

39.5
КР А52

Е. В. АЛТУНИН

КРЫЛЬЯ СЕВЕРА

Несмотря на то, что Северо-Восток является материковой частью страны, он, подобно многим другим районам Севера, в экономическом и транспортном отношении занимает «островное» положение, так как отсутствуют сухопутные дороги, связывающие его с «материком», а судоходство по омывающим его морям возможно в течение ограниченного времени.

Отдаленность Северо-Востока от центральных районов страны, большие трудности наземного транспортного строительства обусловили здесь интенсивное развитие воздушного транспорта, являющегося одним из важных факторов развития производительных сил этого богатого края.

К периоду Великой Октябрьской социалистической революции уровень развития производительных сил и характер производства на Северо-Востоке были самыми примитивными. Экономические и культурные связи с промышленными районами России почти отсутствовали. Его природные богатства хищнически грабились иностранным капиталом.

Только после победы революции началось развитие экономики и культуры, подлинное освоение природных богатств Северо-Востока.

По всей его огромной территории протянулись авиационные линии. Морской, воздушный транспорт крепко связали этот край с центральными районами страны.

Автор этой книги на основе изучения соответствующей литературы, архивных материалов и докумен-

А $\frac{0124-007}{M-149(03)-76}$ 8-76

тов, воспоминаний ветеранов магаданской авиации ставит своей целью показать историю гражданской авиации на Северо-Востоке, ее роль в развитии производительных сил этого края, раскрыть деятельность Коммунистической партии и Советского правительства, местных партийных и советских органов, хозяйственных организаций по созданию и развитию гражданской авиации и дать некоторые рекомендации по увеличению эффективности ее использования в народном хозяйстве Дальнего Севера.

Автор выражает глубокую благодарность члену-корреспонденту АН СССР, профессору А. И. Крушанову, доктору исторических наук П. Т. Хаптаеву и кандидату исторических наук, доценту В. Г. Балицкому за большую помощь в работе.

Глава 1.

Шаги в небо. 1926—1934 гг.

Советскую авиацию по праву называют детищем Октябрьской социалистической революции. Коммунистическая партия, начав строительство нового социалистического общества в нашей стране, правильно оценила огромное будущее авиации, ее значение в развитии народного хозяйства и защите социалистического государства. С первых дней Советской власти партия закладывала фундамент будущего авиационного могущества нашей страны. Уже 28 октября (10 ноября) 1917 года по распоряжению В. И. Ленина был создан первый орган строительства советской авиации — Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания.

9 февраля 1923 года Совет труда и обороны создал Постоянный совет по гражданской авиации, чем была организационно оформлена новая самостоятельная отрасль народного хозяйства страны.

Для содействия развитию отечественной государственной авиационной промышленности и воздушного флота 8 марта 1923 года в Москве было создано Общество друзей воздушного флота (ОДВФ) — самая массовая в то время самостоятельная организация. К 1 апреля 1925 года в ее рядах насчитывалось более 2 миллионов человек.

В октябре 1923 года Совет труда и обороны утвердил ориентировочный план развития гражданской авиации на 1924—1926 годы, что яви-

лось началом планомерного строительства воздушных линий не только в центральных районах страны, но и в Сибири, на Дальнем Востоке, в Средней Азии и северных районах.

Северо-Восток страны представлял собой в тот период «транспортную пустыню», что сдерживало его приобщение к хозяйственной жизни огромной страны. Об остроте проблемы транспорта и связи в этом крае свидетельствует деятельность первой на Чукотке организации — Общества друзей воздушного флота.

3 ноября 1923 года, несмотря на отдаленность от Москвы, отсутствие регулярного транспортного сообщения и устойчивой радиосвязи, в селе Уэлен было создано Чукотское местное ОДВФ. В объявлениях, разосланных по ярангам, президиум Уэленского ОДВФ разъяснил цели общества и условия вступления в него. Вскоре в члены ОДВФ было вовлечено 20 человек. Среди них чукчи Тенано — охотник с мыса Сердце-Камень, сторож Каки, учитель Иосиф Тарасович Васильев. За 10 месяцев на строительство авиации членами общества было собрано 424 рубля, 12 песцов, 2 лисицы, которые 21 августа 1924 года были отправлены уполномоченному Камчатского губревкома по Чукотскому уезду.

Интересным с точки зрения выяснения тех задач, которые ставили перед собой в то время уэленские энтузиасты Общества друзей воздушного флота, было общее собрание членов общества.

Состоялось оно 2 февраля 1924 года.

Вот что было записано в протоколе этого собрания.

«Слушали: О конечной цели работ Чукотского местного ОДВФ.

Постановили: Исходя из полной изоляции восточного побережья Чукотского и Камчатского полуостровов и стоя на платформе Центрального ОДВФ, Чукотское местное ОДВФ основной целью своих работ считает приобретение гидроплана для установления постоянной связи с остальной территорией Совреспублики, для чего представляет все имеющиеся в его распоряжении как уже собранные, так и вновь поступить могущие средства.

Учитывая всю сложность работ по приобретению гидроплана и по устройству остановочных станций — гаражей с площадками в пос. Ново-Мариинск (пыше город Анадырь. — Е. А.), с. Уэлен и площадок в других населенных пунктах, Чукотское местное ОДВФ уполномочивает своего председателя т. Бурка обратиться с ходатайством о разрешении и помощи к Камчатскому губревкому и Центральному ОДВФ, а также ко всем местным ОДВФ на п/о Камчатке».

Это постановление свидетельствует о том, что, решая транспортную проблему на Северо-Востоке, местные жители уже тогда видели в авиации важное средство для установления постоянной связи «с остальной территорией Совреспублики».

В тот период молодая Советская республика еще не могла выделить самолеты, летный и технический состав, построить и оборудовать аэропорты на Северо-Востоке.

Серьезным препятствием для развития авиации являлось отсутствие летного опыта в сложных условиях Севера.

Первый полет над территорией нынешней Магаданской области, имевший большое значение для освоения Северо-Востока, был совершен в 1926 году. Этот полет был связан с крупным событием — созданием советского промышленного поселения и метеорологической станции на острове Врангеля. На этом острове водилось множество высокосортного песка, белых медведей, а вокруг него находились большие лежбища моржей, масса тюленей. Наличие ценного промышленного зверя привлекало сюда американских промышленников, которые расхищали не принадлежавшие им богатства.

Совет труда и обороны три раза (5 августа 1925 года, 30 января 1926 года и 26 апреля 1926 года) обсуждал вопрос о создании советского поселения на острове Врангеля.

В постановлении СТО № 329 от 26 апреля 1926 года было записано:

«Всю операцию по колонизации острова Врангеля, по устройству на нем фактории, по снабжению в будущем переселяемых возложить на Совторгфлот под его ответственность».

15 июля 1926 года из Владивостока на Север вышел пароход «Ставрополь», капитаном которого был назначен П. Г. Милозоров. На борту парохода находились начальник острова Врангеля коммунист Георгий Алексеевич Ушаков, врач Савенко. В далекий путь отправился также летчик Отто Артурович Кальвица, уже имевший опыт полетов в условиях Севера. Его небольшой гидросамолет Ю-13 был прочно закреплен на палубе.

Весьма примечательна биография этого летчика, энтузиаста освоения Севера. Отто Артурович Кальвица родился в 1899 году в Финляндии. Восемнадцати лет он вступает в Коммунистическую партию. В 1918 году он вместе со своим соратником по революционной борьбе У. К. Бергстромом (впоследствии также летчиком) был приговорен правительством Маннергейма к 10 годам тюремного заключения. Совершив побег, они обрели в советской России вторую родину, которую героически защищали в годы интервенции. Окончив в 1920 году Самарскую авиационную школу, О. А. Кальвица участвует в подавлении Крошштадтского мятежа, за что был награжден орденом Красного Знамени. В 1925 году вместе с известным полярным летчиком Б. Г. Чухновским участвовал в воздушной ледовой разведке по обеспечению проводки судов Карской экспедиции. С 1927 по 1930 год прокладывал новые воздушные трассы в Восточной Сибири. 7 марта 1930 года О. А. Кальвица и бортмеханик Ф. Ф. Леонгардт погибли при выполнении специального рейса. Похоронены славные летчики на братском кладбище борцов революции в Иркутске.

8 августа «Ставрополь» подошел к острову Врангеля¹. 11 августа О. А. Кальвица вместе с Г. А. Ушаковым совершил разведывательные полеты вокруг острова. Ценность этих полетов очень велика. Ушаков с самолета внимательно рассмотрел расположение гор и направление

¹ Л. Громов в своей книге (см.: «Остров Врангеля», Магадан, 1961, с. 76) неправильно указывает, что «Ставрополь» подошел к острову Врангеля 16 сентября.



рек, увидел лежбища моржей, определил, что конфигурация острова совершенно не совпадает с картами, составленными в 1881 и 1911 годах. Благодаря этим наблюдениям Ушаков впоследствии во всех дальних поездках по острову был проводником, хотя он впервые понал на этот остров.

Советское правительство постоянно проявляло заботу о первых поселенцах острова. Несмотря на то, что с 1926 по 1929 год к острову не смогло подойти ни одно судно из-за сложной ледовой обстановки, связь с поселенцами поддерживалась при помощи авиации. Радиосвязи с островом не было. Поэтому Советское правительство поручило организовать в 1927 году воздушную экспедицию.

27 февраля 1927 года Совторгфлот совместно с Осавиахимом и Управлением ВВС РККА принял постановление, в котором, в частности, указывалось:

«Советский торговый флот представляет два самолета («Савойя-16» и Ю-13) с надлежащим



О. А. Кальвица.

В. Л. Гальшев.

М. Т. Слепнев.

оборудованием, техническим снаряжением и вполне квалифицированным летным составом для установления связи и обслуживания в текущем году советской колонии на острове Врангеля».

В состав летной экспедиции были назначены летчики Е. М. Кошелев, Э. М. Лухт, бортмеханики Г. Т. Побежимов, Ф. М. Егер, запасной механик В. Н. Журович.

Возглавлял экспедицию Г. Д. Красинский — человек завидной судьбы, редкой выдержки и смелости, прошедший суровую школу революционной борьбы. В 1906 году Г. Д. Красинский за участие в революционном движении был арестован и сослан в Сибирь в Нарымский край. Было ему в ту пору всего шестнадцать лет. Из ссылки ему удалось бежать, и, сменив фамилию, он поселился в Баку, откуда, спасаясь от ищеек царской охраны, эмигрировал в Англию. Перед первой мировой войной Г. Д. Красинский пелегально возвращается в Россию и активно включается в революционную работу.

Р-1

После победы Великой Октябрьской социалистической революции его назначают на должность секретаря промышленной секции и заведующим бюро внешних сношений Центрсоюза РСФСР. Как энергичного и способного работника, его в 1919 году направляют за границу. Он посетил Германию, Норвегию, Швецию и установил там связи с кооперативными организациями.

После выполнения данного ему поручения Г. Д. Красинский самостоятельно закупил около 500 килограммов дефицитных медикаментов, договорился с гражданской авиационной компанией об аренде самолета и на нем через фронт доставил в Москву крайне необходимые молодой республике медикаменты.

Затем он работает в Политическом управлении Реввоенсовета республики, уполномоченным Народного комиссариата рабоче-крестьянской инспекции. С 1922 года Г. Д. Красинский — особоуполномоченный Совета труда и обороны по Северному морскому пути. С этого времени он надолго связал свою жизнь с Дальневосточным Севером.

Перед экспедицией были поставлены задачи: ознакомиться с жизнью поселенцев, изучить возможность установления воздушной линии материк — остров Врангеля, а также ознакомиться с условиями полетов над еще не изученными полярными областями и над тайгой по реке Лене до Иркутска.

Самолеты и личный состав экспедиции были размещены на пароходе «Кольма», который совершил рейс из Владивостока в устье реки Лены для доставки грузов в Якутию и обратно.

Этот рейс впервые в истории полярного мореплавания был успешно выполнен за одно лето.

21 июня 1927 года пароход вышел из Владивостока и 14 июля достиг Северного побережья Чукотки. 15 июля Е. М. Кошелев на «юнкерсе» прилетел на остров Врангеля, а на следующий день в бухте Роджерса произвел посадку самолета «Савойя-16», пилотируемый Э. М. Лухтом. Вот как описывает свой первый полет и встречу с поселенцами Е. М. Кошелев:

«Пролетев еще немного, увидели бухту, по карте — бухту Роджерса. На берегу — яранги (эскимосское жилье), шевелятся люди. На одном домике красный флаг.

Спускаемся ниже, коснулись воды, благополучно сели. Подошли к берегу. Со всех сторон к нам бегут эскимосы, замечаем среди них и русских.

Трудно передать общую радость встречи. Нас окружили начальник острова т. Ушаков, доктор, учитель и их жены.

— Как живете, товарищи, скучно вам тут?

Ушаков улыбается:

— Еще года два-три можно здесь поработать. Время для изучения острова есть, провизии достаточно, охота хорошая, бьем медведей, моржей, песцов».

Летчики почти трое суток пробыли у островитян. За это время Г. Д. Красинский, Е. М. Кошелев, Э. М. Лухт подробно ознакомились с жизнью поселенцев.

При отлете Ушаков передал летчикам письмо во Владивосток, в котором просил продлить срок пребывания на острове, чтобы полностью выполнить план научно-исследовательских работ.

Один этот факт говорил о высоком моральном духе поселенцев.

Затем оба самолета и их экипажи на пароходе «Колыма» были доставлены в бухту Тикси, откуда летчики совершили перелет в Иркутск. При этом перелете над тундрой и тайгой было пройдено 5 177 километров, в основном над рекой Леной.

За успешное выполнение этого перелета Советское правительство наградило Лухта и Кошелева орденами Красного Знамени.

Таким образом, полеты Е. М. Кошелева и Э. М. Лухта явились серьезным вкладом в изучение условий эксплуатации самолетов на Северо-Востоке, в изыскания северных воздушных путей.

На основе этого опыта Г. Д. Красинский в 1928 году организовал новый перелет по маршруту Владивосток — Ленинград, вдоль побережья Северного Ледовитого океана. В составе экспедиции, кроме Г. Д. Красинского, были также В. В. Волынский — командир самолета, Е. М. Кошелев — летчик-механик, Н. Н. Родзевич — наблюдатель и С. И. Борисенко — бортмеханик.

В задачу экспедиции входило изучение летно-навигационных условий, производство некоторых географических исследований, организация авиационных баз.

16 июля гидросамолет «Дорнье-Валь», названный «Советский Север», вылетел из Владивостока. В этот период метеорологическая обстановка по маршруту полета сложилась неблаго-

приятно. Только через 30 дней после старта самолет долетел до мыса Дежнева.

18 августа «Советский Север» начал полет вдоль побережья. В Колючинской губе, где произвели вынужденную посадку, 22 августа поднявшийся шторм разбил самолет и выбросил его на берег. Экипаж с большим трудом добрался до населенного пункта.

«Советский Север» пролетел всего лишь 6 000 километров из намечавшихся по плану 14 000 километров. Но путь, пройденный в сложных метеорологических условиях, еще раз подтверждал возможность использования самолетов в условиях Северо-Востока.

Важной вехой в истории авиации Северо-Востока был 1928 год. 13 января 1928 года Совет труда и обороны принял следующее постановление:

«Слушали: Об организации линии Иркутск — Якутск.

П о с т а н о в и л и: Признать целесообразным в 1928 году открыть эпизодические воздушные полеты по линии Иркутск — Якутск. Обязать акционерное общество «Добролет» обеспечить указанную линию всем необходимым оборудованием.

Принять к сведению заявление НКТорга Союза о возможности выдать лицензию на 150—160 тысяч рублей на покупку для линии Иркутск — Якутск одного гидросамолета «Дорнье-Валь».

Предложить акционерному обществу «Добролет» заключить соответствующие договоры с Иркутским губисполкомом и всесоюзным акци-

онерным обществом «Союззолото» о финансировании ими этой линии».

Выполняя это постановление, общество «Добролет» провело большую подготовительную работу, и 29 июня 1928 года тысячи жителей Якутска встретили самолет «Моссовет». Этим техническим рейсом начальник воздушной экспедиции Корф, его заместитель Сафьянцев, пилот Демченко и бортмеханик Винников открыли первую на Северо-Востоке постоянную воздушную линию Якутск — Иркутск.

В течение первого года эксплуатации — за зиму 1928 года и лето 1929 года — на этой трассе авиаторами было перевезено 135 пассажиров, 2500 килограммов почты и грузов и палетано 107 620 километров.

Большим вкладом в развитие воздушного сообщения на Северо-Востоке явился перелет, совершенный в 1929 году вдоль Северного побережья из бухты Лаврентия, куда был доставлен пароходом гидросамолет Ю-13.

Перед участниками этого перелета были поставлены следующие задачи: выявить возможность вывоза воздушным транспортом пушнины, которая находилась в факториях Госторга, с тем чтобы она в этот же год пошла на мировой рынок; выяснить нужды жителей острова Врангеля, так как в навигацию предыдущего года из-за сложной ледовой обстановки пароход не подошел к острову; выяснить состояние льдов в проливе Лонга и в районе острова Врангеля для информации ледореза «Ф. Литке», который направлялся на остров для смены колонии.

Экспедиция в составе уполномоченного Наркомторга Г. Д. Красинского, летчика О. А. Кальвицы и бортмеханика Ф. Ф. Леонгардта 25 июня вылетела из Лаврентия и удачно совершила полет на остров Врангеля. Ознакомившись с жизнью поселенцев, они благополучно возвратились на материк. Затем летная экспедиция совершила большой полет через Нижнеколымск — остров Ближний Ляховский — село Казачье в Булун. Здесь из-за неисправности мотора дальнейший полет пришлось прекратить.

Всего самолет пролетел расстояние свыше 5 000 километров. Этот полет вместе с перелетом «Советского Севера» позволил определить и исследовать места посадок от Лаврентия до реки Лены, изучить условия аэронавигации в обширном районе, доказал возможность использования гидросамолета на Северо-Востоке в летнее время.

