

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА И МЫ. АВИАКОЛЛЕКЦИЯ

Потемкин Александр

**ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ ВЕЛИКОБРИТАНИИ:
ОТ БИПЛАНОВ ДО «КОМЕТЫ» И «КОНКОРДА»**

В авторской редакции

Ответственный редактор *Н. Аничкин*

Художественный редактор *П. Волков*

Корректор *О. Агеева*

Страна происхождения: Российская Федерация
Шығарылған елі: Ресей Федерациясы

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.
Home page: www.yauza.moscow

Для корреспонденции:
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1.
Тел. +7(495) 411-68-86.
E-mail: editor@yauza.moscow

ООО «Издательство «Эксмо»

123308, Россия, город Москва, улица Зорге, дом 1, строение 1, этаж 20, каб. 2013.
Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Өндүрүш: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы.
123308, Ресей, қала Мәскеу, Зорге көшесі, 1 үй, 1 ғимарат, 20 қабат, офис 2013 ж.
Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Тауар белгісі: «Эксмо»

Интернет-магазин: www.book24.kz

Интернет-магазин: www.book24.kz

Интернет-дүкен: www.book24.kz

Импортер в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».
Қазақстан Республикасындағы импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.
Дистрибутор и представитель по приему претензий на продукцию,
в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»
Қазақстан Республикасында дистрибутор және өнім бойынша арыз-талаптарды
қабылдаушының өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС.
Алматы қ., Дембровский көш., 3-н, литер Б, офис 1.
Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92, E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Сертификация туралы ақпарат сайтта: www.eksmo.ru/certification
Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ
о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Эксмо»
www.eksmo.ru/certification
Өндiрген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған

Дата изготовления / Подписано в печать 25.10.2021.
Формат 84x108^{1/16}. Печать офсетная. Усл. печ. л. 21,84.
Тираж экз. Заказ

16+

book 24.ru

Официальный
интернет-магазин
издательской группы
«ЭКСМО-АСТ»

В электронном виде книги издательства вы можете
купить на www.litres.ru

ЛитРес:
одна книга до книги



ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ!



eksmo.ru

МЫ В СОЦСЕТЯХ:

eksmolive
 eksmo
 eksmolive
 eksmo.ru
 eksmo_live
 eksmo_live

ISBN 978-5-04-155868-0



9 785041 558680 >

ЧИТАЙ·ГОРОД

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1. Путь наверх	5
Первые шаги	5
Первая пассажирская?	6
Первая гидросамолетная	8
Первая британская	9
Что дальше?	11
2. Воздух свободы	12
Закон суров, но он Закон	12
Открытое небо	14
Конкуренция	17
Сильные игроки	20
Летающие лодки	24
3. Имперские авиалинии	25
Отрицание, гнев, торг, депрессия, принятие	25
Кто сказал, что будет просто?	27
Сэр Алан Кобхэм	30
Нам нужен plane!	33
Индия	37
Южная Африка	42
Новые самолеты	50
4. Мечты, реальность и закат «Империял Эйруэйз»	53
Великая авиагонка и самый дальний уголок империи	53
Азия, Австралия, далее везде	56
Старые противники, новые вызовы	67
Empire Air Mail	74
Трансатлантические перелеты	78
Финальный аккорд	83
5. ВОАС в годы Второй мировой войны	94
Лихие годы	94
Маршруты ВОАС во время Второй мировой войны	100
Что будет после войны?	109
Уайтхолл! Мы её теряем!	111
6. Возвращение	114
Звездный путь	114
Империя? Нет, не слышал	117
За всеми зайцами	121
Ну и как это работает?	126
Эпоха новых «открытий»	130
7. Реактивная эра	135
Just do it	135
Рука помощи	140
Новые крылья	143
Место для шага вперед	150
8. Better late than never	153
Великая Хартия вольностей	153
Комитет Эдвардса	153
Всё идет по плану	158
Уголки земного шара	165
Машины и люди	169
Заключение	172
Приложение	174
Условные обозначения	206
Литература	207

Введение



В 2019 году компания «Бритиш Эйруэйз» с помпой отметила 100 лет со дня основания. Было много речей, красивых презентаций, званых ужинов и акций для пассажиров. С учетом того, что с момента первого управляемого полета прошло 116 лет, цифра получалась внушительная и солидная.

На официальном сайте компании можно найти приуроченную к этому событию ленту исторических фотографий, которыми иллюстрируются важные вехи в работе британского перевозчика. Правда, начинается эта хроника с 1920-х годов, да и названия авиакомпаний на бортах самолетов меняются очень часто, а уж имя «Бритиш Эйруэйз» появляется там окончательно только в 1974 году.

Что же это? Ошибка пиар-отдела или попытка «сделать красивое лицо» при плохой игре? Была ли у «Бритиш Эйруэйз» красивая история или это только выдумка для поддержания реноме?

Не будем вас томить: пиар-отдел просто хорошо делает свою работу, а жизненный путь государственных британских авиакомпаний напоминает смесь хорошего политического триллера, приключений в стиле Индианы Джонса, комедии, трагедии, фильма-катастрофы и производственной драмы. Причем периодически понять, где заканчивается одно и начинается другое, решительно невозможно.

История британских авиалиний не была устлана розами, как нам представляется из сегодняшнего дня. Жесточайшая конкуренция, как со старыми противниками вроде Франции, Германии или Бельгии, с компаниями бывших доминионов, так и с независимыми британскими перевозчиками, поощряемыми собственным правительством.

Тем не менее задача оказалась по силам. Нисколько не умаляя вклад, сделанный авиакомпаниями других стран в развитие гражданского авиасообщения, стоит признать, что Великобритания всегда была в лидерах по дальности перелетов, развитию сети перевозок, введению технических средств пилотирования и автоматизации.

Сегодня мы можем приехать в аэропорт, подняться на борт самолета и через несколько часов сойти в любой крупной точке земного шара, не особенно задумываясь о том, кто проложил для нас путь в небо. Пожалуй, пора немного исправить эту несправедливость.

Перед вами история гражданской авиации Великобритании от первых шагов до образования «Бритиш Эйруэйз» в 1974 году. История о том, как покорялись континенты, как строились и рассыпались корпорации, как самолеты изменяли свой облик, пройдя путь от бипланов до сверхзвуковых лайнеров, и о людях, благодаря которым это всё стало возможным.



1. Путь наверх

Первые шаги

Пожалуй, нет в истории человечества другой области технического прогресса, которая не развивалась бы так бурно, как авиация в начале XX века. В 1903 году братья Райт совершили свой первый управляемый полет, а менее чем через десять лет уже сотни энтузиастов по всему миру стремились сократить ранее казавшиеся непреодолимыми расстояния.

23 мая 1909 года открывается первое официальное летное поле Вири-Шатильон в 30 км от Парижа, известное под названием «Порт-Авиасьон» и построенное по решению Компании по стимулированию Авиации (Companly Incentive Aviation). На нем располагались 32 ангара, ремонтные мастерские, отель, ресторан, почтовое отделение и прочие строения для увеселения публики.

Готовый прообраз первого аэропорта использовался для показательных выступлений, обучения в летной школе, выставок, старта рекордных перелетов и воздушных гонок. Так, в 1911 году из Порт-Авиасьон стартовало воздушное ралли Париж–Рим, в котором победил Андре Бомонт. К сожалению, в 1919 году поле пришлось закрыть из-за постоянных подтоплений и постепенного устаревания инфраструктуры.

