

ПРЕДПОСЫЛКИ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В ДАЛЬСТРОЕ И ЕГО РАБОТА В 1932—1936 гг.

Максим Викторович ТРЕТЬЯКОВ,
аспирант кафедры всеобщей
истории и истории России Се-
веро-Восточного государствен-
ного университета, г. Магадан.
E-mail: maximmg@mail.ru



В статье рассматриваются организация воздушного транспорта в Дальстрое и его работа в указанный хронологический период, первые полёты, строительство аэродромов, состояние авиапарка, существенный вклад региональных авиаторов в укрепление обороноспособности страны.

Ключевые слова: Северо-Восток, Дальстрой, авиаотряд, авиалиния, самолёт.

Preconditions of air transport organization in Dalstroy and its work in 1932—1936.
M.V. Tretyakov, North-Eastern State University, Magadan.

The article deals with preconditions and necessity of air transport organization in Dalstroy and also with its main work within the period stated. The author gives consideration to the first flights survey, goods transport, air survey and aviation park. The primary structure of squadron is shown.

Key words: The North East, Dalstroy, squadron, airline, airplane

В отечественной историографии проблема истории авиации Дальстроя недостаточно изучена. Из исследователей, занимавшихся разработкой данной темы, можно назвать лишь Е.В. Алтунина. По результатам исследования им написаны книги «Крылья над Магаданом» (1969) и «Крылья Севера» (1976). Следует отметить, что из-за недоступности ряда архивных фондов по причине их секретности и наличия определённых идеологических клише в этих книгах затронутая проблема раскрывается не полностью.

Научная новизна предлагаемой статьи в том, что автором рассмотрены и изучены вопросы, связанные с организацией и первыми годами деятельности воздушного транспорта в системе государственного треста «Дальстрой» на основе вновь открытых архивных данных, а также материалов периодической печати и литературы изучаемого периода.

В начале 1930-х гг. создавались интегральные комбинаты, ориентированные на колонизацию малообжитых территорий и освоение их природных ресурсов. Одним из первых в их число был включён Северо-Восток. В ноябре 1931 г. руководство страны приняло решение о форсированном развитии горнодобывающей промышленности. В основе этого решения лежали сведения об экономико-географических характеристиках Приколымья и побережья Охотского моря, полученные специальными экспедициями и прежде всего «Партией по исследованию реки Колымы» под руководством иркутского учёного И.И. Молодых.

В 1928—1930 гг. Первая колымская геологоразведочная экспедиция под руководством Ю.А. Билибина открыла месторождение промышленных запасов золота.

Исходя из имеющихся на тот момент сведений, ЦК ВКП(б) постановлением от 11 ноября 1931 г. решил создать специальный трест, которому предписывалось: «Всемерно форсируя разведку по Колымским приискам... использовать все возможности, способы и средства для немедленной и максимальной добычи золота в нынешнем и последующих годах, одновременно подготавливая базу для развёртывания капитальных работ по нормальной эксплуатации районов». 13 ноября 1931 г. Советом Труда и Оборона СССР был организован «Государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы «Дальстрой»» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1. Л. 1] по разработке недр с добычей и обработкой всех полезных ископаемых края и колонизации района работок, организации всевозможных предприятий и работ в интересах успешного выполнения задачи. В ведение Дальстроя передавались все находившиеся на его территории предприятия.

Территория, на которой Дальстрою предстояло разворачивать свою деятельность, была обширной. Так, в 1932—1935 гг. она имела общую площадь около 400—450 тыс. кв. км, включая верхнее и среднее течение р. Колымы с её правыми и левыми притоками [ГАМО. Л. 147]. После принятия постановления СНК СССР (№ 1160—200 от 29 июня 1936 г.) в район действия Дальстроя вошли бассейны р. Колымы и всех её притоков, бассейн р. Индигирки между устьями рек Эльги и Момы, а также бассейны притоков Индигирки (Неры и Момы). Таким образом, площадь Дальстроя к 1937 г. увеличилась до 700 тыс. кв. км [ГАМО. Д. 5. Л. 6] и имела тенденцию к дальнейшему расширению.

