

дательных определений таких сложных нравственных категорий, как честь, достоинство и деловая репутация представляется нецелесообразным.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. См., например: Бродская И. А. // Адвокат. 2000. №4. С. 29-37; Лесняк В. В. // Юрист. 1999. №1. С. 52-58.
2. Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка. М.: АЗЪ, 1993. 960 с.
- [3] Словарь по этике / Под ред. А. А. Гусейнова и И. С. Кона. 6-е изд. М.: Политиздат, 1989. 447 с.
- [4] Большой юридический словарь / Под ред. А. Я. Сухарева и В. Е. Крутских. М.: ИНФРА-М, 2001. 704 с.
- [5] Анисимов А. Л. Честь, достоинство, деловая репутация: гражданско-правовая защита. М., 1994. С. 20.
- [6] Бродская И. А. // Адвокат. 2000. №4. С. 29.
- [7] Анисимов А. Л. Честь, достоинство, деловая репутация: гражданско-правовая защита. М., 1994. С. 15.
- [8] Панкратова Н. А. // Арбитражный и гражданский процесс. 2001. №2. С. 24.
- [9] Конституция Российской Федерации. М.: Ассоциация авторов и издателей «ТАНДЕМ». Изд-во ЭКМОС, 1999. С. 9.
- [10] // www.garant.ru.
- [11] Агешин Ю. А. // Журнал российского права. 1999. № 10. С. 13-14.

Иван Павлович КЛИМОВ —
доцент кафедры теории и истории
государства и права,
кандидат исторических наук

УДК 94 (470.5)+656 (09)

СТАНОВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА УРАЛЕ (20 – 30-е гг. XX века)

АННОТАЦИЯ. В статье анализируется исторический опыт становления гражданской авиации в Уральском регионе в период проведения форсированной индустриализации в СССР.

The author surveys the history of Civil Aviation in the Ural region during industrialization period in the USSR.

В контексте партийно-государственной политики модернизации СССР Урал — старейший промышленный район с богатейшими природно-сырьевыми ресурсами, выгодным географическим положением — в годы индустриализации должен был превратиться в мощную промышленную базу на востоке страны. Крупное индустриальное строительство в регионе было возможно лишь при развитой транспортной инфраструктуре. Выявившееся отставание транспорта от возросших потребностей хозяйства создало серьезную транспортную проблему, которая требовала неотложного решения. Решать ее нужно было на иной качественной основе, ибо традиционные способы и приемы увеличения провозоспособности транспортного конвейера не могли дать необходимого эффекта. Наряду с рационализацией работы железных дорог и речных пароходств разрабатывается программа их технической реконструкции, развертывается крупномасштабное новое транспортное строительство. Прокладываются новые железные дороги. По проведенным нами подсчетам, за годы предвоенных пятилеток на Урале было построено 12 железнодорожных линий и участков общей протяженностью 1720

женностью 1720 км. Только в 1930 г. в регионе было сдано в эксплуатацию 547 км новых железнодорожных путей, что равнялось третьей части Турксиба [1]. Шел процесс становления новых видов транспорта, которые должны были стать важными компонентами многовидовой транспортной системы.

К новым отраслям транспортной системы относился воздушный транспорт. Его поступательное развитие как самостоятельной отрасли в стране началось с 1923 г. после принятия Советом Труда и Оборона постановлении об организации Совета по гражданской авиации и утверждения трехлетнего ориентировочного плана развития Гражданского Воздушного Флота [2]. В том же году было организовано несколько воздушных линий, по которым выполняли полеты самолеты добровольных обществ воздушных сообщений («Добролет», «Укрвоздухпуть», «Закавиа»).

