 979	1 731	3 480	438	926	7 945	16 385
Август	76	5 776	175 035	12 556	2 451	4 906	371	833	8 598	18 295
Сентябрь	27	1 979	75 811	5 610	946	2 209	201	475	3 126	8 294
Октябрь	29	2 126	60 954	4 328,1	1 892	3 069	311	728	4 329	8 125,1
Ноябрь	14	1 026	21 840	1 748	402	638	157	323	1 585	2 709
Декабрь	3	220	2 595	206	87	171	250	343	557	720
Итого за год	372	27 678,6	761 714	58 817,4	9 735,2	18 866,9	2 453	4 857,5	39 869,8	79 541,8

Воздушная линия Москва—Иркутск

Участок Москва—Свердловск. Маршрут Москва—Янаул—Казань—Свердловск
Протяжение участка—1485 км

Январь	—	—	—	—	72,2	56,7	42	31,8	114,2	88,5
Февраль	2	152	2 970	230	141	144	131	114	424	488
Март	—	—	—	—	115	156	—	—	115	156
Апрель	—	—	—	—	Л и н и я н е р а б о т а л а					
Май	123	9 836	157 328	12 402,9	1 492,8	2 186	326	452,2	11 154,8	15 041,1
Июнь	185	14 041	270 805	20 310	4 026,2	5 984	593	865,3	18 660,2	27 159,3
Июль	255	19 354	377 125	28 284	4 984	7 358	1 676	2 457	26 014	38 099
Август	301	22 846	423 780	31 782	7 156	10 344	2 074	2 936	32 076	45 062
Сентябрь	247	18 747	337 920	25 411	6 271	8 898	1 716	2 261	26 734	36 571
Октябрь	99	7 514	132 120	10 570,2	3 353	4 850	1 080	1 514	11 947	16 934,2
Ноябрь	6	455	1 780	142	858	568	524	151	1 837	861
Декабрь	4	304	3 040	243	—	—	—	—	304	243
Итого за год	1 222	92 749	1 703 868	129 375	128 469,2	40 547,7	8 162	10 783,3	129 380,2	180 703,1

¹ В таблицах эксплуатации самолетного парка линия Москва—Ташкент разбита на 2 участка
Москва—Челкар и Челкар—Ташкент.

Месяцы	Пассажиры			Почта		Грузы и багаж		Всего
	количество перевезенных пассажиров	вес перевезенных пассажиров (в кг)	пассажиро-километры	вес перевезенной почты (в кг)	тонно-километры	вес перевезенного груза и багажа (в кг)	тонно-километры	

Воздушная линия Москва—Иркутск

Участок Свердловск—Красноярск. Маршрут Свердловск—Курган—Омск—Новосибирск—Красноярск

Протяжение участка—2 220 км

Январь	—	—	—	—	—	—	—	—
Февраль	—	—	—	351	220	56	43	407
Март	3	225	2 195	179	137	10	7	414
Апрель	—	—	—	—	—	—	—	—
Май	1	75,1	675	11,1	7,7	—	—	86,2
Июнь	81	6 083	100 455	3 277	4 552	250	294	9 610
Июль	399	29 965	288 220	7 288	5 408	1 945	1 487	39 198
Август	229	17 206	163 226	4 806	3 538	1 260	971	28 464
Сентябрь	108	8 111	80 545	3 355	2 491	293	179	16 799
Октябрь	58	4 356	43 020	2 135	1 558	59,1	43,1	11 759
Ноябрь	8	601	6 410	353,5	304	43	51	6 550,1
Декабрь	—	—	—	—	—	93	118	997,5
Итого за год	887	66 622,1	684 746	21 755,6	18 255,7	4 014,1	3 193,1	92 391,8
								72 786,5

Воздушная линия Москва—Иркутск

Участок Красноярск—Иркутск. Маршрут Красноярск—Нижнеудинск—Иркутск

Протяжение участка—995 км

Январь	1	76,8	480	—	—	3	2	79,8	40,4
Февраль	—	—	—	5	2	1	1	6	3
Март	5	379	3 315	56	66	40	40	515	382

	5	379	3 660	Линия не работала	7,6	858,9	710
Апрель			274,8	468,7	427,6	11,2	
Май	9	682	6 911	1 940	1 900	239	2 636
Июнь	9	682	8 955	1 803	1 633	167	2 467
Июль	9	682	6 450	1 140,2	1 083	79	1 619
Август	4	303	3 980	1 382	1 276	18	1 583
Сентябрь	9	682	8 865	898	785	29	1 491
Октябрь							
Ноябрь							
Декабрь							
Итого за год	51	3 865,8	42 616	323,22	7 732,9	7 172,6	587,2
						526,6	12 185,9
							10 931,4

Воздушная линия Свердловск—Магнитогорск

Свердловск—Челябинск—Магнитогорск

Протяжение линии—485 км

	16	1 226	7 760	Линия не работала	16	1 264	635
Январь				616	3	904	454
Февраль	11	843	5 335	434	1		
Март							
Апрель							
Май	20	1 532	7 990	599,2	17,2	8,4	—
Июнь	94	7 200	44 337	3 401	899	452	214
Июль	138	10 571	65 790	4 936	1 150	564	88,8
Август	76	5 822	34 635	2 597	419	197	283
Сентябрь	41	3 141	19 200	1 440	134,4	63,5	75
Октябрь	51	4 006	24 735	1 954	467	223	235
Ноябрь	44	3 370	17 930	1 433	546	243	4
Декабрь							
Итого за год	491	37 711	227 712	17 420,2	3 639,6	1 754,9	985,8
						453,6	42 337,4
							19 628,7

Январь	46	3 441	38 526	3 066,1	153,7	107	475,2	434,4	4 069,9	3 607,4
Февраль	22	1 646	18 587	1 487	53	42	594	531	2 283	2 060

Март	77	5 760	55 306	3 888	297	74	510,8	391	6 567,8	4 353
Апрель	146	10 921	125 888	9 195	644	470	1 463	1 152	13 028	10 818
Май	108	8 078	92 569	6 913	463	238	1 081	774	8 622	7 925
Июнь	33	2 468	32 919	2 270	424	225	321	284	3 213	2 779
Июль	115	8 602	103 118	7 654	1 498	919	309	203	10 409	8 776
Август	94	7 031	84 416	6 372	1 452	1 052	147	130	8 630	7 554
Сентябрь	44	3 291	35 753	2 642	1 267	562,3	349	273	4 907	3 477
Октябрь	44	3 291	39 103	2 933	2 036	796	594	453	5 921	4 182
Ноябрь	65	4 862	56 204	4 485	1 798	870	381	281	7 041	5 636
Декабрь	28	2 094	15 292	1 283	952	431	708	311	3 754	2 025
Итого за год	822	61 485	697 681	52 188,7	11 037,7	5 788,3	6 923	5 217,4	79 445,7	63 192,4

Воздушная линия Ташкент—Кабул
Ташкент—Самарканд—Термез—Кабул

Протяжение линии—1140 км

Январь	13	994	5 734	652,7	51,4	52,8	483,2	466,1	1 523	1 171,6
Февраль	17	1 300	10 780	838	33	20	327	200	1 660	1 058
Март	29	2 218	11 743	1 051	26	10	609	291	2 853	1 352
Апрель	21	1 606	10 138	813	164	142	454	299	2 234	1 254
Май	13	994	9 525	882	9	10	360,6	298,4	1 363	1 190,4
Июнь	35	2 835	20 039	1 180	111	85	1 640	900	4 586	2 165
Июль	10	765	9 120	712	118	128	400	292	1 283	1 132
Август	36	2 754	25 412	1 855	816	549	1 148	562	4 718	2 966
Сентябрь	4	306	3 106	233	23	25	140	159	469	417
Октябрь	13	994	10 999	770	216	153	697	579	1 907	1 502
Ноябрь	17	1 300	14 369	1 153	483	301,3	599	432	2 382	1 886,3
Декабрь	17	1 300	11 620	928	373	274	443	325	2 116	1 527
Итого за год	225	17 356	144 585	11 067,7	2 423,4	1 750,1	7 310,8	4 803,5	27 100,2	17 621,3

Месяцы	Пассажиры				Почта		Грузы и багаж		Всего	
	количество переезженных пассажиров	вес переезженных пассажиров	пассажиры-ро-километры	пассажиры-ро-километры	вес переезженной почты (в кг)	тонно-километры	вес переезженного груза и багажа (в кг)	тонно-километры	общий вес переезженного (в кг)	общий тонно-километраж

Воздушная линия Ташкент—Алма-Ата
Ташкент—Аулие-Ата—Фрунзе—Алма-Ата
Протяжение линии—813 км

Январь	4	306	1 089	92,7	—	—	—	—	306	92,1
Февраль										
Март										
Апрель										
Май										
Июнь										
Июль	1	76,5	573	43	147	83	—	—	223,5	126
Август	2	153	847	64	1 370	722	11	3	1 534	789
Сентябрь	7	536	3 780	283	884	494	24	12	1 444	789
Октябрь	2	153	1 080	81	1 083	653	23	12	1 259	746
Ноябрь	—	—	—	—	264	167	3	2	267	169
Декабрь										
Итого за год	16	1 224,5	7 369	563,1	3 748	2 119	51	29	5 033,5	2 711,1

Линия не работала

Воздушная линия Ташкент—Ош
Ташкент—Ходжент—Фергана—Андижан—Ош
Протяжение линии—448 км

Январь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Февраль	1	76	148	12	2,1	0,6	58,3	13,1	60,4	13,7
					—	—	10	1	86	13

Март	1	76	333	25	1	0,1	—	—	77	25,1
Апрель	1	76	338	27	3,8	0,8	—	12,2	120,3	40
Май	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Июнь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Июль	1	76	448	38,7	1 133	478	—	—	1 209	511,7
Август	2	153	896	67	1 890	804	—	—	2 043	871
Сентябрь	3	229	898	67	1 289,7	630	—	—	1 518,7	697
Октябрь	3	229	1 291	92	1 465	726,2	141	26,5	1 835	844,7
Ноябрь	1	76	148	12	766	314,5	24	8	866	334,5
Декабрь	3	229	931	74	522	169	40	14	791	257
Итого за год	16	1 220,0	5 371	409,7	7 072,6	3 123,2	313,8	47,8	8 605,4	3 607,7

Воздушная линия Ташкент—Чарджуй

Ташкент—Самарканд—Чарджуй

Протяжение линии—630 км

Январь	5	395	3 145	962,8	44,9	27,6	221	135,5	660,9	425,9
Февраль	5	395	3 145	246	11,8	6	357	226	763,8	478
Март	11	869	4 615	372	258	147	881	493	2 008	1 012
Апрель	13	1 027	6 839	543	672	402	798	465	2 497	1 410
Май	3	237	1 890	124,5	69	53	337	184	643	361,5
Июнь	—	—	—	—	183	102	221	34	404	136
Июль	2	158	1 036	78	862	450	250	33	1 270	561
Август	7	553	3 220	242	1 165	658	47	14,2	1 765	914,2
Сентябрь	7	553	3 399	275	316	243	46	36	915	554
Октябрь	1	79	630	47	281	136	450	215	810	398
Ноябрь	4	316	2 520	202	46	24	102	65	464	291
Декабрь	4	316	2 516	202	346	165	40	24	702	391
Итого за год	62	4 898	32 955	2 594,3	4 254,7	2 413,6	3 750	1 924,7	12 902,7	6 932,6

¹ В мае по линии Ташкент—Ош производились эпизодические полеты.

Воздушная линия Сталинабад—Гарм

Сталинабад—Гарм

Протяжение линии — 170 км

[illegible]

Апрель	113	8 599	16 076	1 337	216	35	658	99	9 473	1 471
Май	146	11 110	24 820	1 835	623	165	1 194	132	12 927	2 432
Июнь	22	1 674	3 740	281	473	87	426	45	2 573	413
Июль	163	12 404	28 050	2 105	1 315	286	2 293	384	16 012	2 775
Август	211	16 057	35 870	2 692	570	95	2 216	476	18 843	3 263
Сентябрь	13	989	2 210	166	12	2	452	76	1 453	244
Октябрь	99	7 534	16 830	1 265	372	64	1 195	184	9 101	1 513
Ноябрь	19	1 446	5 550	424	28	5	653	110	2 127	539
Декабрь	26	1 978	4 420	354	36	6	682	116	2 696	476
Итого за год . . .	826	62 856	139 946	10 645, 5	3 821, 6	775	9 831	1 632, 5	76 508, 6	13 053

Воздушная линия Чарджуй—Ташауз
Чарджуй — Дарган-Ага — Н. Ургенч — Ташауз
Протяжение линии — 469 км

Январь	175	13 265	64 434	4 988, 6	3 914, 4	1 529, 6	2 299, 5	666, 3	19 478, 9	7 485, 1
Февраль	128	9 702	50 782	4 001	3 993	1 589	1 619	637	15 314	6 227
Март	305	23 119	108 993	8 591	4 799	2 075	3 948	1 485	31 866	12 151
Апрель	374	28 349	129 598	9 179, 5	4 031, 4	1 581	4 310, 4	1 694	36 690, 8	12 454, 5
Май	277	20 996	95 969	7 184	4 997	1 874	4 864	1 717	30 857	10 775
Июнь	23	1 743	8 783	659	1 922	762	453	177	4 118	1 598
Июль	99	7 504	42 708	3 201	2 091	1 012	1 058	365	10 653	4 578
Август	171	12 962	71 346	5 364	4 605	2 027	1 185	677	18 752	8 068
Сентябрь	229	17 358	90 736	6 807, 3	4 915, 5	2 056, 6	2 470	1 083	24 743, 5	9 946
Октябрь	177	13 417	67 840	5 114	5 550	2 264	1 309	549	20 276	7 927
Ноябрь	120	9 096	49 191	3 979	5 728	2 550	707	410	15 331	6 939
Декабрь	73	5 533	29 945	2 373	4 031	1 654	1 811	719	11 375	4 746
Итого за год . . .	2 151	163 044	81 0325	61 441, 4	50 577, 3	20 974, 2	26 033, 9	10 179, 3	239 655, 2	92 594, 9

Апрель	42	3 209	1 5947	1 273,4	1 168,1	431,5	103	46,4	4 480,1	1751,3
Май	48	3 667	1 9713	1 479	1 123	428	38	17	4 828	1 924
Июнь	65	4 966	2 5092	1 868	1 246	506	6	3	6 218	2 372
Июль	13	993	5863	440	510	186	—	—	1 503	626
Август	84	6 740	3 1283	2 340	2 268	807	29	12	9 017	3 159
Сентябрь	38	2 903	1 3463	1 077	1 520	718	25	6	4 449	1 701
Октябрь	10	764	3034	243	1 007	427	5	2	1 576	672
Ноябрь	14	1 070	4444	355	1 645	701	52	24	2 767	1 080
Декабрь										
Итого за год . . .	314	24 292	118 839	9 070,4	10 488,1	41 04,9	258	110,4	35 038,1	13 285,7

Воздушная линия Иркутск—Якутск

Иркутск—Верхотенск—Грузовская—Усть-Кут—Киренск—Ичера—Витим—Ноя—Олекминск—Исительская—Якутск

Протяжение линии—2 706 км

Январь	6	452	14 578	1 298,8	121,3	289,5	50,8	111,3	624,1	1 699,6
Февраль	9	678	20 619	4 687	112	657	623	1 609	1 413	3 852
Март	21	1 581	50 491	3 753	231	434	1 694	4 461	3 523	8 653
Апрель	3	226	7 070	565,7	187,3	376	277,5	728	690,8	1 569,6
Май	4	302	2 338	175,4	101	112,3	71,5	70,9	474,5	358,6
Июнь	49	3 790	126 755	9 102	2 277	5 426	1 495	2 430	7 461	16 958,6
Июль	55	4 142	133 565	10 110	1 580	3 169	676	1 153,4	6 398	14 432,4
Август	40	3 012	101 500	7 462	557	1 205	1 342	3 195	4 911	11 862
Сентябрь	40	3 012	105 398	7 704	1 139	2 453	736	4 708	4 887	11 965
Октябрь	8	602	216 48	1 691	237	528,1	104,8	253	943,8	2 473,1
Ноябрь										
Декабрь	29	2 184	59 819	4 823	252	397	575	1 400	3 011	6 620
Итого за год . . .	264	19 881	643 782	484 76,4	6 811,6	15 047,9	7 645,6	17 019,6	34 338,2	80 543,9

Месяцы	Пассажиры				Почта		Груз и багаж		Всего
	количество перелетных пассажиров	вес перелетных пассажиров (в кг)	пассажиро-километры	тонно-километры	вес перелетной почты (в кг)	тонно-километры	вес перелетного груза и багажа (в кг)	тонно-километры	
Январь	9	676	15 476	1384	73,7	106,1	157,9	243,6	1733,7
Февраль	37	2778	52 962	3732	192	251	557	729	4712
Март	11	826	11 528	872	11,7	12,1	261,5	221,4	1 105,2
Апрель	4	300	4 162	312	361,8	391,6	40	46,8	750,6
Май	33	2 478	53 334	3 861	1 023	1 175	662	868	5 904
Июнь	34	2 553	55 161	4 133	715	1 087	590	941	6 161
Июль	16	1 201	27 676	2 076	564,4	705	316,2	492	3 273
Август	35	2 628	62 230	4 543	732	1 000	327	474	3 687
Сентябрь	39	2 928	61 664	4 748	716	996	2 467	625	7 369
Октябрь	31	2 328	50 986	3 984	665	974	481	733	5 691
Ноябрь	249	18 697	395 179	29 645	5 054,5	6 697,8	5 859,6	5 373,5	29 611,1
Декабрь									41 716,3
Итого за год									

Воздушная линия Иркутск—Бодайбо
Иркутск—Верхотурск—Грузовская—Усть-Кут—Киренск—Ичера—Витим—Бодайбо
Протяжение линии—1 778 км

Воздушная линия Верхнеудинск—Улан-Батор
Верхнеудинск—Алтан—Булак—Улан-Батор
Протяжение линии—540 км

Январь	31	2 130	15 760	1 057	15,3	3,9	1 550,2	857,5	3 695,5	1 917,4
Февраль	48	3 298	22 200	1 655	10	119	3 986	1 823	7 294	3 597

Март	50	3 435	23 340	1 557	19	7	2 481	1 077	5 935	2 641
Апрель	78	5 359	33 980	2 279	69,9	30	3 763,6	1 298,5	9 192,5	3 607,5
Май	81	5 565	42 360	2 840,5	475,8	128,3	3 391,4	1 744,4	9 432,2	4 713,2
Июнь	63	4 328	29 420	1 917	270	72	2 770	1 405	7 368	3 394
Июль	65	4 466	31 360	2 032	306	103	1 917	1 092	6 689	3 227
Август	31	2 130	14 680	1 023	83	23	1 181	456	3 394	1 502
Сентябрь	91	6 252	46 939	3 204	109	46	2 238	1 155,2	8 599	4 405,2
Октябрь	86	5 908	43 720	2 807	54	27	3 478	1 786	9 440	4 620
Ноябрь	69	4 740	33 720	2 580	144	63	2 085	1 075	6 969	3 718
Декабрь	61	4 191	29 060	2 192	26	11	1 408	711	5 625	2 914
Итого за год . . .	754	51 802	366 539	25 143,5	1 582	633,2	30 249,2	14 479,6	83 833,2	40 256,3