В связи с политикой форсированной колонизации районов Крайнего Севера и развития его производственных мощностей, проводимой руководством страны, особое значение приобретало решение транспортной проблемы. С началом интенсивных работ по строительству дорог, посёлков и горных предприятий потребовалось создание эффективной транспортной сети, которая могла бы обеспечить потребности развития северо-восточного региона.

Для более активного включения вновь образованного промышленного комбината в систему имевшихся авиалиний 23 мая 1932 г. Совет Труда и Оборона принял постановление № 572/176с «Об установлении регулярного воздушного сообщения с приисками треста «Дальстрой»» [ГАМО. Д. 1. Л. 1], согласно которому Гражданскому воздушному флоту поручалось «...по получению импортных гидросамолётов (Савойя или др.) установить в 1932 г. на линии Владивосток или Хабаровск — Нагаево вполне отвечающую данному району по своим качествам почтово-пассажирскую линию» [ГАМО. Д. 1. Л. 1]. Кроме того, надлежало организовать воздушную линию Якутск — Крест-Хольджай — Оймякон — Среднекан и приступить к её эксплуатации не позднее сентября 1932 г. [РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 650. Л. 15]. Линии должны были обеспечиваться необходимыми самолётами, горюче-смазочными материалами, запчастями, а также лётным и техническим составом. После этого Дальстрой обязывали по окончании обследования ГВФ этой линии немедленно приступить к оборудованию аэростанции и посадочных площадок необходимыми постройками и закончить все работы к октябрю 1932 г. Выполнение задания велось под техническим руководством Аэрофлота, который оборудовал три четверти протяжённости трассы (от Якутска до верховья Колымы), установил радиостанции в четырёх гидропортах. Оборудование остального участка силами Дальстроя шло медленнее. В соответствии со вторым пятилетним планом предусматривалась организация авиалиний по маршрутам Якутск — Крест-Хольджай — Оймякон — Сеймчан, Сеймчан — Среднекан — Верхнеколымск — Среднеколымск — Нижнеколымск, Якутск — Ки-

ренск — Иркутск, Якутск — Алдан — Рухлово. Первые полёты по этим маршрутам начались в 1933—1935 гг. и выполнялись в основном лётчиками полярной авиации В.П. Галышевым, И.В. Дорониным и И.И. Черевичным [7].

На Северо-Востоке советское правительство санкционировало строительство сети местных аэродромов, которое началось в мае 1932 г., поскольку на основании ранее принятых документов к этому периоду планировалось охватить воздушным сообщением районы Хатанги, Колымы и Чукотки [РГАЭ. Д. 376. Л. 39]. Управлению дорожного строительства Дальстроя было поручено возведение площадок для самолётов У-2 в районе Ат-Уряха и Стрелки, а в 1933 г. — в посёлках Оротукан и Ямск [6]. По договорённости с Гражданвоздухфлотом аэропорт в Нагаево был передан в ведение Дальстроя на баланс управления Морского транспорта. Приказом директора треста Э.П. Берзина начальником аэропорта был назначен Э.О. Лапин, до этого занимавший должность начальника Мортранса треста «Дальстрой» [6].

После урегулирования всех организационных вопросов перед воздушным транспортом были поставлены конкретные задачи. «Очевидно, отмечалось в «Промфинплане по основной деятельности Дальстроя на 1932 г.», что массовая переброска гужтранспортом абсурдна. Так как трактора летом по дороге также не смогут пройти, как и автомашины, то единственным путём остаётся авиатранспорт» [ГАМО. Д. 20. Л. 161]. Создаваемая система аэродромов и посадочных площадок должна была до августа 1933 г. обеспечить переброску на прииски и строительство дорог до 100 тыс. т грузов. Руководство Дальстроя предполагало в течение июня — сентября доставлять по 3 тыс. т грузов каждый месяц (при 30 лётных днях в месяц на день приходилось 150 т). Расстояние до Среднекана составляло 400 км, что позволяло делать 3 рейса в день. Единовременная грузоподъёмность самолётов составляла 75 т, поэтому 15 воздушных судов могли справиться с необходимой переброской. Для этих целей удобнее всего было использовать гидросамолёты, так как для них имелись естественные места посадки — бухта Нагаево и р. Колыма. На любой группе приисков требовалось устройство погрузо-разгрузочных сооружений. Для решения этой задачи 15 самолётов должны были находиться в постоянной эксплуатации, а 2 — в резерве на случай ремонта, смены моторов и т.д. Стоимость одного из них равнялась примерно 500 тыс. руб. (300 тыс. — двигатель, 200 тыс. — корпус). За четыре месяца планировалось использовать авиацию в течение 80 лётных дней по 10 часов эксплуатации ежедневно. Таким образом, налёт должен составить 800 часов. При этом учитывался срок эксплуатации авиадвигателя — 400 и корпуса самолёта — 8000 лётных часов.