В конце 1929 года и первой половине 1930 года в Чукотском море у мыса Северного разыгрались тревожные события. Пароход Совторгфлота «Ставрополь»,шедший из устья реки Колымы, вынужден был зазимовать западнее мыса Северного. Вблизи от него вмерзла в лед и шхуна «Нанук» американского промышленника Свенсона.

На «Ставрополе», кроме команды, находилось 30 пассажиров, в том числе четыре женщины и трое детей. В связи с вынужденной зимовкой этих судов начались полеты к месту их стоянки советских и американских летчиков. Это были первые в истории Заполярья зимние полеты.

По распоряжению Советского правительства с Иркутско-Якутской воздушной линии были

63939

сняты два самолета — СССР-177 и СССР-182, и на ледорезе «Ф. Литке» 23 ноября 1929 года они были доставлены в условленное место. В состав летного звена входили летчики М. Т. Слепнев, В. Л. Галышев, бортмеханики Ф. Б. Фарих и И. М. Эренпрейс, бригадир Бочарников и авиамоторист Агеенко.

Вывоз пушینیны с шхуны «Нанук» взяло на себя авиационное общество «Аляска Эйруэйс», которое возглавлял американский летчик Бен Эйельсон.

Совершив один рейс к шхуне, Бен Эйельсон и бортмеханик Борланд во время второго полета пропали без вести. В связи с этим советские летчики, помимо вывоза людей с парохода «Ставрополь», занимались поисками экипажа американского самолета. В феврале 1930 года тела погибших американских летчиков были обнаружены на косе в устье реки Амгуэмы¹ и на самолете СССР-177 доставлены на основную базу, откуда 4 марта 1930 года в сопровождении летчика Слепнева их вывезли в Америку.

Из-за неисправности мотора и наступления полярной ночи первый рейс по вывозке пассажиров с парохода «Ставрополь» был выполнен только 9 февраля 1930 года. На самолете СССР-182 летчик Галышев доставил в бухту Лаврентия одного больного, двух женщин и двух детей.

В историю авиации Северо-Востока этот полет вошел как первый советский пассажирский

¹ В память о них это место на карте получило название коса Двух Пилотов.

рейс, совершенный в зимнее время над Чукотским полуостровом.

Из-за неблагоприятной погоды Галышеву пришлось пробыть в Лаврентия до 21 февраля. В этот день он благополучно перелетел к пароходу, где также из-за непогоды задержался до начала марта.

4 марта летчик Галышев и бортмеханик Эренпрейс совершили второй полет по этому же маршруту — все больные, женщины и дети были вывезены, и экипаж получил задание вылететь в Петропавловск-Камчатский. Выполняя спасательные работы, только один самолет Галышева налетал 5 565 километров.

Советское правительство постоянно заботилось о строительстве воздушных линий на Северо-Востоке. По его решению с 1930 года началась подготовка и проведение значительных по своим масштабам изысканий воздушных линий.

Летом 1930 года специальная воздушно-изыскательская экспедиция определила авиалинию по сложному маршруту Петропавловск — Усть-Камчатск — Уэлен.

В январе 1931 года Госплан Союза ССР запрашивает телеграммой Хабаровский крайисполком:

«[К] пятому марта необходимо представить Госплану Союза пятилетку воздушных линий края. Срочно плите ваш план [с] экономическими [и] другими обоснованиями».

В ответе на этот запрос Далькрайплан сообщил, что темпы развития социалистического Дальневосточного края требуют уделять особое

внимание развитию воздушных линий. Авиация необходима здесь для освоения лесного хозяйства, организации морского, зверобойного промыслов, вывоза пушнины, а также доставки людей, почты и связи между населенными пунктами. Далькрайплан наметил открыть воздушные линии в 1932—1933 годах: Петропавловск — Усть-Камчатск — Уэлен, Владивосток — Николаевск, Каменское — Анадырь, ряд линий из Магадана на Колыму и Чукотку и другие.

По поручению Советского правительства Правление всесоюзного объединения Гражданского воздушного флота в 1931 году снарядило Анадырскую авиаизыскательскую экспедицию под руководством Н. И. Лобанова. Экспедиция должна была изыскать внутриматериковую воздушную линию Пенжинская губа — Анадырь, чтобы установить устойчивую связь между центрами Корякского и Чукотского национальных округов. Экспедиция с большими трудностями произвела маршрутную инструментальную съемку и, выявив невозможность установления воздушной линии с промежуточными сухопутными посадочными площадками, запроектировала гидролинию по рекам Пенжино, Анадырь и озерам, находящимся в водоразделе этих рек.

В начале 1931 года всесоюзное объединение ГВФ сообщило Дальневосточному крайисполкому: «Подготавливается экспедиция [под] руководством Ландина [для] изыскания маршрута Уэлен — Колыма [в] тридцать первом году, — Лена [в] тридцать втором. Необходимо забронировать судно типа «Чукотка» или другое подхо-

дящее [по] условиям зимовки [на] Колыме, [с] составом команды [и] опытным капитаном, [с] полярным снабжением [из] расчета [на] все время. 1501 экспедиция посетит девяносто—сто пунктов побережья».

Вскоре Восточнополярная экспедиция под руководством И. А. Ландина прибыла в Хабаровск. В ее состав вошли: инженер воздушных сообщений Н. К. Гаврилов, инженер-гидрограф В. Б. Шавров, геодезист В. И. Авгевич, зоолог-охотовед В. А. Арсеньев, геолог С. П. Павлов, радист А. В. Иванов, капитаны дальнего плавания С. Т. Кирилов, А. М. Миронов, механик Я. В. Сидоренко, моторист М. В. Утынченко и переводчик М. Х. Караев.

30 июня 1931 года пароход «Лейтенант Шмидт» с экспедицией на борту вышел из Владивостока. 23 июля у мыса Инцова экспедиция выгрузилась и на двух мореходных катерах «Уэлен» и «Лена» приступила к работе. Через 54 дня, исследовав Северное побережье Чукотки, экспедиция достигла устья Колымы и, поднявшись вверх по реке, стала на зимовку в Среднеколымске.

На основе проведенных работ были составлены авиакарта и аэрология побережья от мыса Дежнева до устья Колымы и дано его геологическое описание. Кроме того, составлено «Руководство к плаванию маломерных судов вдоль побережья Восточно-Сибирского моря» и разработан проект строительства Восточнополярной авиалинии.

В навигацию 1932 года экспедиция на парусном моторном боте «Пионер» и моторном вельботе «Сокол», продолжая путь на запад, обследо-

довала бар реки Алазеи, Ванькину и Селяхскую губы. У мыса Буорхая экспедиции пришлось прийти на помощь экипажам пароходов «Лена» и «Эстафета», потерпевшим аварию во время шторма. Затратив на это последние дни навигации, экспедиция с трудом пробилась по реке Лене к Якутску. На заседании 1 января 1933 года коллегия Главного управления ГВФ и Комитет по организации воздушных экспедиций дали высокую оценку работе экспедиции.

Большое значение в деле геологического исследования и хозяйственного освоения территории Чукотского национального округа имели летные экспедиции известного ученого, профессора С. В. Обручева в 1932—1933 годах.

Тяжелые транспортные условия Чукотки не давали возможности быстро и широко развернуть геолого-исследовательские работы на ее огромной территории. Поэтому Обручевым и Салищевым было внесено предложение — для быстрого планомерного изучения и картирования Чукотки использовать самолет. Предложение было одобрено правительством.

В экспедиции 1932 года приняли участие С. Обручев (орographicические и геоморфологические наблюдения), инженер-геодезист К. Салищев (картографические работы), аэросъемщик В. Дзюжинский, фотолаборант А. Филоматитский и завхоз Н. Михайлов. В состав экипажа самолета вошли командир Л. Петров, первый пилот Г. Страубе, второй пилот В. Косухин и бортмеханик Б. Крутский. Горючее было заранее доставлено в Анадырь.

Самолет «Дорнье-Валь» стартовал 16 июля 1932 года в Красноярске и 21 августа прибыл в Анадырь. До 30 сентября экспедиция посетила Нутепельмен, Уэлен, мыс Ванкарем и летала в верховья реки Капчалан.

В этот период возникла необходимость вывезти с острова Врангеля несколько человек и завезти поселенцам некоторые товары. В течение трех лет пароходы не могли подойти к острову, в связи с чем у поселенцев ощущался острый недостаток топлива, соли, боеприпасов.

Экспедиция С. Обручева на самолете «Дорнье-Валь» и пилот Е. Кошелев на «Савоие-16», находившийся на мысе Северном, 5 сентября прибыли на остров. На следующий день пилот Г. А. Страубе сделал один рейс к пароходу «Совет», который не мог пробиться к острову из-за тяжелой ледовой обстановки. Этим рейсом самолет вывез людей и свыше тысячи шкурок песка. Самолет загрузили необходимыми товарами с парохода, и в тот же день они были доставлены на остров. Вместе со Страубе прилетал на беду с капитаном парохода «Совет» К. А. Дублицким начальник острова А. И. Минеев.

Выполнив задание, самолеты перелетели на побережье Чукотки. 60 часов 36 минут ушло на перелет от Красноярска до Анадыря. 16 часов 28 минут от Анадыря до Магадана — при возвращении. Кроме того, 5 часов 31 минуту занял полет на остров Врангеля, так что на съемку территории Чукотского национального округа пришлось всего 20 часов.

Учитывая этот первый опыт, летная экспедиция 1933 года, научную работу в которой выполняли С. Обручев и К. Салищев, а первым пило-

том был Г. А. Страубе, решила доставить самолет в Анадырь пароходом, чтобы не тратить зря ресурсы двигателей на перелет. Экспедиции выделили самолет Юг-1, который 20 июля 1933 года был доставлен в Анадырь. За период с 27 июля по 19 августа экспедиция обследовала обширный район, побывала в Марково, заливе Креста, в верховьях Амгуэмы.

Полеты в 1933 году позволили изучить весь бассейн реки Анадырь и северный склон Анадырского хребта. Экспедиции удалось провести визуальную съемку на площади 400 000 квадратных километров, был заснят ряд интересных с геологической точки зрения пунктов.

Съемка, которую вел К. Салищев, позволила геологам составить карту огромной территории Чукотского национального округа.

Следует отметить, что работа экспедиции 1932—1933 годов проводилась в очень трудных условиях. Самолеты были на поплавках, а полеты совершали далеко в глубь суши.

Высокую оценку использования самолета в этих экспедициях дал известный ученый Я. С. Эдельштейн. Он писал: «Наблюдения с самолета дают геоморфологу возможность сразу охватить взором обширнейшие комплексы форм рельефа, подмечать такие особенности их, которые ускользают часто от наблюдателя, передвигающегося по земной поверхности, и таким образом легче улавливать многие черты их взаимосвязи и законности в их сочетаниях. Кроме того, первостепенное значение имеет и то обстоятельство, что производительность работ на самолете несоизмеримо велика в сравнении с наземными съемками.

Если бы базироваться только на последних, пришлось бы еще много лет ждать, пока внутренние части Чукотского края получили бы удовлетворительное картографическое изображение и, следовательно, пока можно было бы подумать и об освещении их морфологии и геологического строения хотя бы в первом приближении.

Теперь перед нами уже налично довольно полная картина орографии и первая научно продуманная попытка связать историю развития рельефа с геологическим прошлым этой обширной и столь труднодоступной страны.

В навигацию 1932 года полеты производились также летчиком А. Ф. Бердником, который, базируясь на пароходе «Сучан», обеспечивал в Восточно-Сибирском море проводку каравана судов, следовавшего из Владивостока на реку Колыму. Трудный и интересный полет был у Бердника в районе мыса Биллингса. Вместе с находившимся у него на борту капитаном «Ф. Литке» Бочком он в течение четырех часов вел авиаразведку по маршруту мыс Якан — мыс Биллингса — мыс Аачим. С самолета Бочек ясно видел картину состояния льдов, благодаря чему суда благополучно прошли самый опасный и трудный путь у мыса Биллингса.

Большим событием явился прилет в Магадан в январе 1933 года ныне известного летчика Героя Советского Союза Ильи Павловича Мазурука, который этим рейсом подготавливал к открытию воздушную линию Николаевск-на-Амуре — Охотск — Магадан. В 1933 году в Восточно-Сибирском море летал пилот Ф. К. Куканов.



В конце лета 1933 года американский летчик-спортсмен Джемс Маттерн совершал кругосветный перелет. Пролетая по территории Советского Союза, Маттерн где-то на Чукотке пропал. Оказалось, что он потерпел аварию в районе Анадыря. Для оказания помощи Маттерну и доставки его в Америку Советское правительство направило в Анадырь летчика Сигизмунда Леваневского, который находился в Хабаровске. Успешно долетев до Анадыря, Леваневский ночью, ориентируясь только по компасу, доставил Маттерна на Аляску.

14 февраля 1934 года в Чукотском море был раздавлен льдами пароход «Челюскин». В спасении потерпевших бедствие людей основная тяжесть легла на авиацию. Первым совершил посадку на ледовый аэродром, построенный челюскинцами, Анатолий Ляпидевский. Вот как описывает это событие секретарь комсомольской организации ледового лагеря Александр Пого-



С. Леваневский.

М. Водопьянов.

А. Ляпидевский.

сов в своей книге «Комсомол лагеря Шмидта», изданной по следам событий в 1935 году.

«Мы вдруг услышали какой-то посторонний звук. Прислушались. Я бросился из палатки в тот момент, когда Витя крикнул: «Самолет!» ...Через пять минут мы уже разостлали знак «Т». Витя зажигал костер, и мы с тревогой следили за большим самолетом Ляпидевского, который кружил над нами. Еще через минуту самолет пошел на посадку и, прицелившись на «Т», плавно приземлился. ...Мы подбежали к машине, стали пожимать руки вылезшим летчикам: Толе Ляпидевскому (ему тогда было 26 лет.— *Е. А.*), Конкину, Петрову и механику Руковскому.

...Посмеявшись над вывеской, прибитой к палатке, на которой значилось: «Аэропорт — 173 градуса западной долготы и 68 градусов северной широты», и сняв свои меховые маски, они вошли в палатку.

...Стоя на плоскости, Витя поднимал женщин вверх. Я принимал их и, протаскив через борт, опускал в самолет, указывая место. ...Моторы набирают мощность. ...Затанув дыхание, ослепленные струей воздуха и снега, мы вглядывались в самолет, убегающий от нас: оторвался или нет? Пробежав метров двести, самолет оторвался и стал набирать высоту. Сделав прощальный круг, Ляшидевский взял курс на юг и стал быстро удаляться. Только тогда всеобщая радость вылилась в громкое «ура».

За Ляшидевским прилетали другие летчики и вывозили челюскинцев на материк. Спасательные полеты проходили в исключительно тяжелых условиях. Достаточно отметить, что челюскинцам пришлось построить пятнадцать ледовых аэродромов: движущиеся льды разрушали их.

За этот немеркнущий подвиг первыми в стране были удостоены высокого звания Героя Советского Союза герои-летчики Анатолий Ляшидевский, Сигизмунд Леваневский, Василий Молоков, Николай Каманин, Маврикий Слепнев, Михаил Водопьянов и Иван Доронин. Кроме Каманина, все они были летчиками гражданской авиации.

Полеты, связанные со спасением челюскинцев, явились венцом героической работы летчиков на Северо-Востоке.

В этом же году большую работу на Чукотском побережье выполнял летчик Фарих, который положил начало использованию в Заполярье колесного самолета П-5. В районе острова Врангеля летал пилот Ф. И. Рожанский, базировавшийся на ледоколе «Красин».

Его полеты — первые в Чукотском море, совершенные на большом удалении от материка.

Таким образом, в период 1926—1934 годов производились эпизодические полеты с целью изучения особых условий аэронавигации на Северо-Востоке, испытывалась различная авиационная техника и приборы. В это время было положено начало применению самолета в ледовой разведке, в воздушно-визуальной съемке. Были изысканы отдельные воздушные трассы и определены гидроаэропорты. Этим самым было положено начало строительству фундамента для ускоренного развития воздушного транспорта на Северо-Востоке.

Глава 2.

Непроторенными путями. 1935—1940 гг.

АВИАЦИЯ ДАЛЬСТРОЯ

Постановлением Совета труда и обороны от 13 ноября 1931 года был создан Государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы, который в марте 1938 года был преобразован в Главное управление строительства Дальнего Севера — Дальстрой. На эту организацию была возложена задача «в кратчайшие сроки, параллельно с дальнейшим изучением и разработкой недр, широким фронтом начать строительство дорог, морских, воздушных портов и населенных пунктов».

В 1932 году Совет труда и обороны принял постановление о введении регулярного воздушного сообщения с приисками треста Дальстрой, в котором предлагалось Гражданскому воздушному флоту представить исчерпывающие материалы об организации регулярного воздушного сообщения на Северо-Востоке, обеспечить воздушные линии необходимыми самолетами, запчастями, горюче-смазочными материалами, а также летным и техническим составом. Гостресту Дальстрой вменялось в обязанность по окончании обследования ГВФ по его проектам и указаниям немедленно приступить к оборудованию аэростанций и посадочных площадок необходимыми постройками.

Предстояли большие дела.

В 1934 году правительство выделило Дальстрою 4 самолета. 29 декабря 1934 года у причала морского порта Нагаево ошвартовался пароход «Уэлен». На его палубе, укрытые брезентом, стояли четыре отечественных самолета П-5 и С-1. Этим же пароходом прибыл и основной летный и технический состав. Так началась история магаданской авиации, внесшей неоценимый вклад в развитие производительных сил Северо-Востока нашей страны. Летный и технический состав в течение нескольких дней собрал самолеты, и уже 5 января 1935 года летчик Д. Н. Тарасов и штурман М. Д. Меньшиков опробовали один из них в воздухе, произвели первую ледовую разведку, продолжавшуюся до 14 января.