Воздушная линия Хабаровск—Оха

Хабаровск—Н. Тамбовск—Маринск—Николаевск—Оха

Протяжение линии—1180 км

Январь	53	3 869	50 465	2 552,5	610,6	528,7	863,7	696,1	5 353,3	3 777,3
Февраль	64	4 672	62 230	4 733	965	934	693,1	780	6 330,1	6 447
Март	129	9 417	122 610	9 232	2 031	1 505	1 499	1 569	12 947	12 306
Апрель	48	3 504	38 960	3 139,8	768,1	702,5	545,3	421,3	4 817,4	4 263,6
Май				Л и н и я н е р а б о т а л а						
Июнь	31	2 263	21 080	1 359	2 667	1 665	810	345,1	5 740	3 369,1
Июль	64	4 672	50 540	3 809,2	1 578	1 304	1 147	892	7 397	6 005,2
Август	24	1 752	20 280	1 426	865	659	185	179	2 802	2 264
Сентябрь	32	2 336	25 230	1 892,1	1 385	1 109	458	285	4 179	3 286,1
Октябрь	96	7 008	71 380	5 354	1 159	902	683	545	8 850	6 801
Ноябрь				Л и н и я н е р а б о т а л а						
Декабрь	42	3 066	36 415	2 913	572	549	993	1 059	4 631	4 521
Итого за год . . .	583	42 559	299 190	36 410,6	12 600,7	9 858,1	7 877,1	6 771,5	63 036,8	53 040,3

М е с я ц ы	П а с с а ж и р ы				П о ч т а		Г р у з и б а г а ж			В с е г о	
	количе- ство пере- везенных пассажи- ров	вес пере- везенных пассажи- ров (в кг)	пассажи- ро-кило- метры	тонно- километры	вес пере- везенной почты (в кг)	тонно- километры	вес пере- везенного груза и багажа (в кг)	тонно- километры	общий вес пере- везенного (в кг)	общий тонно- километр.	
Линия Хабаровск—Александровск											
Хабаровск—Н.-Тамбовск—Маринск—Александровск											
Протяжение линии—930 км											
Январь	32	2 496	23 425	1 857,9	503,1	113,7	382	250,6	3 381,1	2 222,2	
Февраль	30	2 340	27 420	2 903	380	352	435	401	3 155	2 956	
Март	50	3 900	44 600	3 548	864	820	1 049	758	5 813	5 126	
Апрель	Л и н и я н е р а б о т а л а										
Май											
Июнь	23	1 794	18 450	1 348	922	644	358	302	3 074	2 294	
Июль	23	1 794	20 610	1 545	365	328	95	88	2 254	1 961	
Август	13	1 014	9 210	686	179	108	218	163	1 411	957	
Сентябрь	9	702	5 570	418	208	155	17	14	927	587	
Октябрь	3	234	2 110	158,6	20	16,3	—	—	254	174,9	
Ноябрь	18	1 404	15,300	1 224	306	281	74,8	49	1 784,8	1 554	
Декабрь											
Итого за год	201	15 678	166 695	12 988,5	3 747,1	2 818	2 628,8	2 025,6	22 053,9	17 832,1	

Воздушная линия Архангельск—Сыктывкар

Архангельск—Березник—Котлас—Сыктывкар

Протяжение линии—1 000 км

Январь	38	3 234	29 810	2 714,9	144	115,4	235	182,6	3 3613	3 012,9
Февраль	38	3 234	21 910	1 798	93,8	60	380	209,6	3 707,8	2 067,6

Месяцы	Пассажиры			Почта		Грузы и багаж		Всего	
	количество переезженных пассажиров	вес переезженных пассажиров (в кг)	пассажиро-километры	вес переезженной почты (в кг)	тонно-километры	вес переезженного груза и багажа (в кг)	тонно-километры	общий вес переезженного (в кг)	общий тонно-километр.

Воздушная линия Ростов—Сочи

Ростов—Сочи

Протяжение линии—455 км

Линия не работала

Январь									
Февраль									
Март									
Апрель									
Май	39	2 925	18 095	1 357,1	329	125	49,6	3 379	1 551,6
Июнь	51	3 825	20 480	1 536	781	125	52	4 731	1 953
Июль									
Август									
Сентябрь									
Октябрь									
Ноябрь									
Декабрь									
Итого за год	90	6 750	38 575	2 893,1	1 110	250	101,6	8 110	3 504,6

Линия не работала

Воздушная линия Харьков—Шахты

Харьков—Артемовск—Луганск—Шахты

Протяжение линии—415 км

Январь	
Февраль	
Март	

Линия открыта в июне 1931 г.

Апрель	Линия открыта в июне 1931 г.									
Май	181	13 647	32 765	2 458	970	294	33	8	14 650	2 760
Июнь	187	14 100	33 790	2 539	475	143	98	26	14 673	2 708
Июль	10	754	1 655	124	15	4	—	—	769	128
Август	10	754	2 050	154	—	—	—	—	754	154
Сентябрь	3	226	1 020	75	10	4	—	—	236	79
Октябрь	11	829	2 195	175	54	13	16	5	899	193
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого за год . . .	402	30 310	73 475	5 525	1 524	458	147	39	31 981	6 022

Воздушная линия Харьков—Одесса
Харьков—Днепропетровск—Николаев—Одесса
Протяжение линии—625 км

Январь	Линия открыта в августе 1931 г.									
Февраль	18	1 384	11 430	863	49	26	42	26	1 475	915
Март	24	1 846	9 907	743	239	139	—	—	2 085	882
Апрель	31	2 384	11 437	858	358	190	6	1	2 748	1 049
Май	36	2 768	11 455	917	105	44	328	79	3 201	1 040
Июнь	22	1 692	6 835	547	181	60	42	22	1 915	629
Август	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сентябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Октябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого за год . . .	131	10 074	51 064	3 928	932	459	418	128	11 424	4 515

Месяцы	Пассажиры			Почта		Грузы и багаж		Всего
	количество переезженных пассажиров	вес переезженных пассажиров (кг)	пассажиро-километры	тонно-километры	вес переезженной почты (в кг)	тонно-километры	вес переезженного груза и багажа (в кг)	

Воздушная линия Харьков—Бердянск
Харьков—Артемовск—Сталино—Бердянск
Протяжение линии—240 км

Линия открыта в сентябре 1931 г.

22	1 694	4 670	350	33	11	8	2	1 735	263
Сентябрь	3 080	5 530	415	50	17	77	6	3 207	438
Октябрь	2 618	5 835	467	21	6	31	2	2 670	475
Ноябрь									
Декабрь									
			Л и н и я н е р а б о т а л а						
Итого за год	98	7 392	16 035	1 232	104	34	116	7 612	1 276

Воздушная линия Алма-Ата—Семипалатинск
Алма-Ата—Талды—Күрган—Сергиополь—Семипалатинск
Протяжение линии—1 100 км

Январь	5	383	2 250	179	175,1	49,3	243	87,5	801,1	315,8
Февраль	8	612	7 391	590	21	19	225	196	858	805

Март	8	612	2 035	159	7	7	43	13	662	179
Апрель	29	2 219	24 536	1 852	17,2	13,5	167	131,7	2 403,2	1 997,2
Май	90	6 885	82 992	6 332	219,9	277	642,8	521,8	7 747,7	7 130,8
Июнь	74	5 661	60 460	4 733	422	277	198	213	6 281	5 173
Июль	72	5 508	71 876	5 420	285	256	1 038	1 072	6 831	6 748
Август	35	2 678	43 460	3 317	181	265	572	795	3 431	4 377
Сентябрь	2	153	1 307	97	—	—	11	11,1	164	108,1
Октябрь	18	1 377	17 769	1 319	8	8	364	366	1 749	1 693
Ноябрь	2	153	1 284	96	1	1	244	199	398	296
Декабрь	3	230	3 012	226	—	—	1	1	231	227
Итого за год	346	26 471	318 372	24 320	1 337,2	1 122,8	3 748,8	3 607,1	31 557	29 049,9

Воздушная линия Алма-Ата—Джаркент

Алма-Ата—Джаркент

Протяжение линии—300 км

Л и н и я н е р а б о т а л а										
Январь	14	1 050	4 200	327	1,7	0,5	40	12	1 091,7	339,5
Февраль	34	2 550	10 200	795	93,5	28	47	14,1	2 690,5	837,1
Март	66	4 950	19 800	1 454	176	53	184	51	5 310	1 558
Апрель	48	3 600	13 056	955	106	29	158	42	3 864	1 026
Июль	11	825	2 992	224	11	3	—	—	836	227
Сентябрь	7	525	1 904	143	—	—	144,3	39,8	669,3	182,8
Октябрь	11	825	2 992	225	6	2	293	80	1 124	307
Ноябрь										
Декабрь										
Итого за год	191	14 325	155 144	4 123	394,2	115,5	866,3	238,9	15 585,5	4 477,4

Апрель	1	75,3	254	19	0,4	0,1	—	134,5	—	34,2	75,7	19,1
Май	15	1 130	3 810	276,7	—	—	—	—	—	—	1 264,5	310,9
Июнь	10	753	2 540	191,3	10	3,3	—	—	—	—	763	194,6
Июль	4	301	1 020	79	—	—	—	—	—	—	301	79
Август	7	527	5 991	411	—	—	—	551	527	1 078	938	
Сентябрь	}	Л и н и я н е р а б о т а л а										
Октябрь		Л и н и я н е р а б о т а л а										
Ноябрь		Л и н и я н е р а б о т а л а										
Декабрь		Л и н и я н е р а б о т а л а										
Итого за год . . .	45	3 389,3	17 551	1 300,9	221,4	232,2	815,5	584,2	4 426,2	2 117,3		

Воздушная линия Семипалатинск—Риддер

Семипалатинск—Риддер

Протяжение линии—230 км

Январь	}	Л и н и я н е р а б о т а л а										
Февраль		Л и н и я н е р а б о т а л а										
Март		Л и н и я н е р а б о т а л а										
Апрель		Л и н и я н е р а б о т а л а										
Май	10	786	1 940	156	—	—	90	17,5	876	173,5		
Июнь	}	Л и н и я н е р а б о т а л а										
Июль		Л и н и я н е р а б о т а л а										
Август		Л и н и я н е р а б о т а л а										
Сентябрь		Л и н и я н е р а б о т а л а										
Октябрь	2	157	780	58	10	4	40	15	207	77		
Ноябрь	}	Л и н и я н е р а б о т а л а										
Декабрь		Л и н и я н е р а б о т а л а										
Итого за год . . .	12	943	2 720	214	10	4	130	32,5	1 083	250,5		

Месяцы	Пассажиры				Почта		Грузы и багаж		Всего	
	колич- ство пере- везенных пассажи- ров	вес пере- везенных пассажи- ров (в кг)	пассажи- ро-кило- метры	тонно- километры	вес пере- везенной почты (в кг)	тонно- километры	вес пере- везенного багажа (в кг)	тонно- километры	общий вес пере- везенного (в кг)	общий тонно-ки- лометраж
ПЕРЕГОН САМОЛЕТА ХАРЬКОВ — ИРКУТСК										
Январь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Февраль	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Март	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Апрель	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Май	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Июнь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Июль	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Август	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Сентябрь	1	75	700	53	143	277	721	1745	939	2 075
Октябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Декабрь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого за год	1	75	700	53	143	277	721	1745	939	2 075
ОТРЯД ИМЕНИ ГАЗЕТЫ «ПРАВДА» (перевозка матриц)										
Воздушная линия Москва — Харьков										
Июль	—	—	—	—	—	174	36	25,2	36	25,2
Август	—	—	—	—	249	10	43	30	292	204
Сентябрь	—	—	—	—	15	27	489	342	504	352
Октябрь	—	—	—	—	50	32	273	168	323	195
Ноябрь	—	—	—	—	45	3	749	444	794	475
Декабрь	—	—	—	—	4	3	436	284	440	287
Итого за год	—	—	—	—	393	245	2 026	1 293,2	2 389	1 539,2

[illegible]

Воздушная линия Москва — Ленинград

июль	—	—	—	—	—	705	458,2	283,5	187,2	988,5	645,4
август	—	—	—	—	—	886	576	70	45	956	621
сентябрь	—	—	—	—	—	575	362	85	54	660	416
октябрь	—	—	—	—	—	434	283	96	63	530	346
ноябрь	—	—	—	—	—	—	—	8	4	8	4
декабрь	—	—	—	—	—	—	—	24	123	24	123
Итого за год . . .	—	—	—	—	—	2 600	1 679,2	556,5	476,2	3 166,5	2 155,4

Примечания: 1. Кроме того, летным отрядом им. «Правды» были произведены опытные полеты по направлениям:

Москва — Саранпуль. Перевезено грузов 2,5 кг (2,6 т/к).
Москва — Пятигорск. » почты и грузов 10 кг (17 т/к).
Москва — Свердловск. » грузов 8,5 кг (12,7 т/к).
Москва — Казань. Перевезено 5 кг груза (4/к).

2. В таблицах эксплуатации самолета парка работа летного отряда им. «Правды» включена в общие данные по собственствующим воздушным линиям и лишь по линии Москва — Ленинград, на которой никаких полетов, кроме полетов отряда «Правды» не совершалось, представлена самостоятельно.

НА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ О-ВА «ДЕРУЛУФТ»

Месяцы	Пассажиры			Почта		Груз и багаж		Всего	
	количество перелетных пассажиров	вес перелетных пассажиров (в кг)	пассажиро-километры	вес перелетной почты (в кг)	тонно-километры	вес перелетного груза и багажа (в кг)	тонно-километры	общий вес перелетного (в кг)	общий тонно-километраж
Воздушная линия Ленинград — Кенигсберг									
Протяжение линии — 1038 км									
Линия не работала									
Январь	119	9 520	54 245	1 749	567	3 718	1 936	14 597	7 242
Февраль	134	10 720	64 410	1 663	1 028	3 637	2 018	16 020	8 199
Март	173	13 840	95 832	4 306	2 035	10 911	4 729	29 637	14 430
Апрель	174	13 920	97 141	1 071	725	3 572	2 173	18 564	10 669
Май	128	10 240	75 774	1 527	1 053	3 219	2 008	14 586	9 123
Июнь	62	4 960	29 352	812	569	1 511	920	7 283	3 837
Линия не работала									
Итого за год	790	63 200	416 754	11 128	6 377	26 578	13 784	100 906	53 500

Воздушная линия Кенигсберг — Берлин

Протяжение линии — 556 км

Линия не работала

Январь
 Февраль
 Март

Апрель	224	17 920	87 044	6 309	93	46	3 799	1 673	21 812	8 028
Май	253	20 240	95 694	7 656	353	173	4 108	1 759	24 701	9 588
Июнь	253	20 240	102 272	8 182	718	372	4 428	2 011	25 386	10 565
Июль	308	24 640	118 168	9 453	1 986	911	4 867	2 186	31 493	12 550
Август	304	24 320	123 136	9 851	1 993	947	4 663	2 134	30 978	12 932
Сентябрь	312	24 960	125 400	10 032	437	228	4 390	1 967	29 787	12 227
Октябрь	330	26 400	123 020	9 846	1 717	270	4 833	2 087	32 950	12 203
Ноябрь										
Декабрь										
Итого за год . . .	1 984	158 820	774 734	61 329	7 297	2 947	31 090	13 817	197 107	78 093

Л и н и я н е р а б о т а л а

Воздушная линия Москва — Кенигсберг

Протяжение линии — 1 200 км

Январь										
Февраль										
Март										
Апрель	129	10 329	118 561	9 485	880	876	2 719	2 689	13 928	13 050
Май	182	14 560	174 078	13 926	1 678	1 796	5 742	6 051	21 980	21 773
Июнь	163	13 040	171 197	13 696	2 260	2 467	6 804	6 873	22 104	23 036
Июль	190	15 200	198 879	15 910	2 520	2 693	6 793	6 985	24 513	25 588
Август	160	12 800	166 874	13 350	2 293	2 468	4 821	4 996	19 914	20 814
Сентябрь	60	4 800	57 774	4 622	1 001	1 075	2 976	3 156	8 777	8 833
Октябрь										
Ноябрь										
Декабрь										
Итого за год . . .	884	70 729	887 393	70 989	10 632	11 375	29 855	30 750	111 216	113 114

Л и н и я н е р а б о т а л а

Диаграмма 5. Динамика перевозок пассажиров, почты, грузов и багажа на воздушных линиях ВОГВФ (без о-ва «Дерулуфг») за 1923—1931 гг.

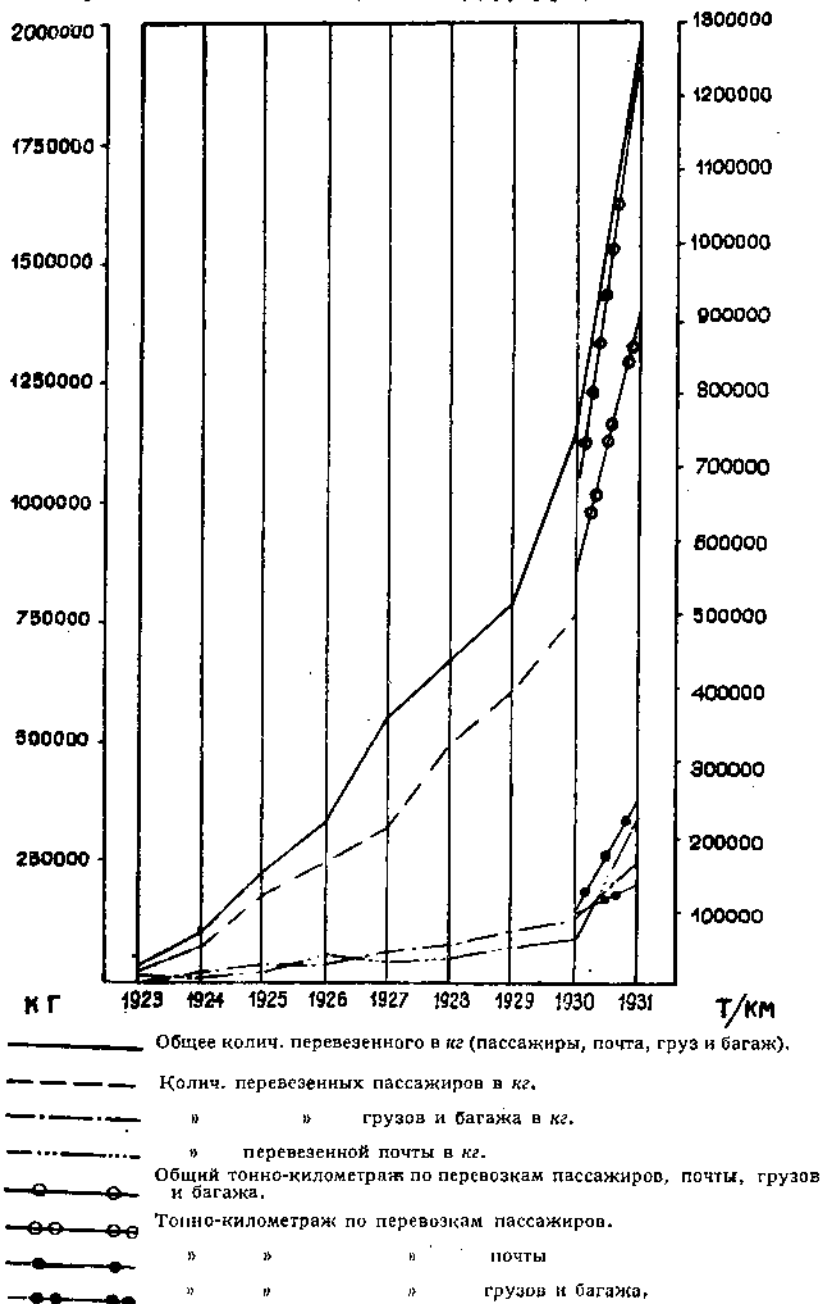
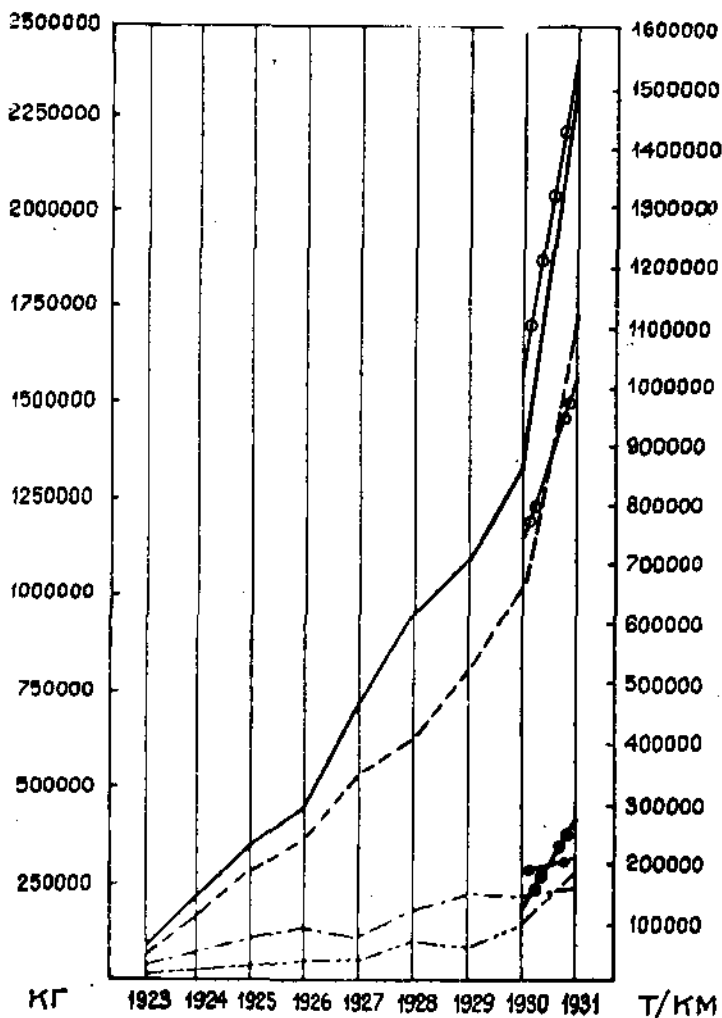


Диаграмма 6. Динамика перевозок пассажиров, почты, грузов и багажа на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» за 1923—1931 гг.