Относительно материальных затрат стоит отметить, что только на решение задач организации работы авиатранспорта в 1932 г. потребовалось 14 270 тыс. руб. К указанной сумме автоматически добавлялась и стоимость обеспечения самолётов топливом: на одну машину на 8000 лётных часов — 240 т, на 15 соответственно — 8600 т.

В последующий период с учётом увеличения задач и районов разработок деятельность авиации расширилась. В 1933 г. ЦК ВКП(б) и советское правительство возложило на Дальстрой выполнение производственной программы, значительно превышающей программу 1932 г. Как отмечал в своём приказе директор треста Э.П. Берзин, «...в условиях Колымы выполнение этой программы в решающей степени зависит от своевременной заброски всех видов снабжения в районы производства работ. В решении этой задачи ответственнейшее место отведено транспорту» [ГАМО. Д. 12. Л. 50]. Стоит отметить, что к началу 1933 г. Дальстрой обладал гужевым и механизированным транспортом, во много раз превышающим его наличие в течение двух прошлых лет.

В 1934 г. газета «Колымская правда» опубликовала доклад В. М. Молотова «Задачи второй пятилетки», озвученный им на XVII съезде ВКП(б), в котором, в частности, отмечалось: «Воздушный транспорт будет играть громадную роль в деле связи промышленных районов с крупными промышленными центрами» [5]. В решении I Межрайонного съезда Советов, проходившего в Магадане в ноябре 1934 г., было записано: «Категорически поставить перед краем вопрос об установлении регулярной авиасвязи с лета 1935 г.» [4].

Действительно, к концу 1934 г. был решён вопрос об организации авиаотряда Дальстроя. Местом его базирования первоначально избрали бухту Нагаева. 3 декабря на пароходе «Совет» сюда прибыли лётчик Н. Э. Шитц, бортавиатехники Г. И. Никитин и В. Н. Бордовский* [3]. 29 декабря на пароходе «Уэлен» были доставлены выделенные правительством четыре самолёта (П-5, С-1).

В 1933—1934 гг. Аэрофлот занимался строительством наземных сооружений в населённых пунктах на побережье Охотского моря (Аян, Охотск, Хитроозово, Усть-Большерецк, Петропавловск-на-Камчатке и др.) для организации воздушного сообщения Хабаровск — Николаевск — Петропавловск-на-Камчатке. В 1934 г. было совершено несколько эпизодических полётов по этому направлению. Одновременно лётчики начали первые перевозки пассажиров, почты и грузов из Магадана в Балаганное, где находились совхозы и рыбные промыслы. Авиаторам приходилось прокладывать и осваивать воздушные линии в очень сложных условиях. Тяжёлой была работа и личного состава наземных служб, которые не имели специального оборудования: им приходилось обслуживать самолёты с двигателями водяного охлаждения при очень низких температурах.

В 1935—1936 гг. авиация на Северо-Востоке СССР получила больше возможностей для дальнейшего развития, что подтверждается проведённой реорганизацией. В соответствии с приказом № 276 по Дальстрою от 22 августа 1935 г. образовалось управление Авто-авиатранспорта. 2 февраля 1936 г. схема организации данного управления, положение об управлении ААТ и штатное расписание на 1936 г. были утверждены Э. П. Берзиным и введены в действие [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 244. Л. 86]. Главная задача управления — эксплуатация авто- и авиатранспорта, принадлежащего Управлению; перевозка грузов и пассажиров на транзитных и местных линиях. Возглавлял управление начальник, подчинённый директору Дальстроя. В его подчинении находились заместитель, главный инженер и помощники по воздушной линии и административно-хозяйственной части. Он назначался и увольнялся директором треста, а его заместители и помощ-