В рамках реализации трехлетней программы 13 мая 1923 г. на Урале было создано отделение Общества друзей воздушного флота (ОДВФ), которое занималось в основном, как тогда говорили, пропагандой воздухоплавания. Оно организовало 3812 ячеек, вовлекло в свои ряды 155,8 тыс. человек. На собранные членами общества средства было приобретено четыре аэроплана, оборудовался аэродром в г. Свердловске, проводились демонстрационные полеты самолетов. Уральским отделением общества было создано 2 авиаклуба, 250 авиауголков, организовано 15 авиавыставок, 15 планерных кружков, прочитано 1500 лекций и докладов, рассказывавших о гражданской авиации СССР [3].

16 апреля 1925 г. в распоряжение Общества друзей воздушного флота был доставлен самолет иностранного производства «Фарман» [4]. Летом того же года в небе Урала совершили демонстрационные полеты самолеты французской и японской авиакомпаний. 20 сентября 1926 г. на Урале приземлялись два трехмоторных самолета германского акционерного общества «Люфтганза», входивших в состав воздушной экспедиции, совершавшей перелет по маршруту Берлин-Пекин-Берлин [5].

Потребовалось шесть лет подготовительной работы, прежде чем приступили к практическому применению авиации в хозяйственной сфере. Первая уральская почтово-пассажирская линия была открыта в 1929 году. Она состояла из двух участков авиамагистрали Москва-Владивосток: Казань-Свердловск и Свердловск-Новосибирск, проходивших по территории Уральской области через Сарапул-Красноуфимск-Свердловск-Шадринск-Курган. Ее протяженность составляла около 1000 км. В 1930 г. начали действовать воздушные линии Свердловск-Магнитогорск (485 км) и Челябинск-Магнитогорск (285 км), связавшие крупные промышленные города Урала с Магнитогорском, который стал флагманом советской металлургической промышленности [6].

В начале 1930-х гг. стали осуществляться пробные полеты по маршруту Тобольск-Обдорск. При значительной удаленности Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов* от административных и культурных центров, сезонности использования водного транспорта, отсутствии с округами железнодорожного сообщения воздушная трасса Тобольск-Обдорск приобретала исключительно важное хозяйственное и социальное значение. Протяженность трассы составляла 1385 км. Но поскольку в Тобольске отсутствовала необходимая материально-техническая база, полеты, совершавшиеся в опытном порядке в течение двух лет авиаторами Свердловска, впоследствии были прекращены [7].

По ходатайству Обско-Иртышского обкома ВКП(б) в 1934 г. в Тюмени была создана авиагруппа Полярной авиации Главсеверморпути, которой было поручено освоить воздушный мост Тюмень-Тобольск-Самарово-Обдорск. В распоряжение авиагруппы было передано несколько самолетов У-1, МБР-2, М-56, АИР-6 как в

* До 1934 г. оба округа входили в состав Уральской области.

сухопутном, так и в гидровариантах. Первоначально полеты по линии совершались нерегулярно. В весенне-осенний период они прекращались совсем. Расстояние от Тюмени до Салехарда покрывалось за три-четыре дня. Но все же время в пути не шло ни в какое сравнение с гужевым и водным транспортом, для проезда которыми в районы Крайнего Севера требовалось от нескольких недель до месяца. В сложных условиях полеты на Север осваивали летчики Полярной авиации Серафим Антошев, Константин Быков. Затем в авиагруппу прибыло пополнение из соседних урало-сибирских авиаотрядов: Сергей Васильевич Лихошерстов, Василий Алексеевич Моргунов и другие [8].

Роль гражданской авиации в период ее становления определялась не столько объемами грузоперевозок (в 1932 г. воздушным транспортом Урала было перевезено всего лишь 28 тыс. кг грузов) [9], сколько необходимостью установления быстрого почтово-пассажирского сообщения с отдаленными районами, а также организации оперативного руководства промышленными новостройками.

Значительным событием в развитии гражданской авиации на Урале стало образование 19 мая 1934 г. в Свердловске Уральского территориального управления Гражданского Воздушного Флота, обслуживающего территорию Свердловской, Челябинской областей, Башкирской автономной республики и Кировского края [10]. Создание территориального управления дало возможность сконцентрировать в одних руках материально-техническую базу воздушного транспорта региона и способствовало более рациональному его использованию.

