

## Первая югославская авиакомпания "Аеропут"

Научный руководитель – Кузьмичева Людмила Васильевна

*Калинина Мария Владимировна*

*Студент (магистр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Исторический факультет, Москва, Россия  
*E-mail: tanya-dms18@yandex.ru*

История авиасообщения часто воспринимается как область, относящаяся к истории повседневности. Однако при ближайшем рассмотрении мы можем говорить о том, что авиация и авиационный транспорт - тема, затрагивающая не только обыденную жизнь, но и более глубинные процессы в истории общества. Так, изучая авиасообщение на его начальном этапе, мы поднимаем вопрос о том, как включались разные страны в процесс модернизации. Авиация в первой трети XX века - отрасль, выделяющаяся во всех отношениях. Здесь важно сказать и о стратегическом значении самолета, который становится все более и более применяемым как в гражданской, так и в военной сферах, и о совершенно особой кадровой ситуации, где авиаторы - это элита армии и транспорта, и о неподдельном интересе общества к тому, как человек осваивает небо. Авиация стала одной из тех областей человеческой деятельности, которые изменили мир.

Для Югославии в 1920-1930-е гг. авиасообщение имеет особое значение. Прежде всего, это вызвано тем, что в конце Первой мировой войны югославские народы образовали новое государство, представлявшее собой конгломерат территорий с различным уровнем развития. Разрыв был колоссальным - если на территориях, принадлежавших ранее Габсбургам, остались крупные промышленные предприятия, то в Македонии население зачастую даже не было грамотным. Тем не менее, страна испытывала потребность в том, чтобы наладить коммуникации. Поезда и автомобильные трассы в условиях гористого рельефа были очень дорогостоящим решением, требующим к тому же больше времени на реализацию. Самолет, таким образом, стал выходом из ситуации.

Необходимость внедрения авиационного транспорта в Югославии осознавалась еще с конца Первой мировой войны. Особую роль в этом деле сыграл сначала сербский, а затем и югославский Аэроклуб, основанный силами военных летчиков, вернувшихся с войны. Сразу после Первой мировой войны Югославия была еще слабо включена в международную авиационную структуру и не имела действующих линий с другими странами. Для выхода из сложившейся ситуации необходимо было, прежде всего, заявить о существовании авиации в Югославии на международном уровне. Это было первой задачей, решением которой озаботился Аэроклуб. Летчики начали переговоры с Францией по вопросам развития гражданской авиации, и уже в начале 20-х годов Аэроклуб вошел в Международную авиационную федерацию [5].

Следующим этапом налаживания международных связей стали переговоры по поводу организации воздушной линии через Югославию. Почти сразу после создания Аэроклуба, в 1922-23 гг., один из видных летчиков Аэроклуба, Тадия Сондемайер встретился с руководством Франко-Румынской авиакомпании, обсудив возможность провести линию Париж-Стамбул через Белград. Переговоры увенчались успехом, и в 1923 году [4] королевская власть подписала с Франко-Румынской авиакомпанией договор об организации международного сообщения между Королевством СХС и соседними странами. Взамен государство предоставляло возможность бесплатно использовать аэродром в Панчево и получать таможенные льготы, а также выделило 2 миллиона динар в качестве стартовой

помощи [4]. 9 сентября 1923 года [4] был осуществлен первый полет из Бухареста в Белград. Позднее были организованы линии в Софию через Скопье, а также в Стамбул через Софию. Белград стал региональным транспортным узлом, можно сказать, что именно в этот момент Югославия входит в мировую систему воздушного сообщения.

Однако с точки зрения Югославского Аэроклуба это был только первый этап становления гражданской авиации в стране. Как только сам факт воздушного сообщения с другими странами стал реальным, перед авиаторами встала новая задача более высокого уровня - создание собственной авиакомпании. Идеи и планы по ее организации зрели вплоть до 1926 года, когда была проведена конференция, давшая старт работе компании.

Конференция по инициативе Аэроклуба прошла в Белграде 6 февраля 1926 года [2]. На конференции собрались все заметные деятели в сферах, связанных с транспортом и торговлей. Авиаторы предлагали к рассмотрению текст устава общества «Аэропут», которое будет заниматься воздушным сообщением как внутри государства, так и с зарубежными странами. Со стороны государства общество получало субсидии и материальную помощь в виде ангаров и аэродромов. Также за компанией закреплялось право на покупку самолетов и расходных материалов для них за рубежом [3]. Стартовый капитал компании составил 12 млн динар.