* Бордовский Виктор Николаевич. Родился 10 июня 1907 г. в г. Горки (Белоруссия). После Октябрьской революции получил сельскохозяйственное образование. В 1929 г. призван в РККА и в 1930 г. направлен курсантом в Спасскую школу авиамотористов. С 1931 г. служил авиамотористом 18 авиабригады. После демобилизации вернулся в Москву и был принят на работу в Центральный аэроклуб Осоавиахима в должности авиатехника. В 1934 г. приехал на Колыму по договору в числе первых авиационных специалистов. До середины октября 1937 г. занимался летной работой, после чего по семейным обстоятельствам перешел на должность младшего техника порта и врио начальника авиамастерских. За указанный период награжден ценными подарками и благодарностями от руководства Дальстроя. С 1939 г. вновь на лётной работе. В мае 1940 г. квалифицированной комиссией авиаотряда присвоено звание бортмеханика 2-го класса. В. Н. Бордовский был автором рационализаторских предложений, многие из них внедрены. В 1940 г. откомандирован в Колымо-Охотское аэрогеодезическое предприятие. С началом Великой Отечественной войны переведен в авиаотряд. В 1943 г. награжден медалью «За трудовое отличие», в июле 1945 г. — значком «Отличнику — дальстроевцу» и медалью «За Победу над Германией». После войны остался на лётной работе. Погиб в авиакатастрофе 5 мая 1947 г.

ники — по представлению начальника управления [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 284. Л. 67]. Приказом по гостресту «Дальстрой» за № 4 от 3 января 1935 г. начальником Авиаотряда был назначен Иванов, а его предшественник С.И. Баусов перешёл на должность руководителя изысканий и строительства авиалиний Дальстроя [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 147. Л. 4].

Воздушный транспорт в 1935—1936 гг. выполнял различную работу: перевозил грузы, пассажиров, участвовал в выполнении аэрофотосъёмки. Прокладка авиационных маршрутов предназначалась для снабжения и обслуживания предприятий основного производства, число которых продолжало расти. Так, в сентябре 1935 г. в системе Дальстроя уже имелось Северное горнопромышленное управление (в составе Хатыннахского, Ат-Уряхского, Мылгинского горнопромышленных районов), насчитывавшее 5 приисков, Южное ГПУ (в составе Оротуканского, Утинского и Среднеканского горнопромышленных районов), в которое входило 10 приисков [2]. Но применение воздушного транспорта на Северо-Востоке этим не ограничивалось.

В 1935 г. начаты авиарейсы по линиям Нагаево — Балаганное и Нагаево — Среднекан через Мякит, Утиную. К полётам по этим маршрутам в качестве пассажиров допускались лишь начальники управлений, их заместители и лица по их представлению. Начальнику авиаотряда разрешалось принимать на борт самолёта пассажиров только по разрешению, выданному заместителем директора треста З.А. Алмазовым [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 147. Л. 1]. Авиаотрядом также были успешно разрешены задачи по освоению воздушной связи края с Хабаровском и пунктами по р. Колыме, за что члены экипажей и другие сотрудники авиаотряда премированы руководством Дальстроя. В тот же период авиазвеном в составе двух самолётов У-2 были вывезены специальные грузы из глубинных районов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 15. Л. 11]. Необходимо отметить, что в то время воздушный транспорт испытывал острый дефицит с обеспечением керосином и смазочными материалами, поэтому Э.П. Берзин своим приказом строжайше запретил их расходование не по прямому назначению [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 149. Л. 27].