В период формирования Уральского территориального управления ГВФ эксплуатация воздушных линий была чрезвычайно затруднена вследствие необорудованности трасс, посадочных площадок, недостатка в авиационных кадрах, отсутствия ремонтных мастерских, специализированных метеостанций. Наблюдались значительные перебои в снабжении горючим, запасными частями. Ряд авиалиний (Свердловск-Сарапул-Пермь, Куеда-Пермь-Гайны и др.) ввиду убыточности и технической неподготовленности пришлось закрыть вскоре после их открытия [11].

Считая развитие авиации в регионе делом престижа партийной организации и придавая появлению новых, скоростных видов транспорта важное экономическое значение, партийные комитеты Урала стремились оказать управлению ГВФ максимальное содействие. Бюро Свердловского обкома 1 октября 1934 г. приняло специальное постановление «О помощи Гражданскому Воздушному Флоту». Было решено сосредоточить первоочередное внимание на завершении строительства Свердловского аэропорта, от которого во многом зависела работа авиаторов всего региона. Строительство аэропорта было объявлено комсомольско-молодежной ударной стройкой. Шефство над аэропортом взяла газета «Уральский рабочий» [12].

Непосредственную ответственность за ход строительных работ Уралобком ВКП(б) возложил на первичную партийную организацию аэропорта. Она состояла в основном из молодых коммунистов, вступивших в ряды ВКП(б) в конце 20 - начале 30-х гг. (Бажев*, Кондратьев*, Овсянников*, Дрыкин*, Дудников*, Васильев* и другие). В ходе напряженных трудовых будней из небольшой ячейки она постепенно превратилась в крупную партийную организацию. Ее численность с 1931 по 1937 гг. увеличилась с 3 до 28 членов и кандидатов в члены ВКП(б) [13]. В 1932 г., когда на место будущего аэропорта пришли первые строители, партия приняла решение: добиваться активного участия всех коммунистов и комсомольцев в строительных работах, установить строгий контроль за выполнением производственной программы [14]. Когда в 1933 г. из-за недостатка средств строительство Свердловского аэропорта было законсервировано,

* Инициалы в архивных источниках отсутствуют

ячейка ВКП(б) вынесла обсуждение сложившегося положения на открытое партийное собрание, которое приняло решение: «ячейка считает консервацию строительства ни в коем случае недопустимой..., поэтому просить бюро РК ВКП(б) поставить вопрос перед горкомом и обкомом ВКП(б) об изыскании необходимой суммы для постройки указанных объектов». Ячейка обязала администрацию аэропорта пойти на временную меру: продать часть стройматериалов, несколько сократив фронт работ, но не прекращать их совсем [15].

В 1934 г. в аэропорту были сооружены мастерские для ремонта авиамоторов, начало осуществляться строительство наземных сооружений: аэровокзала, гаража, жилых помещений, а через год, хотя строительство еще продолжалось, Свердловский аэропорт вошел в число наиболее крупных воздушных станций СССР. Он стал ежедневно принимать до десятка самолетов [16].

В менее выгодных условиях оказались местные авиаотряды, до которых волна партийных директив доходила в затухающем ритме и их позитивное влияние на положение дел ощущалось в меньшей степени. Становление местных авиаотрядов в значительной мере основывалось на энтузиазме их командиров и посильной поддержке общественности. В Уральское управление ГВФ входили 4 местных авиаотряда: Верхотурский, Пермский (Сарапульский), Челябинский, Башкирский. В районах их дислокации в большинстве случаев вообще отсутствовала какая-либо материально-техническая база для эксплуатации самолетов и расквартирования летного состава. Фактически приходилось все начинать с «нуля» [17].

Челябинский авиаотряд размещался в г. Троицке Челябинской области (командир авиаотряда В. Г. Андреев). Здесь было хорошее летное поле, но полностью отсутствовали ремонтные и вспомогательные службы. 12 самолетов «АП» и «М-11» стояли под открытым небом. Все ремонтные работы проводились в Московском управлении ГВФ на станции Быково, что было крайне неудобно, затягивало их сроки и удорожало ремонт [18].