Авиаторы сделали прогноз, что без ледокола пароход «Уэлен» не сможет выйти из бухты Нагаева. В середине февраля летчик М. С. Сергеев обнаружил в 40 милях от острова Завьялова ледокол «Красин», которому сбросил вымпел с кроками состояния льдов, затем авиаторы помогли «Красину» вывести «Уэлен» из ледового плена.

С 27 февраля летчики уже начали первые эпизодические перевозки пассажиров, почты и грузов из Магадана в Балаганное, где находились совхозы и рыбные промыслы.

Важным фактором в деле освоения далекой окраины страны и открытия новых воздушных путей сообщения на Севере явился перелет звена самолетов, возглавляемого членом ЦИК СССР, Героем Советского Союза М. В. Водопьяновым, в марте 1935 года по маршруту Москва — Хабаровск — Чукотка.



Для обеспечения этого перелета радиоработники в кратчайший срок организовали стройную систему радиосвязи со всеми радиостанциями по намеченному маршруту. Магаданская станция связи, являясь узловой в организованной сети, не только своевременно и полно передавала М. В. Водопьянову сводки о погоде, но и поддерживала с ним постоянную связь, принимая от него большие сводки для информации центральных газет. М. В. Водопьянов, успешно заканчивая перелет, направил радиogramму: «Нагаево. Алмазову. Благодарю ваших радиостов, работают хорошо».

В тот период приходилось летчикам прокладывать и осваивать воздушные линии в очень сложных условиях. Синоптических прогнозов авиаторы не получали, радиосвязи с землей не было. Поэтому от взлета и до посадки на месте назначения летчик оказывался без связи, и ус-

*Проводы авиавзвеса
М. В. Водопьянова
(шестой слева) с бухты
Нагаева на Чукотку.
1935 год.*



Пилот П. Карп.

пех рейса зачастую зависел от его личного опыта, умения и сообразительности. В таких же тяжелых условиях приходилось работать и личному составу наземных служб, которые не имели специального оборудования и обслуживали самолеты с двигателями водяного охлаждения при низких температурах.

Через два месяца после первого полета, 5 марта 1935 года, был издан приказ директора Дальстроя № 82, в котором отмечалось:

«Молодым авианодразделением Дальстроя успешно проведена работа по разведке льдов и проводке судов «Красин» и «Уэлен» в сложных условиях полета над водой с большим удалением от берегов на сухопутных самолетах. Проведена крупная работа по сборке самолетов, в частности, по восстановлению П-5 № 8643. С 1 марта с. г. открыта почти регулярная пассажирская связь: Магадан — Балаганное».

Летчики Сергеев, Тарасов, Карп, штурман Меньшиков, бортовой авиатехник Бардовский были награждены ценными подарками, а пилоту Шитцу, инженеру Зеленскому, бортовым авиатехникам Хромову, Иванову и Никитину объявлена благодарность.

Летчик П. С. Карп 25 марта совершил первый перелет через Яблоновый хребет и произвел посадку на реке Колыме в Среднекане. 28 марта на самолете П-5 летчик Тарасов вылетел на выполнение ответственного задания: связаться с «материком» по маршруту Магадан — Хабаровск. Тринадцать дней продолжался этот трудный рейс, и 9 апреля летчик Тарасов благополучно приземлился в Магадане, тепло встреченный его жителями. Маршрут на Хабаровск был проложен.

Вот что рассказал Д. Н. Тарасов о первом полете по маршруту Магадан — Хабаровск.

«Быстро приближался намеченный день вылета. Сводка метеостанции о весенней погоде не обещала ничего хорошего: в пути следовало ждать пургу, ветер и туманы. Самолет подготовлен, мотор проверен и осмотрен: ведь надо, чтобы он работал безукоризненно. Мотор не может заболеть — иначе «гроб» и нам, и самолету.

Принимаем груз. Сколько писем! Вероятно, каждый пишет, что впервые из Магадана это письмо летит самолетом.

Уже три часа мы в полете. Кружимся над Охотском. Незначительный, незаметный городок. Нас вышли встречать почти все его жители.

Очень много собак. На них возят все, даже лес и дрова.

Из Охотска летели до Аяна 2 часа 40 минут. Под самолетом плещется море, темные свинцовые волны лениво колыхаются, ожидая жертв, как зверь, затаенный в берлоге.

Аян имеет пару десятков домов, но в театре труппа любителей ставит серьезные пьесы.

Хорошо запомнилось, как нас упрасивал взять его к себе на борт один товарищ. Он сетовал на то, что ему надо ехать оленями больше месяца, а самолетом он будет на месте через три-четыре часа. Из Аяна в Охотск этой зимой рейс на собаках продолжался 42 дня.

Как здесь нужна авиация! Сколько ценностей лежит месяцами, ожидая парохода. Газеты, правительственные распоряжения вовремя не доходят, и только радио держит эти места в курсе жизни страны.

Вновь поет мотор свою песню. Успокаивающе, однотонно, без срывов жужжит. Мы отошли от берега и вот уже полчаса идем чистым морем, приближаясь к Шантарским островам.

Через полчаса за островами снова море и... туман. Надежда на то, что туман рассеется, не оправдалась. Пришлось разрезать туман слепым полетом, по приборам, остерегаясь гранитных берегов. Бортмеханик Хромов потом жаловался на усталость: ему пришлось, вися на борту, предупреждать меня о приближающейся опасности.

Хабаровск нас порадовал своим ростом и достижениями. Как много построено, как все поспедело! Жизнь бьет ключом, весна на полный ход. Кругом потоки воды, местами грязновато, но зато тепло! Мы счастливы тем, что в одном году будем переживать две весны.

Из Хабаровска нас выгнала весна. Линия за-

крылась — река Амур готовилась к ледоходу, и мы могли совсем засесть.

Наш обратный путь был также целен: мы везли груз, от которого зависела здоровая жизнь Охотска. Не доставь мы Охотску семян, жители заболели бы цингой. Попутно привезли Охотску и другие необходимые материалы.

Над Шантарскими островами спускались до земли, сбрасывали почту. Везде нас встречали очень ласково. На четвертые сутки после вылета мы приземлились в Магадане.

Четырнадцать летных часов — продолжительность пути от Хабаровска до Магадана. Полет среди циклонов лишний раз доказывал качество нашего советского мотора, которому мы доверяем наши жизни».

28 марта был совершен еще один перелет. Летчик М. С. Сергеев по маршруту Магадан — Зырянка доставил туда участников геологической экспедиции Цареградского и медикаменты. В газете «Дальстройвец» Михаил Сергеевич Сергеев интересно рассказывал об этом полете на Колыму.

«Девственность Колымского района потревожена еще раз. Мы перебираемся через грозные вершины хребта, лишённые растительности, сопки напоминают голое колено. Много гигантских сахарных голов, но они для нас, летчиков, ядовитые, и скоро красота их приедается.

Мотор работает ровно, четко, питаше его протекает гладко. Трасса, временами исчезая в извилинах горных подошв, мечется из стороны в сторону: она то ярко вырисовывается, то прев-

ращается в веревку, — это говорит нам об изменении ее высоты. Дорога пропала; впереди, вдаль у вершин, появилась синева; по времени скоро аэродром.

Вот и Колыма. Снижаемся. Воздух приятно меняется, дышать становится легче, температура сильно понижается.

Нашли аэродром, заходим на посадку; изловчась около мешающей сопки, приземлились. Ослепительно белый снег заставляет щуриться; смотрю в сферическое зеркало, вижу голову укрывшегося в кабину бортмеханика Бордовского — нос и обе щеки белые. Кричу ему, чтобы он быстрее вылезал и оттирал снегом лицо, — ничего, вовремя оттер. Подрулили к месту заправки. Передохнув и заправившись, летим.

Какая же она мохнатая, по всей своей длине обросла рукавами, как волосами. Местами наледи. Уже давно не видим никакого жилья, а на снег реки садиться опасно: машина может провалиться и останемся мы в неприглядном соседстве с горами и тундрой.

Подлетаем к месту назначения. Видно, люди старались для приема, обставили аэродром знаками. Но сумели ли они, неспециалисты, учесть необходимые для самолета свойства поверхности? Снижился, хожу вокруг, осматриваю — аэродром маленький, поверхность обрабатывалась, но разобрать ее пригодность с воздуха трудно. Делаю пробный заход на посадку, с точным расчетом сесть можно. Захожу второй раз, точно приземляюсь, машина «козлит» по буграм и останавливается.

У места стоянки самолета много парт. Их седоки — коренное население; люди за несколько

десятков километров приехали посмотреть самолет. Но попадаются и дикие: на следующий день очевидец рассказывал, как он по пути встретился с юкагирами. Они увидели летящий самолет, товарищи обрадованно указывал на него, спросил у юкагира: нравится ли ему птичка. Юкагир побледнел и бросился опрометью бежать.

Подъезжаем с Цареградским к поселку. Для нашей встречи выстроена триумфальная арка с приветственным лозунгом. В культурном, благоустроенном поселке знакомимся с сотрудниками экспедиции. Они рады самолету, прилетевшему к ним, свежему человеку и привезенным комплектам газеты «Дальстроовец».

Товарищ Цареградский постарался тепло принять нас и обеспечить нас всем необходимым. На собрании в клубе, между прочим, нам был задан вопрос: «Когда вы к нам прилетите еще?» На мое обещание прилететь послезавтра зал восторженно захохотал (а обещание я все-таки выполнил).

Мне привезли письмо из Верхнеколымска от детей местного населения. Вот оно:

«Самому главному начальнику, управляющему самолетом. Мы, дети Верхнеколымска, видели самолет на картинках, но никогда не видели наяву. Просим вас пролететь над нами и покружиться, за что вам спасибо».

На обратном пути я ребячью просьбу с удовольствием выполнил и сделал приветственный круг над их школой.

Оставил помогавшему нам тов. Силкину инструкцию о поправке аэродрома. Под его руководством инженерно-технический персонал экспедиции хорошо выровнял площадку. Сейчас уже

можно было спокойно взлетать и садиться. Теперь мы знакомы с этим участком и уверенно будем продвигаться дальше на наших воздушных кораблях. Поставленные перед нами задачи безусловно выполним». Установление воздушной связи крупнейшей геологической экспедиции с Магаданом было настолько знаменательным событием, что начальник экспедиции Валентин Александрович Цареградский не преминул сообщить телеграфом директору Дальстроя: «Самолет благополучно опустился в 19 час. 45 мин. местного времени. Предполагает вылететь 31/III утром. Приветствую Вас от имени экспедиции. Одержана еще одна победа, стальными птицами путь проложен. Мы особенно ярко чувствуем эту победу и установленную с Вами живую связь».

Открытие геологами крупных промышленных запасов полезных ископаемых и организация добычи золота на приисках Колымы вызвали потребность в доставке остро необходимых производственных грузов в глубинные пункты. Но отсутствие дорог не позволяло своевременно решить эту проблему. Тогда было принято решение поручить это важное дело нашим отважным авиаторам. Для этой цели было выделено авиазвено в составе двух самолетов У-2 с соответствующим летным и техническим составом. Управление дорожного строительства построило несколько посадочных площадок в районах добычи золота, установило палатки.

В целях лучшего метеорологического обслуживания авиатрассы Магадан — Хатынггах на

перевалах Элекчанский, Дедушкина лысина и Гербинский были организованы три визуальных метеорологических пункта.

Весь промывочный сезон 1935 года летчики успешно справлялись со своими заданиями.

В этом же году на авиаторов была возложена еще одна трудная, но почетная задача. Народному хозяйству Северо-Востока для ускорения различного рода инженерных и геологических изысканий, строительства дорог и поселков, организации экспедиций, инвентаризации лесов нужны были топографические материалы — планшеты различных масштабов. Необходимо было также иметь листы карт в общепринятой международной номенклатуре.

Поэтому остро встал вопрос картирования территории Дальстроя. Для того чтобы решить эту проблему обычным наземным способом, потребовались бы сотни партий, тогда как в то время снарядить даже несколько партий было очень сложно. Оставался единственный путь — воздушная съемка.

Руководство Дальстроя в августе 1935 года возложило на авиаторов производство аэросъемки по рекам Лаглыхтах, Ат-Урях, Хатынгнах, Мылга, Дебин, Оротукан, Сугой, Балыгычан, бухты Наяхан.

На первый взгляд это кажется парадоксом. Как авиаторам можно было участвовать в создании карт, когда сами они не имели полетных карт? И тем не менее летчики совместно с топографами взялись за выполнение этой задачи.

Для производства аэросъемочных работ был выделен опытный экипаж в составе пилота Д. Н. Тарасова, штурмана М. Д. Меньшикова,

бортового механика Филатова и съемщика-визуальщика старшего топографа Брусенкина, работавшего на Колыме с 1933 года и хорошо знакомого с местными условиями.

Летчики отлично справились и с этим очень нелегким заданием.

Они облетали по намеченным маршрутам большую территорию, доказали на практике целесообразность проведения воздушно-визуальной съемки и внесли в картографический капитал существенный вклад.

Здесь следует отметить, что в 1935 году большой вклад в изучение огромных неизведанных пространств Дальневосточного Севера внесла комплексная экспедиция Московского аэрографического института, возглавляемая Корфом. Эта экспедиция имела два самолета и 17 человек участников. Начальниками партий работали инженер-летчик Благов, Миклачевский и Пинчук. Воздушные разведки производили летчики Задков и Сергеев.

Экспедиционные группы производили изыскания в различных направлениях с воздуха и по суше. Одна группа шла с Чукотки по Анадырю до Пенжино пешком, вторая — до Гижиги на катерах и третья — от Гижиги до Каменска.

Преодолевая большие трудности, экспедиция успешно выполнила задание. На протяжении 2 600 километров по маршруту Охотск — Магадан — Анадырь экспедицией произведен выбор направления для организации воздушных сообщений, исследованы намеченные с воздуха 11 гидроаэродромов, произведена аэрофотосъемка ориентиров. Самолетами экспедиций было налетано 17,5 тысячи километров. Топографиче-



М. Сергеев. 1917 год.



С. Я. Корф.

ские, географические и научные исследования участников экспедиции явились ценным вкладом в науку о Севере.

Руководитель этой экспедиции Семен Яковлевич Корф — первооткрыватель многих воздушных трасс нашей страны, человек яркой, романтической судьбы. В годы защиты завоеваний Октябрьской революции он был командующим военно-воздушными силами Западного фронта. За личное мужество, отвагу и успешную борьбу с врагами революции он был награжден тремя орденами Красного Знамени.

После окончания гражданской войны, будучи командующим военно-воздушными силами Московского военного округа, Главным инспектором военно-воздушных сил республики, начальником высшей школы стрельбы и бомбежки, С. Я. Корф отдает весь свой боевой опыт делу развития и укрепления военно-воздушных сил страны.

С 1924 года С. Я. Корф переходит в «Добролёт», где он — инженер-летчик — возглавляет экспедиции по изысканию и прокладке воздушных линий для гражданской авиации. В труднейших условиях он составлял лоции воздушных линий в Закавказье, в Средней Азии, открывал воздушные линии Иркутск — Якутск, Иркутск — Москва. Затем его экспедиция проводила изыскания на Дальнем Востоке, Камчатке, Сахалине, Охотском побережье, Чукотке. Более ста открытых гидроаэропортов, аэродромов и посадочных площадок — результат деятельности его изыскательских экспедиций.

Накануне 50-летия Октября С. Я. Корф был награжден орденом Ленина.

ПИОНЕРЫ ВОЗДУШНЫХ ТРАСС

В первый год своей деятельности авиаторы Дальстроя перевезли 129 пассажиров, налетали 462 часа. Грузоперевозки составили 15 080 тонно-километров. Скромные на первый взгляд цифры отнюдь не являются исчерпывающими измерителями проделанной работы. Так, например, доставка на самолетах ста пятидесяти тонн поров значительно ускорила строительство зато́на в Лабуге и Зырянке. Переброской пятнадцати тонн семян авиация полностью обеспечила посевную кампанию в Тауйском районе. Перевозка на самолетах больных, доставка материалов годового отчета из глубоких пунктов Охотско-Кольмского края, пушнины, путинных грузов, служебной корреспонденции, писем, газет, литературы — вот далеко не полный перечень работ, выполненных летчиками в первый год.

Понятно, что в тот период, когда отсутствовали аэродромы, не были проложены и оборудованы воздушные трассы, полеты на открытых самолетах без радиосвязи в суровых условиях Северо-Востока были полетами в неизвестность, и успех рейса зачастую зависел только от смелости, выдержки, находчивости и опыта летного и технического состава. И магаданские пилоты и техники обладали всеми этими качествами.

Михаил Сергеевич Сергеев прибыл в Магадан 29 декабря 1934 года на пароходе «Уэлен». Питерский рабочий завода «Новый Леснер», он в 1916 году учился в Московской авиационной школе, а затем до октября 1917 года продолжал обучение во Франции в авиашколах «Шартр» и «Авор».

Вот что рассказал сам Сергеев о том периоде.

«В 1916 году я был направлен в числе нескольких групп на учебу во Францию. Там на восьмимесячных курсах меня обучали лучшие теоретики; летал я там на мало теперь известных самолетах «Ньюпор», «Буазен» и других. И, возвратившись — а это было накануне самой революции, — я тут же явился в часть и, естественно, доложил о результатах командиру летного отряда полка. А он мне заявляет:

— Ты знаешь, что происходит революция и многие войска переходят на сторону красных?

— Слышал, — говорю, — по...

А он меня перебивает и говорит:

— Так вот, ты согласен перейти в первый социалистический отряд Красной гвардии? Если согласен, я за тебя поручусь.

Я и не задумывался.

— Конечно, — говорю, — согласен.



М. Сергеев (слева) и боргмеханик В. Бордовский.

Так я стал в ряды самых первых летчиков будущей Красной Армии, а вообще-то говоря, и первой сотни летчиков России.