25 июля 1909 года французский летчик Луи Блерио совершил перелет через Ла-Манш, выиграв тем самым приз в 1000 фунтов от газеты «Дэйли Мэйл».

В августе 1909 года открылся первый авиасалон в Реймсе, который посетило 250 000 человек. Было представлено 38 летательных аппаратов, в воздухе, правда, смогли подняться всего двадцать три: пятнадцать бипланов и восемь монопланов. Установлен новый рекорд высоты – 155 метров (при приземлении Юбер Латам повредил винт своего самолета) и дальности – Анри Фарман преодолел 180 км за 3 часа 4 минуты и 56 секунд (за это он получил приз в размере 50 000 франков). Главный же приз на скорость выиграл американский пилот Гленн Кёртисс, который быстрее всех пролетел два круга (10 км), получив за это награду в 25 000 франков.

Эта идея понравилась многим странам и вскоре подобные шоу были проведены в Италии, Германии, Англии, Испании и других странах. На таких соревнованиях неизменно устанавливались новые достижения и происходили новые трагедии. Так, в 1911 году при старте гонки Париж–Мадрид в местечке Исси-ле-Мулино на приз в 200 000 франков толпа в 300 000 зрителей заполонила собой всё поле, мешая авиаторам взлетать и совершать маневры на земле. В результате таких действий летчик Луис Эмиль Трейн, избегая столкновения, неудачно развернул свою машину, которая разбила строй почетного кавалерийского эскорта и врезалась в официальную правительственную делегацию. Военный министр Морис Берто погиб на месте, премьер-министр Эрнест Морис, его сын и спонсор гонок Дойч де ла Мерте получили серьезные ранения.

Нельзя сказать, что такие трагедии были единичны, но жажда скорости, денежных наград и покорения новых расстояний не ослабляла поток новых летчиков. Тем более что за каждый новый рекорд богатые олигархи и печатные издания платили вполне себе существенные суммы. Так, например, в одних только Соединенных Штатах Америки в 1911 году на призы было потрачено больше одного миллиона долларов того времени.

31 марта 1912 года в Монако состоялись первые соревнования гидросамолетов, которые включали в себя полет по трассе, размеченной буями, и перелет из порта Монако в бухту Геркулеса. Эти гонки выиграл бельгиец Жюль Фишер. Примечательно, что одним из условий соревнований была перевозка пассажиров, за которые начислялись дополнительные баллы. Так Фишер перевез трех человек, а Эжен Рено – четырех.

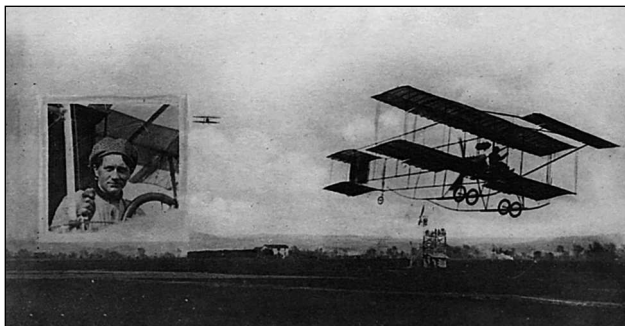
Все эти рекорды, и в первую очередь пересечение Ла-Манша аппаратом тяжелее воздуха, заставили задуматься государственных мужей в Великобритании: «А вдруг завтра к нам на голову упадет десант?» Врагом, естественно, назначалась Германия, потому что а) милитаризована, б) может, к тому моменту немцы как раз вводили в строй дирижабли. Эти факты, заявления и публикации в прессе вызвали массовую истерию на острове, когда любой предмет в воздухе назначался вражеским летательным аппаратом. От таких сообщений было ровно два итога: британская Секретная служба устала их проверять, а тираж газеты «Дэйли Мэйл», где печатались показания «очевидцев», значительно вырос.

Нет, логика в таких рассуждениях была: к 1909 году уже было известно о возможности дирижаблей долго находиться в воздухе и переносить большое количество груза, но технически они всё же были несовершенны.

Тем не менее британские политики всё также не совершали никаких действий для организации хоть какой-то авиационной инфраструктуры в своей стране. Дошло до того, что летная школа и аэродром Хэндон были организованы по личной инициативе Клода Грэхем-Уайта в 1911 году. В 1916 году летное поле было передано Адмиралтейству, а в 1925 году стало официальным пунктом базирования Королевских ВВС. Теперь там находится британский Музей авиации, который может посетить каждый желающий.

Очевидно, что вслед за энтузиастами аэронавтики должен был прийти международный капитал, который мог бы зарабатывать деньги на воздушных перевозках. Но, как известно, «деньги любят счет», а значит, промышленникам необходимы были живые примеры. Неизвестно, кто первый посадил к себе в кабину пассажира для доставки его в пункт назначения за вознаграждение, но факт в том, что уже к началу Первой мировой войны перевозка одного-двух человек аппаратом тяжелее воздуха перестала быть проблемой.

Почте повезло ещё раньше. Неофициально её пытались возить в XIX веке на воздушных шарах, но из-



Открытка-коллаж, посвященная первому полету самолета с грузом почты на борту (пилот Анри Пеке) 18 февраля 1911 года

за непредсказуемости ветра попадала она к адресатам нечасто.

Тем удивительнее, что, несмотря на увеличение числа энтузиастов авиации, первый официально зарегистрированный рейс с перевозкой почтовых сообщений состоялся в Индии 18 февраля 1911 года. В те дни в Аллахабаде проходила промышленная и сельскохозяйственная выставка Соединённых провинций. В ней принимали участие шесть самолетов, которыми управляли француз Анри Пеке и англичанин Эдвард Кит Дэвис. Организовал полеты Уолтер Джордж Уиндэм.

По просьбе капеллана Холланда из церкви Святой Троицы Анри перевез на восемь километров между Аллахабадом и Наини груз почты, проштампованный специальным оттиском с изображением самолета и надписью «First Aerial Post, U.P. Exhibition Allahabad 1911» («Первая воздушная почта, выставка С. П. Аллахабад 1911»). Обычные отправления были проштампованы красным штемпелем, а служебные – черным. После штамповки всех отправок оттиск был уничтожен, и теперь почтовые конверты с этой отправкой считаются самыми разыскиваемыми среди коллекционеров и филателистов в мире. Часть из них сохранилась в музее офиса Индийской почты.

Всего было доставлено 6600 писем и 250 специальных открыток, после чего они уже обычным спо-



Открытка, проштампованная штемпелем «Coronation AD 1911, First UK Aerial Post by Sanction of HM Postmaster General»

собом отправились к адресатам. Все доходы от этого предприятия были направлены в пользу церкви и Оксфордско-Кембриджского общежития для мальчиков. Анри Пеке подписал свои фотографии для желающих и тоже добавил вырученную сумму в итоговый банк, который получился весьма внушительным: 2500 рупий (на тот момент один грамм золота стоил примерно 2 рупии).

В Великобритании, дабы показать развитие технического прогресса, решили использовать индийский опыт Уолтера Уиндэма для доставки груза почты в честь коронации Короля Георга V. Изначально организовать доставку поздравительных писем на самолете с аэродрома Хэндон в Виндзор предполагалось с 9 по 15 сентября с помощью летчиков Клода Грэхема-Уайта, Анри Юбера, Густава Хэмеля на самолетах «Фарман» и «Блерио». Однако из-за плохой погоды рейсы часто переносились, и в конечном итоге, начало доставки 25 000 писем и 90 000 открыток было положено Хэмелем.