Сохранились воспоминания пилота Е. Мухина о первых днях работы Пермского авиаотряда: 15 декабря 1933 г. 2 самолета были перевезены по железной дороге из Свердловска в Пермь, специального ангара не было, на дворе мороз, снег, у Пермской авиашколы выпросили палатку для покрытия самолетов, в мае 1934 г. пришло еще 6 самолетов, сначала работали при тресте «Камлесосплав», но работы хватало лишь на один самолет и то наполовину, из-за отсутствия необходимых условий авиаотряд был затем переведен в Сарапул [19].

В создании Сарапульского авиаотряда, который стал первенцем авиации в Удмуртии, принимали участие многие трудовые коллективы республики. Общественность собирала в помощь авиаотряду денежные средства, проводила воскресники и субботники на строительстве посадочной площадки, ангара, вспомогательных помещений. Первые полеты начались в августе 1934 года. Авиаотряд стал активным участником всех крупных хозяйственно-политических кампаний в республике. На самолетах перевозились запасные части для тракторов, оказывалась срочная медицинская помощь, в отдаленные районы и сельсоветы доставлялись агитбригады, специалисты сельского хозяйства [20].

По напряженной программе работало Магнитогорское авиазвено, обслуживавшее воздушную линию Свердловск-Магнитогорск. По ней в первом полугодии 1935 г. были выполнены перевозки в объеме 41361 тонно-км. С плановыми заданиями звено справлялось. В этом была большая заслуга начальника Магнитогорского аэропорта Серафима Федоровича Иванова. Главный секрет его успеха заключался в повседневной заботе о людях. При аэропорте было создано подсобное хозяйство, обеспечивавшее авиаторов продуктами питания, наиболее отличившиеся в труде в первую очередь обеспечивались жильем [21].

Преодолевая трудности становления, немало творческой выдумки и энтузиазма проявила летная группа Верхотурского отряда. В отряде регулярно проводилась техучеба по изучению авиамотора, летчики заблаговременно проходили подготовку к зимним полетам. Весь личный состав авиаотряда имел индивидуальные обязательства. Благодаря умелой организации работы в отряде сложился сплоченный коллектив, ядро которого составили ударники труда старший пилот Фишер*, пилот Петров*, моторист Петухов*, работник снабжения Богачев* и др. [22].

К 1938 г. Тюменский авиаотряд в основном освоил трассу Тюмень-Обдорск. Самолетами перевозилось в среднем 4 тыс. пассажиров в год, а также доставлялась почта. В октябре 1938 г. авиаотряд Полярной авиации Главсеверморпути передается в подчинение Главному управлению Гражданского Воздушного Флота. Командиром авиаотряда был назначен Эдуард Карлович Лихт, бывший ранее командиром авиаэскадрильи, дислоцированной на Дальнем Востоке [23]. Большой вклад в оборудование трассы вносили не только авиаторы, но и все население районов, куда летали самолеты. Оно помогало работникам наземных служб строить взлетно-посадочные площадки, оборудовать аэропорты и водные акватории в Тобольске, Самарово, Сургуте, Салехарде, Ныде. На организуемые партийными органами субботники и воскресники люди выходили без принуждения, ибо знали, что гражданская авиация доставляет им газеты, киноленты, врачей и избавляет их от долгой и изнурительной поездки на лошадях, оленях и пароходах.

Эксплуатация первых уральских авиалиний убедительно показывала значимость гражданской авиации в экономической жизни региона. Накапливая эксплуатационный опыт, воздушный транспорт постепенно расширял сферу своего применения. Наряду с перевозкой пассажиров, почты, он стал использоваться на спецработах в сельском, лесном хозяйстве, в службе здравоохранения и т. д.