После Октябрьской революции Сергеев сражался с белофиннами, белогвардейцами и белополяками, участвовал в операциях против банды Махно.

Перед прибытием на Колыму Сергеев работал пилотом в одном из московских институтов по испытанию авиационных приборов. В марте 1935 года был назначен командиром Магаданского авиаподразделения. Человек огромного обаяния, большой летной культуры, умелый организатор, он много труда вложил в подготовку и воспитание летных кадров, мастерски вы-

полнял самые сложные, ответственные задания. Расскажем об одном из них.

31 декабря 1936 года летчик Сергеев получил следующее приказание:

«Астрономическая партия тов. Михеева, расположенная на устье реки Кирчан (левый приток реки Балыгычан), в течение 20 дней голодает. Трое человек вышли пешком через перевал, спустились в Буюнду и остановились в 50 километрах от Сеймчана в зимовье якута. Сам же тов. Михеев остался на реке Балыгычан в устье реки Кирчан.

Неизвестно, жив тов. Михеев или нет, по некоторым основаниям, он жив и безусловно находится на месте, ожидая помощи, которая должна была ему прибыть из совхоза «Талая».

В данный момент выяснено, что из Талой никто к нему не выехал и единственная реальная помощь — это Ваш полет к месту нахождения Михеева и сбрасывание ему продуктов, что Вам и поручается.

Учитывая, что полетных карт данной местности нет, кроме работы тов. Брусенкина и карты самого Михеева, направляю к Вам тов. Брусенкина в качестве штурмана с картоматериалами и продуктами.

Учтите, что жизнь астронома тов. Михеева зависит (если он еще жив) от выполнения Вами данного задания.

Промедление равно гибели тов. Михеева. О вылете радируйте.

Начальник отдела ДС
К а л ы н ь
Командир авиагруппы
С т а р е в и ч

Понимая важность этого задания, Сергеев вылетел на поиски и без полетной карты сумел разыскать Михеева и оказать ему необходимую помощь.

Вскоре газета «Известия» поместила сообщение своего хабаровского корреспондента под заголовком: «Судьба экспедиции астронома Михеева».

«...Летом прошлого года, — указывалось в сообщении, — эта экспедиция работала на Колыме. Четыре человека во главе с тов. Михеевым отправились в тайгу. Связь с населенными пунктами была чрезвычайно затруднена, поэтому участники экспедиции взяли с собой большой запас продовольствия. Пробыв несколько месяцев в тайге и проделав там исключительную по своему значению научную работу, члены экспедиции вынуждены были зимой прервать наблюдения из-за недостатка продуктов. Тогда Михеев решил двигаться к продовольственной базе. Однако после того, как экспедиция прошла более сотни километров и прибыла к тому месту, где хранились запасы продуктов, люди увидели, что их опередили медведи, уничтожившие все съестное.

От ближайшего жилья участников экспедиции отделял многодневный путь сквозь пургу и метель. Но выхода не было. Михеев собрал остатки продовольствия и снабдил этими крохами своих товарищей. Он приказал им идти к ближайшим стойбищам за помощью, а сам остался в тайге, не пожелав бросить ценные инструменты и научную работу.

Только через 17 дней добрались измученные участники экспедиции до селения Сеймчан.

Дальстрой немедленно организовал розыски отважного астронома. Были снаряжены олени и собачьи упряжки, вылетел самолет.

11 января пилот Сергеев обнаружил местопребывание Михеева и сбросил ему на парашюте съестные припасы, а также теплую одежду. Через несколько суток прибыли нарты. Михеев и все инструменты были вывезены из тайги.

Другой авиатор, Дмитрий Николаевич Тарасов, начал свой трудовой путь в авиации с 1914 года.

Вот что он рассказывает.

«В 1914 году добровольно вступил в ряды воздушного флота по объявлению. В Петербурге меня зачислили в 1-ю авиационную роту, и в этом же году, пройдя строевую подготовку, я был переведен в политехнический институт Петра I в группу курсантов для обучения теории авиации. Окончив курсы мотористов, был зачислен в Московскую императорскую школу воздухоплавания. В январе 1917 года получил звание пилота и летал на самолете «Лебедь». Октябрьскую революцию встретил в звании старшего унтер-офицера с двумя георгиевскими крестами.

В первые же дни Октябрьской революции я был избран председателем солдатского комитета 29-го авиационного корпусного отряда. Весь 1918 год прослужил командиром авиаотряда в 1-й социалистической Тверской авиагруппе, участвовал в разгроме чешских повстанцев. Вспоминается следующий случай. Во время разведывательного полета около Перми обнаружили идущий поезд с классными вагонами. На борту у нас были авиабомбы. Штурманом был Г. Анд-

реев (в настоящее время Андреев работает начальником факультета Военно-воздушной академии им. Жуковского). Мы поняли друг друга и, снизившись, забросали поезд бомбами и обстреляли пулеметным огнем. Через неделю меня и Андреева наградили по 3 000 рублей: в то время еще не было орденов. Оказалось, что этот поезд был набит офицерами Антанты, которые знакомилась с фронтом.

Затем наша Тверская авиагруппа была преобразована в 24-й разведывательный отряд, и в должности его командира я с отрядом был направлен в 1-ю Украинскую дивизию, которой командовал прославленный полководец Николай Щорс. В составе дивизии наш отряд участвовал в разгроме Петлюры.

Хорошо мне запомнился один исторический факт.

Начдив Щорс однажды дал мне задание — за станцией Жмеринка взорвать железнодорожные пути с таким расчетом, чтобы скопившиеся в Жмеринке поезда с большими ценностями, вывезенными из Киева, не смогли уйти за границу.

Взяв на борт авиабомбы, мы с наблюдателем Шульцом (погиб в Афганской экспедиции) рано утром взлетели и на очень большой высоте подошли к Жмеринке. Выключив мотор, бесшумно снизились на намеченный участок и успешно разбомбили путь и стрелки. Затем вернулись на станцию Жмеринка, где пролились пулеметным огнем по скопившимся вагонам. Щорс похвалил нас: «Молодцы, ни один вагон не ушел!» Жмеринка была взята почти без потерь».

За этот полет и ряд других Щорсом была объявлена благодарность авиаотряду за его боевую работу.

После окончания гражданской войны Д. Н. Тарасов служил помощником командира первого истребительного авиаотряда Краснознаменного Балтийского флота.

Переведенный в 1930 году в запас, Дмитрий Николаевич снова на переднем крае. Летчик Гражданского воздушного флота, он решил пойти туда, где труднее, где больше нуждались в его летном мастерстве, богатом практическом опыте. Так он попал в семью авиаторов Восточно-Сибирского управления воздушных линий. Четыре года летал он на линии Иркутск — Якутск, прокладывая новые воздушные пути на Севере.

14 марта 1936 года газета «Советская Колыма» напечатала следующее сообщение:

«Розыск самолета Дальстроя.

Магаданским радиоузлом поймана радиogramма Охотска, в которой предлагается немедленно организовать розыски вылетевшего из Хабаровска летчика Тарасова, сделавшего, по-видимому, 10 марта недалеко от Аяна вынужденную посадку.

Радиogramма предлагает пацсоветам, расположенным в районе предполагаемой посадки самолета, расспрашивать население, не был ли замечен самолет или слышен шум мотора».

Что же произошло с Тарасовым?

24 февраля 1936 года Дмитрий Николаевич Тарасов принял в Хабаровске первый двухмоторный самолет АНТ-7 и 9 марта вылетел в Ма-



Д. Н. Тарасов.



Н. С. Снежков.

гадан. Тарасов решил обычный маршрут, проложенный им ранее, сократить более чем на 100 километров и тем самым сэкономить расход горючего. Позади Софийское, озеро Мухтель, Шантарские острова. Неожиданно попали в сплошную пелену тумана. Перешли на пилотирование по приборам в надежде, что вскоре удастся пробиться. Прошел час полета. Туман не рассеивался. Дальше продолжать слепой полет рискованно. На альтиметре — 1700. Планируя, машина идет на снижение. Тарасов по телефону запрашивает бортмеханика Филатова о запасе горючего. Осталось на 30 минут. АНТ-7 пошел на посадку. Все покрыто туманом, надвигаются сумерки. Стук о землю. Левый мотор работает, чтобы дать возможность радисту сообщить о

бедствии. Посадка удачна — сломана только лыжа самолета.

Пришла ночь. Вокруг самолета разожгли костры. Утром определили, что сели недалеко от Аяна в устье реки Меримелин. Продуктов мало, Установлен голодный паек. В день четверть банки консервов и шесть сухарей на человека. В ожидании прошло восемь суток. Продуктов осталось на два дня. Все время горят костры. Ушли в Алдому Филатов и Князев. И только 18 марта группа спасателей нашла АНТ-7. Тарасов на собачьей упряжке повез в Алдому лыжу для ремонта, а на обратном пути он должен был доставить горючее. На шестые сутки возвратился с товарищами к самолету. Восемь суток ставили лыжу и расчищали площадку для взлета. 8 апреля благополучно взлетели. В Охотске взяли на борт трех пассажиров и 10 апреля возвратились в Магадан.

С первых же дней Великой Отечественной войны Дмитрий Николаевич — в составе Военно-Воздушных Сил. За годы войны он налетал 1025 часов. За образцовое выполнение заданий командования награжден орденами Ленина, Отечественной войны II степени, тремя орденами Красной Звезды, медалями «За оборону Советского Заполярья», «За оборону Ленинграда» и другими медалями.

Нынешнее поколение магаданских авиаторов с глубокой благодарностью помнит о тех северных «небосходцах», кто первыми, не страшась трудностей, на несовершенных самолетах прокладывал воздушные трассы в нашем суровом крае.

29 декабря 1964 года магаданские авиаторы

отмечали свой тридцатилетний юбилей. К этому торжеству прислал свое поздравление и пионер магаданской авиации Дмитрий Николаевич Тарасов:

«Дорогие братья, товарищи!

Поздравляю Вас от имени всего экипажа самолета Р-6 с тридцатилетием Магаданской авиагруппы. Славные и тяжелые были годы. Экипаж справился с заданием Дальстроя и благополучно вернулся на Большую землю. Вскоре наступили черные, мрачные годы Отечественной войны. Все члены экипажа вступили в ряды Воздушного военного флота и с честью выполнили задание Родины. Сейчас находимся на отдыхе. Товарищи, дорогие братья, передавая Вам эстафету, мы были уверены, что, воспитанные нашей родной партией, не жалея своих сил, вы будете выполнять любые ответственные задания руководства, не боясь стихии.

Примите сердечный поклон.

Тарасов».

...Николай Сергеевич Снежков еще до Октябрьской революции служил в чине штабс-капитана в двенадцатом истребительном авиаотряде. Перейдя на сторону революции, он участвовал в обороне Петрограда. До 1928 года работал на командно-летных должностях в различных летных подразделениях. В 1928—1929 годах находился в Кабуле, работал летчиком у афганского правительства. С января 1933 по 1935 год летал на воздушной линии Хабаровск — Сахалин. После этого перешел на работу в магаданскую авиацию. Здесь он выполнял самые слож-

ные задания, руководил коллективом авиаторов.

Ветераны магаданской авиации до сего времени помнят о героическом рейсе экипажа Снежкова, выполненном в 1936 году. Краткий рассказ о нем начнем с радиogramм, датированных июлем 1936 года.

«Магадан, Аэрофлот.»

Вылетел на мыс Наварина утром четвертого июля с посадкой в открытом море. Сильный прибой не допустил подхода к берегам, вследствие чего пришлось вернуться в Анадырь. Ночью пятого июля вторично вылетел в Наварин, повторив попытку выхода на берег. Задание выполнили полностью. Зимовщикам сделана прививка, оставлены медикаменты и препараты. Труп собаки доставлен в Анадырь. В Анадырском лимане все бухты забиты льдом. В Магадан вылетаем 7—8 июля.

Снежков».

«Магадан, Берзину.»

От имени полярных работников Главсевморпути, работающих на Чукотском полуострове, приношу искреннюю благодарность летчику Снежкову, медроботнику Сажневу, бортмеханику Хромову за оказанную медицинскую помощь работникам полярной станции мыса Наварина. Их самоотверженная работа и желание оказать помощь, несмотря на исключительные условия посадки, будут нам примером в выполнении наших производственных заданий. Выдвигаю вопрос перед начальником политуправления Главсевморпути о премировании экипажа самолета.

Начальник политотдела Щетинин».

Что же это было за задание, какой подвиг совершил экипаж летчика Снежкова?

Их было четверо. Четверо полярников станции мыса Наварина. Ведя намеченные программой наблюдения, они по радиации передавали метеорологические сводки. Но вот однажды вместо очередной передачи метеосводки в эфир полетела тревожная просьба об оказании срочной медицинской помощи.

Причиной этому была собака, которая сдохла через полтора часа после того, как она с пеной у рта неожиданно набросилась на работника полярной станции Брегмана и сильно прокусила ему руку.

Начальник полярной станции, он же радист, Григорьев неотлучно находился у аппарата. Вскоре выяснилось, что нужной сыворотки нет во всем Анадырско-Чукотском районе. Кроме того, с моря из-за торосистых льдов к станции подойти невозможно. Помощь могла быть оказана только с воздуха.

...Вечером 28 июня 1936 года летчик Магаданской авиагруппы Николай Сергеевич Снежков склонился над картой, задумался. Завтра в четыре часа утра ему вылетать на далекий мыс Наварина.

Более 2 000 километров предстояло пролететь по неизвестной ему трассе.

Проложив на карте маршрут полета, он долго обдумывал самые подробные детали полета. Летчик знал, что у него не так уж много было шансов благополучно вернуться. Ведь предстояло лететь на самолете П-5, у которого нет радиоустановки для связи с землей, а вместо лыж — деревянные плоскостонные поплавки, на-

дежные только в речных условиях, а ему надо будет садиться в море.

Но Николай Сергеевич знал, что его ждут.

Рано утром, оставляя за собой пенящийся след, П-5 оторвался от рябоватой поверхности бухты Нагаева. Курс — на Наяхан. Там предстояло взять на борт механика Хромова.

Северо-восточный встречный ветер немилосердно хлестал машину. Наконец вдали показались султанчики дыма и несколько домишек. Радостно встретил Хромов Снежкова и прилестшего с ним фельдшера Сажнева.

Переночевав в Наяхане, утром вылетели на Каменское. Через два часа вышли к самой северной части Охотского моря и здесь, в Пенжинской губе, Снежков посадил самолет у поселка Каменское. Тут и начались первые трудности.

Задул шестибалльный ветер. Глухо стонали под ударами волн поплавки. Самолет швыряло, креноло. Ветер и отлив упорно не давали подойти к берегу.

Двое отважных попытались было подойти к самолету на небольшой лодчонке, но волны их не подпустили. Ценою огромных усилий Снежкову все же удалось вывести машину на прибрежный песок. О продолжении полета не могло быть и речи. Мокрые и измученные завалились спать.

Штормило двое суток, и лишь третьего июля с большим трудом самолет отбуксировали, и в восемь утра Снежков взлетел, взяв курс на Анадырь. Идти над редкими жилыми поселками было нельзя, так как не хватило бы горючего. Снежков шел своим проложенным курсом.

...Вот уже третий час самолет режет пропеллером упругий воздух. Тонкий пол кабины ритмично вздрагивает.

Вскоре на горизонте появилась чистая вода Анадырского лимана. Снежков отдал ручку от себя, и самолет послушно пошел на посадку. Четыре часа пятьдесят минут полета позади, а вместе с ними и 600 километров самого трудного участка.

На берегу их встретили летчики Главсевморпути. Командир авиаподразделения Глухов был изумлен, увидев, на каком самолете прибыли магаданцы.

И вот последний рывок. Самолет идет вдоль побережья Берингова моря. Показался мыс Наварин. Вокруг скалистого обрывистого берега — хаотическое нагромождение торосистого льда. В небольшой седловине — домик полярников. Снежков с напряжением смотрит вниз и замечает примерно в двух километрах от полярной станции небольшую узенькую полоску воды, полумесяцем подходящую к берегу. Сделав над ней круг, принимает решение садиться. Перевалив верхушку внезапно возникшего тороса, отлично сажает машину и рулит к берегу. Но вдруг в седловине волн замечает злобный оскал подводных камней. Ветер попутный, и волны легко могут разбить о них хрупкие фанерные поплавки! Рисковать бессмысленно.

Развернув самолет против ветра — взлетает. Несколько раз прошел над мысом Снежков, но, убедившись, что сесть нигде невозможно, взял курс на Анадырь. Искушение сбросить с самолета медикаменты было велико. Но над полярной станцией развернуться нельзя: мешали соп-

ки, а сбрасывать их вдали от станции рискованно: медикаменты могли попасть в одну из многочисленных расщелин и затеряться.

В предутреннем сумраке пятого июля 1936 года Снежков вновь был над полярной станцией. Внизу ярко горел костер и белело выложенное «Т», указывающее, что ветер дует с берега моря. Благодаря этому у берега образовалась узкая полоска воды. Мастерски произведя посадку, Снежков выбросил самолет на берег.

Трудно описать радость полярников. В кают-компании уже кипела вода. Фельдшер Сажнев быстро сделал Брегману прививку, проинструктировал Григорьева, как сделать последующие прививки, и, забрав труп собаки, пошел к берегу. Бортмеханик Хромов, не отходивший от самолета, что-то кричал и показывал в сторону моря. Оттуда надвигалась мощная стена тумана. Надо было спешить.

Разбежавшись, самолет медленно стал набирать высоту. Задание выполнено.

Но трудности оказались впереди.

8 июля вылетел в Магадан. И вот, когда уже подходили к Пенжинской губе и горючего в баках оставалось мало, погода вдруг резко ухудшилась. Густая облачность и туман прижали самолет к земле. Вынуждены были сесть в одну из бухт Пенжинской губы.