— Общее колич. перевезенного в кг (пасс. почта, груз и багаж).

— Колич. перевезенных пассажиров в кг.

— » » грузов и багажа в кг.

— » перевезенной почты в кг.

—○—○— Общий тонно-километраж по перевозкам пассажиров, почты, грузов и багажа.

—○—○— Тонно-километраж по перевозкам пассажиров.

—●—●— » » » грузов и багажа.

—●—●— » » » почты.

Таблица 7. Густота грузопотока на воздушной сети ВОГВФ в 1931 г. по от-

Участки		Пассажиры						Поч-
		количество		килограммы		всего в обоих направлениях		кило-
		от А к Б	от Б к А	от А к Б	от Б к А	количество	килограммы	от А к Б
А	Б							
Москва . .	Харьков . .	1092	901	82 276	67 885	1 993	150 162	17 973
» . . .	Пятигорск .	—	—	—	—	—	—	8
» . . .	Свердловск .	567	582	42 996	44 133	1 149	87 129	17 096
» . . .	Казань . . .	—	—	—	—	—	—	11
Свердловск	Магнитогорск	256	213	19 600	16 315	469	35 915	1 540
Москва . .	Бобрики . .	177	226	13 275	16 950	403	30 225	69
» . . .	Ташкент . .	106	148	7764	10 841	234	18 605	3 050
Ташкент .	Сталинабад .	376	348	28 110	26 083	724	54 193	4 708
» . . .	Кабул . . .	71	56	5 424	4 284	127	9 708	1 085
» . . .	Алма-Ата . .	5	4	383	306	8	689	1 154
» . . .	Ош	10	2	763	152	12	915	3 409
» . . .	Чарджуй . .	31	21	2 455	1 662	53	4 117	2 591
Сталинабад	Куляб . . .	1 265	1 158	91 940	88 355	2 363	180 295	4 461
» . . .	Гарм	471	351	35 840	26 783	823	62 623	3 145,2

дельным участкам и направлениям

та		Грузы и багаж			Всего пассажиров, почты, груза и багажа			Месяцы, в кото- рые линия рабо- тала
граммы		килограммы			килограммы			
от Б к А	всего в обоих на- прав- лениях	от А к Б	от Б к А	всего в обоих на- прав- лениях	от А к Б	от Б к А	всего в обоих на- прав- лениях	
16 455	34 431	17 354	3 605	20 959	117 606	87 946	205 552	I, II, III, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII.
—	8	2	—	2	10	—	10	VIII (отр. «Правды»)
10 207	27 303	6 011,5	1 257	7 568,5	66 103,5	55 597	121 700,5	I, II, III, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
—	11	5	—	5	16	—	16	VIII (отр. «Правды»)
2 077	3 617	423	512	935	21 563	18 904	40 467	II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
49,1	118,1	155	—	155	13 499	16 999,1	30 498,1	V, VI, VII, VIII, IX, X, XI
2 339	6 289	864	753	1 617	12 578	13 933	26 511	I, II, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
1 299	6 007	3 836	1 582	5 519	36 654	28 964	65 618	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
449	1 534	2 566	1 648	4 214	9 075	6 381	15 456	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII,
1 452	2 006	7	28	35	1 544	1 786	3 330	I, VII, VIII, IX, X, XI
3 563	6 972	165	1	166	4 337	3 713	8 053	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
1 237	3 831	1 937	1 118	3 055	6 985	4 017	11 003	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
1 258,6	5 719,6	13 472	8 278	27 750	109 873	97 891,6	207 764,6	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XI
676,4	3 821,6	5 823	3 777	9 600	44 808,2	31 236,4	76 044,6	I, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII

Продолжение таблицы 7

Участки		Пассажиры						Поч
		количество		килограммы		всего в обоих направлениях		кило-
А	Б	от А к Б	от Б к А	от А к Б	от Б к А	количество	килограммы	от А к Б
Чарджуй . . .	Ташауз .	739	989	56 027	74 977	1 728	131 004	31 219
» . . .	Турткуль	105	150	8 217	11 739	255	19 956	5 352
Алма-Ата . .	Семинал- атинск	152	137	11 623	10 481	289	22 109	473
» » . . .	Джаркент	90	93	6 758	6 984	183	13 742	199
Семиналатинск	Кустанай	76	72	6 000	5 684	148	11 684	332
Сергиополь .	Бахты¹ . .	26	17	1 958	1 281	43	3 239	14
Семиналатинск	Риддер . .	8	4	628	315	12	943	10
Свердловск . .	Краснояр.	122	186	9 159	13 961	308	23 120	4 627
Новосибирск .	Кузнецк .	135	129	10 306	9 849	264	20 155	3 503
Красноярск .	Иркутск .	18	25	1 360	1 889	43	3 249	1 842
Иркутск . . .	Якутск . .	117	121	8 807	9 107	238	17 914	4 079
» . . .	Бодайбо .	112	110	8 413	8 261	222	16 674	2 511
В.-Удинск . .	Улан-Ба- тор	399	279	27 400	19 160	678	46 560	716
Хабаровск . .	Оха . . .	182	241	13 275	17 582	423	30 857	5 338

та		Грузы и багаж			Всего пассажиров, почты, груза и багажа			Месяцы, в кото- рые линия рабо- тала
граммы		килограммы			килограммы			
от Б к А	всего в обоих на- прав- лениях	от А к Б	от Б к А	всего в обоих на- прав- лениях	от А к Б	от Б к А	всего в обоих на- прав- лениях	
13 502	41 721	11083	10 821	21 704	98 329	99 100	197 429	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
1 084	6 436	1 606	1 538	3 144	15 175	14 361	29 536	I, II, III, IV, V, VI, VII, XI
547	1 020	1 588	1 690	3 278	13 689	12 718	26 407	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
186	385	480	313	796	7 437	7 486	14 923	IV, V, VI, VII, IX, X, XI
255	587	603	958	1 564	6 938	6 897	13 835	IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
207,4	221,4	608	125	733	2 580	1 613,4	4 193,4	I, II, IV, V, VI, VII, IX
—	10	95	35	130	733	350	1 083	IV, VII
3 601	8 228	1 079	359	1 438	14 865	17 921	32 786	II, III, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
5 618	9 121	116	129	245	13 925	15 596	29 521	I, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
5 364	7 206	283	245	529	3 485	7 499	10 984	I, II, III, V, VI, VII, VIII, IX, X
1 481	5 560	1 893	4 396	6 289	14 779	14 981	29 763	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XII
1 226	7 767	1 212	1 810	3 022	12 166	11 297	23 463	I, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
456	1 172	12391	14 422	26 813	40 507	34 038	74 545	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
3 014	8 352	3 928	1 811	5 739	22 541	22 407	44 948	I, II, III, IV, VI, VII, VIII, IX, X, XII

Участки		Пассажиры						Поч-
		количество		килограммы		всего в обоих направлениях		кило
А	Б	от А к Б	от Б к А	от А к Б	от Б к А	количество	килограммы	от А к Б
Хабаровск . . .	Александровск	80	99	6 240	7 725	179	13 965	1 727
Архангельск . .	Сыктывкар . .	34	36	2 922	3 094	70	6 016	193
Харьков	Минводы	512	458	38 844	34 777	970	7 3591	8 495
»	Ростов	2,5	1	200	80	3,5	280	62
Ростов	Сочи	45	40	3 365	2 992	85	6 357	458
Харьков	Шахты	77	74	5 809	5 582	151	11 391	451
»	Одесса	37	45	2 835	3 449	82	6 284	191
»	Бердянск	12	17	927	1 313	29	2 240	20
Минводы	Баку	283	271	21 395	20 487	554	41 882	5 543
Баку	Тифлис	297	261	22 673	19 926	558	42 599	7 234
»	Пехлеви	8	13	538	875	21	1 413	83
Москва	Ленинград	—	—	—	—	—	—	1 484

Примечание: 1. В том числе по направлению Алма-Ата—Сергиополюс. 2. В таблицу «Густота грузопотока» не включены данные по одному полету по направлению Москва—Сарапуль (отряд им. «Правды»). 3. При учете перевозок местными управлениями воздушных линий. 4. Прилагаемая к справочнику карто-система учета перевозок обусловила необходимость выделения как в таблице, Пятигорск, Иркутск—Водайбо и т. д.), с одной стороны, и не дала возможности разбить на отдельные участки, несмотря на то, что это представлялось для оценки значения отдельных линий необходимо постоянно иметь в виду сезоны указаны в настоящей таблице. Об интенсивности движения можно су-

та		Грузы и багаж			Всего пассажиров почты, ругзы и багажа			Месяцы, в кото- рые линия рабо- рала
граммы		килограммы			килограммы			
от Б к А	всего в обоих на- прав- лениях	от А к Б	от Б к А	всего в обоих на- прав- лениях	от А к Б	от Б к А	всего в обоих на- прав- лениях	
1 303	3 030	1 554	623	2 177	9 521	9 651	19 172	
48	241	360	159	519	3 475	3 301	6 776	I, II, III, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII I, II, III
14 128	22 623	5 657	1 812	7 469	52 996	50 687	103 683	I, II, III, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
123	185	457	—	457	719	203	922	VII, IX, X, XI (отр. «Правды»)
652	1 110	158	64	222	3 981	3 708	7 689	V, VI
492	943	60	20	80	6 320	6 094	12 414	VI, VII, VIII, IX, X, XI
543	734	204	—	204	3 230	3 992	7 222	VIII, IX, X, XI, XII
42	62	11	7	18	958	1 362	2 320	IX, X, XI,
12 396	17 939	4228	1 850	6 078	31 166	34 733	65 899	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
10 205	17439	2 752	25 230	27 982	32 659	55 361	88 020	I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
91,8	174,8	384	180	564	1 005	1 146,8	2 151,8	IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII
1 099	2 583	564,5	2	566,5	2 048,5	1 101	3 149,5	VII, VIII, IX, X, XI, XII

поль—Бахты перевезено: пассажиров—9 чел., почты—201 кг и грузов 509 кг. по направлению Иркутск—Харьков (перегон самолета) и одному полету по на- пассажиров в килограммах вес пассажиров по всем линиям взят по данным грамма густоты грузопотока составлена по данным настоящей таблицы. 5. Си- так и картограмме самостоятельно отдельных маршрутов (например Москва— сти такие крупные линии, как например Москва—Ташкент, Свердловск—Кра- бы безусловно необходимым. 6. При пользовании таблицей и картограммой зонность и интенсивность движения на той или иной линии. Месяцы работы дить по данным таблицы 2.

Таблица 8. Динамика перевозок на воздушных линиях ВОГВФ и б-ва

Л и н и и	Месяцы работы		Пас-	
	1930 г.	1931 г.	колич. пассажир.	
			1931 г.	в % к 1930 г.
НА ВОЗДУШНЫХ				
Москва—Харьков	V—XII	I—III, V—XII	2 052	162,6
» —Челкар	УIII—XII	I—II, V—VII—X—XJ	205	160,1
» —Свердловск	V—XII	XJ		
Свердловск—Магнитогорск	VIII—XII	I—III, V—XII	1 222	7188,2
Москва—Бобрики	—	II—III, V—XI	493	711,6
Ташкент—Челкар	VIII—XI	V—IX	403	—
» —Сталинабад	I—XII	V—XII	167	172,2
» —Кабул	I—XII	I—XII	822	56,5
» —Алма-Ата	XI—XII	I—XII	225	102,7
» —Ош	XII	VII—XI	16	200
» —Чарджуй	XII	I—V, VII—XII	16	400
Сталинабад—Гарм	VI, VII—XII	I—XII	62	1 033
» —Куляб	IV, VI—XII	I, IV—XII	826	547
Чарджуй—Ташауз	I—XII	I—XII	2 363	448,4
» —Туркуль	XJ—XII	I—XII	2 151	59,5
Свердловск—Красноярск	V—XI	I—VII—XI	260	376,8
Новосибирск—Кузнецк	IX—XII	II—III, V—XII	887	2 397,3
Красноярск—Иркутск	V—X	V—XII	314	697,8
Иркутск—Якутск	I—IV, V—X—XII	I—III—VI—X	51	637,5
Иркутск—Бодайбо	III—IV, VI—X	I—X, XII	264	180,8
Верхнеудинск—Улан-Батор	I—XII	I, III—X, XII	249	383,1
Харьков—Иркутск	—	I—XII	754	183,4
Хабаровск—Оха	I—III, VI—X, XII	—	1	—
» —Александровск	II—III, VI—X	I—IV, VI—X—XII	583	177,2
Архангельск—Сыктывкар	I—III, XII	I—III, VI—X, XII	201	105,2
Минводы—Баку	—	I—III	116	246,8
Баку—Тифлис	I—XII	III—XI	734	—
» —Пехлеви	II—X	I—XII	571	90,9
Москва—Ленинград	—	IV—XII	21	48,8
Харьков—Минводы	—	VII—XII	—	—
Ростов—Сочи	VI—X	I—XII	1 419	—
Харьков—Шахты	—	V—VI	90	26,8
» —Одесса	—	VI—XI	402	—
» —Бердянск	—	VII—XII	131	—
Алма-Ата—Семипалатинск	I—XII	IX—XI	96	—
Алма-Ата—Джаркент	VI VIII	I—XII	344	48,3
Семипалатинск—Кустанай	XI	IV—VII—IX—XI	191	658,6
Сергиевполь—Бахты	XI—XII	IV—XII	225	703,3
Семипалатинск—Риддер	VIII	I—II, IV—VII—IX	45	1 125
		IV, VII	12	300
НА ВОЗДУШНЫХ				
Кенигсберг—Москва	V—X	V—X	884	92,4
» —Верлин	V—X	IV—X	1 984	174,9
» —Ленинград	V—X	V—	790	—

«ДЕРУЛУФТ» по отдельным линиям

сажиры				Почта			
пассажиро-километ-ры		в кило-граммах	В тонно-километ-рах	килограммы		тонно-километры	
1931 г.	в % к 1930 г.			1931 г.	в % к 1930 г.	1931 г.	в % к 1930 г.

ЛИНИЯХ ВОГВФ

1 395 390	161,9	154 721	1 051 117,7	36 319,2	406,2	24 103	402,2
380 928	206,4	15 475	28 860,4	4 880,2	238,2	9 104,9	302,0
1 706 868	7 544,1	92 749	129 375,1	23 469,2	293,1	40 544,7	302,7
227 712	688,9	37 711	17 420,2	3 639,6	3 713,9	1 754,9	3 934,7
80 600	—	30 225	6 045	118,1	—	24,6	—
330 786	384,1	11 907	27 157	4 855	310,2	9 762	495,8
697 681	56	61 485	52 188,7	11 037,7	338,4	5 786,3	182,2
144 585	89,7	17 366	11 067,7	2 425,4	154,4	1 750,1	118,6
7 369	113,3	1 224,5	563,1	3 748	5354 285	2 119	4238 000
5 371	441,7	1 220	409,7	7 072,6	157 163	3 123,2	195 200
32 955	873,2	4 898	2 594,3	4 254,7	265 919	2 413,6	241 360
139 946	561,6	62 856	10 645,5	3 821,6	1 878	775	2 306,5
438 594	488,7	180 295	33 475,6	5 719,6	1 093,4	1 044,7	1 037,4
810 325	59,2	163 044	61 441,4	50 577,3	101,2	20 974,2	98,5
97 093	375,2	20 323	7 583,1	6 749,3	1 580,6	2 445,9	1 620,9
684 746	1 971,3	66 622,1	51 327,7	21 765,6	325,4	18 265,7	143,4
118 839	537,7	22 292	90 004	10 488,1	38 844	4 104,9	33 924,8
42 616	535,4	3 855,8	3 232,2	7 732,9	210,6	7 172,6	199,8
643 782	189,6	19 881	48 476,4	6 811,6	310,2	15 047,9	315,6
395 179	268,2	18 697,—	29 645,—	5 054,5	804,8	6 697,8	858,4
366 639	204,2	51 802	25 143,5	1 582,—	82,1	633,2	126,—
700	—	75	53	143,—	—	277,—	—
499 190	190,0	42 559	36 410,6	12 600,7	606,7	958,2	552,1
166 695	91,7	15 678	12 988,5	3 747,1	430,7	2 818	343,6
70 690	254,5	2 872	6 016,4	334,8	405,8	240,8	328,5
498 670	—	55 490	37 709,3	22 299,7	—	16 106,7	—
293 185	89,1	43 495	22 364,5	18 164,8	660,5	9 155,6	643,8
8 190	48,8	1 413	551,1	175,8	76	77,8	85,9
—	—	—	—	2 600	—	1 679,2	—
875 255	—	107 843,5	66 343,6	30 517	—	20 468	—
38 575	14,5	6 750	2 893,1	1 110	150,4	509,9	114,8
73 475	—	30 310	5 525	1 524	—	458	—
51 064	—	10 074	3 928	932	—	459	—
16 035	—	7 392	1 232	104	—	34	—
318 372	—	26 471	24 320	1 337,2	21,5	1 122,8	—
55 144	—	14 325	4 123	394,2	469,3	115,5	—
207 671	—	—	—	—	—	—	—
17 551	894,3	17 775	16 358,7	889,6	220,5	822,8	401,5
—	—	3 389,3	1 300,9	221,4	27 675	232,2	—
2 720	—	—	—	—	—	—	—
—	261,5	943	214	10	—	4	—

ЛИНИЯХ «ДЕРУЛУФТ»

887 363	77,3	—	70 989	10 632	140,1	11 375	125
774 734	122,8	—	61 329	7 297	61,3	2 947	44,5
416 754	52	—	33 339	11 128	144,3	6 377	79,7

Линии	Месяцы работы		Груз	
	1930 г.	1931 г.	килограммы	
			1931 г.	в % к 1930 г.