Во второй половине 1930-х гг. энтузиасты летного дела выступили с призывом реализовать «дерзновенную мечту»: летать круглый год и круглые сутки. Этого можно было достигнуть лишь путем повышения технической оснащенности воздушного транспорта. Поддержав инициаторов призыва, вторая Всесоюзная конференция ГВФ СССР поставила задачу: всемерно улучшая работу воздушных линий, увеличивать их техническую вооруженность. Значимость этой задачи определялась и тем, что, догоняя зарубежные страны по общему объему авиаперевозок, наша страна еще отставала от них в технической оснащенности воздушных путей сообщения [24].

В первые годы становления воздушного флота авиатехнику и навигационное оборудование приходилось закупать за валюту и золото за рубежом. Но по мере развития собственной авиационной промышленности гражданская авиация СССР начала переходить на эксплуатацию самолетов отечественного производства. В уральском небе появились самолеты АП, К-5, П-5, Сталь-2 [25].

Накануне Великой Отечественной войны авиаотряды Урала стали оборудоваться двухсторонней радиосвязью. Начали практиковаться скоростные рейсы почтовых самолетов, пробные ночные полеты [26]. Пилот Лукин*, работавший на линии Свердловск-Магнитогорск, в числе первых в стране начал овладевать техникой пилотирования в «слепом полете», ориентируясь по приборам, что в условиях горного рельефа местности и непостоянности метеорологических условий Урала было очень важным. На участках авиамагистральной Москва-Владивосток свердловские авиаторы по примеру пилотов г. Ленинграда осваивали почтовое движение по принципу матричного звена** [27].

В 1936 г. в Свердловске была построена первая в СССР и самая высокая в Европе экспериментальная мачта по приему дирижаблей, которые планирова-

** Матричное звено — авиазвено по доставке матриц газет

лось в перспективе широко использовать в народном хозяйстве. Мачта имела как научно-исследовательское, так и эксплуатационное значение. Опыт сооружения и эксплуатации мачты намечалось использовать перед запуском ее в серийное производство [28].

Вклад уральцев в развитие отечественного дирижаблестроения не может быть забыт. Это, безусловно, одна из славных страниц в истории трудового Урала в довоенный период. Известно, что сейчас внимание к использованию дирижаблей возобновляется. Мы являемся свидетелями опытного их применения при строительстве линий электропередач и в труднодоступных районах страны.

К 1940 г. протяженность воздушных путей Урала по сравнению с 1929 г., когда здесь была проложена первая воздушная линия, выросла, по нашим подсчетам, с 1000 до 6910 км (см. таблицу). К трассам, проложенным на рубеже 20-30 гг., добавилась еще одна линия всесоюзного значения: Москва-Свердловск-Алма-Ата. Были открыты местные авиалинии Оренбург-Матвеевка, Уфа-Янаул, Уфа-Белорецк, Уфа-Исангулово и др. Хотя на местных линиях еще не действовало постоянное расписание движения самолетов, Аэрофлот взял на себя часть перевозок пассажиров, почты и хозяйственных грузов, ранее выполнявшихся железнодорожным, водным и гужевым транспортом.

Таблица

Основные воздушные линии Урала в 1929–1940 гг. [29]

Линии и участки	Протяженность, км		
	1929 г.	1932 г.	1940 г.
Москва – Владивосток (в пределах Урала)	1000	1000	1000
Свердловск – Магнитогорск	-	485*	485
Москва – Алма-Ата (в пределах Урала)	-	-	2300
Челябинск – Магнитогорск	-	285*	285
Тобольск – Обдорск	-	1385**	-
Тюмень – Обдорск	-	-	1240
Оренбург – Матвеевка	-	-	810
Уфа – Янаул	-	-	200
Уфа – Белорецк	-	-	230
Уфа – Исангулово	-	-	360
Итого:	1000	3155	6910

* — линия начала действовать в 1930 г.