Восемнадцать суток под дождем и пронизывающим ветром Снежков, Хромов и Сажнев провели на берегу.

На 27-е сутки при попытке взлететь трагически погиб фельдшер Сажнев. Находясь в хвостовой части правого поплавка, он придерживал конец мертвого якоря, чтобы самолет после

запуска двигателя не вылез на берег. При переходе на левый поплавок он поскользнулся и попал под винт. Похоронили его здесь же, на берегу, у подножия небольшой сопки.

Осматривая лопасти винта, обнаружили сквозную трещину. Лететь нельзя. С большими трудностями удалось добраться до селения Рикиники, откуда в начале сентября выехали на случайно подошедшем пароходе «Орочен» во Владивосток, а оттуда в Нагаево.

Свыше двух месяцев пришлось им провести на берегу Камчатского полуострова. Но они стойко перенесли все невзгоды.

Летом 1936 года организовалось звено самолетов, на которых летчики Ермаков, Сысоев, Макаров совершили перелет через Яблоновый хребет в намеченный объект, где они выполнили сложную работу по заброске геологоразведочных партий в верховья рек Омолона, Кедона и других. Летчик Ермаков совершил рекогносцировочные полеты, составил карту, нашел озера и доставил туда бензин, продовольствие, людей. Сысоев и Макаров на самолетах Ш-2 с этих мест развозили геологов по горным рекам и озерам в глубь района. Кроме этого, на двух самолетах в Хатынгнах периодически доставлялись грузы.

В Генплане Колымской области на 1938—1947 годы отмечалось, что «авиатранспорт выполняет чрезвычайно важную работу в Колымской области: перевозка горного оборудования в горные районы, что имеет ряд громадных преимуществ перед транспортировкой другими видами транспорта; перевозки и обслуживание геологоразведывательных партий, что значительно ускоряет проведение разведывательных

работ; перевозка почты и срочных грузов в отдаленные районы».

Из этого следует, что воздушный транспорт на Северо-Востоке с каждым годом приобретает все большее значение в удовлетворении нужд развивающегося народного хозяйства.

АВИАЦИЯ ЧУКОТКИ

17 декабря 1932 года постановлением СНК СССР было образовано Главное управление Северного морского пути. Управлению поручалось «проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути».

Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 20 июля 1934 года «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства» на управление возлагалось также изыскание и эксплуатация всех производительных сил в арктических районах Севера. Этим постановлением предусматривалось также в двухнедельный срок определить тип самолета для полетов в северных широтах и летное обеспечение нужд ГУСМП. Был рассмотрен и утвержден титульный список авиалиний, основных авиационных баз, а также намечены меры по комплектованию полярной авиации летным и техническим составом.

Выполняя это постановление, ГУСМП направило в 1934 году группу летчиков и технического состава с самолетами на север Чукотки. Но из-за позднего выхода из Владивостока пароход

не смог доставить их в назначенную бухту. На пустынный берег было выгружено шесть самолетов П-5 и два самолета У-2. Первыми экипажами, прибывшими на первую зимовку, были летчики Катюхов, Масленников, Прокопов, Сургучев, штурманы Падалько, Рубинштейн, бортмеханики Гриценко, Панков, Соколов, Феденко, инженер Татаренко. Возглавлял эту группу опытный летчик Павленко.

Помещений, пригодных для жилья, на берегу не оказалось, поэтому летно-техническому составу пришлось оборудовать для жилья ящики из-под самолетов. Трудной и тяжелой была эта первая зимовка. Один из самолетов У-2 во время пурги был сорван с креплений и разбит. С наступлением лучшей погоды и увеличением светлого времени в феврале—марте 1935 года все самолеты благополучно перебазировались в район, где строилась авиационная база с линейными мастерскими.

Начиная с апреля месяца по всей береговой линии — от Ванкарема до Анадыря начались регулярные полеты. Примерно до конца мая полеты проводились на лыжах, а затем на колесах.

Опыт эксплуатации самолетов в первом году показал, что в условиях Заполярья климатические условия позволяют успешно выполнять каждому летчику установленный план полета часов. Разумеется, в сравнении с сегодняшним план был очень малым. Так, приказом по Дальстрою устанавливался план полета 96 часов, зимой — 72 часа и при полетах в Арктике — 50 часов в год. В 1935 году уже многие летчики почти вдвое перевыполнили план полета, а пилот Сургучев налетал 120 часов.

Первые полярные летчики выполняли различную работу: полеты на остров Врангеля, ледовая разведка, обеспечение бензином пунктов, по которым совершал свой перелет М. В. Водопьянов, обслуживание полярных станций. Летчики Катюхов и Сургучев совершили трудный полет с побережья Чукотки на озеро Якитика, где намечалось строительство высокогорной полярной станции.

Первым чукотским полярным летчикам приходилось преодолевать большие трудности из-за необычайно сложных метеоусловий и отсутствия воздушных трасс. Эти трудности рельефно выглядят на примере полетов к пострадавшим челоскинцам.

17 марта 1934 года пилоты Галышев, Доронин и Водопьянов вылетели из Хабаровска в Уэлен. Первые двое долетели до Николаевскана-Амуре, Водопьянов из-за пурги возвратился в Хабаровск. 19 марта Галышев и Доронин были в Аяне, 20 марта — в Охотске. Там их, дожидавшихся улучшения погоды, 20 марта нагнал Водопьянов. 22 марта все трое были в Магадане, где из-за отсутствия погоды пришлось сидеть до 26 марта. В этот день Водопьянов один вылетел в Гижигу, а 27 марта туда прибыли Галышев и Доронин. Только 29 марта они долетели до Каменского, где плохая погода продержала их до 11 апреля. Затем Доронин и Водопьянов пересекли Анадырский хребет и прошли в Ванкарем, а Галышев из-за неисправности мотора возвратился в Анадырь. Итак, путь от Хабаровска до Ванкарема протяженностью 6 500 кило-

метров лучшие полярные летчики с риском для жизни прошли за 25 дней.

М. В. Водопьянов рассказывает:

«Два самолета — мой и другого полярного летчика, Линделя, — выполняли задание разведывательного характера: мы должны были облететь большой северный район, чтобы установить, как организовать регулярное пассажирское и почтовое авиасообщение в этих краях.

В Анадыре мне рассказали, что два дня назад сюда летели летчики Масленников и штурман-радиот Падалко. Они попали в пургу, и им пришлось сесть, не долетев километров сорок до Анадыря. К ним высланы нарты.

Настало утро, которого я дожидался с нетерпением, чтобы вылететь на помощь товарищам. Но об этом нечего было и думать. Началась пурга. Меня «успокоили» тем, что пурга здесь продолжается уже целый месяц. За все это время было только полтора летных дня: полдня, когда летел Масленников, и день, когда прилетел я. Снегу нанесло столько, что едва виднелись крыши домов.

Посланные нарты вернулись, не отыскав Масленникова. Положение было серьезное. Совершив вынужденную посадку, он радировал в Анадырь: «Сели хорошо, самолет цел. Сами здоровы, находимся, по нашему исчислению, примерно в сорока километрах от вас, в шести-восьми километрах от берега залива, но, возможно, и несколько ближе. Точно определить не можем. Горизонт закрыт облаками. Высылайте нарты. Завтра нас слушайте в четырнадцать часов».

Масленникову сообщили, что по указанному направлению высланы нарты, но на другой день

от него пришла вторая радиограмма: «Нарты не пришли. Живем в снежной берлоге, вырытой до самой травы. Продовольствия хватит дня на четыре. Вчера Падалко поднимался на сопку и пришел к заключению, что мы находимся не там, где предполагали. Мы далеко от берега: километров шестнадцать-двадцать, а то и больше. В направлении от нас на двести тридцать градусов виден конец Золотого хребта, подходящего к Анадырю. Предполагаем, что находимся севернее Анадыря. Просим продолжать поиски».

Было послано одиннадцать нарт. Поиски шли уже восьмые сутки. Масленников и Падалко передавали: «Сидим на голодной норме продуктов. Продержимся еще дня четыре, а там еще неделю можно прожить на траве и мху. Однако все же ищите нас возможно скорее. Мы здоровы. От голода не страдаем, но страдаем от холода и сырой одежды. Привет всем зимовщикам. Пусть не беспокоятся».

Масленников и Падалко оказались мужественными людьми. Они держались стойко, но тем не менее все время настаивали, чтобы поиски проводились возможно активнее.

На тринадцатый день мы наконец смогли подняться. Летим и не знаем, застанем ли в живых наших товарищей: ведь уже несколько дней они питаются мхом и травой. Расчет у нас как будто правильный: курс взяли на реку Волчью. По ней дошли до гор Ушканьих и там, за невысокими горами, увидели самолет.

Я делаю круг, другой. Людей не видно. Неужели мы опоздали? Снижился метров до ста. Сделал еще круг. Смотрю — из-под хвоста самолета вылезает человек, за ним другой. Лениво

пошли в разные стороны. «Знаки, наверное, выкладывать будут», — подумал я. Но они отошли метров двести от самолета и упали на снег. Получились две черные, ни о чем не говорящие точки.

Я понял: люди просто не в состоянии двигаться. Я не стал больше кружить, пошел скорее на посадку. Сел хорошо. Мы быстро выскочили и подошли к людям. Они были словно загмированы: на каждом наросло копоты не меньше чем на миллиметр.

Мы достали мешок с продуктами. Откуда только у них силы взялись! Схватили они его и моментально исчезли в своей снежной берлоге».

Так был спасен М. В. Водопьяновым экипаж Масленникова.

...В апреле 1935 года состоялся 2-й окружной съезд Советов Чукотского национального округа. В докладе на съезде отмечалось, что воздушный транспорт имеет уже широкое применение на Европейском Севере и является самым лучшим видом транспорта при осуществлении срочных операций. По линии ГУСМП завезены на Чукотку самолеты, но они выполняют специальное назначение и круг их действий очень ограничен. После работы ряда летних экспедиций установлена полная возможность осуществления на Чукотке регулярной воздушной связи, и нужда в этом огромная. Оперативное руководство и связь с районами возможны только при наличии такого транспорта. Поэтому в своем решении съезд записал: «Возбудить вопрос с ГУСМП перед вышестоящими организациями об осуществлении воздушной связи по трассам:

Петропавловск — Уэльс, Анадырь — Северное побережье Чукотки, Анадырь — Усть-Белая, Марково — Усть-Белая».

Советское правительство оказало помощь ГУСМП, направив на Чукотку две группы летчиков. Одна группа была направлена на север Чукотки. В нее вошли летчики Богданов, Быков, Буторин, бортмеханики Румянцев, Банин, Богдашевский, радист Малов, инженер Аникин. Возглавлял эту группу опытный пилот, участник спасения челюскинцев Евгений Михайлович Конкин. Вторая группа в составе пилотов Н. И. Глухова (командир), М. Н. Каминского, бортмехаников Островенко и Берендеева и инженера Мажелиса прибыла в Анадырь. Самолетный парк Анадырской группы состоял из двух П-5, а вторая группа получила дополнительно одну летающую лодку МП-1. Командиром Чукотской авиагруппы и начальником зимовки был назначен опытный летчик Г. Н. Волобуев, работавший ранее начальником управления сибирских воздушных линий общества «Добролёт» в Иркутске.

Перед вылетом из Хабаровска командир Анадырского авиаподразделения Чукотской авиагруппы писал: «Сейчас мы имеем сообщение с этим районом (Чукотским.— Е. А.) один-два раза в год, в летний период пароходами через Владивосток. А вскоре в любое время года самолеты Анадырского авиаподразделения будут летать в Хабаровск и обратно. Экономическое значение новой линии для края огромно. Своевременная переброска срочно необходимых для Севера грузов и почты станет действительностью. Ликвидируется положение, когда газе-

ты не получают в течение целого года от парохода до парохода.

О жизни нашего Советского государства будут быстро узнавать в каждом далеком уголке нашей Арктики».

Летному и техническому составу этих групп приходилось на личном опыте разрабатывать и решать многие частные вопросы эксплуатации самолетно-моторного парка на Севере. В то время еще не было общей методики разогрева и запуска двигателей зимой, организации ремонта самолетно-моторного парка, его сохранения, крепления самолетов. Трудно перечислить, чего тогда не было...

Вспоминает свои первые полеты в 1935 году на Севере секретарь Игарского горкома партии В. П. Остроумова. «...После двух недель вынужденного ожидания пурга наконец прекратилась, видимость стала прекрасная. Лететь до Норильска всего 30—40 минут. Тут начинается «пуск-период». Во-первых, от авиабазы до аэродрома (расстояние минимум полтора-два километра) летный состав принужден тащить на себе паяльные лампы и другие инструменты. Во-вторых, подсунув под чехол две паяльные лампы и другие инструменты, подогревают, вернее, поджигают мотор около двух-трех часов. Покуда грелся мотор (при мне это продолжалось пять-шесть часов), погода — будь она неладна — опять ухудшилась».

В этом воспоминании нет ни капли преувеличения.

Не так просто было разогреть и запустить на морозе двигатель с водяным охлаждением!

...Авиаметеорологическая служба только зарождалась, поэтому погода часто доставляла летному составу большие неприятности. Так, в первом же полете 24 ноября 1935 года Н. И. Глухов и М. Н. Каминский из-за внезапно настигнувшего их тумана потеряли ориентировку и совершили на своих самолетах вынужденную посадку на реке Анадырь, неподалеку от оленесовхоза «Снежное».

Но не всегда происшествия оканчивались благополучно. Иногда коварство северной погоды приводило к гибели летчиков. В первом же году полетов на Чукотке погибли командир авиатруппы, начальник зимовки летчик Г. Н. Волобуев, штурман Буторин и бортмеханик Богдашевский. Случилось это так.

19 декабря 1935 года Волобуев, Буторин и Богдашевский вылетели из Ванкарема в Эгвекино через Анадырский хребет. На самолете не было радиостанции, отсутствовали точные полетные карты. В пункт назначения самолет не прибыл и на базу не возвратился. Несколько месяцев продолжались поиски, но самолет обнаружить не удалось. И только в мае 1936 года геолог Кремчуков случайно наткнулся на разбитый самолет. Рядом с ним в палатке был обнаружен труп Богдашевского и записи его и Волобуева. Эти записи рассказывали о том, что самолет, вылетев 19 декабря из Ванкарема, через два часа полета попал в мощный снежный заряд. В слепом полете самолет задел левым крылом за сопку, но при падении весь экипаж чудом оказался невредимым.

Находясь у разбитого самолета, экипаж 25 суток ждал помощи. Голодные и измученные,

15 января они приняли решение: Волобуев и Буторин попытаются дойти до Эгвекино. Богдашевский идти не мог, так как у него были обморожены конечности. Долго ожидал их возвращения Богдашевский. Обмороженными пальцами он записывал в своем дневнике: «Как тяжело умирать молодым, полным энергии и сил... Осталось два кубика бульона магги. Видимо, завтра конец. А как хочется жить! Сколько пользы я мог бы принести моей Родине».

Сколько мужества и стойкости в этих словах двадцатичетырехлетнего комсомольца!

Богдашевский замерз, а Волобуев и Буторин где-то погибли в пути.

В 1935 году в Эгвекино высадились первая Чукотская геологическая экспедиция во главе с коммунистом Михаилом Федоровичем Зябловым. Летчик Виктор Богданов на самолете У-2 помог руководителю экспедиции проникнуть через Анадырский хребет в долину реки Амгуэмы.

С начала 1936 года чукотские полярные летчики, накопив некоторый опыт эксплуатации самолетно-моторного парка на Севере, кроме задач ледовой разведки, проводки судов, стали эпизодически выполнять экстренные нужды народного хозяйства Чукотского национального округа. Так, весной 1936 года летчики совершили десятки полетов на мыс Биллингса, доставив туда необходимые продукты для населения.

В 1936 году в бухту Оловянную прибыла вторая Чукотская экспедиция Главсевморпути под руководством геолога Ю. Одица. Экспедиции необходимо было попасть в центральную часть

Чукотки. Но преодолеть Анадырский хребет она не смогла. Тогда на помощь пришли авиаторы. Особенно большую помощь оказал пилот В. Богданов. На маленьком самолете У-2 без полетной карты, только по компасу, он совершил перелет в Эгвекинот, откуда самостоятельно высаживал геологов в нужных им местах. Летчики Каминский, Катюхов и Сургучев выполняли с геологами проспекторские маршруты, знакомили их с различными районами Чукотки.

Однажды пилот Катюхов посадил самолет на небольшой отмели реки Якитики. Геолог Одинец в первых же пробах обнаружил довольно крупные знаки золота. Взяв пробы, Катюхов улетел на базу для их исследования, которое дало блестящие результаты. Кроме того, здесь были обнаружены признаки олова и других металлов.

Вскоре сюда же пилот Катюхов доставил геолога Миляева, топографа Ганешина и промывальщика Фарихянова.

С помощью самолета отряд геолога Миляева обнаружил в районе горы Иульгина месторождение олова и вольфрама, на котором выстроен крупнейший в Союзе горно-обогатительный комбинат имени В. И. Ленина. Летчики осуществляли регулярную связь между отрядами геологов, обеспечивали доставку людей, продовольствия, снаряжения, перевозили геологов в конце сезона на базу.

Не будет преувеличением сказать, что авиаторы Чукотки вносили ощутимый вклад в развитие производительных сил округа. Без их помощи еще долгие годы земные клады не были бы поставлены на службу нашей Родины.

Большой заслугой полярных летчиков является то, что к концу 1936 года они окончательно освоили воздушную трассу через Анадырский хребет, что почти на тысячу километров сократило путь между пунктами, когда летать приходилось по побережью.

Трудной была морская навигация осенью 1936 года. Но чукотские летчики на колесных самолетах П-5 в сложных метеоусловиях обеспечили проводку трех караванов судов. Многих из них за выполнение этого задания правительством наградило орденами и медалями. Часто летчикам приходилось доставлять в поселок Лаврентия больных с Чаунской губы, перевозить командированных во все пункты Чукотки.