Конверты были проштампованы специальным штемпелем «Coronation AD 1911, First UK Aerial Post by Sanction of HM Postmaster General» («Коронация 1911 года, Первая в Великобритании доставка авиапочты, санкционированная Генерал-Почтмейстером Его Величества»).

Вскоре эксперименты по доставке почты ставятся в Италии, США, Франции и других странах. В целом это были частные разовые заказы, как, например, полет 9 марта 1913 года швейцарского пилота Оскара Бидера, который совершил первый рейс с грузом обычной почты из отделения по государственному контракту, доставив её из Базеля в Листаль. Он также основал Швейцарское общество аэротуризма, в рамках которого занимался коммерческими развлекательными полетами над горами для всех желающих.

Люди и грузы. Их можно доставлять и получать за это деньги. Остается только понять как?

Первая пассажирская?

Кто же стал первой авиакомпанией в мире? Ответа на этот вопрос два.

16 ноября 1909 года Фердинандом фон Цеппелином в Германии было образовано «Акционерное общество немецких дирижаблей» (Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft – DELAG) с уставным капиталом в три миллиона марок и штаб-квартирой во Франкфурте-на-Майне.

Будучи фанатом воздухоплавания, граф долгое время изучал чужие модели дирижаблей, прежде чем приступить к постройке собственных образцов. Деньги были получены за счет кампании по сбору средств и государственной поддержке. После нескольких неудачных попыток фон Цеппелином было построено несколько моделей, которые успешно управлялись в воздухе и были безопасны для пассажиров. Всё могло бы закончиться куда как печальнее, когда последний экспериментальный дирижабль LZ 4 потерпел аварию и сгорел 5 августа 1908 года недалеко от Штутгарта из-за неисправности двигателя.

Но тут случилось «чудо в Эрхтердингене» (место катастрофы), когда за кратчайший срок немецкий

народ, выражая признательность и поддержку изобретателю, в ходе кампании по продолжению полетов собрал шесть миллионов марок для дальнейшей работы. Следующая модель дирижабля получилась ещё удачнее, и вскоре фон Цеппелин показал кайзеру своё творение, получив полную поддержку и одобрение на высшем уровне.

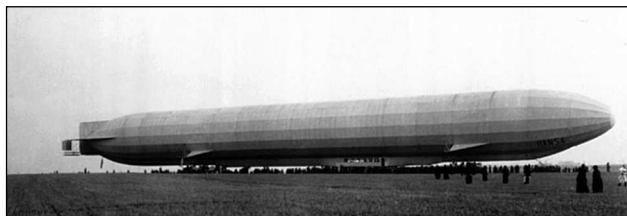
Однако военные были настроены более скептически и поначалу не стали заключать контракт на закупку летательных аппаратов для своих нужд. Поняв, что денег в ближайшее время от Министерства обороны получить не удастся, граф переключился на пассажирские перевозки и переоборудовал следующую модель дирижабля LZ 6 из военной модели в гражданскую. После этого началась история DELAG.

Первый полет между Баден-Баденом и Дюссельдорфом состоялся 19 июня 1910 года. Впоследствии к операционным линиям были присоединены Берлин, Гота, Франкфурт-на-Майне, Потсдам, Гамбург и Лейпциг. В каждом из них имелась причальная мачта, ангар, оборудование и персонал для проведения технического обслуживания дирижаблей. Помимо радиальных маршрутов, соединявших определенные города, существовал ещё и круговой маршрут, начинавшийся и заканчивавшийся во Фридрихсхафене, на котором пассажиры могли посетить все города, соединенные DELAG.

Если дирижабли LZ 5 и LZ 6 были изначально изготовлены для применения в военных целях, а только затем переоборудованы в гражданский вариант, то LZ 7 «Дойчланд» (Deutschland) (и последующие дирижабли по заказу DELAG) уже был сразу построен только для гражданского сообщения. Но уже в седьмом обзорном полете с журналистами на борту 28 июня 1910 года дирижабль разбился в штормовую погоду в Тевтобургском лесу.

14 сентября того же года при проведении технического обслуживания в ангаре Фридрихсхафена сгорел LZ6. По одной из версий, механик использовал уайт-спирит для чистки двигателя, после чего сделал пробный пуск. Пары водорода воспламенились, и пожар вскоре уничтожил весь дирижабль.

В марте 1911 года на линию вышел LZ 8 «Дойчланд II», но и он вскоре попал в аварию при приземлении, после чего надолго оказался прикован к земле из-за ремонта. После двух неудач с первыми пассажирскими версиями фон Цеппелин смог создать



19 сентября 1912 года стартовал первый в истории международный пассажирский авиарейс. Комфортабельный лайнер LZ 13 «Ганза» авиакомпании DELAG вылетел из Гамбурга в Стокгольм с промежуточной посадкой в Копенгагене, имея на борту 24 пассажира и 6 членов экипажа

более надежный вариант летательного аппарата. LZ 10 «Швабен» (Schwaben), поднявшийся в воздух в середине лета 1911 года, был оснащен тремя двигателями «Майбах» AZ мощностью 145 л.с. каждый, имел максимальную скорость до 71 км/ч и дальность полета до 1450 км. Увы, просуществовав один год и два дня, он был уничтожен попаданием молнии 28 июня 1912 года.

К тому моменту на линию вышел его модернизированный сестершип LZ 11 «Виктория Луиза» (Viktoria Louise). Ему повезло больше: проработав два года на линиях DELAG, 21 июля 1914 года дирижабль был передан армии, где стал исполнять роль учебного дирижабля для будущих экипажей вплоть до 1915 года, когда был окончательно разобран. За два года своей гражданской работы он перевез 22 039 пассажиров.

До Первой мировой полёты на воздушных гигантах были доступны только хорошо обеспеченным людям, а значит, обстановка и обслуживание тоже должны были быть на высшем уровне. Скажем, на «Виктории Луизе» пассажирский салон, вмещавший двадцать человек, был отделан красным деревом и инкрустирован перламутром. В соседних помещениях находились буфет, бар и даже туалетная комната с действующим водопроводом.

Разделения на классы не было, все пассажиры располагались в плетёных креслах, а желающие могли открыть окно во время полёта, чтобы насладиться прекрасным видом. Если, конечно, не было шторма. Наличие открытого огня на борту не предполагалось, так что пассажиры довольствовались «скромным» перекусом из вин, шампанского, коньяка, икры и иных холодных закусок.

Последние два дирижабля, построенные для DELAG LZ 13 «Ганза» (Hansa) и LZ 17 «Заксен» (Sachsen) (удлиненная версия с двигателями «Майбах» мощностью в 180 л.с.), также ждала военная служба. «Ганза» стала учебным кораблем VII армейского корпуса, а «Заксен» ещё до начала Первой мировой войны 25 октября 1913 года был передан на флот, так как сначала первый тренировочный дирижабль L 1 (LZ 14) был потерян в море 9 сентября 1913 года вместе со всей командой в 14 человек, а второй, L 2 (LZ 18), взорвался из-за избыточного нагрева водорода 17 октября того же года вместе с 28 членами экипажа.