** — линия действовала 2 года.

Вместе с тем осуществить дерзновенную мечту довоенного поколения энтузиастов летного дела «летать круглый год и круглые сутки» в то время оказалось не по силам. Гражданский воздушный флот по уровню своего развития значительно уступал военной авиации. Материально-техническая база авиаторов оставалась слабой. По принятой тогда классификации на Урале к началу Великой Отечественной войны действовало 6 классных аэродромов, но 5 из них относились к III классу (Челябинская область — 3, Оренбургская область — 1, Башкирская АССР — 1) и лишь 1 аэродром (Свердловская область) имел вторую категорию классности [30].

Большой ущерб гражданской авиации нанесли политические репрессии, о чем свидетельствовало дело о диверсионно-вредительской организации в Обской авиагруппе Полярной авиации Главсеверморпути, обслуживавшей трассу Тюмень-Обдорск (Салехард), в которую органами госбезопасности были «зачислены»: В. И. Кливе — командир авиагруппы, В. П. Семенюк — начальник Самарского

аэропорта, А. П. Татаренко — старший инженер авиагруппы, Г. И. Деденев — инженер, Я. А. Неруш — авиатехник по эксплуатации, Н. Н. Шолохов — начальник Тюменского аэропорта. В. И. Кливе и В. П. Семенюк обвинялись в том, что являлись агентами иностранных разведок (причем В. И. Кливе — даже трех: английской, польской и германской), вели разведывательную работу в их пользу, по заданию иностранных разведок создали в Обской авиагруппе диверсионно-вредительскую организацию, довели состояние авиагруппы до развала, выведя из строя до 50% самолетно-моторного парка. Формальным основанием для обвинения стали летные происшествия, произошедшие в авиагруппе в 1936 и 1937 гг., а также «собственные признания» В. И. Кливе в том, что он был завербован английской разведкой, когда до приезда в Тюмень был начальником Среднеазиатского управления ГВФ и выполнял задания советского полпредства в Афганистане по эвакуации людей самолетами гражданской авиации СССР из Кабула в Термез во время государственного переворота в этой сопредельной стране, сопровождавшегося массовыми беспорядками и человеческими жертвами. Летные происшествия в авиагруппе действительно были, но это В. И. Кливе на допросах объяснял изношенностью самолетно-моторного парка, слабой технической оснащённостью аэродромных и ремонтных служб, а также фактами недисциплинированности работников летно-технических служб. Что же касается шпионажа в пользу иностранных разведок, то сведения на этот счет были сфабрикованы следствием. Все авиаторы, проходившие по делу, были расстреляны. Реабилитированы как незаконно осужденные 11 января 1957 г. [31].

Негативно отражалась на положении дел и управленческая чехарда. В 1936 г. Уральское управление ГВФ в Свердловске было ликвидировано, авиаторы Урала были отнесены к Западно-Сибирскому управлению. Через три года последовала очередная реорганизация. Была создана Уральская авиагруппа в г. Уфе. Она обслуживала Башкирскую, Татарскую, Удмуртскую автономные республики, Свердловскую, Челябинскую, Пермскую, Куйбышевскую и Оренбургскую области [32].

Итак, в 20-30-е гг. XX в. шел процесс становления гражданской авиации на Урале. Несмотря на сложности и трудности как объективного, так и субъективного характера, эксплуатация первых уральских авиалиний показала значительный вклад гражданской авиации в экономическую жизнь региона.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Климов И. П. История развития транспорта на Урале (октябрь 1917-июнь 1941 гг.). Тюмень, 2005. С. 225-226.
2. Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. М., 1967. С. 227.
3. Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДОО-СО). Ф. 4. Оп. 2. Д. 562. Л. 38; Оп. 3. Д. 8. Л. 429; Политическое и хозяйственное состояние области и работа парторганизаций Урала: Отчет Уралобкома ВКП(б) УП Уральской областной партконференции. Свердловск, 1925. С. 162.
4. Курганские хроники. 1662-2000. Курган, 2002. С. 150.
5. Там же. С. 152, 157, 159; Красный Курган. 1926. 21 сентября.
6. Гражданский воздушный флот СССР: Статсборник за 1923-1934 гг. М., 1936. С. 96-97; Государственный архив Свердловской области (ГАСО). Ф. 88. Оп. 1. Д. 3923. Л. 8-8 об, 20.
7. Государственный архив общественно-политических движений Тюменской области (ГАОПОТО). Ф. 30. Оп. 7. Д. 58. Л. 117-118; Самойлик А. Воздушные ворота области // Тюменская правда. 1986. 3 июля.
8. Самойлик А. Воздушные ворота области // Блокнот агитатора (Тюмень). 1987. № 2. С. 14-15; Развитие воздушного транспорта области за годы советской власти (Рукопись, подготовленная политотделом Тюменского управления гражданской авиации). С. 8.
9. Гражданский воздушный флот СССР: Статистический экономический справочник за 1923-1934 гг. М., 1936. С. 77-79.