Только благодаря помощи авиации были успешно проведены на Чукотке выборы в Верховный Совет СССР в 1937 году. Выборная документация поступила в Анадырь за двадцать суток до дня голосования. И за этот короткий период летчики доставили во все 52 пункта необходимые материалы.

Большой вклад чукотской авиации в дело подъема экономики и культуры Чукотского национального округа был по достоинству оценен. 20 мая 1938 года четвертая окружная партийная конференция направила в Москву телеграмму следующего содержания:

«Москва. Главсевморпуть

Шмидту, Белазову, Водопьянову

Четвертая партийная конференция Чукотского национального округа считает своим долгом выразить перед руководством Главсевморпути свое полное удовлетворение работой Чукотского



А. И. Мохов.



*Слева направо:
С. Шигиков,
Ф. Верещагин,
А. Кеутувги,
Т. Елков,
Д. Тымнегагин.*

подразделения полярной авиации. Пилоты Катюхов, Сургучев, бортмеханики Островенко, Мохов, Соколов, Деннерюк под руководством большевика Каминского за 1936—1937 гг. на устаревшей материальной части провели героическую работу по авиационному освоению Чукотки, в результате которой наша чукотская авиация начинает вплотную подходить к удовлетворению наших очень больших потребностей в авиационной связи. Проведение окружной конференции большевиков Чукотки — результат работы летного состава авиаподразделения.



Конференция гордится большевистской работой авиаподразделения, его соколами — Каминским, Моховым, Катюховым, которые освоили трассу и овладели капризами суровой Арктики.

Мы приветствуем ваше решение о реорганизации подразделения в авиагруппу и надеемся, что вы дадите нашей авиагруппе нужную материальную часть, при которой наши летчики смогут сделать чудеса в далекой Арктике.

Четвертая окружная партийная конференция».

Таким образом, партийная конференция подвела итог деятельности Чукотского подразделения полярной авиации за 1935—1938 годы, отметив, что личный состав авиаторов «провел большую работу по авиационному освоению Чукотки, и авиация начала вплотную подходить к удовлетворению транспортных нужд народного хозяйства округа».

...В постановлении четвертой окружной партийной конференции было записано: «Конференция обязывает окружком ВКП(б) принять меры по созданию материально-финансовой базы организованного Чукотского национального аэроклуба».

Инициаторами создания аэроклуба были окружной комитет ВЛКСМ и командир Анадырского авиаподразделения М. Н. Каминский. Часто бывая в самых отдаленных селениях Чукотки, Михаил Николаевич Каминский присматривался к местной молодежи, увлекательно рассказывал ей об авиации. Он хотел, чтобы чукотское небо бороздили самолеты, пилотируемые чукчами. Его поиски способной чукотской молодежи увенчались успехом. Из Певека Камин-

ский привез в Анадырь Кеутувги, который работал там продавцом фактории. Из слесарной мастерской Уэлена, по рекомендации Чукотского райкома ВЛКСМ, прибыл Дмитрий Тымнетагин. Изъявили большое желание стать летчиками секретарь райкома ВЛКСМ Тимофей Елков, ученик-радист Савва Шитиков и работник аэропорта Филя Верещагин, которые были зачислены на курсы в аэроклуб.

Работники Анадырского аэропорта С. Богданов, М. Томили и другие хорошо оборудовали класс для занятий, подготовили для курсантов общежитие. Теоретические занятия на курсах начались 15 ноября 1938 года и были закончены 12 марта 1939 года.

Занятия с курсантами проводили штурман С. Богданов — по теории полета, аэронавигации и метеорологии, жена пилота В. П. Фокина — по русскому языку, В. П. Остроуценко — по самолету У-2 и мотору М-11, жена бортмеханика В. Б. Шендерей — по математике, А. Т. Горобец — по слесарному делу, политподготовку вели Фокина и Остроуценко.

И преподавателям, и курсантам пришлось много и упорно работать, чтобы успешно усвоить учебную программу. Ведь у курсантов было всего лишь 3—6 классов образования, к тому же после школы у всех был большой перерыв. Преподаватель С. Богданов рассказывает, что двое товарищей — Кеутувги и Тымнетагин не только плохо писали, но и слабо говорили по-русски. Учеба на курсах дала им многое. Если в первом диктанте у Тымнетагина на 100 слов было 44 ошибки, то к концу занятий ошибки сократились наполовину.

Через четыре месяца теоретический курс был пройден, и пилот Михаил Николаевич Томилин приступил к практическому обучению курсантов летному делу. Приведем выдержку из характеристики на Дмитрия Тымнетагина, написанную вскоре после окончания практического курса.

«Товарищ Тымнетагин Д. К., курсант учебно-летной группы Чукотского авиаподразделения Управления полярной авиации, за период учебы показал себя дисциплинированным, материальную часть самолета У-2 и мотор М-11 знает вполне удовлетворительно. Техника пилотирования хорошая. За период учебы и пребывания в Чукотской группе высканий, поломок, аварий не имеет. Во внешкольное время в порядке социалистического обязательства к XVIII съезду партии первым из местного коренного населения совершил прыжок с самолета с парашютом.

Инструктор — летчик Томилин».

Следует указать, что все курсанты прошли необходимую подготовку у инструктора парашютного спорта Остроуценко и совершили прыжки с самолета.

В марте 1939 года в Анадырь прилетел начальник Управления полярной авиации Герой Советского Союза И. П. Мазурук, который после личной проверки техники пилотирования рекомендовал закончивших обучение курсантов в Тамбовскую авиашколу для продолжения летного образования.

В 1940 году Тымнетагин, Елков, Шитиков, Кеутувги и Верещагин окончили Тамбовскую школу ГВФ, получив звание пилотов.

С тех пор прошло много лет. По-разному сложились их судьбы. Геройски отдал жизнь за Родину в боях с немецко-фашистскими захватчиками воспитанник чукотского комсомола коммунист Елков, пет в живых Саввы Шитикова, Кеутувги, Фили Верещагина. До 1967 года бороздил просторы чукотского неба коммунист Дмитрий Кагьевич Тымнетагин. За отличную работу в Арктике Советское правительство наградило его, первого летчика-чукчу, орденом Красной Звезды, медалями «За трудовую доблесть», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне», «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» и значком «Почетный полярник». Более 12 000 часов провел Дмитрий Кагьевич в воздухе, налетал более трех миллионов километров. За большой вклад в выполнение семилетнего плана он награжден медалью «За трудовое отличие».

В памяти чукотского народа надолго сохранится образ еще одного талантливого летчика, первого эскимосского пилота Юрия Анко.

Нелегко сложилась его жизнь. Юрий Анко родился 23 мая 1930 года в селе Чаплино Чукотского района в семье охотника-бедняка Михаила Петровича Анко. У него было семеро детей. Шестеро умерли от голода и холода. После установления на Чукотке Советской власти и организации колхоза отец Юрия Анко работал вначале мотористом, а затем шофером в геологоразведывательной экспедиции.

В 1939 году Юрий окончил 3-й класс Нутельменской начальной школы, а в 1942 году — 5-й класс Комбинатовской школы. С 13 лет, в го-



Ю. Анко.



Д. Тымнетагин.

ды Великой Отечественной войны, работает на рыбоконсервном заводе вначале учеником, а затем токарем. С 1946 года Юрий — на комсомольской работе, заочно заканчивает 9 классов и направляется на учебу в Ленинград в институт имени Герцена. Одновременно с учебой в институте любознательный юноша в 1950 году заканчивает Ленинградский центральный аэроклуб. В этом же году Юрия Анко призывают в Советскую Армию и направляют на учебу в военно-авиационное училище, которое он оканчивает в 1952 году.

В период обучения Ю. Анко в училище командир авианеподразделения записывает в аттестации: «Вывозную программу усвоил на «отлично». В полетах спокоен, инициативен, усталости не чувствует. Летным делом занимается с большим пристрастием. Элементы полета, технику пилотирования усваивает прочно».

О педюжинных способностях, прилежании в учебе свидетельствуют полученные им оценки: по всем дисциплинам пятерки, ни одной четверки.

После окончания училища он летает вторым пилотом, заканчивает курсы командиров кораблей. Демобилизовавшись из армии, Юрий Анко приезжает домой в Анадырь и с 1958 по 1960 год работает пилотом в Анадырском авиационном предприятии.

Его старший товарищ Дмитрий Тымнетагин постоянно стремился к тому, чтобы привлечь в авиацию больше чукотской молодежи. Часто бывая в чукотских поселках, Д. К. Тымнетагин беседовал с молодежью, рассказывал о своей летной жизни, призывал чукотскую молодежь идти учиться в авиационные училища гражданской авиации. В 1964 году он выступил в газете «Советская Чукотка» со следующим обращением:

«Дорогие мои земляки, юноши Чукотки!

Четверть века назад в воздух впервые поднялись самолеты, управляемые руками чукотских парней. Это была маленькая революция в сознании нашего народа, который до этого летал над землей лишь в сказках. Нас было пятеро: Верещагин, Кеутувги, Елков, Шитиков и я. Сейчас я остался один. Но племя крылатых сынов не должно угасать. Я знаю, что сейчас неизмеримо выросли наши люди. Чукотские юноши и девушки заканчивают среднюю школу и учатся в вузах многих городов страны. Дстойное поколение выросло нам на смену.

Я обращаюсь к моим молодым землякам с призывом: поступайте в авиационные училища

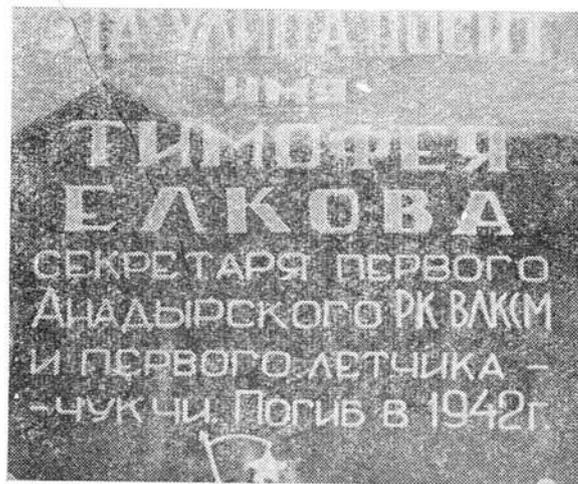
Гражданского воздушного флота. Наш народ, возрожденный Советской властью к светлой жизни, должен и будет летать! Вас, чукотские парни, ждут в оленеводческих бригадах и геологических партиях, вас ждут на голубых трассах страны. Становитесь звездными каюрами, мои друзья!»

Этот призыв нашел отклик у чукотской молодежи. В 1964 году Магаданское управление гражданской авиации по рекомендации Чукотского райкома комсомола направило в Бугурусланское летное училище имени Героя Советского Союза П. Ф. Еромасова выпускника Лаврентьевской средней школы чукчу Вячеслава Анкау. Во время учебы Вячеслав зарекомендовал себя способным курсантом, хорошим комсомольцем. В его выпускной аттестации записано: «Вывозную программу усваивал без затруднения, упражнения проходил быстро и усваивал на «отлично». Самостоятельные полеты по кругу, в зону и по маршруту отрабатывал на «отлично». В полетах чувствует себя свободно, задания выполняет качественно. Летать любит».

По всем элементам открытого полета и полета по приборам Вячеслав Анкау получил только отличные отметки.

В 1967 году Вячеслав закончил учебу в летном училище и направлен в Анадырское авиационное училище. На своей вездесущей «аниушке» Анкау вместе со своими старшими русскими товарищами летает в самые отдаленные уголки Чукотки, уверенно продолжает эстафету, принятую им от первых чукотских летчиков.

Благодарные земляки свято чтут память о первых чукотских летчиках. В 1968 году реше-



Мемориальная доска в Анадыре.

нием исполкома Анадырского районного Совета депутатов трудящихся одна из центральных улиц названа именем Тимофея Елкова — одного из первых секретарей Анадырского райкома комсомола, первого чукотского летчика, отдавшего свою молодую жизнь в борьбе с фашистскими захватчиками в ленинградском небе, а комсомольцы Анадырского аэропорта изготовили и установили на одном из домов мемориальную доску, посвященную летчику-герою.

В третьей пятилетке перед Гражданским воздушным флотом были поставлены новые задачи. XVIII съезд Коммунистической партии по-

требовал от гражданской авиации всемерно усилить темпы развития и оказать максимальную помощь народному хозяйству в выполнении третьего пятилетнего плана.

К 1938 году авиационный транспорт Дальстроя и Чукотки занимал уже существенное место во внутрирайонных транспортных связях. Особенно важное значение авиация имела для сообщения с такими отдаленными от основных транспортных коммуникаций районами, как Чаун-Чукотский, Восточно-Чукотский, Янский, Омсукчанский.

Самолетно-моторный парк Дальстроя значительно увеличился. В октябре 1937 года авиаподразделению была передана летная часть и самолеты Индигирской геологоразведочной экспедиции. Значительно расширилась сеть авиационных линий. Общая протяженность их в 1938 году составила 6383 километра. Полностью были освоены воздушные линии: Магадан — Зырянка, Магадан — Усть-Нера, Магадан — Берелех, Магадан — Наяхан и другие.

Летный и инженерно-технический состав выполнял сложные и ответственные задания. Так, в начале декабря 1937 года пилот А. В. Чернов с бортмехаником И. Я. Хромовым успешно выполнили правительственное задание — доставили в Корякский национальный округ материалы по выборам в Верховный Совет СССР, затем собрали выборные документы и вывезли их в Магадан. Летчик Н. Т. Маламуж в январе 1938 года доставил депутата Верховного Совета СССР Макара Михайловича Обухова в Хабаровск.

М. М. Обухов в газете «Советская Колыма» писал: «Я, депутат корякского народа в Верхов-

ном Совете СССР, горячо приветствую трудящихся Колымы. От имени трудящихся Корякского национального округа благодарю организации Колымы за оказанную нам помощь в деле организации кампании по выборам в Верховный Совет СССР».

В этот же период командир Чукотской авиагруппы М. Н. Каминский на самолете Р-5 перевез с Чукотки в Иркутск депутата Верховного Совета СССР от Чукотского национального округа Тевлянто, следовавшего на первую сессию. Этот перелет был совершен без полетных карт в сложных метеорологических условиях. Вот что рассказал М. Н. Каминский.

«Мой полет с Тевлянто к Москве начался с самого отдаленного района Чукотки — Островного. 25 декабря Тевлянто получил правительственную радиogramму с поздравлением и приглашением на первую сессию в январе. Вся власть была на месте. Я решал за авиацию, а он сам за себя, уже как депутат Правительства. И я полетел без карт, по рассказам и схемам колымских геологов, каких встречал по пути, через хребет Черского и Верхоянский на Якутск. В верховьях Индигирки, в глубоких сумерках, заблудился и сел на вынужденную. Но на следующее утро связался по радио с экспедицией Цареградского и прилетел на Усть-Неру... Вылетев из Якутска, при бреющем полете в бассейне Лены патерпелся страху, но на третий день к ночи был в Иркутске».

Примеры высокого трудового героизма авиаторов Северо-Востока были не единичными. Им приходилось выполнять такие работы, которые еще не встречались в летной практике.

По договору с Колымо-Индибирским речным пароходством Главсевморпути авиаторы Дальстроя должны были перебросить в Зырянку несколько тонн различных остродефицитных грузов и большое количество пассажиров. В числе грузов были резиновые баллоны от автомашины ЗИС. Их нужно было доставить в первую очередь, так как машины автопарка Зырянки простаивали.

Летный состав встретился с серьезными затруднениями. Баллоны не входили в кабины самолетов. Однако выход был найден. Пилот Кузнецов при очередном рейсе в Зырянку прикрепил 4 баллона к шасси самолета и благополучно доставил их на место.

Вслед за Кузнецовым этот опыт повторил летчик Чернов. Затем почти каждый направлявшийся в Зырянку самолет доставлял туда баллоны.

ГОДЫ РОСТА

В апреле 1938 года произошло знаменательное событие — Всеколымский совет Осоавиахима впервые выпустил учеников-летчиков, подготовленных в Магадане.

Еще в декабре 1935 года летчики, инженеры и техники Магаданского авиаподразделения, откликнувшись на призыв — подготовить в стране без отрыва от производства 150 000 пилотов, организовали у себя школу пилотов.

Первыми ее учениками стали комсомольцы якут Георгий Романов — моторист авиаподразделения, Николай Гутяк — помощник началь-

ника автосборочного цеха авторемонтного завода, Анатолий Ищенко — демобилизованный краснофлотец, Николай Леонидов, Валентин Бабилов — землеустроитель и Константин Корпилов — автомеханик.

В течение двух лет они изучали планер, винтомоторную группу, аэродинамику, аэронавигацию, метеорологию, совершали полеты на планере. В марте 1938 года Всеколымский совет Осоавиахима получил свой учебный самолет, на котором командир оборонного агитационно-учебного авиазвена Алексей Иванович Макаров обучал их летному искусству. После окончания Магаданской школы пилотов выпускники были направлены для продолжения учебы в Хабаровскую школу пилотов-инструкторов при совете Осоавиахима.

В этом же году был объявлен новый набор в планерную школу. Один из выпускников этого набора Георгий Герасимов прислал в 1944 году письмо в газету «Советская Колыма», которое было опубликовано под заголовком «Гвардейский привет комсомольцам Магадана». В нем он писал:

«Дорогие друзья! Я пишу вам это письмо, сидя в кабине самолета. Скоро ожидается вылет. Мне уже давно хочется рассказать вам о моих делах на фронте и получить от вас письмо о том, как вы живете в Магадане.