На начальном этапе акции авиакомпании не покупались, из-за чего авиакомпания не получала достаточной возможности для развития - денег на закупку самолетов и проведения линий сообщения попросту не было. Необходимы были действия, которые поразят общественность и заинтересуют ее в происходящем в сфере авиации. Для этого весной 1927 года летчики решают предпринять полет-авантюру по маршруту Париж-Бомбей-Белград. Главным инициатором этого приключения был пилот Тадия Сондемайер, занимающий видное положение в Аэроклубе и в компании «Аэропут». Полет начался в Париже 20 апреля 1927 года. На самолете Potez-29 Тадия Сондемайер и его напарник, второй пилот Леонид Байдак отправились в Бомбей. Сам полет был разделен на 14 этапов, которые заняли 11 дней пути. Летчикам предстояло пролететь 14 800 км [4]. Встреча пилотов на аэродроме в Земуне 8 мая 1927 года была восторженной. По данным газеты «Политика», на аэродроме собралось 20 тысяч горожан [4]. Это событие произвело фурор.

Именно после этого полета мы можем говорить о начале развития общества «Аэропут». Фактическое функционирование авиакомпании можно отсчитывать именно с лета 1927 года. Подготовка к первому очередному рейсу закончилась к февралю 1928 года.

До Второй мировой войны компанию «Аэропут» ждал быстрый и стремительный рост. Уже в 30-е годы общество связало все крупные города страны - Скопье, Белград, Любляну, Подгорицу, Загреб, Сплит - между собой и с зарубежными странами, открыв линии на Бухарест, Прагу, Вену, Венецию, Милан и другие города, что стало возможно благодаря налаженному сотрудничеству с иностранными авиасообществами. В 1935 году по данным «Ежегодника Воздухоплавания» «Аэропут» перевез более 4 тыс. пассажиров, 36 тонн багажа, 11 тонн товаров и 2 тонны почты [1].

Развитие компании было практически безоблачным вплоть до середины 30-х гг., когда самолеты компании начали терпеть крушения. В межвоенный период история общества была омрачена четырьмя катастрофами, повлекшими за собой гибель всех находившихся на борту пассажиров и членов экипажа - 12 сентября 1933 года, 15 июня 1936 года, 22 августа 1940 года и 22 октября 1940 года. Чаще всего катастрофы были вызваны либо погодными условиями, либо ошибками пилотов на взлете из-за неудобного расположения полосы. Если рассчитывать процент катастроф, то можно сказать, что он был достаточно ощутимым - за 7 лет одна авиакомпания потеряла 4 самолета из 25. Однако надо учитывать, что этот процент кажется высоким сегодня, когда авиация стала статистически самым безопасным видом транспорта, однако для своего времени с учетом намного более

низкого уровня технического оснащения это было вполне объяснимо.

### Источники и литература

- 1) «Годишњак ваздухопловства». Београд, 1936.
- 2) «Политика», 6.02.1926, број 6389.
- 3) «Политика», 7.02.1926, број 6390.
- 4) Mirković Saša. Aeroput, svetski a naš. // Vreme 1179, 8 august 2013. Beograd.
- 5) Stanojević, St. Narodna enciklopedija srpsko-hrvatsko-slovenačka. Kn. 1: A-H. - Zagreb : Bibliogr.zavod, 192-.
- 6) Микић Сава. Историја југословенског ваздухопловства. Београд: Штампарија Д. Грегорић, 1933.
- 7) Vojna Enciklopedija. 1: Abadan-Brčko. – 2 izd. - Beograd, 1970.
- 8) Пић Драган. Aeroklub Kraljevine Jugoslavije «Naša krila»: [Електронни ресурс]. // Jugoslovenski Kraljevski Akademski Aeroklub. URL: <http://academiaeroklub.com/NacionalniAeroKlub.html> (Дата обращения: 8.05.2019).
- 9) Isaković Biserka. Prva noćna linija vazdušnog saobraćaja u svetu. // Aeromagazin. Broj 7, februar 1997. S. 32.

### Иллюстрации



Рис. 1. "Восторженная встреча наших авиаторов новость об окончании полета Т. Сондемайера и Л.И. Байдака в югославской газете "Политика".