В 1935 г. перед авиаторами была поставлена задача составить полную карту территории Дальстроя путём воздушной съёмки. По мнению специалистов при использовании аэрофотосъёмки можно увеличить производительность геологической партии на 50 или 80%, для чего требовалось снабдить их самолётами лёгкого типа. На управление авиатранспорта возлагалась организация лётных баз (устье Утиной, район Столбовой и бухты Наяхан), а также предоставление самолётов и технического состава для проведения указанных мероприятий. Общая площадь, которую предстояло заснять, равнялась 120 тыс. кв. км [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 88. Л. 21]. О важности этих работ для Дальстроя свидетельствует тот факт, что технический состав был обязан поддерживать готовность лётной части к одному—двум полётам ежедневно, но не более 6 часов лётной работы в соответствии с техникой безопасности и соблюдением установленных санитарных норм полёта. Лётный состав Дальстроя справился с поставленной задачей, облетев по намеченным маршрутам указанную территорию, и на практике доказал целесообразность проведения аэрофотосъёмки. В результате успешного развития авиации 1935 г. был отмечен руководством Дальстроя как «...год строительства аэродромов, гидродромов и изыскания воздушных трасс» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 262. Л. 5].

В 1936 г. потребность в авиатранспорте значительно увеличилась, на что в определённой степени повлиял переход автотрассы на левый берег р. Колымы. Было начато формирование Западного горнопромышленного управления. В соответствии с увеличением объёма работ треста в приисковых районах предусматривался рост перевозок золота, расширение площадей для аэрофотосъёмки и более частый график полётов вдоль Охотского побережья [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 274. Л. 83].

В это время в структуре воздушного транспорта Дальстроя произошла очередная реорганизация. В связи с переездом Управления Автоавиатранспорта на Мякит и для оперативного руководства воздушным флотом треста авиаотряд был передан в ведение Особого сектора Дирекции Дальстроя [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 245. Л. 210]. Командиром авиаотряда назначили В.М. Старевича, были обозначены его основные задачи:

- организация и осуществление всех видов воздушной связи (перевозка пассажиров, почты и грузов) на территории Дальстроя;
- обслуживание научно-исследовательских и разведывательных экспедиций, организуемых трестом;
- помощь при картографических и геодезических работах (визуальные и аэрографические съёмки, выполняемые Дальстроем);
- выполнение специальных заданий Дальстроя (медпомощь, культобслуживание и др.).

В правительственном документе «О народнохозяйственном плане Союза ССР на 1936 г. — 4-й год 2-й пятилетки» было записано: «Сеть действующих воздушных линий ГВФ определить в 54 тыс. км, объём капитальных работ установить в 300 млн. руб., финансирование — в 267 млн. руб.» [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 20. Л. 116]. Исходя из положений данного документа, программа работ авиаотряда Дальстроя предусматривала организовать:

- 580 рейсов в районы горных управлений, что равнялось 1196 лётным часам; 18 рейсов по Охотскому побережью;
- по основной линии Магадан — Лабуя: 4 рейса до Утиной, 18 рейсов от Утиной до Лабуи через Столбовую, Средне-Колымск и Зырянку;
- 18 рейсов на Хабаровск.

Самолётный парк состоял из самолётов У-2 (2 машины), производивших полёты в районах горных управлений (Таскан, Ат-Урях, Утинка), наиболее отдалённых и с плохими дорогами; самолётов П-5 (3 машины), которые работали зимой на тех же воздушных линиях, что и У-2, а также на побережье Охотского моря, связывая наиболее отдалённые его точки, входившие в район деятельности Дальстроя (Наяхан, Ямск и Тауйск с Нагаево). По этой линии курсировали самолёты Р-5 — зимой на лыжах, летом — на поплавах. Самолёты ПС-3 (2 машины) обслуживали самую большую линию (протяжённость 1425 км), связывающую с Магаданом центр речного пароходства (р. Колыма) — Лабуию и Утинку; 2 самолёта Р-6 выделялись для организации воздушной связи с Хабаровском.

Фактически в перевозках 1936 г. участвовали два самолёта Р-5, три У-2 (СП-1) и по два АНТ-7 и Ш-2. На Охотском побережье в течение года работали самолёты Р-5, в летний период производили полёты к устью р. Утиной в район Колымского речного управления. Один самолёт Р-5 был направлен на мыс Наварин для оказания помощи зимовщикам, но после выполнения задания совершил вынужденную посадку и был доставлен в Нагаево только в конце года. Основной работой для самолётов У-2 была перевозка золота в районах приисков. По сравнению с 1935 г. эффективность летательных аппаратов Р-5 и У-2 увеличилась более чем в 2 раза (1061 лётных часов против 469 в 1935 г.). Это свидетельствует о расширении сферы применения воздушного транспорта и возросшей востребованности самолётно-моторного парка. Самолёт АНТ-7 был приписан к порту Нагаево и выполнял полёты по специальным заданиям треста. В сентябре при выполнении одного из полётов машина потерпела аварию и была снята со списочного состава. В общей сложности самолёты авиаотряда налетали 1470 часов [ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 274. Л. 84]. Самая высокая себестоимость лётного часа была у самолётов АНТ-7 и Ш-2 — 2015 и 2254 руб. соответственно.