НА ВОЗДУШНЫХ				
Москва—Харьков . . .	V—XII	I—III, V—XII	21 138,6	258,6
» —Челкар	VIII—XII	I—II, V—VIII—X—XI	1 236	64,5
» —Свердловск . . .	V—XII	I—III, V—XII	8 178	921,1
Свердловск—Магнитогорск	VIII—XII	II—III, V—XI	986,8	281,1
Москва—Бобрики . . .	—	V—IX	155	—
Ташкент—Челкар . . .	VIII—XI	V—XII	1 220	89,2
» —Сталинабад . . .	I—XII	I—XII	6 923	65,8
» —Кабул	I—XII	I—XII	7 310,8	88,0
» —Алма-Ата	XI—XII	VII—XI	61	27,9
» —Ош	XII	I—V, VII—XII	313,8	258,9
» —Чарджуй	XII	I—XII	3 750	581,4
Сталинабад—Гарм . .	VI, VIII—XII	I—IV—XII	9831	1281,7
» —Куляб	IV, VI—XII	I—XII	22 175,3	700,8
Чарджуй—Ташауз . .	I—XII	I—XII	26 033,9	78,8
» —Турткуль	XI—XII	I—VII—XI	34 70,9	688,7
Свердловск—Красноярск	V—XI	I—III, V—XII	4 014,1	762,8
Новосибирск—Кузнецк	IX—XII	V—XII	258	697,3
Красноярск—Иркутск	V—X	I—III—V—X	587,2	300—
Иркутск—Якутск . . .	I—IV, V—X—XII	I—X, XII	7 645,6	246,9
Иркутск—Бодайбо . . .	III—IV, VI—X	I, III—X, XII	5 859,6	726,1
Верхнеудинск—Улан-Батор	I—XII	I—XII	30 249,2	232,6
Харьков—Иркутск . . .	—	—	721,—	—
Хабаровск—Оха	I—III, VI—X, XII	I—IV, VI—X—XII	7 817,1	345,9
» —Александровск	II—III, VI—X	I—III, VI—X, XII	2 628,8	231,4
Архангельск—Сыктывкар	I—III, XII	I—III	899	205,7
Минводы—Баку	—	III—XI	7 2,007	—
Баку—Тифлис	I—XII	I—XII	28 4,329	131,2
» —Пехлеви	II—X	IV—XII	456	47,2
Москва—Ленинград . . .	—	VII—XII	6,565	—
Харьков—Минводы . . .	—	I—XII	9 8,892	—
Ростов—Сочи	VI—X	V—VI	025	17,3
Харьков—Шахты	—	VI—XI	714	—
» —Одесса	—	VIII—XII	841	—
» —Бердянск	—	IX—XI	116	—
Алма-Ата—Семипалатинск	I—XII	I—XII	3 748,8	81,0
Алма-Ата—Джаркент . .	VI—VIII	IV—VII, IX—XI	866,3	232,2
Семипалатинск—Кустанай	XI	IV—XII	1 942,4	—
Сергиевполье—Бахты . .	XI—XII	I—II, IV—VII—IX	815,5	—
Семипалатинск—Риддер	VIII	IV, VII	130	—

НА ВОЗДУШНЫХ				
Кенигсберг—Москва . . .	V—X	V—X	29 855	112,7
» —Берлин	V—X	IV—X	31 090	185,9
» —Ленинград	V—X	V—X	26 578	146—

и багаж		Всего			
тонно-километры		килограммы		тонно-километры	
1931 г.	в % к 1930 г.	1931 г.	в % к 1930 г.	1931 г.	в % к 1930 г.

ЛИНИЯХ ВОГВФ

16 814,9	312,6	212 178,8	189	146 905,6	193,7
2 026,5	77,2	21 491,2	158,1	39 791,8	205,9
10 802,6	977,9	129 396,2	1 088	180 722,9	1 109,2
453,6	223,5	42 337,4	728,6	19 628,7	684,6
31	—	30 498,1	—	6 100,6	—
2 831	176,4	17 982	90,9	39 750	364,4
3 217,4	49,3	79 445,7	64,7	63 192,4	59,—
4 803,5	71,6	27 100,2	108,5	17 621,3	86,8
29	16,3	5 033,5	606,7	2 711,1	434,5
74,8	134,5	8 606,4	997,3	3 607,7	2 335,1
1 924,7	474,6	12 902,7	1 154,4	6 932,6	1 001,8
1 632,5	1 315,5	76 508,6	603,9	1 305,3	635,5
3 915	672,1	208 189,9	474,2	30 435,3	486,2
10 179,3	74,8	239 655,2	67,—	92 594,9	68,2
1 195,1	633,—	30 543,2	484,2	11 224,1	259,2
3 193,1	397,6	92 391,8	1 851,1	72 786,5	446,8
110,4	520,7	35 038,1	1 997,6	13 285,7	827,7
526,6	273,5	12 185,9	272,3	10 931,4	247,6
17 019,6	247,2	34 338,2	210,8	80 543,9	215,—
5 373,5	440,6	29 611,1	468,7	41 718,3	482,2
14 479,6	240,4	83 633,2	178,4	40 256,3	211,1
1 745,—	—	939	—	2 075	—
6 771,5	269,9	63 036,8	199,—	53 040,3	205,4
2 025,6	178,6	22 053,9	116,8	17 832,1	114,—
519,2	137,8	11 105,8	237,7	6 776,4	247,4
5 486	—	84 792,4	—	59 302	—
14 690,4	134,3	89 980,7	124,5	46 210,5	—
221,6	45,7	2 151,8	49,8	850,5	—
476,2	—	3 166,5	—	2 155,4	—
6 920,8	—	148 258,7	—	93 730,4	—
101,6	10,—	8 110	—	3 504,6	17,6
39	—	31 981	—	6 022,—	—
128	—	11 424	—	4 515,—	—
10	—	7 612	—	1 276,—	—
3607,1	—	31 557	—	29 049,9	52,9
238,9	—	15 585,5	—	4 477,4	891,9
2 190,9	—	20 607	—	19 372,2	1 079,2
584,2	—	4 426,2	—	2 117,3	1 402,2
32,5	—	1 083	—	250,5	321,1

ЛИНИЯХ «ДЕРУЛУФТ»

30 750	96,7	—	—	113 114	93,3
13 817	148,6	—	—	78 093	130,—
13 784	73,—	—	—	53 500	64,4

Таблица 9. Динамика перевозок на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «ДЕРУ

Месяцы	П а с с а ж и р ы						П о ч -	
	количество пассажиров		пассажиро-километры		в кило-граммах	в тонно-километр.	килограммы	
	1931 г.	в % к 1930 г.	1931 г.	в % к 1930 г.	—	—	1931 г.	в % к 1930 г.

НА ВОЗДУШНЫХ

Январь .	653	160,0	325 832	163,5	49 748,1	24 725,8	8 262	156,5
Февраль .	593	123,7	309 040	121,6	44 998,3	24 255	7 382	191,0
Март . . .	1 156	194,9	609 458	170,2	87 644	46 272	10 667	175,8
Апрель . .	1 278	192,1	523 200	143,4	96 448,3	38 939,7	8 369,9	152,9
Май . . .	2 163	209,5	1 248 251	188,1	163 382,1	94 733,2	26 759,1	262,9
Июнь . . .	2 320	160,8	1 755 412	170,4	173 229	129 239	53 086	375,6
Июль . . .	3 240	224,2	2 254 598	231,6	244 800,5	160 313,1	49 952	336,2
Август . .	2 888	182,3	2 021 479	185,8	218 649	151 510,9	54 175	362,6
Сентябрь .	1 840	111,2	1 389 856	133,8	138 991	103 482	41 333	269,5
Октябрь .	1 422	136,4	897 987	134,8	10 706	68 338	34 839	294,1
Ноябрь . .	698	69,9	308 432	75,1	52 657	24 494	17 092,2	197,7
Декабрь .	733	109,2	347 541	121,7	55 219	27 649	12 297	203,3

Итого за 1931 г. 18 984 158,0 11 991 086 163,6 1 434 827,3 902 951,7 324 214,3 277,9

НА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ

Январь .	}	Линии не						
Февраль .								
Март . . .								
Апрель . .	224	—	87 044	—	17 920	6 309	93	—
Май . . .	501	130,4	268 500	79,4	40 089	21 480	2 982	78,8
Июнь . . .	569	115,8	340 760	76,9	45 520	27 261	4 069	86,7
Июль . . .	644	117,9	385 157	77,6	51 520	30 815	8 552	169,4
Август . .	688	99,1	419 156	67,4	44 073	33 532	5 584	104,8
Сентябрь .	600	119,2	368 048	78,1	57 367	29 444	4 257	77,3
Октябрь .	452	171,2	210 146	99,8	36 160	16 816	3 530	137,7

Итого за 1931 г. 3 658 127,8 2 078 851 80,6 292 649 165 657 29 057 108,8

НА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ

Январь .	653	160,0	325 832	163,6	49 748,1	24 725,8	8 262	156,6
Февраль .	593	123,8	309 040	121,7	44 998,3	24 255	7 382	191,1
Март . . .	1 156	194,9	609 458	170,3	87 644	46 272	10 667	175,9
Апрель . .	1 502	225,9	610 244	167,3	114 368,3	45 248,7	8 462,9	154,6
Май . . .	2 664	188,1	1 516 751	150,5	203 471,1	116 213,2	29 741,2	213,0
Июнь . . .	2 889	149,5	2 096 172	142,4	220 749	156 500	57 145	303,8
Июль . . .	3 884	195,1	2 639 795	179,7	296 320,5	200 128,1	58 504	293,9
Август . .	3 556	157,5	2 440 635	142,8	272 089	285 042,9	59 759	294,9
Сентябрь .	2 440	113,1	1 757 904	116,5	186 991	132 926	45 590	215,8
Октябрь .	1 874	143,5	1 108 133	126,4	143 221	85 154	38 369	266,4
Ноябрь . .	698	69,9	308 432	75,2	52 657	24 494	17 092,2	197,7
Декабрь .	733	109,2	347 541	121,7	55 219	27 649	12 297	203,3

Итого за 1931 г. 22 642 152,2 14 069 937 141,9 1 727 476,3 1 068 608,7 353 271,3 245,8

ЛУФТ» за 1931 год (по месяцам года)

та		Груз и багаж				Всего			
тонно-кило-метры		килограммы		тонно-кило-метры		килограммы		тонно-кило-метры	
1931 г.	в % к 1930 г.	1931 г.	в % к 1930 г.	1931 г.	в % к 1930 г.	1931 г.	в % к 1930 г.	1931 г.	в % к 1930 г.

ЛИНИЯХ ВОГВФ

3976,3	157,0	9 522	189,5	4 786,2	164,3	67532,1	164,0	33488,3	163,1
4677	244,1	13 333	188,7	8 479	198,8	65713,3	138,1	37411	119,7
6318,6	176,9	21 045	196,7	13 044	189,9	119356	191,2	65634,6	173,3
4188,9	148,1	19 864	197,3	9 062,4	140,3	124682,2	189,7	52191	142,4
16734	261,8	23 814,4	152,1	12 149,3	122,3	213955,7	206,4	123616,5	186,8
45940	391,0	21 497	123,7	15 008,1	131,7	249812	177,1	190187,1	200,2
41144,2	341,0	29 545,9	300,9	24 719,8	339,1	324298,4	241,3	235177,1	252,0
44776	339,0	26 122	242,1	20 049	295,4	298942	204,1	216335,9	215,6
34350	223,5	21 260	138,9	16 857	166,0	201584	128,5	154689	151,5
24930	246,9	21 466,5	189,1	12 666,3	166,9	163366,5	158,1	105934,3	151,3
8440,3	199,1	9 319	32,6	4 494	66,0	79068,2	82,6	37428,3	88,9
6650	222,5	11 525	116,4	7 087	136,6	79041	118,3	41386	122,2
242125,3	278,4	228 313,8	170,0	148 402,1	173,0	1987355,4	170,6	1293479,1	177,4

О-ВА «ДЕРУЛУФТ»

работали

46	—	3 789	—	1 673	—	21812	—	8028	—
2016	66,6	10 555	91,3	6 384	54,9	53626	127,0	29880	77,0
3196	80,1	13 807	124,3	10 080	91,9	63386	126,4	49537	88,2
5413	124,6	22 582	236,2	13 788	150,9	82654	156,4	50016	105,8
4365	91,9	15 030	141,4	11 292	109,9	64687	102,4	48189	84,0
3749	71,5	12 430	98,9	8 971	361,0	74054	140,0	42164	83,1
1914	74,7	9 320	153,3	6 163	112,3	49010	181,2	24893	110,2

работали

20699	87,2	87523	142,5	58351	97,3	409229	141,6	244707	92,6
-------	------	-------	-------	-------	------	--------	-------	--------	------

ВОГВФ и О-ВА «ДЕРУЛУФТ»

3976,3	157,1	9 522	189,6	4 786,2	164,4	67532,1	162,4	33488,3	163,1
5677	244,2	13 333	188,8	8 479	198,8	65713,3	140,5	37411	119,7
6318,6	177,0	21 045	196,7	13 044	190,0	119356	189,4	65634,6	173,3
4234,9	149,8	23 663	235,1	10 735,4	166,2	146494,2	220,7	60219	164,3
18750	199,2	34 369,4	126,3	18 5 3,3	86,1	267581,7	179,3	153496,5	146,9
49136	312,3	35 304	124,0	25 088,1	112,2	313198	160,1	230724,1	163,8
46357,2	283,7	52 127,9	269,1	38 507,8	234,4	406952,4	212,0	285193,1	201,5
49141	273,7	41 152	192,2	31 341	183,8	373000	173,3	265524,9	167,2
38099	184,9	33 690	120,9	25 828	114,1	266271	118,2	196853	128,8
26844	215,4	30 786,5	177,4	18 828,3	144,0	212376,5	159,7	130827,3	141,3
8440,3	199,1	9 319	82,6	4 494	66,1	79068,2	81,8	37428,3	88,9
6650	222,5	11 525	116,4	7 087	133,7	79041	117,1	41386	122,3

262824,3	237,5	315 836,8	161,4	206 753,1	141,9	2396584,4	160,5	1538186,1	154,9
----------	-------	-----------	-------	-----------	-------	-----------	-------	-----------	-------

Диаграмма 7. Динамика тонно-километража на воздушных линиях ВОГВФ за 1931 г. по месяцам года.

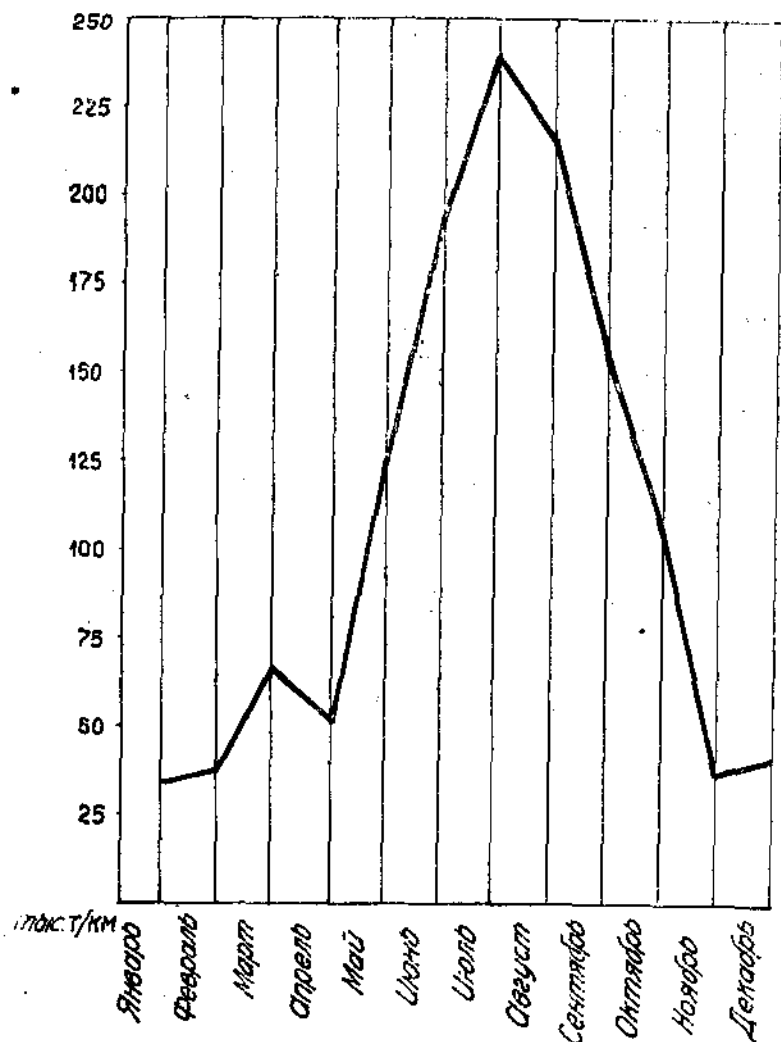


Таблица 10. Данные об экспедиционных полетах в СССР за 1926—1930 гг.

Цель	Год	Количество полетов	Количество налетанных километров	Количество налетанных часов
Обслуживание зверобойных экспедиций	1926	71	17 748	148 час.
Обслуживание зверобойных экспедиций	1927	72	12 192	101 час. 36 мин.
По спасению экспедиции } Нобиле Кулика	1928	85	29 940	147 час. 24 мин.
Обслуживание зверобойных экспедиций; проводка судов в Карское море, обслуживание связи с о. Врангеля; перевозка молодежи сельди; оказание помощи пароходу «Ставрополь»	1929	87	17 154	142 час. 17 мин.
Обслуживание зверобойной экспедиции по разведке тюленя, по разведке льдов в Азовском море; по переброске икры; по обслуживанию астраханского рыболовства	1930	148	61 220	430 час. 14 мин.

Таблица 11. Данные об экспедиционных полетах в СССР за 1931 г.

Экспедиции		Экспедиция в Азовское море	Экспедиция в Каспийское море (зверобой)	Северная экспедиция по перевозке пушны	Экспедиция в Белое море	Экспедиция по поиску раб-баков в районе Махач-Кала	Экспедиция Харьков-Элиста для поисков скота	Всего
Показатели		I—IV	I—II	II—III	II—V	XII	I	
Полеты	Назначено	25	5	98	52	6	10	196
	Выполнено	24	5	98	56	6	10	199
	Отменено	—	—	—	—	—	—	—
	Начато, но незакончено	1	—	—	—	—	—	—
Налетано часов		59—55,11	—06	235—28	139—35	14—55	33—20	494—19
Налетано километров		6 820	1 367	35 889	19 435	225 50	4 000	69 761
Перевезено	Пассажиры	—	—	14	3	—	16	33
	Грузы	—	—	4 592,5	—	—	114	4 706,5

Примечание. В эту таблицу не включены данные об экспедиционных полетах по комсверлуги.

Таблица 12. Данные по гражданской авиации СССР об эпизодических полетах за 1923—1931 гг.