К началу Первой мировой войны воздушные суда DELAG совершили 1588 рейсов, пролетев более 170 000 километров и перевезя 34 028 человек за 3176 часов.

Дальнейшая судьба дирижаблей достаточно хорошо известна: бомбардировки Лондона и Парижа, работа в качестве воздушных наблюдателей и учебных дирижаблей на различных фронтах, постепенное устаревание и неизбежная разборка на запчасти.

Следующая серия дирижаблей (LZ 120–LZ 130) была запущена в производство уже после окончания боевых действий. Первые два построенных воздушных корабля успели совершить несколько рейсов, прежде чем были переданы Италии и Франции в счет репараций. Постройка LZ 122–LZ 125 была ос-

тановлена из-за санкций, наложенных на Германию, LZ 126 был куплен США, где и прослужил до 1940 года.

Наиболее удачливо судьба сложилась у LZ 127 «Граф Цеппелин» (Graf Zeppelin), построенного в 1928 году. В 20–30-х годах он совершал рейсы по всему миру, включая полеты через Атлантику, в Южную Америку и вокруг земного шара, неизменно вызывая восхищение, где бы не появился.

В 1935 году история DELAG заканчивается, так как эта компания была поглощена вновь образованной «Немецкой транспортной компанией Цеппелина» (Deutsche Zeppelin Reederei – DZR). Это было сделано в основном по политическим мотивам и в связи с ужесточением контроля над частным сектором коммерческих перевозок нацистами. Вскоре парк новой компании пополнили последние «гиганты неба»: LZ 129 «Гинденбург» (Hindenburg) и LZ 130 «Граф Цеппелин II» (Graf Zeppelin II). Катастрофа «Гинденбурга» 6 мая 1937 года поставила окончательный крест на дальнейшем развитии дирижаблей как перевозчиков пассажиров, и в 1940 году оба последних летательных аппарата были разобраны по приказу маршала авиации Германа Геринга.

Нельзя сказать, что судьба была несправедлива к DELAG. Если бы не начало Первой мировой войны, то скорее всего первые «Гинденбурги» мир увидел бы уже в двадцатых годах XX века, и, может быть, трансатлантические рейсы сейчас совершались бы на дирижаблях с реактивными двигателями.

Первая гидросамолетная

Впрочем, история не терпит сослагательного наклонения, а мы тем временем обратим свой взор на первую коммерческую авиакомпанию в мире, которая использовала самолеты для совершения своих регулярных рейсов. Ею стала американская авиакомпания «Сэйнт-Петербург – Тампа Эйрбот Лайн» (St. Petersburg-Tampa Airboat Line – Санкт-Петербург – Тампа: линия перевозок летающими лодками), расположенная во Флориде.

История её создания началась после того, как начинающий летчик Энтони Хаберсак Джаннус (более известный как Тони Джаннус) в 1912 году совершил рекордный перелет между Омахой (штат Небраска) и Новым Орлеаном вдоль течения великих американских рек Миссисипи и Миссури, пролетев 3175 км на самолете, оборудованном поплавками. Этот рекорд был широко освещен в средствах массовой информации и попал на глаза Персивалю Фэнслеру, торговому представителю производителя судовых двигателей из Висконсина. Фэнслер связался с конструктором самолета Томом Бенуа и предложил ему организовать транспортное предприятие, чьей задачей была бы перевозка людей между городами Санкт-Петербург и Тампа, находящимися на разных концах одноименного залива.

Идея не вызвала отторжения, и стороны договорились, что инженер предоставляет два новых самолета (с номерами 43 и 45), пилота и механика, а бизнесмен прорабатывает маршрут на месте и организует первоначальный приток капитала. Для перевозок ре-


St. Petersburg-Tampa

AIRBOAT LINE

Fast Passenger and Express Service

SCHEDULE:

Lv. St. Petersburg	10:00 A. M.
Arrive Tampa	10:30 A. M.
Leave Tampa	11:00 A. M.
Ar. St. Petersburg	11:30 A. M.
Lv. St. Petersburg	2:00 P. M.
Arrive Tampa	2:30 P. M.
Leave Tampa	3:00 P. M.
Ar. St. Petersburg	3:30 P. M.



Special Flight Trips

Can be arranged through any of our agents or by communicating directly with the St. Petersburg Hangar. Trips covering any distance over all water routes and from the water's surface to several thousand feet high AT PASSENGERS' REQUEST.

A minimum charge of \$15 per Special Flight.

Rates: \$5.00 Per Trip. Round Trip \$10. Booking for Passage in Advance.

NOTE--Passengers are allowed a weight of 200 pounds GROSS including hand baggage, excess charged at \$5.00 per 100 pounds, minimum charge 25 cents. EXPRESS RATES, for packages, suit cases, mail matter, etc., \$5.00 per hundred pounds, minimum charge 25 cents. Express carried from hangar to hangar only, delivery and receipt by shipper.

Tickets on Sale at Hangars or
CITY NEWS STAND
- F. C. WEST, PROP.

271 CENTRAL AVENUE
ST. PETERSBURG, FLORIDA

Рекламный плакат линии Санкт-Петербург–Тампа–Бэй

шили использовать летающую лодку модели «Бенуа XIV» (Benoist type XIV), которая была построена в середине 1913 года из трехслойной еловой древесины, имела длину 7,92 метра, размах крыльев 13,41 м и оснащена шестицилиндровым двигателем «Робертс» (Roberts) водяного охлаждения.

В Тампе идея не встретила понимания, но в Санкт-Петербурге представители местной торговой палаты сразу оценили возможности для развития города и согласились субсидировать предприятие на 1200 долларов. 4 декабря 1913 года был подписан пер-



Бывший мэр Санкт-Петербурга Э. Фейл (в центре) заплатил 400 долларов за то, чтобы стать первым пассажиром на линии Санкт-Петербург–Тампа–Бэй

вый 90-дневный контракт на перевозку пассажиров, и компания «Сэнт-Петербург – Тампа Эйрбот Лайн» была официально зарегистрирована.

После двух недель подготовки 1 января 1914 года при большом скоплении народа состоялась первая регулярная коммерческая перевозка пассажиров на самолете в истории человечества. Первый билет на самолет разыгрывался на аукционе, в котором участвовали четверо богатейших людей Санкт-Петербурга: три представителя торговой палаты и бывший мэр Эйб Фейл, который и выиграл право быть первым пассажиром за баснословные по тем временам 400 долларов США.

Первый рейс завершился спустя 26 минут, когда самолет приводнился в бухте Тампы и причалил к берегу.

Теперь это популярное место встреч именуется не иначе как «место посадки Джаннуса».

Ещё спустя час толпа на пристани Санкт-Петербурга радостно приветствовала возвращение летчика из Тампы. Вечерний рейс также разыгрывался на аукционе, и цена билета на него составила 175 долларов. На следующий день состоялся неофициальный полет первой женщины на борту коммерческих авиалиний (официально, за деньги, он прошел только 8 января 1914 года – пассажиркой стала Л.Уитни, дочь представителя Торговой палаты, участвовавшего в создании компании).

Самолеты летали по расписанию дважды в день между городами, до конца марта 1914 года, когда закончился первый контрактный период. Стоимость билета составляла 5 долларов и поддерживалась с помощью субсидий торговой палаты. Примечательно, что было отменено всего четыре рейса, в основном из-за механических проблем с машиной.