В 1940 году я закончил Магаданскую среднюю школу. Мне очень хотелось стать летчиком. Будучи еще семиклассником, я стал заниматься планеризмом. В дальнейшем, успешно закончив Н-скую летную школу, я был остав-

лен там инструктором, а через полтора года вылетел на фронт. Воевать пришлось на Кубани, под Новороссийском, под Воронежем, Белгородом, Харьковом, Киевом, Проскуровом, Каменец-Подольском и т. д. Видел я с воздуха Черное море и широкую Кубань, могучий Днепр и пограничный Прут.

Где бы я ни был, где бы ни проносился мой самолет, я всегда помнил о своем Магадане. Штурмовал ли я войска противника под Проскуровом или был в разведке над Станиславом, я помнил, что защищаю спокойствие своих колымчан.

Та закалка, которую мне дал комсомол, очень пригодилась в бою. Однажды мне пришлось произвести вынужденную посадку на нейтральной полосе. Меня начали обстреливать из пулемета, в любой момент могли подойти немцы. Нужно было пробираться к своим. Преодолев пять рядов проволочного заграждения, я случайно попал на минное поле. Взрывом меня сбilo с ног и ранило в голову, глаза залило кровью, я ничего не видел впереди себя. Очень хотелось пить, но воды нигде не было. Трудно было. Но я все-таки добрался до своих. Не раз срывались у меня с уст слова благодарности к тем, кто закалил меня духовно и физически. Комсомолу и учителям Магаданской школы, инструкторам Осоавиахима и физкультуры обязан я тем, что мне удавалось выходить победителем из трудной борьбы.

Привет всем вам от моих товарищей гвардейцев-летчиков.

Гвардии лейтенант Георгий Герасимов».

Большой трудовой и политический подъем у магаданских авиаторов вызвало сообщение о созыве XVIII съезда КПСС. Пилот Вельмер и бортмеханик Кириленко на партийном собрании обязались в подарок XVIII съезду партии досрочно закончить реконструкцию мотора и оборудования самолета тяжелого типа Х-99 и испытать его в воздухе. 29 января самолет, пилотируемый А. И. Вельмером, поднялся в воздух. Пробный полет дал хорошие результаты. Самолет был необходим для производства глубокой ледовой разведки шедшему из Владивостока каравану судов «Белоруссия», «Беломорканал», «Комсомолец», «Красин» и другим.

Александр Иванович Вельмер прошел суровую школу жизни. Родился в 1899 году в Ташкенте в семье кузнеца. С 11 лет поступил учеником в слесарную мастерскую. В феврале 1918 года добровольно вступил в ряды Красной Армии, участвовал в боях с басмачами и белогвардейцами. С 1921 года Александр Иванович направляется в Туркестанскую ЧК. В 1924 году он бортмеханик «Добролёта» в Ташкенте. В этом же году он вступает в ряды Коммунистической партии.

В те годы летчикам часто приходилось выполнять ответственные боевые задания по розыску и уничтожению басмаческих банд.

В 1928 году вместе с известным ныне летчиком Героем Советского Союза М. Т. Слепневым Вельмер успешно выполнил задание по розыску скрывающихся в пустыне Кара-Кум банд Джунайд-хана. Обнаружив бандитов, самолет указал путь бойцам Красной Армии и помог им ликвидировать банды. За этот подвиг Александр



Пилоты А. Вельмер (слева) и Н. Кузнецов.

Иванович был награжден орденом Красного Знамени. Работая летчиком, он в 1929 году участвовал в первом перелете в высокогорный Памир и оказывал огромную помощь органам госбезопасности, пограничникам в окончательной ликвидации басмаческих банд. В мае 1930 года за отличное выполнение заданий ЦИК Узбекской ССР награждает его орденом Трудового Красного Знамени, а в августе этого же года орденом Трудового Красного Знамени его награждает ЦИК Туркменской ССР.

С 1937 года А. И. Вельмер — пилот агитэскадрильи имени Максима Горького, где он также выполнял важные правительственные задания. В дни избирательной кампании Александру Ивановичу поручили ответственное за-

дание по выборам в Верховный Совет Киргизии. В письме Председателя Президиума Верховного Совета Киргизской ССР от 28 июля 1938 года на имя командира особой агитационной эскадрильи имени Максима Горького отмечалось, что экипажем самолета в составе командира-пилота Вельмера и бортмеханика Ефимева проведено 23 митинга с охватом 86 тысяч человек, распространено огромное количество листовок, плакатов, литературы.

7 декабря 1938 года на пароходе «Декабрист» Александр Иванович прибыл в Магадан пилотом в авиацию Дальстроя.

Среди магаданских летчиков Александр Иванович Вельмер пользовался большим авторитетом. Коммунисты авиаподразделения избрали его своим вожаком.

В авиаколлективе был такой случай. Единственным пилотом, летавшим зимой на морском самолете МП-1, был Фастрицкий, который выехал в Москву. Когда же понадобилось вести разведку состояния льдов, летчика для самолета не оказалось. Тогда же понадобилось вести разведку состояния льдов, летчика для самолета не оказалось. Тогда А. И. Вельмер самостоятельно освоил МП-1, хотя раньше никогда на таком самолете не летал, и успешно провел ледовую разведку. Именно ему была оказана честь доставить в феврале 1939 года из Магадана делегатов на 4-ю Хабаровскую краевую партийную конференцию.

На митинге, посвященном сообщению о созыве XVIII съезда партии, личный состав авиаторов принял следующую резолюцию: «Наш коллектив в подарок XVIII съезду партии обязуется к 10 марта сделать весь коллектив ударным, а экипажи самолетов: X-123, X-184, X-176,

X-45 — стахановскими, охватить весь личный состав социалистическим соревнованием и индивидуальными обязательствами; досрочно закончить капитальный ремонт самолета X-39, испытать его в воздухе 5 марта; к открытию съезда перебросить в Зырянку 300 чел., едущих работать в КРУ ДС. Вызываем звено, находящееся в Москве, на социалистическое соревнование по лучшей подготовке материальной части и скорейшему перегону без вынужденных посадок.

В этот период в Москве были получены два самолета, которые должны были перелететь в Магадан. Летчики С. Добрынин, Н. И. Кузнецов, А. С. Фастрицкий, Н. Шарков, штурман М. Д. Меньшиков, бортрадист П. Кекишев, бортмеханики Ф. Н. Родионов и П. Моторнов взяли обязательство — выполнить перелет Москва — Магадан в честь XVIII партсъезда и ко дню открытия съезда быть на Колыме.

Приведем выдержки из дневника командира перелета С. Добрынина.

«На наш перелет в центре было обращено серьезное внимание. Все заявки на оборудование, спецодежду и т. п. были реализованы. Штаб руководства утвердил разработанный нами навигационный план. Весь личный состав прошел два раза испытание и проверку. И только после этого приказом наркома был назначен день вылета: 24 февраля 1939 года.

24 февраля. Самолеты на старте Московского центрального аэропорта. Личный состав занял места. Моторы работают отлично. Получили разрешение вылетать. Взяли курс на Казань. Идем низким бреющим полетом. Высота 50 метров. Подняться выше невозможно. Облачность

прижимает к земле. Часто попадаем в снегопад. С удовольствием констатирую высокую технику слепого полета звена. В Казани приземлились и переночевали.

25 февраля. Погода скверная. Перед нами опасный Уральский хребет. Посоветовавшись с экипажами, решаю лететь. Взяли курс на Свердловск. Кекишев передает мне полученное по эфиру предупреждение: «Уральский хребет закрыт снегопадом и облаками». Подлетая к горам, даю приказание пробить облака. Не удается — облачность очень толстая. Спускаемся ниже и идем над самым лесом. В Свердловск прибыли благополучно.

3 марта. Взяли курс на Красноярск. Сегодня нас тоже не хотели выпускать с аэродрома, но я взял всю ответственность на себя, и мы вылетели. Весь путь до Красноярска шли в сплошном снегопаде, болтанке и на малой высоте. Нашему штурману Меньшикову достается больше всех. Мы все в закрытой кабине, а он в передней открытой рубке, защищенной от встречного ветра только маленьким козырьком. Ветер пронизывает его насквозь, а снег слепит. В Красноярске приземлились благополучно.

5 марта. В Иркутске мы пробыли весь день. Окончился первый этап нашего перелета. До Иркутска мы летели по облетанной трассе. Дальше трасса мало исследована, очень опасна, можно ждать всяких неожиданностей. Весь день посвящаем осмотру материальной части и подготовке к дальнейшему пути. Приняли на борт двух пассажиров — дальстроевцев.

8 марта. Вылетели в Якутск. Метеорологи обещали хорошую погоду. Однако сразу за Ви-

тимом мы повали в пургу. Идем слепым полетом. Я дал приказание набрать высоту, чтобы не напороться на горы. Все спокойны, уверены. Благополучно приземляемся в Якутске. Отсюда начинается сложнейший этап нашего пути. Дальше на Восток самолеты летают редко. Нет запасных аэродромов, средств связи, ориентиров — сплошная бескрайняя тайга. Вынужденная посадка грозит аварией.

10 марта. Сегодня в Москве открывается XVIII съезд ВКП(б). Сегодня мы обязаны прилететь на Колыму. В Якутске нас задержала погода. Сейчас она намного лучше. Вылетели рано. У Верхоянского хребта погода снова испортилась.

Тяжелая масса облаков обволокла горы, преградив путь.

Но нужно лететь. Решили пройти ущельями. Замысел удается. Вот и Крест-Хольджай. Сели. Быстро заправляемся горючим. Взяли нашего радиста Бухова, зазимовавшего здесь с осени прошлого года. Легли курсом на Индигирку, к устью р. Неры. Через несколько часов благополучно приземляемся на базе Индигирской экспедиции Дальстроя. Итак, обязательство выполнено! В день открытия XVIII съезда ВКП(б) мы на Колыме.

11 марта. В 15 часов 45 минут приземлились в Магадане.

Большой перелет закончен. Пройдено 9 222 километра воздушного пути за 45 летных часов в сложнейших метеорологических условиях. Штурманы, летчики и авиамеханики Дальстроя всегда готовы выполнить любое задание партии и правительства».

Большое значение в деле развития воздушного транспорта имела 5-я Всеколымская партийная конференция, проходившая с 13 по 16 февраля 1939 года. Делегаты конференции выдвинули ряд крупных проблемных вопросов, в том числе организацию постоянной авиационной связи с Хабаровском. Так, делегат Южного горнопромышленного управления заявил: «Наш представитель говорил уже здесь об авиационной линии с «материка» на Колыму. Она нам нужна как хлеб. Эта линия нам нужна, во-первых, как школа для летного состава, чтобы в дальнейшем провести великий авиационный путь Москва — Колыма. И, во-вторых, для обороны нашей великой советской Родины и советской окраины — Колымы».

Наряду с другими мероприятиями партийная конференция наметила конкретный план развития воздушного транспорта.

Магаданские авиаторы энергично взялись за организацию регулярной авиасвязи Магадан — Хабаровск. Выполнение этого мероприятия было возложено на экипаж опытного летчика Н. И. Кузнецова, в состав которого входили штурман М. Д. Меньшиков, бортмеханик Ф. Н. Родионов и бортрадист П. Кекишев. При составлении навигационного плана было проработано два варианта. По первому из них трасса протяженностью 2 900 километров пролегла через Николаевск-на-Амуре, по которой летали так: утром — старт из Магадана, посадка в Николаевске с ночевкой, — то есть на полет до Хабаровска уходило два дня. Вторым вариантом — трасса, по которой еще не летали: через Охотск — Комсомольск-на-Амуре. Этот вариант

короче первого на 900 километров, то есть на 4,5 часа летного времени. Не считая экономии горючего, он давал возможность, вылетев утром из Магадана, в тот же день прибыть в Хабаровск. Кроме того, имея в баках горючего на 11 часов полета, можно было летать по этой трассе без промежуточной посадки.

23 марта 1939 года был проведен экспериментальный рейс с посадкой в Комсомольске. Изучив опыт выполненного полета, экипаж пришел к твердому убеждению о преимуществе второго варианта, без посадок.

31 марта, тщательно разработав навигационный план, экипаж Н. И. Кузнецова впервые в истории авиации Северо-Востока решил пролететь до Хабаровска без посадки. Через 9 часов 5 минут после старта экипаж благополучно приземлился в Хабаровске.

Этим выдающимся рейсом было положено начало освоения будущей воздушной трассы Магадан — Хабаровск, о которой говорилось в решениях 5-й Всесоюзной партийной конференции.

Более существенную помощь народному хозяйству Чукотского национального округа стала оказывать и полярная авиация. За 1939 год подразделениями Чукотской авиагруппы перевезено около 1 000 пассажиров. Налет в среднем достиг 400 часов на каждого летчика, а пилот В. С. Павлов налетал 620 часов. Неоднократными победителями в социалистическом соревновании были работники авиагруппы Мохов и Томлин.

К этому периоду относится начало установления пассажирских воздушных связей с Моск-



Посадка пассажиров в самолет, летавший на трассе Анадырь — Москва. 1940 год.

вой. 8 сентября 1939 года экипаж пилота-командира авиаподразделения Дальстроя Кузнецова в составе штурмана Поройко, бортмеханика Родионова и бортрадиста Аксенова вылетел на пассажирском самолете в Москву, куда они прибыли 18 сентября.

23 марта 1940 года из Москвы вылетел в первый коммерческий рейс в Анадырь летчик М. В. Водоньянов. В составе экипажа находились пилот А. М. Тягуниц, штурман А. П. Штепенко, бортмеханики Ф. И. Бассейн, Ю. А. Бесфамильный, В. М. Латыгин, радист В. Ф. Богданов. На борту самолета находилось 13 пассажиров и 2 700 килограммов груза.

Этот рейс должен был определить экономичность эксплуатации воздушного транспорта в полярных районах. Через 32 дня самолет Г-1 (И-170) возвратился в Москву (стартовали на лыжах, а прилетели на колесах).

Так была открыта воздушная линия Москва — Анадырь вдоль Северного побережья нашей страны. За 1940 год на этой линии было выполнено 4 коммерческих рейса, перевезено 100 пассажиров и более 5 тонн груза и почты. Одному из лучших полярных летчиков Задкову удалось выполнить рейс в оба конца за 9 дней.

Значительное развитие получила и авиация Дальстроя. Руководство треста 10 декабря 1937 года издало приказ, по которому авиаподразделение выделялось из ведения отдела ДС и подчинялось непосредственно директору Дальстроя, а с 1939 года оно было наделено правами самостоятельной хозяйственной организации с производством капитальных ремонтов самолетов и двигателей, строительства жилых зданий, расширения ремонтных мастерских и строительства новых посадочных площадок.

За четыре года третьей пятилетки воздушный транспорт Дальстроя добился большого увеличения объема перевозок. При увеличении грузоподъемности самолетно-моторного парка в четыре раза общий тоннаж возрос более чем в восемь раз. Перевозки грузов выросли в 12,3 раза.

Высокие темпы роста авиaperезовок, и в первую очередь грузоперевозок, были вызваны интенсивным развитием в этот период горной промышленности, расширением объемов геологоразведочных работ. В эти годы вступили в строй действующих предприятий рудник «Кинжал» с обогащательной фабрикой, рудники и фабрики на месторождениях Бутугычаг, им. Чанаева, им. Лазо, Хатарен и другие. Геологоразведчики

выявили несколько уникальных россыпей, на базе которых открылись прииски «Фролыч», «Чай-Урья», «Большевик», «Ольчан», «Победа», «Панфиловский» и другие.

Летом 1940 года перед коллективом авиаторов Дальстроя была поставлена важная задача — доставить в Омсукчан, Зырянку, Пеструю Дресву, Неру и на озеро Дарпир для геологов обмундирование, различные материалы, продукты и обеспечить бесперебойную доставку газет и корреспонденции в Южное, Западное, Северное и другие управления.

В июле на партийном собрании коммунисты наметили конкретные меры по оказанию помощи руководству авиаподразделения в выполнении этого задания. Заместитель секретаря партийной организации начальник моторного цеха К. П. Захваткин и старший инженер Фомин, умело мобилизуя коллектив, обеспечили бесперебойную работу самолетов. Начальник Магаданского аэропорта Шаранов так умело организовал работу, что пилоты никогда не имели задержек перед вылетом в рейс.

При выполнении этого задания примером для всех была самоотверженная работа коммунистов-летчиков Ключенко, Кириллова, авиатехника Никитинского, токаря Федорова. Коммунисты Шимич, Клепацкий, бывая в аэропортах, проводили беседы, подводили итоги соцсоревнования.

Проведенная партийной организацией работа позволяла успешно выполнить задание. План грузоперевозок за 8 месяцев был выполнен на 103 процента, а в августе — на 117 процентов.

Большая заслуга в этом принадлежала ко-

мандиру Магаданского авиапредприятия Шандору Иштвановичу Шимичу — человеку с яркой, удивительной судьбой.

Шандор Иштванович родился в октябре 1901 года в Будапеште в семье дунайского матроса. В 1919 году вспыхнула революция, провозгласившая Венгерскую Советскую Республику. Шандор — на ее переднем крае. Он действовал в группе Тибора Самуэли, борющейся с контрреволюцией.

После падения Советской власти в Венгрии Шимич был арестован и приговорен к пятнадцатилетнему тюремному заключению. По особому указанию В. И. Ленина в 1921 году 49 самых активных участников революции в Венгрии были обменены на венгерских князей и баронов, которые воевали вместе с Колчаком против Советской России и очутились в плену.

Среди обмененных активных венгерских революционеров был и Шандор Шимич. По рекомендации Бела Куна Шимич был направлен в Борисоглебскую военную школу летчиков. Окончив ее и школу воздушного боя в Серпухове, Шимич служил на различных командно-лётных должностях в Киеве (его дочь Беата окончила 10 классов в 1-й Магаданской школе и работает в настоящее время врачом в Киеве), Луганске, Житомире, Москве, Харькове.

С 16 сентября 1939 года Шандор Шимич — командир Магаданского авиапредприятия. Член ВКП(б) с 1927 года, Шимич, обладая недюжинными организаторскими способностями, многое сделал для улучшения авиационного обслуживания многоотраслевого хозяйства Дальстроя, за что Указом Президиума Верховного Совета



Ш. Шимич.