П о к а з а т е л и	1923 г.	1924 г.	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.
ПО ВОГВФ									
Налетано километров	43 941	85 578	96 035	75 988	68 600	120 752	301 098	525 766	542 599
Количество перевезенных пассажиров	2 038	5 032	2 182	2 548	955	1 076	1 622	2 502	1 269
Количество перевезенных груза и багажа (в килограммах)	—	924	—	16 152	547	7 405	43 364	10 724	17 541
Общее количество перевезенного (в килограммах)	142 660	353 164	152 740	194 512	67 397	82 725	156 904	185 864	112 716
ПО О-ВУ «ДЕРУЛУФТ»									
Налетано километров	7 600	11 750	17 511	10 257	36 832	19 065	28 332	21 658	—
Количество перевезенных пассажиров	274	298	341	60	2 290	5	258	457	—
Количество перевезенных груза и багажа (в килограммах)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Общее количество перевезенного (в килограммах)	19 180	20 860	23 870	4 200	160 300	350	18 060	31 990	—
ПО ВОГВФ И О-ВУ «ДЕРУЛУФТ»									
Налетано километров	51 541	97 328	113 546	86 245	105 432	139 817	329 430	547 424	—
Количество перевезен. пассажиров	2 312	5 330	2 523	2 608	3 245	1 081	1 880	2 959	—
Количество перевезенного груза и багажа (в килограммах)	—	924	—	16 152	547	7 405	43 364	10 724	—
Общее количество перевезенного (в килограммах)	161 840	374 024	176 610	198 712	227 697	83 075	174 964	217 854	—

П р и м е ч а н и я: 1. В число эпизодических полетов включены полеты служебные, пробные, тренировочные, круговые и полеты заказные (специальные эпизодические полеты не по трассе воздушной линии). 2. В таблицу эпизодических полетов не включены полеты экспедиционные, представленные самостоятельными таблицами (см. табл. №№ 10, 11, 26 и 27) 3. В таблицу не включены данные об эпизодических полетах в 1931 г. по о-ву «ДЕРУЛУФТ» за отсутствием данных.

Таблица 13. Динамика протяженности действующей воздушной сети ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» за 1923—1932 гг.

Годы	Длина воздушной сети в километрах				
	общая	в % к предыдущему году	в том числе ночных участков		
			протяженность ночных участков (в километрах)	в % к общей протяженности сети	в % к предыдущему году

ВОЗДУШНАЯ СЕТЬ ВОГВФ

1923	420	—	—	—	—
1924	4 002	952,8	—	—	—
1925	3 354	83,8	—	—	—
1926	4 764	142,0	—	—	—
1927	5 922	124,3	—	—	—
1928	9 326	157,4	—	—	—
1929	15 426	165,4	1770	11,4	—
1930	26 487	171,7	1957	7,3	110,5
1931	27 746	104,7	2957	10,6	151,0
1932	47 000	169,4	6330	13,8	214,0

ВОЗДУШНАЯ СЕТЬ О-ВА «ДЕРУЛУФТ»

1923	1 246	—	—	—	—
1924	1 246	100	—	—	—
1925	1 896	152,1	—	—	—
1926	1 896	100,0	—	—	—
1927	1 896	100,0	—	—	—
1928	2 116	111,6	556	26,2	—
1929	2 116	100,0	556	26,2	100,0
1930	2 994	132,0	556	19,8	100,0
1931	2 794	100,0	556	19,8	100,0
1932	2 794	100,0	1 006	35,6	181,0

ВОЗДУШНАЯ СЕТЬ ВОГВФ и О-ВА «ДЕРУЛУФТ»

1923	1 666	—	—	—	—
1924	5 248	315,0	—	—	—
1925	5 250	100,0	—	—	—
1926	6 660	126,8	—	—	—
1927	7 818	117,3	—	—	—
1928	11 442	146,3	556	4,8	—
1929	17 542	153,3	2 306	13,1	414,7
1930	29 281	166,9	2 503	8,5	108,5
1931	30 540	104,2	3 513	11,5	140,3
1932	49 794	163,4	7 336	15,1	208,8

Примечания: 1. Длина линий приведена без перекрывающихся участков. 2. 556 км освещенной трассы по линиям о-ва «Дерулуфт» относятся к участку Кенигсберг — Берлин. В 1932 г. протяженность освещенной трассы увеличивается на 450 км: участок Москва — Великие Луки. 3. Данные за 1932 год приведены плановые.

Таблица 14. Воздушные линии ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт», функционировавшие в 1931 г.

Год открыт.	линии	ночн. уч.	Наименование линии	М а р ш р у т л и н и и	Протек. км-ни в км	
					общее	в т. ч. ночн. уч.
ЛИНИИ ВОГВФ						
1929	Москва — Иркутск	1929	Москва — Иркутск	Москва — Арзамас — Янаул — Казань — Свердловск — Курган — Омск — Новосибирск — Красноярск — Нижне-Удинск — Иркутск.	4 700	1957 ¹
1926	Москва — Тифлис	1931	Москва — Тифлис	Москва — Орел — Харьков — Ростов — Дон — Армавир — Минводы, Владикавказ — Грозный, Махач — Кала, Баку — Евлах — Тифлис.	3 025	350 ²
1930 ³	Москва — Ташкент — Кабул	—	Москва — Ташкент — Кабул	Москва — Пенза — Самара — Оренбург — Челябинск — Кзыл — Орда — Ташкент — Самарканд — Термез — Кабул.	4 179	—
1931	Москва — Бобрин	—	Москва — Бобрин	Москва — Бобрин.	200	—
1931	Москва — Ленинград	1931	Москва — Ленинград	Москва — Бологое — Ленинград ¹	650	650
1930	Свердловск — Магнитогорск.	—	Свердловск — Магнитогорск.	Свердловск — Челябинск — Магнитогорск.	485	—
1927	Термез — Сталинабад	—	Термез — Сталинабад	Термез — Сталинабад.	210	—
1924	Ташкент — Алма-Ата ⁶	—	Ташкент — Алма-Ата ⁶	Ташкент — Аулие-Ата — Фрунзе — Алма-Ата.	813	—
1930	Ташкент — Чарджуй	—	Ташкент — Чарджуй	Ташкент — Самарканд — Чарджуй.	630	—
1930	Сталинабад — Куляб	—	Сталинабад — Куляб	Сталинабад — Куляб.	180	—
1924	Чарджуй — Ташауз	—	Чарджуй — Ташауз	Чарджуй — Дарган-Ата — Н. Ургенч — Ташауз.	469	—
1930	Сталинабад — Гарм	—	Сталинабад — Гарм	Сталинабад — Гарм.	170	—
1930	Н. Ургенч — Турткуль	—	Н. Ургенч — Турткуль	Н. Ургенч — Турткуль.	74	—
1930	Ташкент — Ош	—	Ташкент — Ош	Ташкент — Ходжент — Фергана, Андиджан — Ош.	448	—
1929	Алма-Ата — Семипалатинск	—	Алма-Ата — Семипалатинск	Алма-Ата — Талды — Курган — Сергиополь — Семипалатинск.	1 100	—
1930	Алма-Ата — Джаркент	—	Алма-Ата — Джаркент	Алма-Ата — Джаркент.	300	—
1930	Семипалатинск — Кустанай	—	Семипалатинск — Кустанай	Семипалатинск — Каракалинск — Акмолинск — Ак-базар — Кустанай.	1 490	—
1930	Сергиополь — Бахты	—	Сергиополь — Бахты	Сергиополь — Бахты.	254	—
1930	Семипалатинск — Риддер	—	Семипалатинск — Риддер	Семипалатинск — Риддер.	230	—

1930	Новосибирск — Кузнецк	—	Новосибирск — Щегловск — Кузнецк.	450
1928	Иркутск — Якутск	—	Иркутск — Верхотурск — Усть-Кут — Киренск — Ичера — Витим — Нюя — Олекминск — Иси́тская — Якутск.	2 706
1928	Витим — Бодайбо	—	Витим — Бодайбо	288
1926	Верхне-Удинск — Улан-Батор	—	Верхне-Удинск — Алтан — Булак — Улан — Батор.	540
1930	Хабаровск — Оха	—	Хабаровск — Н. Тамбовск — Маринск — Николаевск — Оха.	1 180
1930	Маринск — Александровск	—	Маринск — Александровск.	280
1930	Архангельск — Сыктывкар	—	Архангельск — Березники — Котлас — Сыктывкар.	1 000
1929	Ростов — Сочи	—	Ростов — Сочи.	455
1931	Луганск — Шахты	—	Луганск — Шахты.	75
1931	Харьков — Бердянск	—	Харьков — Артемовск — Сталино — Бердянск.	240
1931	Харьков — Одесса	—	Харьков — Днепропетровск — Николаев — Одесса.	625
1928	Баку — Пехлеви	—	Баку — Пехлеви.	390
			Итого . . .	27 746 2 957
ЛИНИИ О-ВА «ДЕРУЛУФТ»				
1928	Берлин — Кенигсберг	—	Берлин — Данциг — Кенигсберг.	1 200
1922	Кенигсберг — Москва	—	Кенигсберг — Ковно — Смоленск — В. Луки — Москва.	556
1928	Берлин — Ленинград	—	Берлин — Данциг — Кенигсберг — Тильзит — Рига — Таллин — Ленинград.	1 038
			Итого . . .	2 794 556

Примечание. Протяженность воздушной сети дана без перекрывающихся участков.

¹ В 1929 г. — 1 700 и с 1930 г. 1 957 км. Участок Москва — Н. Новгород 422 км и Шадринск — Тайга — 1 535 км.

² Участок Москва — Орел оборудован в конце 1931 года.

³ Участок Ташкент — Кабул открыт в 1927 г.

⁴ В основном светооборуд. в конце 1931 года.

⁵ С 1926 г. по 1931 г. была законсервирована.

Диаграмма 9. Доходы по перевозкам в сравнении с количеством тонно-километража по перевозкам пассажиров, почты, грузов и багажа на воздушных линиях ВОГВФ в 1931 г.

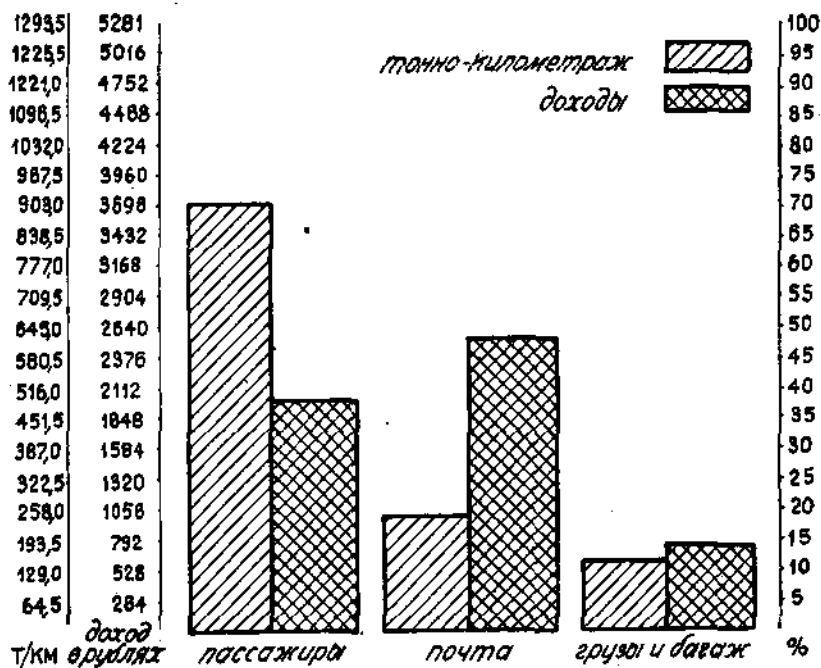


Таблица 15. Данные об аэропортах (воздушных станциях) действующих линий ВОГВФ на 1 января 1931 г. и на 1 января 1932 г.

Управления воздушных линий	На 1 января 1931 г.					На 1 января 1932 г.				
	сухопутные		гидро		Итого	сухопутные		гидро		Итого
	в том числе		в том числе			в том числе		в том числе		
	днев- ные	ночные	днев- ные	ночные		днев- ные	ночные	днев- ные	ночные	
Московское .	12	1	—	—	12	15	1	—	—	15
Украинское.	4	—	—	—	4	15	—	—	—	15
Закавказское	7	—	—	—	7	9	—	—	—	9
Сибирское .	6	3	—	—	6	6	3	—	—	6
Восточноси- бирское . .	6	—	11	—	17	6	—	11	—	17
Дальнево- сточное . .	—	—	5	—	5	—	—	5	—	5
Среднеази- атское . . .	17	—	—	—	17	23	—	—	—	23
Казакское .	8	—	—	—	8	10	—	—	—	10
Северное . .	4	—	—	—	4	4	—	—	—	4
Ленинград- ское	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Всего . . .	64	4	16	—	80	90	4	16	—	105

Примечание. Закавказское и Казакское управления организованы в 1931 г. Данные об аэропортах по Закавказскому и Казакскому управлениям составлены по тем воздушным линиям, которые ныне находятся в этих управлениях и до организации этих управлений находились в ведении Украинского и Среднеазиатского управлений воздушных линий.

Таблица 16. Себестоимость, тонно-километра на линиях б. о-ва «Добролет» за 1928—1930 гг.

Г о д ы	Себестоимость 1 тонно-километра	Коммерческий доход на 1 тонно-километр (проездной тариф)		Убыток на 1 тонно-километр, покрываемый госдотацией	
		в абсолютных цифрах	в %	в абсолютных цифрах	в %
1928	7 р. 83,2 к.	3 р. 58,1 к.	45,7	4 р. 25,1 к.	54,3
1929	8 » 47,5 »	3 » 41 »	40,2	5 » 06,5 »	59,8
1930	6 » 35 »	2 » 07 »	32,6	4 » 28 »	67,4

Примечание. Сведений о себестоимости тонно-километра на предыдущие годы (1923—1927) нет.

Нетранспортное применение авиации

Таблица 17. Динамика основных показателей, характеризующих применение авиации в сельском и лесном хозяйстве СССР за 1925—1931 гг.

Годы	Количество полетов		Количество летного времени		Обработанная площадь (в га)		Сброшено ядов (в килограммах)	
	абс. количество	в % к предыдущему году	абс. количество	в % к предыдущему году	абс. количество	в % к предыдущему году	абс. количество	в % к предыдущему году
1925 .	198	—	104 ч. 07 м.	—	2 257	—	80 000	—
1926 .	430	217,2	182 ч. 55 м.	175,7	10 622	470,6	33 775	42,2
1927 .	893	207,7	405 ч. 56 м.	221,9	30 398	286,2	95 500	282,7
1928 .	785	87,9	273 ч. 10 м.	67,3	32 886	108,2	80 800	84,6
1929 .	1 029	131,1	394 ч. 40 м.	144,5	33 149	100,8	110 014	136,2
1930 .	2 244	218,0	776 ч. 21 м.	196,7	68 888	207,8	231 205	210,2
1931 .	10 857	483,8	3 448 ч.	444,1	250 200	363,2	894 976	387,1

Примечания: 1. До 1925 г. в СССР самолет в деле борьбы с вредителями сельского и лесного хозяйства не применялся. 2. С 1925 г. до начала 1930 г. аэроборьбу с вредителями в сельском и лесном хозяйстве проводило о-во «Добролет». С начала 1930 г. это дело передано в распоряжение Наркомзема СССР.

Таблица 18. Выполнение пятилетнего плана — применения авиационного метода в борьбе с вредителями сельского и лесного хозяйства в СССР

Г о д ы	План (в тысячах гектаров)	Отработанная площадь (в гектарах)	% выполнения годового плана	% выполнения пятилетнего плана
1929	30	33 149	110,4	9,6
1930	50	68 888	137,7	19,9
1931	63	250 200	397,1	72,3
1932	83	—	—	—
1933	120	—	—	—
Всего	346	352 237	—	101,8

Т а б л и ц а 19. Выполнение плана 1931 г. по авиабазам с.-х. авиации СССР

Район работы	План на 1931 г. (в тыс. га)	Выполнение на 15/X 1931 г. (в тыс. га)	% выполнения
ЦЕНТР. МОСК. АВИОБАЗА			
Ленинградская обл.	2	—	—
Западная »	5	—	—
Московская »	1	—	—
ЦЧО	13	2	—
Нижняя Волга	10,5	18,7	178,1
Средняя Волга	—	3,8	—
УССР	10	10,7	107
Итого по базе	41,5	35,2	84,8
СЕВЕРОКАВКАЗ. АВИОБАЗА			
Северный Кавказ	43,6	12,8	29,4
Дагестан	66	23	34,8
Итого по базе	109,6	35,8	32,7
СРЕДНЕАЗИАТСК. АВИОБАЗА			
Казахстан	70	20,7	29,6
Киргизия	20	0,6	3,0
Средняя Азия	78,5	23,7	30,2
Итого по базе	168,5	45	26,7
ЗАКАВКАЗСКАЯ АВИОБАЗА			
ЗСФСР	179	134,2	75,0
Всего	498,6	250,2	50,2

Т а б л и ц а 20. Общие итоги работ по отдельным объектам в 1931 г. по с.-х. авиации СССР

Объекты работ	Отраб. в 1930 г.	1 9 3 1 г.			
		по плану	фактич. отработан.	% выпол- нен. плана	% к 1930 г.
Саранча	52,6	214,1	91,4	42,6	173,8
Вредители хлопка	2,2	50,0	19,8	39,6	900,0
» льна	—	7,0	—	—	—
» свеклы	2,1	10,0	7,2	72,0	342,9
» горчицы	—	12,5	2,7	21,6	—
» кендыря	—	4,5	0,5	11,1	—
» садов	0,6	6,5	2,1	33,2	350,0
» лесов	2,8	17,0	7,5	44,1	267,8
» огородов	—	2,0	—	—	—
» винограда	—	—	3,6	—	—
Сеяние риса	—	—	0,07	—	—
Травосеяние	—	—	4,0	—	—
В том числе:					
Клевера	—	—	0,08	—	—
Люцерны	—	—	0,05	—	—
Личинка маляр. комара	8,6	175,0	111,2	63,5	1293,0
Итого	68,9	498,6	255,20	50,2	363,3

Таблица 21. Эксплуатация самолетного парка с.-х. авиации СССР в 1931 г.

Авиабазы	Количество летных дней	Количество полетов				Количество часов полета			
		перелеты	вспомог.	оператив.	всего	перелеты	вспомог.	оператив.	всего
Московская . . .	681	306	749	1 287	2 342	191	178	482	851
Северокавказская	223	230	201	477	908	111	68	129	308
Закавказская . .	710	357	514	2 822	3 693	178	156	734	1068
Среднеазиатская.	676	626	227	3 061	3 914	505	93	623	1221
Итого	2 290	1 519	1 691	7 647	10 857	985	495	1 968	3 448

Таблица 22. С.-х. авиация СССР. Количество летного времени и посадок по месяцам 1931 г.

Месяцы года	Московская база			Среднеазиатская база			Закавказская база			Северокавказская база			Всего		
	количество посадок	количество летного времени		количество посадок	количество летного времени		количество посадок	количество летного времени		количество посадок	количество летного времени		количество посадок	количество летного времени	
		ч.	м.		ч.	м.		ч.	м.		ч.	м.		ч.	м.
Январь . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Февраль . .	3	1	05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	05
Март . . .	141	20	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141	20	35
Апрель . .	43	12	29	48	18	20	—	—	—	—	—	—	91	30	49
Май	97	82	52	732	181	49	1 095	380	19	68	16	48	1 992	661	48
Июнь . . .	669	218	30	561	188	14	316	124	35	178	77	17	1 724	608	36
Июль . . .	521	193	56	749	268	32	358	129	35	121	60	23	1 749	652	26
Август . .	444	200	08	1172	307	48	1 201	262	25	263	75	05	3 080	845	26
Сентябрь .	240	74	54	535	137	27	568	135	57	147	45	14	1 490	393	32
Октябрь .	130	32	45	85	82	38	155	35	08	131	33	02	501	183	33
Ноябрь . .	81	14	08	27	23	23	—	—	—	—	—	—	108	37	31
Декабрь .	—	—	—	5	12	45	—	—	—	—	—	—	5	12	45
Всего . .	2 369	851	22	3 914	1 220	56	3 693	1 067	59	908	307	49	10 884	3 448	06

Диаграмма 10. Сельскохозяйственная авиация СССР.
Динамика количества обработанной авиохимметодом площади за 1925—1931 гг. (в тыс. га).