Помимо регулярных полетов самолеты компании совершали туристические, ознакомительные и разовые перелеты в другие города вдоль побережья, выполняя частные заказы. Всего по воздуху было перевезено 1204 пассажира.

Правительство США очень быстро активизировалось и потребовало оснастить самолет сигнальными огнями, средствами пожаротушения, а Тони Джаннуса обязала получить лицензию гражданского пилота, чтобы он мог перевозить пассажиров. Несмотря на выполнение всех условий, другие города не стеснялись обирать прилетающие к ним самолеты авиакомпании, заставляя их платить местные налоги.

Тем не менее дела пошли в гору: частные заказы на перевозку грузов, доставку почты и свежих газет не ослабевали, а постоянная реклама в СМИ сделала Фэнслера, Бенуа и Джаннуса крайне знаменитыми личностями. Но это не спасло компанию от разорения. Дело в том, что Тампа и Санкт-Петербург зимой наполнялись приезжими, которые пережидали северные холода на теплом побережье Мексиканского залива. Естественно, что с наступлением весны они возвращались к себе домой и не совершали никаких полетов между городами, а местным жителям добраться до Тампы хватало времени и на паро-

ме. В итоге 14 мая 1914 года авиакомпания была вынуждена прекратить своё существование.

Примечательна судьба Тони Джаннуса, который присоединился к команде «Кёртисс Эйрплэйн Компани» (Curtiss Airplane Company). Вместе с группой летчиков он отправился в Россию, чтобы обучать будущих пилотов гидропланов для Императорского флота. 12 октября 1916 года, пилотируя «Кёртисс К», он пропал в море, а его тело не было найдено.

Несмотря на краткую, но бурную историю DELAG и SPT: Airboat line, следующая авиакомпания появилась только в 1916 году, а официально операционную деятельность начала в 1919 году. Ею стала британская компания, созданная Джорджем Холтом Томасом: «А.Т.&Т.».

Первая британская

Первая мировая война стала поворотным моментом в истории человечества. Совершенствование различных областей науки, появление новых технических устройств, средств их применения и многое другое – сложно представить себе современный мир, если бы не было этих трагических событий. Как бы это ни было удивительно, но рождение полноценной гражданской авиации – тоже заслуга Великой войны.

Путь к объединению стран через перелеты по воздуху был тернист, и успехом на нем человечество во многом обязано британскому промышленнику Джорджу Холту Томасу. Потомок успешного газетного магната, он сколотил своё первое состояние в печатном бизнесе, а с приходом XX века организовал Ассоциацию британских автопроизводителей для защиты интересов промышленников туманного Альбиона. Тогда же сэр Томас обратил своё внимание и на авиацию, разглядев в ней будущий потенциал не хуже, чем у набиравших обороты автомобилей.

Как мы уже писали выше, до начала Первой мировой войны в Великобритании достаточно скептически относились к авиации, более полагаясь на флот, который должен был «господствовать на море». Так, например, Королевский Летный корпус встретил 1 августа 1914 года с полутора сотнями самолетов «на бумаге», из которых в воздух могло подняться меньше половины.

Впрочем, и этого могло бы не быть, если бы не британские энтузиасты-авиапроизводители, которые начинали с копирования передовых на тот момент иностранных образцов.

В их числе был и Джордж Холт Томас, который создал в 1912 году «Компанию по производству воздушных судов» (Aircraft Manufacturing Company), вошедшую в историю под именем «Эйрко» (Airco).



Джордж Холт Томас

Первоначально в её цехах производились по лицензии французские двигатели «Гном» и «Ле Рон», самолеты «Фарман» (Farman) MF.7 Лонгхорн (Longhorn) и MF.11 Шортхорн (Shorthorn). Это предприятие стало возможным благодаря сошедшимся в одном месте трем вещам: возможности влияния британского предпринимателя на лорда Нортклифа, владельца газеты «Дэйли Мэйл» и активной популяризации авиации в его лице, дружбе с французскими авиастроителями Анри и Морисом Фарманом и созданию в том же году Королевского Летного корпуса, которому, конечно же, понадобились самолеты.

В мае 1914 года в фирму был приглашен подающий надежды инженер-авиастроитель Джофри де Хэвилленд, с помощью которого начинают проектироваться и производиться новые модели аэропланов.

Но тут началась Первая мировая война, и авиация оказалась чрезвычайно востребована. Нужны были новые истребители, самолеты-разведчики, бомбардировщики, в общем, всё, что может выполнять военные функции! Правительство Великобритании достаточно быстро поняло, что просить у французской авиации как-то «немного» не по-имперски, а значит, нужно что-то своё, посконное.

И тут на сцену вышли британские авиапроизводители, среди которых был и Джордж Холт Томас со своей компанией. Продолжая выпуск французских самолетов по лицензии, уже в январе 1915 года, он предлагает к производству первую модель двухместного биплана «Эйрко» DH.1 (de Havilland). Это было только началом. Удачный сплав опыта промышленника, авиаконструкторского гения де Хэвилленда и налаженного цикла производства (при заводе в Хэндоне была летная школа, аэродинамическая труба, своё ВПП и штатные летчики-испытатели), позволили удачно расширить модельный ряд и как следует заявить о себе в качестве поставщика Королевского Летного корпуса.

К концу войны сам Джордж Холт Томас отмечал, что из ворот его завода за время боевых действий каждые 45 минут выкатывали новый самолет.

Особенно удачными получились легкие одномоторные бомбардировщики-бипланы «Эйрко» DH.4 и DH.9. Оснащенный двигателем «Роллс-Ройс» Игл III мощностью в 250 л.с. (в первой версии) DH.4 показал отличные характеристики и был легок в пилотировании. Оценив все преимущества модели, лицензию на его производство купили в США, где и было произведено более 4800 самолетов (ещё 1450 произвели на заводе «Эйрко»).

Дальнейшим развитием идеи DH.4 стал DH.9, который использовал основные элементы фюзеляжа от предшественника, но должен был получить новый двигатель «Гэллуэй Адриатик» мощностью в 300 л.с. Фирма VHP не смогла добиться заявленной мощности мотора, и в серию самолет пошел с двигателем «Сиддли Пума» мощностью в 230 л.с., что сказалось в худшую сторону на его характеристиках. Пытаясь найти выход из ситуации, компания «Уэстлэнд» смогла установить на планер моторы «Либерти» 12A



мощностью в 400 л.с., и в таком виде эти аэропланы послужили дальнейшему развитию линейки DH.9.

Стоит, кстати, отметить, что проданные в СССР лицензии на производство этих самолетов стали толчком к появлению советских копий этой машины от КБ Поликарпова: разведчиков Р-1, Р-2 и МР-1.

Изначально DH.4 предназначались для ведения воздушного наблюдения и проведения бомбардировочных рейдов на территорию Германии, но довольно скоро стало понятно, что их можно использовать и в транспортном варианте. Это заставило Джорджа Холта Томаса задуматься: а что будет после окончания войны?

Боевые действия имеют свойство заканчиваться, страны подписывают перемирия и капитуляции, а с техникой надо что-то делать. И если те же танки приспособить не к чему, то с самолетами – совсем другая история: у нас УЖЕ есть готовые перевозчики почты, грузов и всего, что будет необходимо в мирное время. Есть аэродромы, есть обслуживающий персонал, есть запчасти, а самое главное, у нас будут летчики, которые смогут летать на знакомой со времен войны технике. Осталось только совместить одно с другим.