10. Крылья Урала (Свердловск). 1934. 7 ноября.
11. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 9527. Оп. 1 Д. 864. Л. 73-74.
12. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 12. Д. 52. Л. 52-53; Д. 351. Л. 37, 49.
13. Там же. Ф. 5747. Оп. 1. Д. 2. Л. 1, 7.
14. Там же. Л. 5-6.
15. Там же. Л. 18-21.
16. Крылья Урала. 1934. 9 июля; 1935. 10 марта, 18 августа.
17. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 12. Д. 351. Л. 21-24.
18. РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 684. Л. 73-74.
19. Крылья Урала. 1934. 29 ноября.
20. Там же. 1935. 15 февраля.
21. Там же. 1935. 17 апреля, 18 августа.
22. Крылья Урала. 1934. 7 сентября.
23. Самойлик А. Воздушные ворота области // Блокнот агитатора (Тюмень). 1987. № 2. С. 14-15.
24. РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 327. Л. 80.
25. Транспорт СССР. Итоги за пятьдесят лет и перспективы развития. М., 1967. С. 230.
26. Авиационная газета. (Москва). 1937. 15 февраля; Крылья Советов. 1937. 29 марта.
27. Крылья Урала. 1934. 29 июля.
28. Уральский рабочий. 1935. 22 июля.
29. Таблица составлена по: РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 7. Д. 1325. Л. 10 об, 34-36; Гражданский воздушный флот СССР: Статистический экономический сборник за 1923-1936 гг. С. 74-76; ГАСО. Ф. 88. Оп. 1. Д. 3923. Л. 20.
30. РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 1323. Л. 3.
31. Архив Тюменского регионального управления ФСБ. Дело № 2053. Л. 4, 5, 33, 293, 295-299.
32. Крылья Советов. 1937. 29 марта; Бобков А., Магазиев А. Мирные крылья Башкирии. Уфа, 1983. С. 43-44.

*Светлана Юрьевна САЛМИНА —
доцент кафедры государственно-
правовых дисциплин Челябинского
юридического института МВД России,
кандидат педагогических наук*

УДК 347.963 (47+57)(09)

ПОИСК ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫХ ФОРМ ПРОКУРОРСКОГО НАДЗОРА В СОВЕТСКИЙ ПЕРИОД (ИСТОРИКО-ЮРИДИЧЕСКИЙ АСПЕКТ)

АННОТАЦИЯ. Статья посвящена дискуссии об организационно-правовых формах советской прокуратуры. Автор рассматривает полемику советских руководителей и ведущих специалистов Наркомата юстиции о государственно-правовом статусе советской прокуратуры.

The author focusing upon the polemics of Soviet leaders and main experts of the Ministry of Justice on the state and law status of the Soviet Office of the Public Prosecutor considers the discussion devoted to organization and law forms of it.

В настоящее время в Российской Федерации не прекращается процесс поиска оптимальных путей дальнейшего развития правоохранительных органов, в частности, органов прокуратуры. Поэтому весьма важно привлечь внимание к историческому аспекту реализации прокурорского надзора, а именно — к проблеме становления советской прокуратуры. К проблеме поиска организационно-правовых форм прокурорского надзора обращались известные исследователи