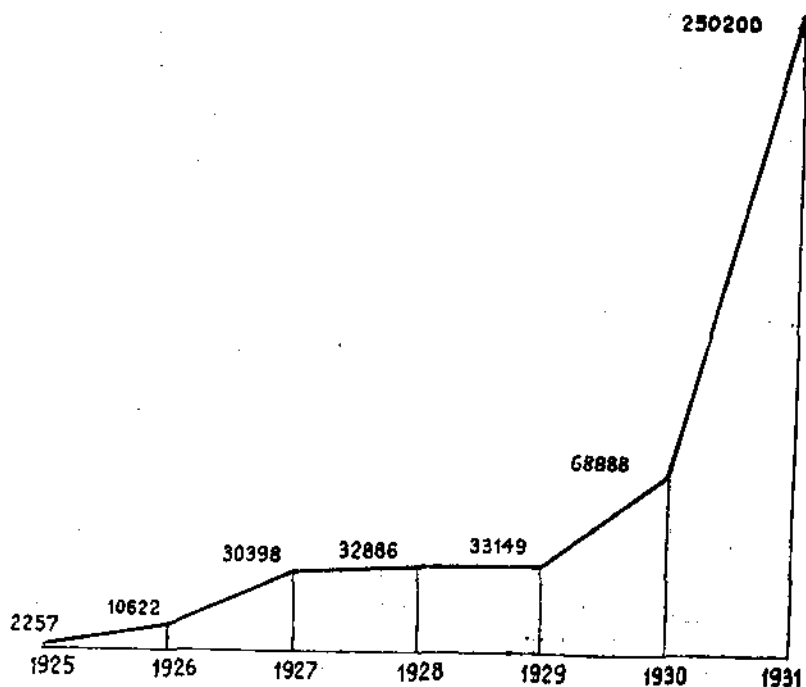


Таблица 23. Количество гектаров обработанной площади, приходящееся на один летный час в 1930 и 1931 гг. по с.-х. авиации СССР

Объекты работ	1930 г.	1931 год	
		абс.	% к 1930 г.
Саранча	215	127	59,1
Личинки малярийного комара . . .	242	365	150,8
Вредители хлопка	36	39	108,3
Луговой мотылек	45	70	155,5
Вредители леса	45	65	144,4

Таблица 24. Динамика основных показателей по аэрофотосъемочной работе в СССР за 1925—1931 гг.

Годы	Количество полетов		Количество налетанных часов		Количество налетанных километров		Заснятая площадь (в кв. км)	
	абс.	в % к предыдущему году	абс.	в % к предыдущему году	абс.	в % к предыдущему году	абс.	в % к предыдущему году
1925 .	67	—	127	—	15 574	—	920	—
1926 .	129	192,5	251	197,6	33 836	217,2	5 620	610,8
1927 .	333	258,1	777	309,6	93 579	276,6	16 390	291,6
1928 .	334	100,3	783	100,7	96 319	102,9	30 722	187,4
1929 .	272	81,4	935	118,8	108 384	112,5	34 300	111,6
1930 .	708	260,3	1 987	212,5	258 310	238,3	105 500	307,6
1931 .	964	136,2	2 606	131,2	338 910	131,2	100 600	95,4

Примечания: 1. До 1925 г. в СССР аэрофотосъемочных работ не производилось. 2. С 1925 г. по 1930 г. аэрофотосъемка находилась в ведении о-ва «Добролет». С начала 1930 года передана в ВСНХ и в настоящее время осуществляется ГГУ НКТяжпрома СССР.

Таблица 25. Выполнение плана 1931 г. по аэрофотосъемке

Наименование группы	План 1931 г. (тыс. кв. км)	Выполнено	% выполнения
Московская	82,5	56,0	67,6
Украинская	31,5	29,7	94,1
Среднеазиатская	29,5	14,9	66,2
Всего	136,8	100,6	73,4

Таблица 26. Работа Комсмерпуги за 1931 г.

Показатели	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Всего
Количество летных дней.	13	30	30	27	10	110
Количество произведенных полетов	19	40	43	28	10	140
Налетано часов	53,5	111,4	99,4	83,9	43,4	391,6
Налетано километров (в тыс.)	9,0	18,2	16,4	14,4	7,4	65,4
Всего перевезено (в килограммах):	4 231,9	2 172,6	6 215,0	1 740,3	300,0	14 659,8
Пассажиров человек	47	28	61	22	4	162
» » в кг	3 525,0	2 100,0	4 575,0	1 650,0	300,0	12 150,0
Почты (килограммы)	2,3	7,3	—	53,3	—	66,9
Грузов (килограммы)	704,6	65,3	1 640,0	33,0	—	2 442,9
Количество пассажиро-километров	—	—	—	—	—	169 318
Количество килограммо-километров всего	—	—	—	—	—	3 261 925
В т. ч.						
Почты	—	—	—	—	—	123 248
Грузов	1 507 262	1 004 122	564 560	62 733	—	3 138 677

Диаграмма II. Аэрофотосъемка в СССР.
Динамика количества заснятой площади
за 1925—1930 гг. (в тыс. кв км).

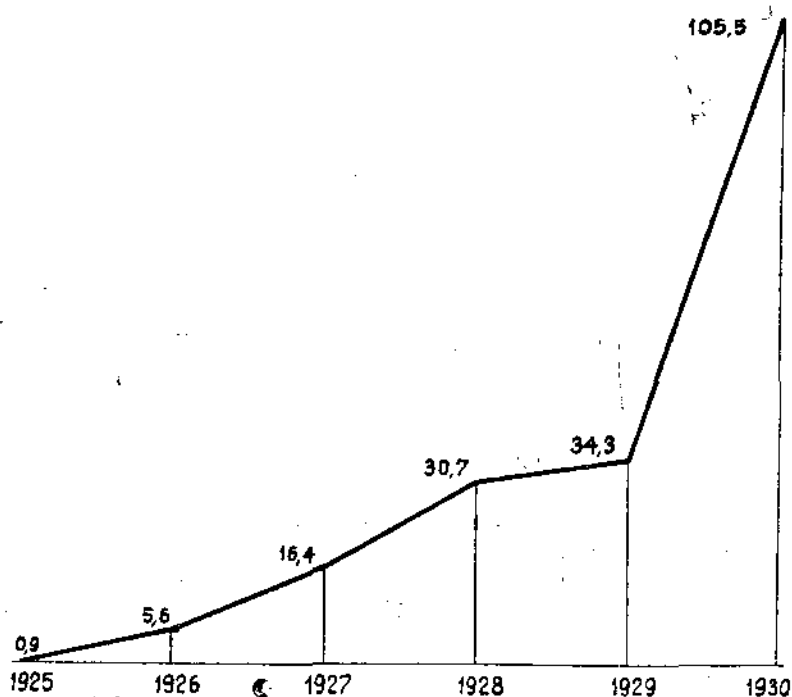


Таблица 27. Комсевверпуть. Характер полетов в 1931 г.

Показатели	Количество полетов	Налет часов
Перевозка пассажиров, груза и почты	51	148,9
Разведка льдов для Карской экспедиции и научно-изыскательные полеты	50	107,4
Разведки лесных массивов	11	27,9
Фотосъемка	1	1,4
Борьба с оленьей эпизоотией	13	27,7
Зверобой	1	0,8
Прочие (перелеты и проба самолетов)	33	77,5
Всего	140	391,6

Таблица 28. Финансовые показатели результатов работы самолетов авиослужбы Комсевверпути за 1931 г. (в тыс. руб.)

Показатели	Налет часов	Расходы	Доходы	Результаты	
		всего в тыс. руб.	всего в тыс. руб.	прибыль всего в тыс. руб.	убыток всего в тыс. руб.
По плану 1931 г.	400	227,0	90	—	7,0
Фактически	392	190,0	220,0	0,6	—
% к плану	98	84	190,6	—	—

ПРИЛОЖЕНИЯ

Пути развития гражданского воздушного флота СССР во втором пятилетии

Рост и значение гражданского воздушного флота в народном хозяйстве СССР

Приведенный в настоящем сборнике статистический материал характеризует особо заметные сдвиги в развитии советской гражданской авиации за последние два года. Из тех же данных мы видим, что гражданская авиация СССР не ограничивается только транспортным применением самолета, а с неменьшей интенсивностью растет ее непосредственное участие в производственном процессе в ряде важнейших областей народного хозяйства.

Заявляя ответственное место в сельском хозяйстве, самолет все более и более настойчиво заставляет обращать на себя внимание и ряд отраслей советской промышленности. Оба эти момента отнюдь не случайны и целиком и полностью вытекают из социалистической природы советского народного хозяйства.

Являясь продуктом высокой индустриальной техники, самолет сам призван двигать вперед индустриализацию, опираясь на свои высокие скоростные и иные технические преимущества. Это одинаково относится не только к воздушному транспорту, но и решительно ко всем областям применения самолета.

Будучи универсальным, т. е. допуская одновременное использование и для чисто транспортных и для специальных производственных функций, самолет нередко развивает такие темпы и масштабы работ и такую производительность, которые совершенно не сравнимы с наземными методами аналогичных производственных процессов. Как наиболее яркие примеры можно привести аэросъемку и аэросев. Самолет может заснять в течение одного часа свыше 30 кв. км, а засеивает 1 га в полторы-две минуты. Отсюда совершенно ясно, почему в производственном применении самолета Союз советских республик уже сейчас занимает первое место и представляет единственную в мире страну, где авиация и воздухоплавание могут получить и получают подобающее им развитие.

Социально-экономические условия страны социализма — крупная обобщественная промышленность и сельское хозяйство, не знающие частнохозяйственных противоречий и чересполосиц, создали эти условия и выдвинули авиацию и воздухоплавание на роль важнейших рычагов индустриализации народного хозяйства.

Загнивание гражданского воздушного флота в странах капитализма

Совершенно иную картину мы видим в развитии капиталистической авиации, где величайшие возможности развития производительных сил, которые таит в себе авиация, в особенности в области производственных применений, остаются неиспользованными. Рост авиационной и воздухоплавательной техники упирается здесь в возможности капитализма. Капиталистическая техника находится в полном противоречии с капиталистической экономикой.

Эти внутренние противоречия капиталистической авиации являются одним из наиболее ярких примеров загнивания капиталистической техники.

Гражданская авиация, почти исключительно транспортная, развивается там главным образом как орудие милитаризма, как орудие «мирной» империалистической борьбы, как военный резерв. Отсюда понятно, почему авиационная промышленность передовых капиталистических стран сравнительно мало пострадала от кризиса. Наоборот, в области эксплуатации гражданской авиации последствия кризиса налицо.

Имеющаяся статистика показывает заметное прогрессивное сокращение грузооборота за все кризисные годы почти во всех капиталистических странах как Европы, так и Америки.

Особенный застой мы наблюдаем в области производственных применений авиации, где большой радиус действия и высокая производительность самолета безоговорочно требуют наличия крупного планового хозяйства, каковым капитализм не обладает и обладать не может. Отсутствие этого условия совершенно исключает перспективы мощного хозяйственного применения авиации и воздухоплавания в странах капитализма, лишний раз и ярко подчеркивая преимущества социалистической системы хозяйства.

Место и роль гражданского воздушного флота СССР во втором пятилетии

Отмеченная выше народнохозяйственная роль гражданского воздушного флота в СССР должна наиболее ярко и полно выявиться во втором пятилетии. Гигантски развернутая индустрия

стриализация страны и завершение первой пятилетки в 4 года создали все условия для максимального развития гражданского воздушного флота во всех направлениях его использования.

Огромное развитие должен получить воздушный транспорт, обладающий рядом бесспорных преимуществ перед всеми другими видами современного механического транспорта и прежде всего ничем не превзойденной скоростью передвижения и легкостью и быстротой его оборудования, допускающими его проникновение в самые отдаленные и недоступные до сих пор районы.

Необходимость самого широкого развития воздушных сообщений во втором пятилетии предreshена постановлением XVII всесоюзной конференции ВКП(б): *«Воздушные сообщения развить по всем основным направлениям, как одно из важнейших средств связи с отдаленными районами и с крупными промышленными центрами».*

О роли и значении всех видов применения гражданского воздушного флота в новом плане великих работ говорит то внимание, которое уделяется воздушному флоту всеми важнейшими конференциями по проработке основных задач социалистического строительства во втором пятилетии.

Такие, имеющие крупнейшее государственное значение для вопросов планирования второй пятилетки конференции, как Всесоюзная конференция по размещению производительных сил Союза ССР во втором пятилетии, I всесоюзная конференция по реконструкции транспорта и Всесоюзная конференция по развитию и реконструкции связи во втором пятилетии, заслушали ряд специальных докладов о развитии и реконструкции гражданского воздушного флота и его роли в важнейших отраслях народного хозяйства.

Не обошла молчанием авиацию и электротехническая конференция. Почти не было ни одного докладчика на конференции по размещению производительных сил, который не отметил бы роли и значения авиации в интересующей его области народного хозяйства.

Всею логикой своего развития авиация становится неотъемлемой частью социалистического строительства, призванной сыграть ответственную роль в реконструкции и ускорении важнейших хозяйственных процессов страны. Аэрофикация социалистического хозяйства твердо поставлена в порядке дня второго пятилетия.

Реконструирующая роль авиации бесспорна как на транспорте, так и непосредственно на производстве.

Реконструкция — основное звено в плане второго пятилетия гражданского воздушного флота

Совершенно ясно, что только будучи организован на новейшей технической основе, гражданский воздушный флот СССР выполнит возложенные на него задачи.

Современное его техническое состояние неудовлетворительно и далеко отстает от авиационных достижений наиболее передовых капиталистических стран.

Следуя указаниям XVII партконференции о «завершении реконструкции народного хозяйства СССР» и о «создании новейшей технической базы для всех его отраслей» во втором пятилетии, Аэрофлот строит план второй пятилетки гражданского воздушного флота на основе его коренной технико-экономической реконструкции, превращающей гражданский воздушный флот в мощное и технически передовое средство реконструкции всего хозяйства СССР.

Выдвинутый Аэрофлотом лозунг «летать круглый год и полные сутки» кратко и исчерпывающе определяет круг основных задач в области реконструкции воздушного транспорта. В этот лозунг укладывается требование не только максимального повышения регулярности и безопасности полета, но и весь комплекс обеспечивающих это требование технико-экономических мероприятий.

Этот лозунг прежде всего требует реконструкции всего самолетомоторного парка, реконструкции аэродромного и путевого строительства и оборудования и реконструкции всех производственных и эксплуатационных процессов как в воздухе, так и на земле.

Летать круглый год и полные сутки—это значит максимально механизировать и автоматизировать самолет и обеспечить технически совершенную и непрерывную связь самолетов с землей и между собою в воздухе. Это предъявляет особые требования как к летному, так и ко всему техническому и руководящему персоналу гражданского воздушного флота, требования, сводящиеся не только к повышению их квалификации, но и выдвигающие необходимость повышения их ответственности и социалистической дисциплины.

Область реконструкции самолетного парка сводится прежде всего к созданию наиболее технически совершенных и экономически выгодных типов самолетов, специализированных для выполняемых ими функций, при одновременной ликвидации существующей сейчас многотипности и в реконструкции производства допускающая массовость в конвейер.

В области производства самолетов необходимо создать условия, обеспечивающие их массовое и отсюда наиболее деше-

вое производство. Это в свою очередь требует изыскания соответствующих видов материалов и методов производства. Максимальная стандартизация и нормализация деталей, применение электросварки и штампа несомненно явятся важнейшими этапами на пути к этому. В качестве материалов наиболее отвечающих современным требованиям, явятся высококачественные стали.

Повышение аэродинамических качеств конструкций самолетов, применение механизированных крыльев (разрезных, подвижных с переменной площадью и т. д.), улучшение обтекаемости самолета (лучшее профилирование самолета, введение убирающихся шасси и других деталей и т. п.), увеличение диапазона скоростей, введение металлических механизированных с меняющимся в воздухе шагом винтов, введение новейших амортизаторов, воздушных тормозов и тормозных колес и т. п. должно резко поднять летные качества самолета, повысить его коммерческую грузоподъемность, сделать его более маневренным и в воздухе и на земле, более безопасным и более рентабельным в эксплуатации.

В целях наибольшего обеспечения регулярности и безопасности полетов особое внимание должно быть уделено вопросам аэронавигации и связи. Во второй пятилетке не должно быть ни одного линейного или несущего специальную службу самолета, не оборудованного новейшими аэронавигационными приборами и радиотелефонными установками, дающими постоянную возможность связи пилота с землей для получения сведений о погоде и распоряжений о направлении полета, о посадке и т. п.

Непрерывно действующая телеграфно-телефонная как кабельная, так и радиосеть, связывающая местные управления с центром и со всеми пунктами обслуживаемых ими воздушных линий, должна гарантировать регулярную передачу сведений о погоде и о движении самолетов на линиях.

Радиопилотирование и радионавигация должны получить во втором пятилетии самое широкое развитие. Все важнейшие линии будут оборудованы радиомаяками, дающими возможность пилотирования самолета по радио. Действующие на этих линиях самолеты будут оборудованы приемниками сигналов радиомаяков.

На второстепенных линиях, а также в промысловой и экспедиционной авиации будут применяться радиопеленгаторы с соответствующими приемными установками на самолетах.

Важнейшим звеном в освоении новейшей авиационной техники во втором пятилетии явится реконструкция сердца самолета—авиодвигателя. Наряду с дальнейшим развитием

и совершенствованием бензиновых двигателей должны быть широко развернуты работы по внедрению в авиацию и воздухоплавание авиодизелей, работающих на тяжелом нефтяном или ином топливе. Преимущества авиодизелей общеизвестны и в основном сводятся к большей безопасности, к большей долговечности и к большей простоте и экономичности в эксплуатации.

Для обеспечения тяжелых пассажирских и грузовых самолетов необходимо создание авиодвигателей больших мощностей, порядка 3—5 тыс. л. с. и выше. Здесь наряду с авиодизелями должны получить широкое применение и авиопаротурбины.

Основное место в моторостроении должно быть уделено надежности и долговечности работы авиодвигателей.

Возможная унификация авиодвигательного парка, взаимозаменяемость и немножественность деталей должны обеспечить массовость и простоту их производства при соответствующем снижении их себестоимости.

Вопросам механизации и рационализации всех наземных обслуживающих процессов, легкости запуска при всяких климатических и атмосферных условиях и простоты обслуживания двигателей должно быть уделено самое пристальное внимание. Световое и механическое оборудование аэропортов, аэродромов и воздушных трасс, а также снабжение горючим и смазочным должно быть поставлено на максимальную высоту, обеспечивающую беспрепятственные полеты и посадки в любых условиях. Вопросам расчета и увеличения пропускных способностей аэропортов также должно быть уделено самое серьезное внимание. При этом мало еще разработанный у нас вопрос об искусственном покрытии летного поля должен получить разрешение в первые же годы пятилетки.

Серьезной реконструкции во второй пятилетке должны быть подвергнуты методы авиоремонта и построение сети авиоремонтных мастерских и заводов. Высокое качество и кратчайшие сроки производства ремонта должны сопровождаться и резким снижением его себестоимости. Все это потребует строгой специализации авиоремонтных органов, возможной механизации производственных процессов и теснейшей увязки ремонта с эксплуатацией материальной части.

Широко должны быть поставлены опытные и практические работы в области развития дирижаблестроения и воздухоплавания. Те небольшие еще достижения, с которыми мы подошли ко второй пятилетке, создают полную уверенность, что эти задачи будут полностью и с успехом разрешены. К концу второй пятилетки Союз советских республик будет иметь твердую базу дирижаблестроения и ощутительное число мощных совет-

ских дирижаблей, несущих не только транспортное назначение, но и выполняющих производственные функции в сельском хозяйстве и в промышленности.

Реконструкция гражданского воздушного флота естественно не мыслится без соответствующих высоких требований к советской промышленности. Огромные потребности авиации и воздухоплавания в высококачественных материалах и всевозможных сложнейших приборах и механизмах вызовут не только расширение и реконструкцию очень многих предприятий значительного числа отраслей тяжелой и легкой промышленности, но и выдвигают требования организации обширного ряда несуществующих до сих пор сложнейших и ответственных производств. Реконструированный на базе высокой техники воздушный флот требует и высокоразвитой индустриальной базы.