В начале 1916 года Джордж Холт Томас основывает Общество Британских Авиастроителей для лоббирования интересов производителей летательных аппаратов и запчастей к ним, а 5 октября 1916 года (за два года до конца войны!) регистрирует компанию «Эйркрафт Транспорт энд Трэвел» (*Aircraft Transport & Travel – A.T. & T.*) с уставным капиталом в 50 000 фунтов стерлингов, чьей основной задачей в будущем виделись гражданские перевозки.

Впоследствии, осознавая то, что мир ещё долго будет расколот на отдельные государства, но всё также веря в развитие авиасообщения, Джордж Холт Томас основывает компании во Франции, Италии и Индии (ныне индийская компания – всемирно известный производитель двигателей и автомобилей «ТАТА») и проводит переговоры в Египте и Южной Африке. Основной задачей этих компаний являлось обеспечение возможности работы на территории другого государства, а значит, и совершения коммерческих перевозок людей и грузов. Более того, Италия и Индия рассматривались промышленником как «плечо» одного будущего длинного маршрута, который мог бы связать Метрополию со страной раджей и, быть может, с Австралией.

Что дальше?

Тем временем война закончилась, и в Королевских ВВС осознали, что требуется наладить полноценное транспортное сообщение между континентом и Великобританией, но уже для гражданских целей.

Сразу после объявления перемирия в ноябре 1918 года компания «А.Т.&Т.», используя самолеты «Эйр-ко» DH.9 и летчиков Королевских ВВС, начала почтовую программу по пересылке корреспонденции из Франции и Германии в Великобританию, соединив английское побережье с бельгийским (линия Хоукинг – Гент, далее в Кёльн) по просьбе правительства союзного государства. Официально компании нельзя было участвовать в международном авиасообщении из-за британских и европейских законов, но только для этого маршрута было получено прямое разрешение Брюсселя. Соответственно, перевозки становились уже формально не коммерческими, а «союзническими», тем самым выходя из-под возможных юридических проблем. Самолеты этого маршрута получили надпись на фюзеляже: «Aircraft Transport & Travel Ltd Belgian Service».

Спустя четыре месяца по тому же маршруту 3 марта запускаются рейсы, выполнявшиеся 18, 110 и 120-й эскадрильями Королевских ВВС. По 31 августа (когда эти маршруты были закрыты) военные летчики перевезли за 1842 рейса более 81,5 тонны грузов.

13 декабря 1918 года была организована 1-й эскадрилья связи Королевских ВВС, базировавшаяся в аэропорту Хэндона и имевшая отряд в Бюке (Франция). Тогда же 86-е авиакрыло ночных бомбардировщиков было переоборудовано под перевозку грузов и пассажиров и под командованием подполковника Праймроуза переподчинено вновь созданной эскадрилье.

В задачу нового транспортного подразделения входила доставка почты из Генштаба Великобритании между Маркизом и Намюром, позднее распространившаяся на Кёльн (Германия) и Спа (Бельгия) через Хесдин, Валансьен и Намюр. 10 января 1919 года аэродромы Хэндон и Кенли были связаны по-

стоянным маршрутом с французским городком Бюк. К августу 1919 года летчики совершили 749 рейсов, перевезя 934 пассажира и 1008 мешков с почтой.

Сначала полеты выполнялись парой транспортных «Эйр-ко» DH.4A, переработанных в пассажирский вариант с салоном для двух человек. Внутри фюзеляжа устанавливались два кресла и стол, а пассажиры сидели лицом друг к другу во время полета. Это стало своего рода прорывом, так как до этого клиенты просто занимали место в кабине самолета, облачаясь в кожаную утепленную одежду, надевая летный шлем и очки, защищающие от холода.

Позднее на место этих самолетов для подготовки и проведения парижской Мирной конференции заступили три переделанных бомбардировщика HP O/400 (Handley Page – «Хэндли Пэйдж»), которые получили наименование «Авиалайнеры Его Величества» (HM Air Liners) и собственные имена «Сильвер Стар» (Silver Star – р/н B8326), «Сильвер Квин» (Silver Queen) и «Грейт Бритэн» (Great Britain). Внутри фюзеляжа установили от шести до восьми кресел, которые располагались очень близко друг к другу. О звукоизоляции и комфорте пассажирам оставалось только мечтать: шум и вибрация от двигателей передавались прямо на корпус и пятые точки членов делегации. «Сильвер Стар» перевозил членов британского парламента и был зарезервирован для перелета короля Георга V.

Параллельно с этим шло увольнение в запас действующих пилотов и техников. После нескольких лет службы они возвращались домой, где с работой было не то чтобы очень хорошо. Пользуясь этим, Джордж Холт Томас мог нанимать хороших летчиков для работы на своих будущих маршрутах. Более того, в августе 1919 года он заключил контракты с британским правительством, которое передало в ведение компании «А.Т.&Т.» все вышеперечисленные направления перевозок почты и пассажиров с острова на континент. Они были задействованы вплоть до июня следующего года, когда их эксплуатация как отдельных маршрутов была признана неэффективной.



2. Воздух свободы

Закон суров, но он Закон

Перед тем как рассматривать работу первых британских авиакомпаний, стоит подробнее обратиться к отношению Парламента к гражданским воздушным перевозкам.

С 18 мая по 29 июня 1910 года в Париже проходила Международная конференция по воздушной навигации. Причиной её проведения стали постоянные нарушения с 1908 года французского воздушного пространства германскими дирижаблями и активное развитие авиации. «А вдруг завтра это «мирное воздушное судно» сбросит бомбу куда-нибудь?»

Европейские страны выступали за проведение политики «открытого неба», которая позволяла бы любым невоенным воздушным судам свободно пересекать границы государств с мирными целями, одновременно выступая за суверенитет воздушного пространства. В работе приняли участие 19 стран: (Австро-Венгрия, Бельгия, Болгария, Дания, Франция, Англия, Германия, Италия, Люксембург, Монако, Нидерланды, Португалия, Румыния, Россия, Сербия, Испания, Швеция, Швейцария и Турция). Остальные страны не были приглашены, так как считалось, что их самолеты никак не могут попасть в Европу.

К сожалению, в воздухе уже витал «запах войны».

Так что в конечном итоге всё свелось к обсуждению вопроса, можно ли пускать чужие гражданские летательные аппараты на свою территорию. Договориться так и не смогли, и ни одна страна так и не ратифицировала этот проект договора.

Британский парламент, основываясь на принципах суверенности и неприкосновенности воздушного пространства Великобритании и её заморских территорий, принял Аэронавигационные акты 1911 и 1913 годов, которые, вместо того чтобы нести пользу гражданской авиации, фактически застопорили её развитие. Они «закрывали» небо Великобритании для иностранных самолетов, дабы... «избежать возможного вреда для жителей». Впоследствии это очень сильно аукнулось уже государственной авиакомпании «Империал Эйруэйз» (Imperial Airways), для которой мстительные немцы закрыли своё воздушное пространство, а Франция и Италия поначалу ограничивали полеты через свою территорию транзитных рейсов на Ближний Восток.

Чем больше втягивалась Метрополия в войну, тем яснее было видно, что Аэронавигационные акты не принесут никакой пользы уже после окончания боевых действий. Да, на самом Туманном Альбионе есть развитая сеть железных и автомобильных дорог, а Европа сильно пострадала во время войны, но это одновременно означало, что авиация будет во главе будущего развития территорий всех государств. И если британцы не хотят остаться в «хвосте истории», то надо что-то делать.