За достигнутые успехи начальник Особого сектора К.Э. Калнынь был премирован двухмесячным окладом, а многие лётчики (Д.Н. Тарасов* [8], М.С. Сергеев**, Н.С. Снежков и др.), в том числе и командир авиаотряда В.М. Старевич, — ценными подарками. Стоит отметить, что прямые услуги авиаотряда также иногда использовались в качестве вознаграждения. Так, за победу в социалистическом соревновании первой премией в виде права пользования самолётом У-2 был награждён Утинский горнопромышленный район [1]. Таким образом, истёкший год для авиаторов был в основном успешным, что объективно подтверждено руководством Дальстроя.

Эффективность использования данного вида сообщения была доказана на практике, и авиация получила возможность выполнять лётные работы. Самолёты и аэродромные сооружения, находившиеся в распоряжении Дальстроя, имели определённое стратегическое значение. Учитывая международную обстановку и расстановку сил, сложившуюся во второй половине 1930-х гг., руководство СССР уделяло повышенное внимание укреплению восточных рубежей, готовясь к возможной агрессии. Наличие воздушного транспорта на Северо-Востоке являлось положительным фактором в решении этой задачи.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Алтунин Е.В. Очерки истории гражданской авиации Сибири и Дальнего Востока. 1923—1945: дис. ... д-ра ист. наук. Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1990. 258 с.
2. Зеляк В.Г. Пять металлов Дальстроя. Магадан: Кордис, 2004. 283 с.
3. Козлов А.Г. «Объявить благодарность с занесением в личное дело...» // Вечерний Магадан. 1997. 17 янв.
4. Колымская правда. 1935. 13 марта.
5. Молотов В.М. Задачи второй пятилетки: доклад на XVII съезде // Колымская правда. 1934. 21 февр.
6. Навасардов А.С. Транспортное освоение Северо-Востока России в 1932—1937 гг. Магадан: СВНЦ ДВО РАН, 2002. 184 с.
7. Пестерев В.И. Хроника авиации Якутии. Новосибирск: Изд-во «Экор», 1997. 480 с.
8. 70 лет авиации Северо-Востока России / под ред. М.А. Уманского. Магадан: Охотник, 2005. 160 с.

* Тарасов Дмитрий Николаевич. Родился в 1895 г. Старейший авиатор России. Окончил в Петербурге курсы авиамотористов, Московскую школу лётчиков. Вошёл лётчиком в Первую мировую войну на северо-западном фронте. В 1926 г. командирован в гражданскую авиацию, работал пилотом в Восточносибирском управлении ГВФ. Летал на гидроавиалинии Иркутск — Якутск, открыл авиалинию Магадан — Хабаровск и многие годы выполнял полеты по вывозу добытого золота. В 1941 г. ушел добровольцем на фронт, был командиром тяжелого бомбардировщика ТБ-3 и налетал более 1000 часов. До 1968 г. работал начальником управления Полярной авиации. Георгиевский кавалер. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Отечественной войны, тремя орденами Красной Звезды, многими медалями, знаком «Отличник Аэрофлота».

** Сергеев Михаил Сергеевич. Прошел обучение в Московской авиационной школе, с 1916 г. обучался в авиашколах Франции, в 1917 г. начал служить в Первом социалистическом отряде Красной гвардии. В сущности, был один из первых лётчиков России. Участвовал в Гражданской войне, после работал пилотом в московском институте по испытанию авиационных приборов. С декабря 1934 по сентябрь 1937 г. занимал должность лётчика и в последующем командира авиаотряда Дальстроя. Затем уволился и выехал на «материк».