В существующей и особенно намечаемой к развертыванию во второй пятилетке сети научно-исследовательских институтов должны быть широко поставлены работы по изысканию путей дальнейшего развития и совершенствования авиации и воздухоплавания. Построение сверхскоростных стратосферных летательных аппаратов, практическое разрешение автоматических, основанных на принципах гироскопии полетов, построение ракетных и электрических авиодвигателей и тому подобные задачи должны не только стоять в порядке дня исследовательских работ наших институтов во втором пятилетии, но и получить положительное разрешение.

Основные наброски первого тура плана второго пятилетия ГВФ

Разрабатываемые Аэрофлотом варианты первого тура плана второй пятилетки строятся и в отраслевом и в районном разрезах, исходя из специфических условий развития отдельных республик и областей СССР, а также особых требований соответствующих районов к тем или иным видам применения гражданского воздушного флота. Принятые Аэрофлотом наброски являются сугубо-ориентировочными и могут рассматриваться скорее как материал к дальнейшим, более уточненным вариантам плана.

Воздушные сообщения

Основное место и по объему и по значению в общем комплексе плана во втором пятилетии будет принадлежать воздушному транспорту и воздушнопочтовой связи.

Воздушные сообщения, построенные с достаточной густотой сети и интенсивностью движения, во второй пятилетке

благодаря своим отмеченным выше скоростным и иным качествам явятся активнейшим орудием ликвидации противоположности между городом и деревней. Воздушный транспорт будет в значительной степени способствовать равномерному размещению производительных сил страны.

Связывая с культурными и хозяйственными центрами страны наиболее отдаленные, обреченные во времена царизма на культурную отсталость и политическую зависимость национальные окраины, воздушные сообщения явятся серьезным средством ликвидации национальных противоречий и рычагом культурной революции этих окраин, наиболее полно осуществляя тем самым ленинскую национальную политику.

В основных промышленных районах воздушные сообщения должны сыграть роль ускорителя хозяйственного обмена между отдельными частями района и между промышленными узлами и центрами республик Союза.

Воздушный транспорт во втором пятилетии несомненно займет самостоятельное и заметное место в общей системе социалистического транспорта и примет на себя значительную часть пассажиро-почто-грузооборота страны.

Тоннаж отдельных самолетов и всего самолетного парка в целом, равно как и интенсивность движения, должны быть доведены до размеров, вполне обеспечивающих потребности в воздушных перевозках социалистического хозяйства.

Наряду с развитием крупнейших магистралей и линий, имеющих общесоюзное и международное значение, план предусматривает развитие густой сети междурайонных и внутрирайонных линий.

Общая длина сети воздушных сообщений к концу 1937 г. намечается в 120 тыс. км, т. е. увеличивается против имеющейся к началу пятилетки почти в четыре раза.

Вся сеть воздушных сообщений делится на четыре группы линий с соответствующей долей в общем километраже сети (в %):

1. Линии 1-го класса (магистраль), (международного и всесоюзного значения)	13
2. Линии 2-го класса (межкраевые и междуреспубликанские)	21
3. Линии 3-го класса (внутрикраевые, междурайонные)	40
4. Линии местного значения (местные, внутрирайонные, по преимуществу кольцевые)	26

Из общей длины сети 80% должны занять сухопутные линии и 20% гидролинии, по преимуществу с использованием мощной речной системы Союза, в качестве трассы для линий.

По абсолютной насыщенности воздушными путями к концу второй пятилетки на первые места выходят следующие республики и области:

Республика или область	Проц. к общей се- ти СССР
Среднеазиатские республики	8,1
Восточносибирский край	7,8
Якутия	7,7
Дальневосточный край	7,5
Уральская область	7,3
Украина	6,8
Казахстан	6,7

Все указанные республики и области, за исключением Украины, обладают ничтожной сетью других видов транспорта.

Развитие мощной сети воздушных сообщений в этих районах должно оказать огромное реконструирующее влияние на их культурное и хозяйственное строительство во второй пятилетке.

Наибольшее развитие внутрирайонных линий, по преимуществу кольцевых, намечается на Украине, Северном Кавказе, в Уральской области и в Средней Азии, что объясняется густотой населенных и промышленных пунктов, хозяйственно связанных между собою и в большинстве обладающих недостаточным развитием железнодорожного и автомобильного транспорта.

Все линии 1-го и 2-го класса к концу второй пятилетки будут радиофицированы полностью, а линии 3-го класса на 65%; все линии 1-го класса и $\frac{2}{3}$ линии 2-го класса будут светоборудованы для круглосуточных полетов.

Особо мощно предполагается развить во втором пятилетии аэродромное строительство. СССР обладает в настоящее время ничтожным количеством аэродромов по сравнению например со значительно меньшими по территории САСШ, насчитывающими к 1932 г. около 2 500 аэродромов. К концу второй пятилетки общая сеть всех линейных и внелинейных аэродромов СССР должна достигнуть примерно трех тыс. единиц.

Наличие аэродрома должно стать делом чести каждого крупного населенного и промышленного пункта, каждого крупного совхоза и колхоза. Это настоятельно диктуется требованием сделать страну воздушнопроезжей во всех направлениях.

Почти все линейные самолеты к концу 1937 г. должны быть светоборудованы и радиофицированы.

Максимальная скорость линейных самолетов к 1937 г. должна достигнуть 500 км, средняя крейсерская скорость — 250 км и средняя коммерческая — 200 км в час.

На всем протяжении второго пятилетия предполагается значительное возрастание из года в год интенсивности движения на линиях.

В 1937 г. средний налет на один списочный самолет должен составить 1200 часов в год при 4—8 суточных рейсах на линиях 1-го класса и при 2-3 рейсах в день на линиях 2-го класса.

При этих условиях воздушные сообщения должны к 1937 г. достигнуть полной рентабельности их эксплуатации и дать следующие итоги перевозок по СССР за 5 лет в целом (в круглых цифрах):

Показатели	Единицы измерения	Итоги за 5 лет в целом
Налет часов	(в тыс.)	4 000
Перевозка пассажиров	(в тыс. чел.)	7 000
Перевозка почты	(в т)	160 000
» грузов	(в т)	126 000
Общий тонно-километраж	(в тыс. тонно-километров)	615 000

Как видно из приведенных выше данных, регулярный воздушный транспорт и во втором пятилетии будет обслуживать в первую очередь пассажирские сообщения и затем уже почту и грузы.

Если по абсолютной величине доли грузооборота воздушного транспорта пассажирские перевозки занимают первое место, то почтовые перевозки, в особенности в части так называемых легких почт (срочный письменный обмен, документы, бандероли и т. д.), займут основное место в общем почтообороте страны.

Особенно увеличиваются во второй пятилетке воздушные перевозки грузов. Все возрастающие темпы хозяйственного строительства требуют соответствующих ускорений грузооборота, причем номенклатура грузов, претендующих на особо срочные перевозки, быстро растет. Чертежи, запчасти, предметы точной механики, кинофильмы, точные электроизмерительные приборы, лабораторное оборудование, химические препараты, аптечные фабрикаты, инкубаторные цыплята, семена и т. д. и т. п.—вот ничтожная часть длинного списка грузов, уже сейчас выдерживающих пока еще дорогостоящую воздушную перевозку.

Несомненно, что спрос на грузовые воздушные перевозки во второй пятилетке будет по всей вероятности превышать все возможности воздушного транспорта.

Полная технико-экономическая реконструкция воздушного транспорта, т. е. удешевление стоимости материальной части и горючего, увеличение доли полезной и платной нагрузки по отношению к общему весу самолета, большая долговечность материальной части за счет улучшения ее конструктивных и производственных данных и сокращения числа случаев

аварийности, более совершенная техническая эксплуатация и улучшение и удешевление ремонта и наконец более интенсивная эксплуатация материальной части, должны бесспорно и резко повысить экономичность воздушных перевозок и сократить разрыв в этой части с другими видами транспорта, сохранив и увеличив все огромные преимущества авиатранспорта.

Нерегулярный воздушный транспорт

Кроме широкой сети линейных воздушных сообщений во втором пятилетии несомненно получат большое развитие транспортные пассажирские и грузовые самолеты, непосредственно обслуживающие организации, имеющие их в своем распоряжении для нерегулярных полетов.

Почти все наркоматы и областные и районные исполкомы, значительная часть хозяйственных организаций, крупных промышленных и сельскохозяйственных комбинатов, обладающих хозяйством раскинутым на большой территории, будут иметь свои авиогаражи, по преимуществу укомплектованные самолетами малой и средней грузоподъемности с небольшими радиусами действия.

Наличие таких самолетов у исполкомов даст им возможность согласно директивам партии наиболее полно осуществлять непосредственную живую связь с руководимыми ими районами. Этому виду авиации в плане второй пятилетки уделено серьезное место.

В хозяйственных организациях эти самолеты смогут применяться и для ряда специальных функций помимо транспорта: аэросъемка, контроль за проведением тех или иных работ (сплав леса, уборка сельскохозяйственных культур), охрана лесов, экспедиции и т. п.

Сельскохозяйственная авиация

Из всех видов так называемого специального применения самолета для целей производственных сельскохозяйственная авиация наиболее мощная и сейчас получит во втором пятилетии особо интенсивное развитие.

Всесторонняя реконструкция сельского и лесного хозяйства, создание крупных совхозов и колхозов, специализация сельскохозяйственных районов и механизация всех процессов обработки почвы, повышения, защиты и уборки урожая дают мощный толчок к широкому использованию авиации в сельском и лесном хозяйстве и превращают самолет в универсальную сельскохозяйственную машину.

На основе опыта сельскохозяйственной авиации Наркомзема СССР самолет может быть широко и с успехом применен

для целого ряда специальных работ в сельском и лесном хозяйстве в том числе: а) для борьбы путем опыления с вредителями сельского, лесного, огородного и садового хозяйства; б) для борьбы с личинками малярийных комаров; в) для посева с воздуха злаков, технических культур, кормовых трав, леса и водорослей; г) для разбрасывания искусственных удобрений и т. п.

Проделанные за последний год опыты показывают самые широкие перспективы дальнейшего расширения работ с помощью самолета. Из них можно указать: а) на искусственное снеготаяние путем рассева по снегу угольной пыли или искусственных удобрений; б) на химическую борьбу с лесными и степными пожарами; в) на борьбу с заморозками путем создания дымовых завес; г) вполне возможное применение самолета для осаждения туманов и искусственного дождевания путем распыления наэлектризованных порошков.

Этот список работ непрерывно расширяется, переходя из стадии опытов к практическому применению в народном хозяйстве страны. При этом самолет благодаря своей универсальности допускает одновременное использование для многих из указанных выше работ, неся в то же время функции наблюдения (патрулирование лесов и фотосъемка), а также связи и местного транспорта.

Исходя из уже имеющихся положительных результатов применения перечисленных видов работ, явилось вполне возможным и реально осуществимым наметить в плане второго пятилетия следующие масштабы работ:

Виды применения	В 1937 г.	За 5 лет в целом
Борьба с вредителями и болезнями сельского и лесного хозяйства (в тыс. га)	3 000	9 300
Борьба с малярией (в тыс. га) . . .	11 000	27 000
Аэросев (в тыс. га)	9 240	16 820
Обследование лесов и борьба с пожа- рами (в тыс. га)	250 000	625 000
Прочие работы (в часах)	137 500	281 100

*

Для достижения максимальной эффективности работ с.-х. самолет должен быть подвергнут всесторонней реконструкции.

Специальный с.-х. самолет за счет понижения скорости передвижения должен увеличить свою грузоподъемность, обладать максимальной простотой управления, надежностью в работе и максимальной эффективностью в расходовании горючих и смазочных материалов. Посадочная скорость, дли-

на разбега и пробега должны быть максимально сокращены. Самолеты должны быть обеспечены таким оборудованием, которое позволяло бы производить полеты на малой высоте, расходовать семенной материал, удобрения, отравляющие и дымовые вещества и пр. с наименьшей непроизводительной затратой и т. д. Конструкция самолета и мотора должна предусматривать наибольшую эффективность эксплуатации и ремонта их.

Намеченные планом широкие и вполне реальные объемы применения самолета и дирижабля в сельском хозяйстве СССР ярко иллюстрируют реконструирующую роль гражданского воздушного флота и с полной очевидностью предreshают возможность не менее блестящих перспектив в аэрофикации всего народного хозяйства страны.

Аэрофотосъемка

Огромные задачи, стоящие в плане развития производительных сил Советской страны во втором пятилетии, требуют прежде всего самого широкого и детального изучения всех тех природных богатств, которыми мы обладаем, но о которых еще очень мало знаем.

Не говоря уже о почти полной неизученности наших недр, мы еще до сих пор не имеем точных географических и топографических карт необъятных территорий одной шестой земного шара, занимаемой социалистическим государством, а между тем без этих карт совершенно невозможно например осуществление гигантских и смелых планов мелиорации и использования водных ресурсов страны. Широкое развитие геологоразведочных работ также требует прежде всего этих карт.

Плановое использование наших лесных богатств немислимо без предварительной и детальной застройки их.

Наиболее экономичное размещение транспортных наземных путей и сооружений требует кроме того и карт рельефа местности.

Широкие землеустроительные работы в сельском и лесном хозяйстве несомненно нуждаются в самых точных картах.

По самому скромному подсчету ГГУ во второй пятилетке необходимо заснять не менее 70% территории нашей страны, т. е. 16 с лишним миллионов квадратных километров.

Выполнить эту гигантскую исходную задачу реконструкции народного хозяйства в отведенные нам историей сроки одними наземными методами мы не сможем хотя бы по одному тому, что не обладаем нужным количеством кадров. Наиболее полное во всех отношениях решение этой задачи возможно лишь при условии самого широкого применения аэрофото-

съемки, обладающей решительно всеми преимуществами перед наземной съемкой. Несравнимая быстрота и дешевизна работ, минимум кадров, высокое качество и точность работы — вот отличительные особенности аэросъемки, допускающей к тому же и рельефную съемку, а при заснятии лесов дающей возможность одновременного определения площади леса, его возраста, породы и качества (бонитета) древесины.

Учитывая эти огромные преимущества аэросъемки, в плане на второе пятилетие предусмотрено 5.500 тыс. кв. км, т. е. четвертую часть всей территории Советского союза заснять с помощью самолета.

Как уже указывалось в разделе о сельскохозяйственной авиации, аэросъемочный метод может быть с успехом применен и для целого ряда хозяйственных целей и в сельском хозяйстве и в промышленности. Так например, можно указать на учет хода сплава леса, на учет прохождения посевных и уборочных кампаний, засъемку хода строительства крупнейших промышленных объектов и т. п.

Различные виды хозяйственного применения самолета

Кроме перечисленных основных видов и направлений работ гражданской авиации во второй пятилетке намечается многостороннее применение самолета и для целого ряда других хозяйственных и научных целей.

Несомненно широкое развитие получат всякого рода разведки и научнохозяйственные экспедиции. Опыт работы Комсевперпути в Карском море и на Енисее в деле разведки льдов и проводки судов, опыт применения самолета в рыболовных и зверобойных промыслах, санитарная работа авиации, опыты искусственного дождевания и ряд других еще не изученных применений самолета в народном хозяйстве имеют широкие перспективы и запроектированы планом на вторую пятилетку. Особо крупную роль должен сыграть самолет, а затем и дирижабль в освоении Советской арктики.

К сожалению специальные отраслевые институты промышленности вследствие незнания с авиацией и воздухоплаванием не уделяют должного внимания вопросам изучения путей и методов использования самолета и дирижабля в промышленности, а между тем нет никаких сомнений, что самолет и дирижабль в самое ближайшее время займут крупное место и явятся важнейшим прогрессивным и реконструирующим фактором в новейшей производственной технике. Для успешного разрешения этой задачи необходима самая тесная увязка в научно-исследовательской работе промышленности и гражданского воздушного флота.

Подготовка летнотехнических кадров и спортивная авиация во втором пятилетии

Намеченная Аэрофлотом на второе пятилетие широкая программа аэрофикации Союза ССР потребует наряду со значительными капиталовложениями многих десятков, если не сотен тысяч надлежаще подготовленных летных и технических кадров самых разнообразных специальностей.

Развернутое за последние годы строительство летных и технических школ, вузов и техникумов должно получить во втором пятилетии дальнейшее и самое интенсивное расширение. Необходимость быстрых темпов в деле подготовки авиокадров, новизна и сложность этой подготовки (в особенности летноподъемного состава) и краткие сроки, отведенные нам для этого, говорят за то, что одними ведомственными средствами и силами мы этой задачи не разрешим. Только на основе максимального использования общественной инициативы в деле аэростроительства и в особенности в деле подготовки авиокадров, только на основе общественно-массовой авианизации населения мы сможем в кратчайшие исторические сроки создать в стране многие сотни тысяч авиационно-культурных и авиационнограмотных людей, которые должны стать резервом, откуда школы и вузы Аэрофлота смогут черпать необходимые пополнения, общественно отобранные, проверенные и в значительной степени уже подготовленные.

При такой системе мы получим резкое сокращение отсева, доходящего в настоящее время до 45—50%, и, сократив сроки подготовки, получим возможность при той же сети школ дать значительно большие выпуски, что помимо всего прочего значительно снизит расходы на обучение.

Общественная подготовка кадров и спортивная авиация должны составить одно неразрывное целое.

Начиная с трудовых политехнических школ, путем введения в их курс учобы и практических занятий самых элементарных знаний об аэродинамике, о двигателях внутреннего сгорания и о самолето- и моторостроении, мы заложим начало авианизации нашей молодежи.

Кружки моделизма должны получить самое широкое развитие и охватить школьные и пионерские организации. Общее организационное и техническое руководство общественной авиационной работой в нашей стране должны взять на себя аэроклубы, при которых должны быть организованы планерные и всевозможные технические кружки и школы. При этих же клубах, как следующая ступень после планеризма, должны работать кружки и школы спортивной авиации, дающие элементарно подготовленных спортивных пилотов, мотористов и

авиотехников. Окончившие эти школы получают звание спортивного пилота или моториста, продолжают авиотренировку в авиэточных аэроклубных эскадрильях и являются прекрасным отработанным и проверенным материалом для укомплектования общественных и аэрофлотских летных и технических школ. Таким же порядком должны подготавливаться и кадры воздухоплавателей. Понятно, что в значительной степени эта работа будет вестись без отрыва от производства. Такая система даст действительную возможность сделать авиацию и воздухоплавание делом широчайших народных масс.

Заключение

Разработанный Аэрофлотом сложный и многосторонний план аэростроительства несомненно подвергнется неоднократным переделкам и уточнению в процессе увязки с общими планами хозяйственного строительства во втором пятилетии. Учет особенностей отдельных районов и стремление максимально удовлетворить разнообразнейшие потребности различных отраслей народного хозяйства в аэрофикации должны сочетаться с планами всех отраслей промышленности, обслуживающих строительство и эксплуатацию гражданского воздушного флота. Но одно несомненно, что гражданский воздушный флот страны социализма будет мощно и всесторонне развиваться в масштабах и темпах, совершенно недопустимых любой, даже самой передовой стране капитализма.

Особые, свойственные только социалистическому хозяйству, социально-политические условия нашей страны обеспечивают невиданный за время всей истории земли гигантский расцвет всех достижений техники и экономики.

Гражданская авиация и воздухоплавание представляют продукт чрезвычайно высокой техники и призваны сыграть крупнейшую роль в реконструкции народного хозяйства.

База для этого—мощная авиационная промышленность советов, сомкнутая с огромными достижениями советской научно-конструкторской мысли, создана напором первой пятилетки и волею коммунистической партии под ближайшим и непосредственным руководством тов. Сталина.