В сентябре 1917 года на Мирной конференции с участием Великобритании, Франции, Италии и США

был создан Межсоюзнический комитет, который должен был прорабатывать вопросы дальнейшего послевоенного развития гражданской авиации, стандартизации самолетов, их разработки и производства. В 1918 году комитет был распущен ввиду окончания войны.

В начале 1917 года правительство создает военное летное ведомство – Министерство авиации, а 26 апреля начинает свою работу Гражданский комитет воздушного транспорта под председательством лорда Нортклиффа для обсуждения будущей роли пассажирских перевозок в Великобритании. В эту структуру вошли сорок человек, среди которых были представители всех территорий государства, производители самолетов, военные и гражданские служащие, так или иначе связанные с авиацией. К февралю следующего года Комитет подготовил итоговый доклад «Действия государства для развития авиационных транспортных услуг» для Воздушного совета. Документ содержал основные мысли и положения для будущего развития авиации в Британской империи, установления прочных связей и налаживания перевозок во все страны, входящие в неё.

Основной же мыслью документа было желание разрешить полеты над территорией Великобритании собственным и иностранным гражданским авиакомпаниям. В противном случае Туманный Альбион рисковал быть «запертым» на острове в условиях блокирования полетов над чужой территорией. Так, в докладе отмечалось, что Италия, Франция и Испания могут эффективно блокировать любые будущие попытки связать Метрополию с Африкой, Индией, Австралией и Ближним Востоком. Критике подверглось и «привязывание» гражданских авиалиний к военному ведомству, что не может быть эффективным, так как все они будут, естественно, преследовать разные цели.

Примечание: Министерство гражданской авиации (позднее Министерство транспорта и гражданской авиации) появится в Великобритании только после Второй мировой войны. До той поры финансирование гражданского сообщения будет производиться государством только в размере 5% от бюджета, выделяемого Министерству авиации.

Ещё одним важным вопросом было: кому должны принадлежать авиакомпании? С одной стороны, государству рекомендовалось спонсировать развитие самолетостроения, что в лучшую сторону сказалось бы в будущем на Королевских ВВС, которые бы использовали опыт и возможности «отечественного



Альфред Хармсворт, лорд Нортклифф

производителя» на случай войны. А с другой – если не поддерживать авиакомпании, то их сил не хватит на развитие маршрутов и выполнения основной цели: связи удаленных уголков империи.

В целом, документ был принят неохотно, но выбора не было. Что характерно, до последнего идею «открытого неба» блокировал Комитет Имперской обороны, кивая на боевые действия с применением воздушных судов и налеты бомбардировщиков на города Европы. Но под давлением фактов и он был вынужден уступить.

Первоначально предполагалось проложить следующие маршруты:

- Лондон – Эдинбург – Глазго – Дублин – Лондон;
- Лондон – Ривьера;
- Лондон – Южная Африка (через восточную или западную часть континента);
- Через Атлантику (с использованием Азорских островов);
- Лондон – Норвегия – Швеция – Россия.

Это, на минуточку, 1918 год! Когда боевые действия только-только подходили к концу, политики уже начинали думать о том, как связать в послевоенном мире удаленные территории государства. Правда, делали они это с типично британским отношением к делу. Так, например, рекомендовав гражданским авиапроизводителям рассмотреть вопрос о производстве самолетов для перевозок пассажиров и грузов, Комитет, естественно поддержанный Королевскими ВВС, не забыл настоять на возможности быстрого переоборудования воздушных судов из гражданских модификаций в военные. А как известно, это две «немного большие разницы» в техническом плане.

Тем удивительнее, что начальник штаба ВВС лорд Тренчард поддержал вкладывание государственных денег в развитие коммерческого авиасообщения, как способного поднять «престиж нации».

С такой поддержкой Комитет и направился в кабинет министров Великобритании, дабы на законодательном уровне обеспечить будущее Гражданской авиации. И если министры ещё худо-бедно поддерживали общие идеи, изложенные в документах, то Парламент уперся рогом и отклонил все попытки отменить Акты 1911 и 1913 годов, настаивая на том, что Империи хватит морского и железнодорожного сообщения, а «ваша авиация – баловство одно и нецелесообразное расходование бюджетных денег».

В начале 1919 года новый Консультативный комитет по гражданской авиации предпринял повторную атаку на парламент в попытке добиться финансирования и развития частных авиакомпаний, которые, несмотря на все запреты, поднимали голову в Британии, ведомые «невидимой рукой рынка». Предлагалось полное или частичное участие государства в будущих авиаперевозках, естественно, с выплатой части доходов в казну. Но нет, лорды снова отбились от настойчивых попыток отменить Акты и даже отказались финансировать за счет государства банальную авиаразведку маршрутов будущих перевозок.

В итоге Комитет просто опубликовал «Отчет об имперских маршрутах», где изложил своё видение

ситуации и чем промедление будет грозить империи в будущем. В нем Комитет по гражданской авиации настаивал на том, что приоритетными направлениями для развития в ближайшем будущем должны стать полеты в Южную Африку и Индию, с использованием Египта в качестве промежуточного хаба для всех аэропланов. Причем сначала должны перевозиться необходимые грузы и почта, а затем уже, с развитием самолетов – люди. Основу для таких маршрутов Комитет видел в расширенной государственной поддержке частных компаний, которые бы осуществляли перевозки, а работу наземных служб, аэропортов, метеорологов и пунктов связи оплачивали бы за счет бюджета. Естественно, позже выплачивая необходимые налоги с доходов в казну.

Самой же интересной и парадоксальной мыслью в этом отчете является следующая: «...в настоящее время правильная политика заключается в том, чтобы инициировать немедленные действия для получения опыта, и что такой опыт должен быть получен на той части имперских маршрутов, которая предлагает наилучшие шансы на успех, оставляя инициацию действий [в большем объеме] для дальнейшего рассмотрения, когда будет получен более полный опыт... Надлежащим местом для первоначальных действий является путь из этой страны [Великобритания] в Индию и, в конечном итоге, в Австралию. На втором месте стоит маршрут из этой страны в Южную Африку. В первую очередь целесообразно решить проблему, связанную с одним участком маршрута из этой страны в Индию, а именно с участком между Египтом и Карачи, поскольку состояние воздушной навигации в этом регионе считается более благоприятными, чем где-либо ещё».

Иными словами: «Давайте начнем делать хоть что-нибудь, набьем шишек, а потом уже сделаем как надо». Не самый лучший план, зато реальный.

Нельзя сказать, что это явилось толчком к принятию окончательного решения, так как полеты через Ла-Манш в рамках военного ведомства уже шли всю к тому моменту, а не видеть будущей пользы от авиасообщения мог только полный слепец.

Дело сдвинулось с мертвой точки, и 27 февраля 1919 года король Георг V высочайше одобрил поправки к Аэронавигационным актам, в результате которых доставка пассажиров, грузов и почты на Британские острова стала наконец-то возможной. Был назначен генеральный директор Гражданской авиации – сэр Фредерик Сайкс.

В его спектр задач на начальном этапе входило всё, что касалось перевозок воздушным путем: планирование, разработка маршрутов, поддержание материально-технического обеспечения



Генеральный директор Гражданской авиации Фредерик Сайкс

аэропортов и летательных аппаратов, обеспечение связи и метеорологической службы. В помощь ему были направлены опытные летчики из ВВС, которые должны были осуществлять все эти действия непосредственно на местах. Попутно министерство авиации взяло под своё крыло лицензирование пилотов по классу «А» и «В», а также службу прогноза погоды, которая ранее была в ведомстве ВВС.

Первые лицензии, что характерно, были получены сотрудниками компании «А.Т.&Т.»: Говард Дж. Сэйнт стал пилотом, а Вудхэмс и Келли – наземными техниками.

В итоге 1 мая 1919 года небо Великобритании стало открытым для полетов гражданских авиакомпаний.

Открытое небо

К тому моменту за право перевозить пассажиров в небе уже боролись несколько авиакомпаний помимо «А.Т.&Т.». Особенную активность проявляла «Хэндли Пейдж Транспорт» (*Handley Page Transport – НРТ*), которая принадлежала сэру Фредерику Хэндли Пейджу, владельцу одноименной авиакомпании, производившей бомбардировщики для Королевских ВВС во время войны. Самое смешное, что как перевозчик она будет зарегистрирована только 14 июня этого же года, с уставным капиталом в 200 000 фунтов стерлингов и генеральным директором Джорджем Вудсом Хамфри.

В преддверии открытия коммерческого авиасообщения эта компания осуществляла развлекательные полеты на Пасху, используя свои переоборудованные бомбардировщики НР О/400, внутри фюзеляжа которых устанавливались шесть кресел для пассажиров, а ещё двое могли сидеть в передней кабине на бывшем месте бортстрелка. За несколько дней предприятие умудрилось перевезти более 800 человек. Так как официально ещё лицензию никто не получал, то на билетах был напечатан отказ организаторов от ответственности в случае травм от несчастных случаев, связанных с полетом. Такие билеты быстро получили наименование «чертовых жетонов».

Обе компании («А.Т.&Т.» и НРТ) хотели стать первыми, кто перевезет пассажиров 1 мая 1919 года. В полночь на аэродроме Хэндон в полной готовности стоял «Эйрко» DH.9 (р/н G-EAAA), в кабине которого вместе с пилотом сидела звезда Кубка Дэвиса по теннису тех времен Дональд Крейг. Первый рейс был зафрахтован газетой «Дэйли Мэйл»: компания «А.Т.&Т.» должна была перевезти груз прессы из Лондона в Портсмут. Полет проходил нормально, как вдруг у самолета стал барахлить двигатель, и в конечном итоге, не долетев всего двух миль до места назначения, биплан разбился. При этом пилот сломал челюсть, а вот Крейг остался относительно невредимым.



Фредерик Хэндли Пейдж



Самолет О/400 компании «Хэндли Пейдж Транспорт» перед вылетом

В НРТ учли ошибки, и их рейс вылетел только после тщательнейшей проверки вечером того же дня. Переоборудованный НР О/400 нес десять пассажиров и направлялся из Криклвуда в Манчестер. Пилотом был неизвестный тогда молодой человек Шолто Дуглас, который впоследствии станет лордом и председателем авиакомпании «Бритиш Юропиан Эйруэйз» (BEA – British European Airways). Несмотря на сильный ветер и плохую погоду, самолет смог достичь точки назначения спустя три с половиной часа. Обратное НРТ подрядилась перевезти специальный выпуск «Дэйли Мэйл» из Манчестера в Эдинбург, но из-за плохой погоды вылет был осуществлен только через три дня, а доставку прессы в пункты назначения пришлось осуществлять путем сброса с самолета на парашютах.

Первая неделя полетов принесла и первую жертву официальной Гражданской авиации: капитан Нотт разбился недалеко от Кенли (пригород Лондона), перевозя авиадиспетчера. Во время полета на высоте 15 метров над землей у самолета отказал мотор, и он рухнул на землю. От удара пилот погиб, но пассажир в целом остался невредим.

Британия Британией, а основная цель всё же была в полетах через Ла-Манш. И если «А.Т.&Т.» уже достаточно хорошо разведала маршруты до Бельгии и Франции (используя опыт военных летчиков и программу по доставке писем Королевскими ВВС), то НРТ явно отставала в этом вопросе.

15 июля 1919 года был осуществлен проверочный рейс из Хэндона до Ле-Бурже: самолет с пилотом Джерри Шоу был зафрахтован полковником Пилкинтоном, работающим в компании по производству стекол, который должен был на следующий день принять участие во встрече в Париже. «Эйрко» DH.9 (р/н K109, впоследствии G-EAAC) с пилотом был предоставлен компанией «А.Т.&Т.» за «смешную» сумму в 42 фунта стерлингов. Прогноировав требования британских таможенников о досмотре и оформлении документов (для этого надо было совершать промежуточную посадку в Хаунслоу), пилот с пассажиром вылетели во Францию, где... их никто не встретил. Пожав плечами, оба путешественника сели на трамвай и доехали до центра Парижа.



Хотя закрытый «лимузин» DH.16 компании «А.Т.&Т.» позволял пассажирам в полете находиться в относительно комфортных условиях, посадка и высадка требовали известной сноровки



Первые регулярные рейсы через Английский канал начались 25 августа 1919 года. В 9 часов 10 минут утра по лондонскому времени самолет «Эйрко» DH.4 компании «А.Т.&Т.» взлетел из аэропорта Хаунслоу, чтобы через два с половиной часа благополучно приземлиться в Ле-Бурже, тем самым ознаменовав открытие регулярного авиасообщения между Великобританией и Францией. Первым пассажиром стал журналист Джордж Стивенсон-Рис, а груз состоял из газет, партии кожи и рябчиков для посла Британии в Париже.

Этот полет вызвал огромное негодование Хэндли Пейджа, чья компания в этот же день также собиралась совершить первый зарубежный рейс на HP O/400. На борту было одиннадцать журналистов, каждый из которых заплатил почти 16 фунтов стерлингов за право первым попасть в Париж, но в итоге оказался там спустя 95 минут после Стивенсона-Риса. Впоследствии сэр Фредерик нередко обвинял Холта Томаса, что тот сжульничал, так как утренний рейс не значился в расписании полетов, а значит, первым на континент добрался всё же самолет НРТ.

В право оспаривать первые полеты через Ла-Манш попытались было вмешаться братья Фарман, упорно доказывавшие, что периодически возили людей в Кенли, начиная с 8 февраля 1919 года. Но британцы, естественно, отменяли все эти заявления как несущественные, так как, во-первых, на тот мо-

мент небо империи было ещё закрыто для полетов, во-вторых, пассажирами был военный персонал, официально находящийся ещё на службе (т.е. не гражданские перевозки), а в-третьих, нет отметок таможни о прохождении границы. То, что самой таможни на тот момент ещё не было (её поставят позже в Хаунслоу, а затем перенесут в Кройдон), официальных лиц не волновало нисколько.

Второй полет «А.Т.&Т.» состоялся в тот же день и на самолете «Эйрко» DH.16. За два часа пятнадцать минут в Париж были доставлены ещё четыре пассажира, среди которых был главный редактор журнала



Посадка пассажиров в самолет O/400 компании «Хэндли Пейдж Транспорт»



Пассажирский салон самолета O/400. Для начала 1920-х - неслыханная роскошь...