Сделаны и первые весьма серьезные вклады в дело построения технически и организационно сложной системы гражданского воздушного флота.

Необходимо лишь твердо и неуклонно, засуча рукава, с первых же шагов второй пятилетки приняться за тщательное освоение новой техники, уже прочно заложенной за последние годы в гражданскую авиацию.

Мы должны твердо запомнить и провести в жизнь ди-

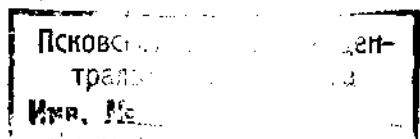
рективу январского пленума ЦК и ЦКК ВКП(б) о том, что вторая пятилетка «должна дополнить нынешний лозунг нового строительства новым лозунгом освоения новых предприятий и новой техники».

Это освоение должно сопровождаться самой беспощадной борьбой со всеми недостатками в работе гражданского воздушного флота, еще далеко не изжитыми. Борьба за повышение производительности труда, за качество работы, за социалистические формы трудовых отношений, за железную трудовую дисциплину должна сочетаться с максимальным повышением квалификации всего летнотехнического состава ГЗФ.

Ликвидация всех недочетов в строительстве и в эксплуатации должна стать решающим фактором поднятия интенсивности использования всех ресурсов ГВФ и всемерного снижения себестоимости. Регулярность и безопасность на воздушном транспорте должна быть максимально поднята. Под этими лозунгами будет выполнен план 1933 г. Выполнение этих требований обеспечит перевыполнение плана второй пятилетки, в целом, и помощь молодому гражданскому воздушному флоту СССР стать равноправным собратом в ряду основных важнейших отраслей народного хозяйства и могучим рычагом дальнейшей индустриализации социалистического хозяйства. Нет никаких сомнений, что на первых же этапах осуществления великого плана второй пятилетки перед нами откроются такие широкие перспективы развития авиации и воздухоплавания на службе социализма, которые сейчас при самом строгом расчете и научном прогнозе полностью вряд ли могли быть предвидены.

Реальность этого плана будет тем более вероятной, чем скорее, шире и полнее он станет достоянием самой широкой рабочей и колхозной общественности, чем больше он включит в себя инициативы и энергии широких масс, чем полнее он будет отвечать всестороннему обеспечению народнохозяйственных нужд Советской страны.

План аэрофикации СССР должен быть социалистическим, достойным бесклассового общества, построением которого завершится вторая пятилетка.



СОДЕРЖАНИЕ

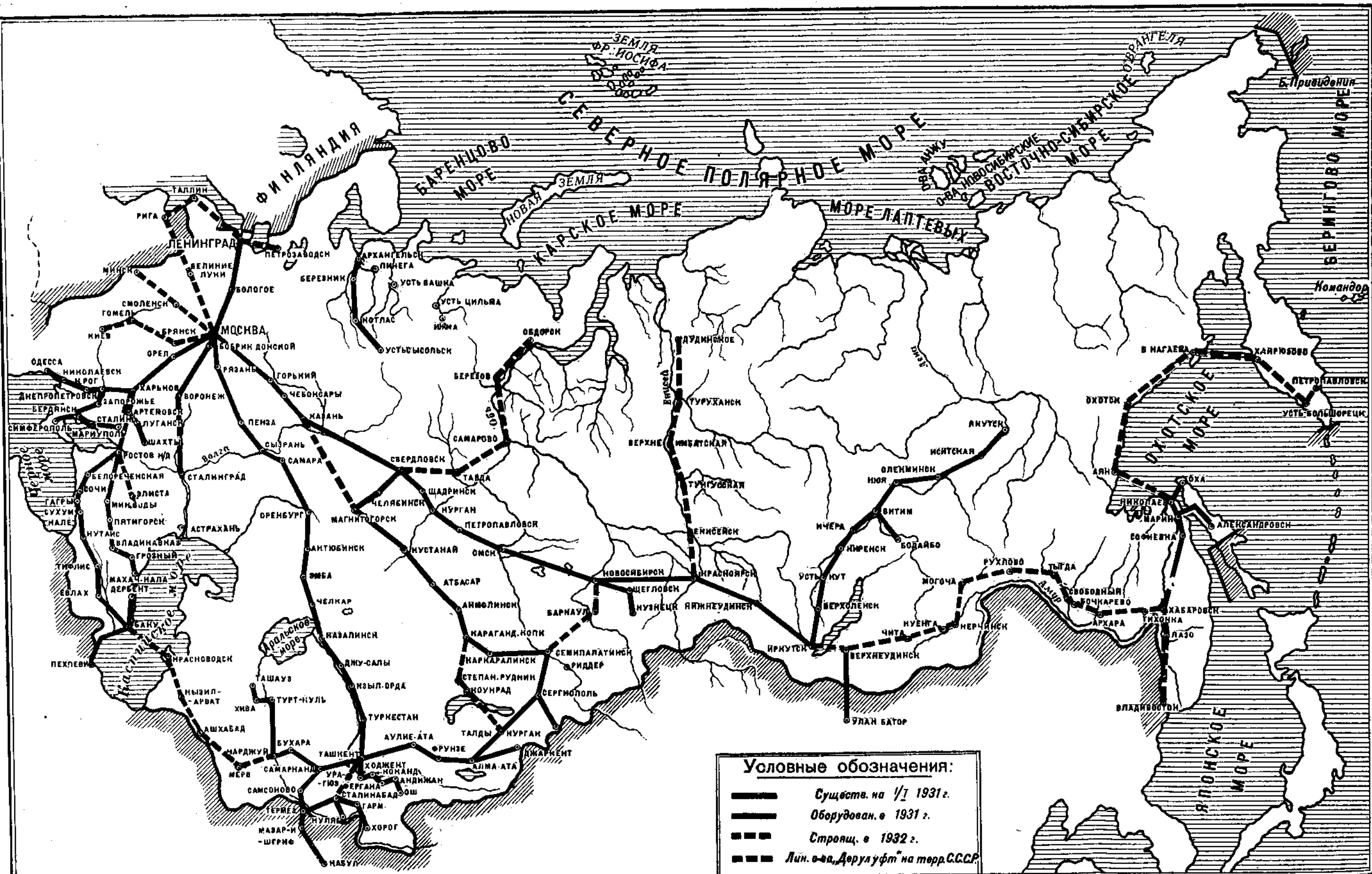
	Стр.
Предисловие	3
Гражданская авиация СССР на 1932 г.	5
Статистические данные	3
Транспортная авиация	34
Нетранспортное применение авиации	125
Приложения:	
Пути развития гражданского воздушного флота СССР во вто- ром пятилетии. Статья А. Ф. Михельсона	133
Карта-схема воздушных линий СССР	
Картограмма — густота грузопотока на воздушных линиях ВОГВФ за 1931 г.	
Скоростная карта	
Перечень таблиц:	
Транспортная авиация	
1. Динамика основных показателей по развитию транспортной авиации ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» за 1923—1932 гг.	34
2. Эксплоатация самолетного парка на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» за 1931 г.	36
3. Коммерческая загрузка самолетов на воздушных линиях ВОГВФ в 1930 и 1931 гг.	67
4. Регулярность движения на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» за 1931 г. по отдельным линиям.	68
5. Регулярность движения на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» за 1931 г. (по месяцам года).	73
6. Данные о перевозках на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» за 1931 г.	74
7. Густота грузопотока на воздушной сети ВОГВФ в 1931 г. по отдельным участкам и направлениям.	104
8. Динамика перевозок на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» по отдельным линиям	110
9. Динамика перевозок на воздушных линиях ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» на 1931 г. по месяцам года	114
10. Данные об экспедиционных полетах в СССР за 1926—1930 гг.	117
11. Данные об экспедиционных полетах в СССР за 1931 г.	—
12. Данные по гражданской авиации СССР об эпизодических по- летах за 1923—1931 гг.	118
13. Динамика протяженности действующей воздушной сети ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» за 1923—1932 гг.	119
14. Воздушные линии ВОГВФ и о-ва «Дерулуфт» функциониро- вавшие в 1931 г.	120
15. Данные об аэропортах (воздушных станциях) действующих линий ВОГВФ на 1 января 1931 г. и на 1 января 1932 г.	124
16. Себестоимость тонно-километра на линиях бывшего о-ва «Доб- ролет» за 1928—1930 гг.	—

17. Динамика основных показателей, характеризующих применение авиации в сельском и лесном хозяйстве СССР за 1925—1931 гг.	125
18. Выполнение пятилетнего плана применения авиохимметода в борьбе с вредителями сельского и лесного хозяйства в СССР.	—
19. Выполнение плана 1931 г. по авиабазам с.-х. авиации СССР.	126
20. Общие итоги работ по отдельным объектам в 1931 г. по с.-х. авиации СССР	—
21. Эксплуатация самолетного парка с.-х. авиации СССР в 1931 г.	127
22. С.-х. авиация СССР. Количество летного времени и посадок по месяцам 1931 года	—
23. Количество гектаров в обработанной площади, приходящее на 1 летный час в 1930 и 1931 гг. по с.-х. авиации СССР.	128
24. Динамика основных показателей по аэрофотосъемной работе в СССР за 1925—1931 гг.	129
25. Выполнение плана 1931 г. по аэрофотосъемке	—
26. Работа Комсеперпути за 1931 г.	130
27. Комсеперпуть. Характер полетов в 1931 г.	132
28. Финансовые показатели результатов работы самолетов авиослужбы Комсеперпути за 1931 г.	—

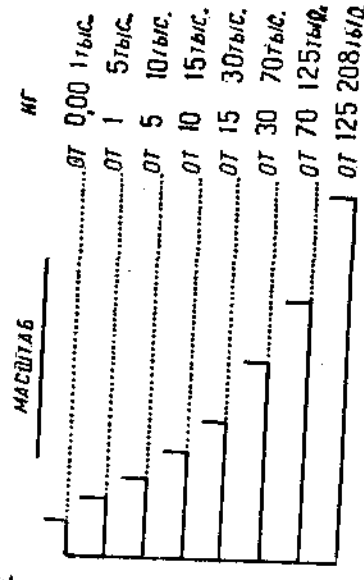
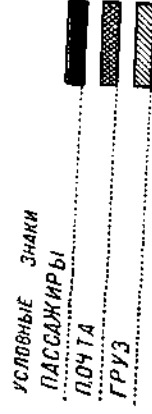
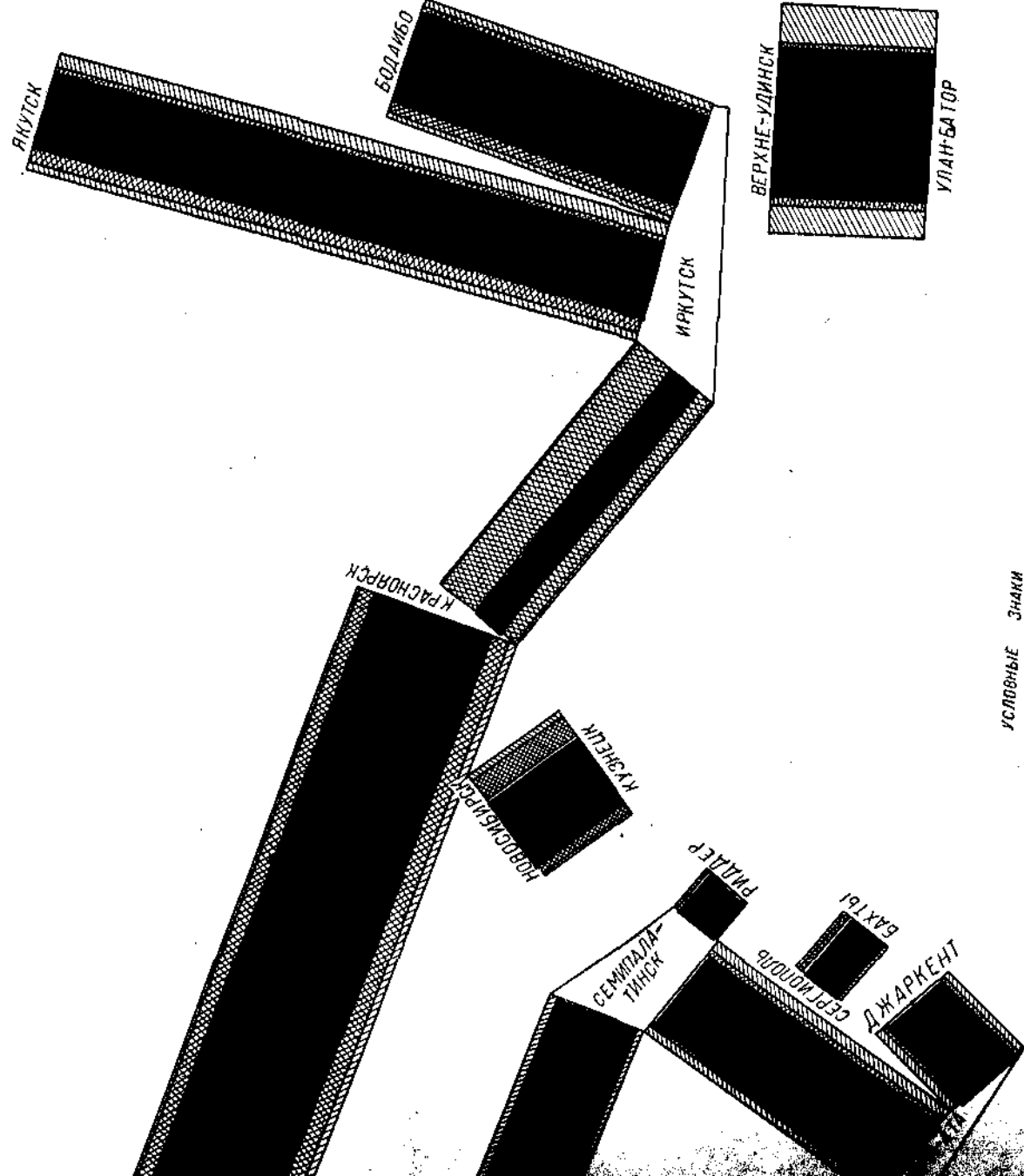
Редактор В. Михайлов. Технич. редактор А. Сидорова. Сдано в набор 26/XII—32 г.
 Подписано и печати 27/IV 1933 г. ОГИЗ С-3-4-1 № 1116. Тираж 5000 экз.
 Формат бум. 82×110 $\frac{1}{32}$ 9 $\frac{1}{2}$ печ. листов и 3 вклейки. 40.320 экз. в п. л.
 Москва. Уполномоченный Главлита Б 27 322. Зак. № 25.

16-я типография треста «Полиграфгиз», Трехпрудный, 9.

КАРТА-СХЕМА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ СССР



СЪИТЪ ИЛИ АР

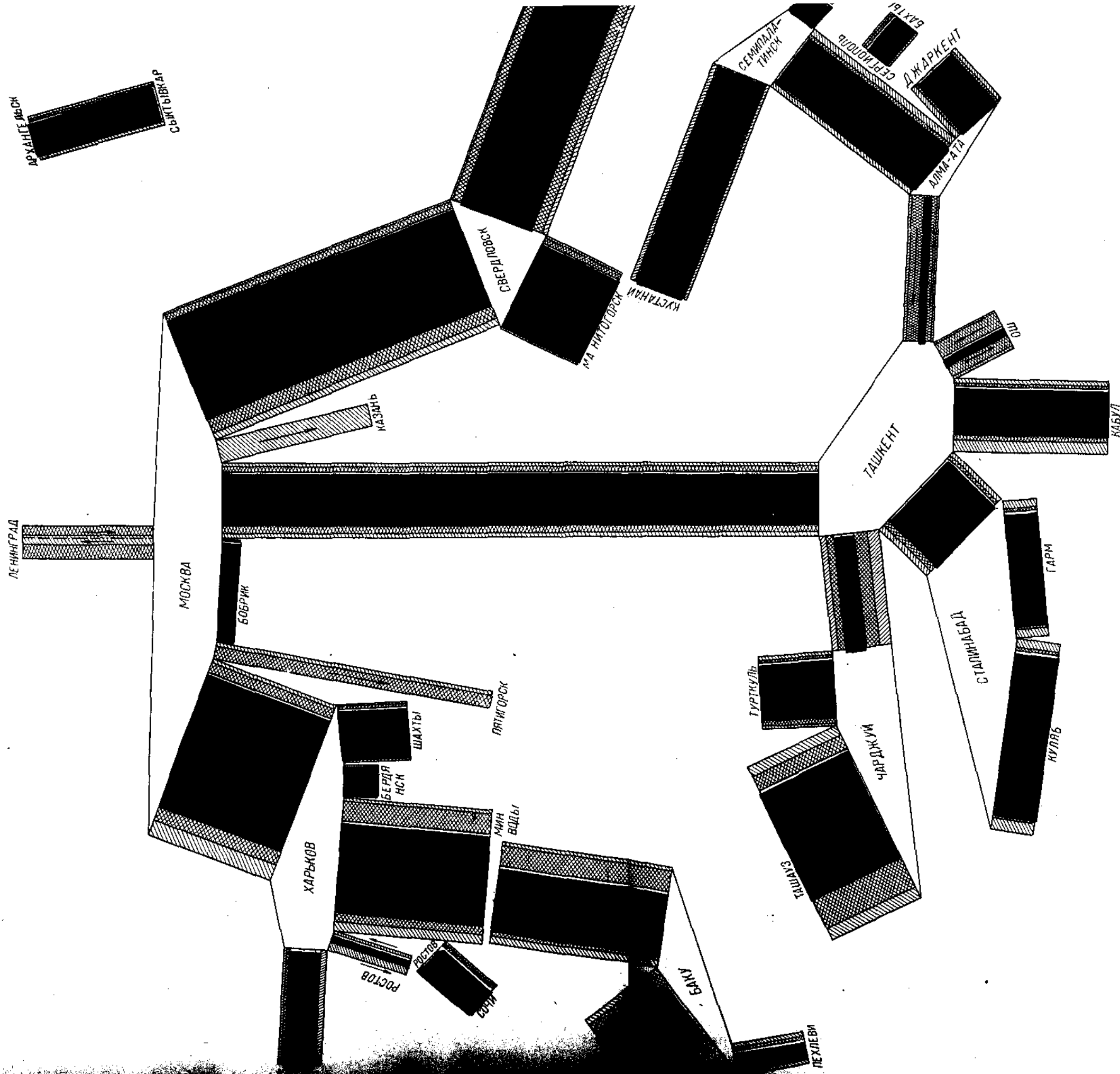


Составил В. КЛЮЧАРОВ

При расчетах густоты грузопотока все перевезенных пассажиров взяты по данным мест-
лений.

Основанием для выделения в картограмме по некоторым линиям отдельных маршрутов
является (Ростов — Тамаузит) и не дала возможности также значительные линии, как
— Ростов, Чарджик — Минводы и т. А., разбить на отдельные участки, несмотря
на необходимость.

изготовлены стрелками.
м.з. «Спирзда» включены в перевозку грузов.
не густоте грузопотока приведены в таол. № 7.
в таол. табл. № 7.



- ПРИМЕЧАНИЯ: 1. При расчетах густоты грузопотоков управления воздушных линий.
2. Система учета перевозок обусловила выделение (Москва — Пятигорск, Харьков — Ростов, Чарджуй — Ташкент, Москва — Ташкент, Свердловск — Красноярск, Харьков — Ташкент, что это представлялось необходимым).
3. Направления грузопотока указаны стрелками.
4. Перевозка матриц газ. «Правда» включены в перечень.
5. Цифровые данные по густоте грузопотока приведены.
6. Карта составлена по данным табл. № 7.

КАРТА УСКОРЕНИЯ СООБЩЕНИЙ

при пользовании воздушным транспортом СССР в пределах сети, намечаемой к началу второй пятилетки