СССР от 11 января 1941 года был награжден медалью «За трудовое отличие». Как активного коммуниста его неоднократно избирали членом партийного бюро, а на 2-й Магаданской городской партийной конференции в 1942 году он был избран кандидатом в члены горкома ВКП(б).

В январе 1945 года Шандор Шимич обратился в правительство с просьбой: «Я гражданин Советского Союза, член ВКП(б) и награжден правительством СССР за руководство авиацией Дальстроя в 1941 году. Сейчас, когда Красная Армия освободила Венгрию, когда на венгерской земле начинается строительство новой жизни, — мой долг быть там.

Я прошу вас направить меня на работу в Венгрию, чтобы я мог там принести наибольшую пользу, укрепляя силу и мощь моей второй великой Родины — Советского Союза».

В Венгрии Ш. И. Шимич работал вначале генеральным директором гражданской авиации, затем начальником штаба, первым заместителем командующего военно-воздушными силами республики, послом Венгрии в Корейской Народно-Демократической Республике, в Болгарии.

Грудь генерала Шимича украшают орден Красного Знамени, венгерский орден «Большой Золотой Крест».

Недавно он прислал в Магадан поздравительную открытку, в которой написал: «Всем летчикам Северо-Востока успешных полетов там, где каждая сопка делает свою погоду».

Расскажем об одном характерном примере самоотверженной работы авиаторов-коммунистов, приведенном в политдонесении заместителя командира авианодразделения по политчасти Клепацкого на имя начальника Политического управления Дальстроя.

26 апреля 1941 года в аэропорту Стрелка была закрыта воздушная навигация. В это время возникла острая необходимость вывезти большое количество шоферов, работавших на Омсукчанском зимнике. Срочное задание было поручено летчикам Самойленко и Слюсаренко. В течение шести дней на легких самолетах У-2 они вывезли из тайги 90 человек, а оставшимся подвезли продовольствие и одежду.

Полеты выполнялись в исключительно сложной обстановке. Посадку в тайге летчики производили на подобранные с воздуха площадки, а в аэропорт Стрелка подвозили на взлетно-посадочную полосу снег, чтобы обеспечить прием

самолетов на лыжах. Авиатехники Ефшишев, Петров, начальник аэропорта Продан и моторист Лобанов в это напряженное время работали круглые сутки и обеспечили бесперебойную работу летного состава.

Большой вклад в аэрофикацию Северо-Востока внесли также летчики А. И. Чернов, Н. И. Шарков, Н. М. Ястребов, Б. А. Краснокутский, С. Н. Белов, Т. Т. Маламуж, рабочие, инженеры и техники Ф. Р. Буторин, И. Н. Бухов, А. Д. Федоров, К. П. Захваткин, Г. И. Семенов и многие другие.

Партийные организации, политработники постоянно вникали в хозяйственную деятельность, обеспечивали авангардную роль коммунистов, мобилизовывали личный состав на решение стоящих перед авиаторами задач, активно вовлекали лучших из них в ряды КПСС. Если на 1 апреля 1938 года парторганизация авиаторов Дальстроя насчитывала в своих рядах 8 членов и 3 кандидата в члены КПСС, то на 16 сентября 1940 года она состояла из 19 членов и 14 кандидатов в члены партии. По постановлению партийного собрания от 29 июля 1940 года бюро Магаданского горкома КПСС в августе создало у летчиков партийное бюро.

4 января 1940 года постановлением бюро Чаунского райкома партии была создана первичная парторганизация в аэропорту Алапелгино. Секретарем парторганизации был избран Христенко. 26 сентября 1940 года решением Аладырского райкома КПСС создана первичная партийная организация в аэропорту Анадырь.

К 1941 году среди авиаторов Дальстроя насчитывалось 33 члена и кандидата в члены партии, в аэросъемочном подразделении — 24 и в Чукотской авиагруппе 17 коммунистов.

Таким образом, в результате реконструкции промышленности за годы предвоенных пятилеток, планомерного исследования и освоения природных богатств к началу Великой Отечественной войны завершилось социалистическое переустройство экономики Северо-Востока.

Развитие производительных сил Северо-Востока вызвало увеличение самолетно-моторного парка, интенсивное изыскание и строительство авиационных линий, расширение круга деятельности воздушного транспорта. Летный и инженерно-технический состав изучил условия эксплуатации самолетов на Северо-Востоке. В авиационных подразделениях были созданы крепкие партийные организации. Все это явилось прочной основой для дальнейшего развития авиации на Северо-Востоке.

Глава 3.

В дни великой битвы. 1941—1945 гг.

ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА

Вероломное нападение фашистской Германии на нашу Родину прервало мирный труд советского народа. По призыву Коммунистической партии и правительства народы Советского Союза поднялись на защиту своего социалистического Отечества.

С первых же дней войны Хабаровская крайняя партийная организация (в ее состав в годы Великой Отечественной войны входили партийные организации Камчатской, Сахалинской областей и районов Колымы) возглавила трудовой и политический подъем трудящихся края.

Большую и ответственную задачу поставил Центральный Комитет партии перед трудящимися Северо-Востока — обеспечить оборонную промышленность цветными металлами, увеличить добычу золота. К этому периоду Дальстрою была передана для исследования и освоения огромная территория в 2,4 миллиона квадратных километров — от берегов Лены и Алдана до побережья Охотского и Берингова морей. Районы Колымы, Чукотки, Яны в годы войны представляли собой поистине ударные цехи страны.

Выполняя задание Коммунистической партии, Главное и Политическое управления Дальстроя 27 июня 1941 года приняли обращение, в котором, в частности, указывалось: «Учитывая, что вся страна отныне работает на оборо-

ну, на защиту Родины и что победа решается не только на фронте, но и в тылу, в ответ на разбойничий налет фашистских варваров призываем немедленно развернуть мощное социалистическое соревнование всех трудящихся Дальстроя. Дадим стране максимальное количество металла, чтобы обеспечить победу над врагом».

Трудящиеся Дальстроя в годы войны обеспечили ежегодное выполнение и перевыполнение государственных заданий по всемерному развитию горно-металлургической промышленности, расширению минерально-сырьевой базы. Открытие геологами перспективной россыпи в бассейне речки Омчак позволило создать четыре прииска. Для организации промышленного освоения разведанных геологами месторождений были созданы Тенькинское и Индигирское горно-промышленные управления.

Интенсивное освоение природных богатств Северо-Востока на большой территории потребовало развития транспортной сети, в первую очередь строительства морских портов (Певек, Бухта Угольная, Провидения и других), автодорог и автоподъездов к рудникам, приискам и другим строящимся предприятиям.

Исключительно важную роль сыграл в годы войны Северный морской путь, по которому суда Главсевморпути, Дальневосточного пароходства обеспечивали промышленные предприятия, населенные пункты Северо-Востока всем необходимым.

За годы Великой Отечественной войны большой вклад в развитие производительных сил Северо-Востока внес и воздушный транспорт. Задачи, поставленные партией и правительством

перед народным хозяйством Северо-Востока, определили и круг вопросов, которые предстояло решать авиации.

Как только было получено сообщение по радио о вторжении немецких войск на территорию СССР, в авиаподразделении был проведен многолюдный митинг. 8 июля 1941 года коммунисты-авиаторы обсудили вопрос «О перестройке работы парторганизации на военный лад». Авиарботники заявили, что провокационную вылазку наших врагов они встретили стойко, ибо победа все равно будет за Советской страной. В своих выступлениях коммунисты заверили партию и правительство, что как авиаторы они будут с честью выполнять свой долг резерва Военно-Воздушных Сил нашей доблестной Красной Армии, работать так, как еще не работали до сих пор, и все силы отдадут на более полное удовлетворение нужд народного хозяйства Дальстроя воздушным транспортом и связью. В постановлении собрания были определены задачи: мобилизация всех авиарботников на новый подъем производительности труда, перевыполнение плана грузоперевозок, сокращение сроков ремонта авиационной техники, всемерное укрепление дисциплины.

Эти задачи, а также множество других, возникших в условиях военного времени, потребовали от летного, инженерно-технического состава, всех авиарботников огромных усилий, высокой дисциплины и сознательности.

С первых же дней войны работа авиаторов достигла большого подъема: план июня 1941 года был выполнен на 109,1 процента. Пилот Н. И. Шарков июльский план выполнил к 15,

а пилоты А. И. Слюсаренко и С. Н. Белов — к 17 июля.

Учитывая, что в связи с военным положением поставка горюче-смазочных материалов для авиации Дальстроя будет несколько затруднена, а авиация должна увеличить транспортные и другие виды работ, начальник Дальстроя 23 июня 1941 года издает приказ № 272 «О снижении норм расхода горючих и смазочных материалов при эксплуатации самолетов», в котором на основании опыта летной работы и установленных норм в ГВФ для высокогорных линий особой трудности определил оптимальные нормы расхода. Этим же приказом вводилось положение о премировании за экономию горюче-смазочных материалов.

Очень важным мероприятием для всемерного улучшения деятельности авиации, более полного использования ее возможностей и бесперебойного обслуживания горнопромышленных районов явилось решение руководства Дальстроя о возложении ответственности за содержание, расширение и строительство аэродромов на горнопромышленные, геологоразведочные управления, на территории деятельности которых были расположены аэродромы.

Так, расширение взлетно-посадочных полос и строительство служебных и производственных зданий было поручено в аэропорту Берелех Западному горнопромышленному управлению, в поселке Сеймчан — Юго-Западному ГПУ, на Стрелке — управлению автотранспорта, в Омсукчане, Нере — геологоразведочным управлениям, в Ямске, Наяхане — управлению подсобных хозяйств. Колымпроект в строго установ-

ленные сроки должен был обеспечить указанные управления необходимыми проектными работами.

Повышенная потребность в услугах авиатранспорта вызвала необходимость ускоренного строительства новых аэродромов, площадок и сооружений. Уже 8 августа 1941 года начальник Дальстроя для скорейшего окончания строительства приказал немедленно приступить в Магадане к покрытию взлетно-посадочной полосы оптимальной глинистой смесью.

За 1940—1941 годы Чукотская авиагруппа построила ремонтную мастерскую, теплосиловую, два гаража, два технических склада, три жилых дома, открыла новые линии по прямой: Анадырь — Нижние Кресты, Анадырь — Алапелгино, что сократило на 40—50 процентов летное время. На легких самолетах У-2 и СП авиагруппа связала все районы с центром Чукотского национального округа.

В первый же год войны воздушный транспорт резко увеличил объем производственной деятельности.

Протяженность авиалиний за один год увеличилась на 4214 километров, было построено 9 посадочных площадок, в то время как за пять предыдущих лет, с 1936 по 1940 год, было построено всего лишь 4 площадки. При росте грузоподъемности самолетно-моторного парка в два раза количество перевезенного груза увеличилось почти в четыре раза, а перевозка пассажиров возросла на 125 процентов. Этот факт раскрывает содержание работы воздушного транспорта в 1941 году — обеспечение грузами строящихся предприятий.

Резкое увеличение грузоперевозок стало возможным благодаря получению новых, большой грузоподъемности самолетов Г-1 и Г-2.

В первый военный год стала острой проблема кадров. Особенно не хватало авиамотористов. Летный и инженерно-технический состав авиаторов Дальстроя через Осоавиахим в короткий срок подготовил и выпустил 29 авиамотористов.

Подводя итог работы авиаторов в 1941 году, следует подчеркнуть, что успешному выполнению народнохозяйственных заданий способствовала большая организаторская и политиковоспитательная работа партийных организаций. Коммунисты Г. Я. Кириллов, А. И. Слюсаренко, В. Е. Стеблюк, Д. И. Некрасов из авиации Дальстроя, Т. А. Елков, В. П. Остроуценко, И. И. Мажелис из Чукотской авиагруппы и многие другие выполняли самые трудные задания. Они цементировали коллективы и вели за собой всех авиаторов.

Трудящиеся Северо-Востока своим героическим трудом обеспечили в 1941 году подъем в работе промышленных предприятий, транспорта, в сельском хозяйстве.

В 1942 году Центральный Комитет партии и Советское правительство поставили новую задачу — значительно увеличить добычу золота, олова и других металлов.

Новые задачи стали и перед авиаторами.

И несмотря на уменьшение грузоподъемности самолетно-моторного парка, объем перевозочной работы в 1942 году значительно увеличился по всем показателям. Протяженность авиалиний

Дальстроя увеличилась на 2 730 километров, что означает расширение географии полетов. Летный и технический состав тщательно следил за состоянием авиационной техники, сводя к минимуму простои из-за ее неисправности, и тем самым увеличивал производительность полета каждого самолета.

Успехи в выполнении заданий не пришли случайно. Партийная, профсоюзная и комсомольская организации, придавая большое значение социалистическому соревнованию, постоянно контролировали взятые обязательства, широко пропагандировали достижения передовиков. В этом большая роль принадлежала стенной газете. За 1942 год редколлегией был выпущен 31 номер газеты «Крылья Колымы». В стенгазете передовики авиаподразделения писали о своих достижениях, поднимали острые проблемы производственной деятельности.

Рабочий коллектив авиаторов рос и укреплялся. Лучшие из лучших вступали в ряды ленинской партии, поднявшей советский народ на разгром врага. Летчик И. А. Максименко 8 января 1942 года подал следующее заявление в партийную организацию: «Прошу принять меня в кандидаты ВКП(б). Вступая в кандидаты ВКП(б), я еще больше мобилирую свою силу и энергию на трудовом, а если понадобится, и на боевом фронтах для полного уничтожения озверевшего врага всего человечества».

Большим уважением у авиаторов пользовался бортмеханик Дмитрий Виссарионович Фуфаев. В 1927 году за участие в перелете Моск-

ва — Токио — Москва он был награжден орденом Красного Знамени и ему было присвоено звание «Заслуженный механик», в 1929 году за перелет Москва — Нью-Йорк — Москва он награжден орденом Трудового Красного Знамени.

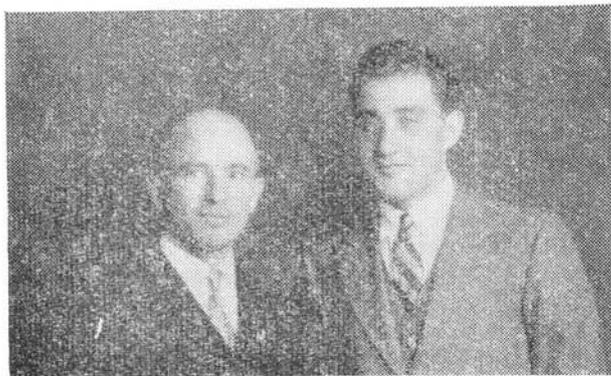
Здесь будет уместно рассказать об этом первом в истории авиации перелете по маршруту Москва — Нью-Йорк.

Экипаж в составе командира корабля С. А. Шестакова, второго пилота Ф. Е. Болотова, штурмана Б. В. Стерлигова и механика Д. В. Фуфаева 23 августа вылетел из Москвы. К вечеру следующего дня подошли к Иркутску и без посадки в нем взяли курс на Читу. Пропли Байкал. Ночная темнота плотно укрыла землю, и, сколько ни всматривались в нее шлоты, Чита нигде не просматривалась. Горючее кончилось, и экипаж пошел на вынужденную посадку.

Пилотам удалось посадить машину, сохранив жизнь членам экипажа, но самолет был разбит. Двое суток экипаж добирался до телеграфной станции, с которой сообщили в Москву о происшествии.

Через несколько дней в том же составе экипаж на новом корабле вновь стартовал из Москвы в Нью-Йорк. Позади города Сибири. В Хабаровске самолет «переобули» — заменили колеса на поплавки, и, уже как гидросамолет, «Страна Советов» устремилась через Тихий океан.

У маленького островка Атту Алеутского архипелага — первая посадка, затем остров Уналашка. Полет проходил при крайне неблагоприятной метеорологической обстановке. Затем Сьюард, Ситка, Сиэтл. Когда до Ситки остава-



С. Шестаков и Д. Фуфаев в Сан-Франциско. 1929 год.

лось всего триста километров, на одном из двигателей упало давление масла. Под самолетом разбушевавшееся море, которое моментально разнесло бы в щепки самолет в случае вынужденной посадки. Но продолжать полет невозможно на двух моторах. Командир корабля С. А. Шестаков принимает решение облегчить самолет, и за борт полетел весь груз, все личные вещи экипажа. Пришлось слить также излишек горючего. Облегченный самолет удалось довести в Ситку.

В Сиэтле после торжественной встречи заменили поплавки на колеса и полетели в Сан-Франциско, Чикаго, Детройт, Нью-Йорк. Повсюду американские рабочие, представители прогрессивных организаций и обществ тепло встречали представителей советской авиации. В Нью-Йорке на стадионе «Поло-Граунд» был организован сорокатысячный митинг, на

котором торжественно чествовали советских героев-летчиков.

В честь этого выдающегося перелета трудящиеся Америки изготовили и установили в Нью-Йоркском аэропорту мемориальную доску с надписью: «К рабочим и крестьянам Советского Союза... выражаем солидарность и дружбу международного рабочего класса...».

В заявлении, переданном в парторганизацию 7 июня 1942 года, Дмитрий Фуфаев писал:

«Прошу партийную организацию принять меня в кандидаты ВКП(б), ибо в трудное время Отечественной войны, переживаемое нашей Родиной, долг мой быть в рядах партии Ленина, в любую минуту и на любом фронте быть готовым отдать все свои силы на борьбу с фашизмом».

...О самоотверженности, высоком патриотизме авиаторов в годы войны говорит и такой факт. 5 февраля 1942 года радист И. Н. Бухов на имя командира подал рапорт следующего содержания: «Прошу вас направить меня работать в моторный цех в качестве авиамоториста. Это будет не в ущерб моей основной работе радиста, так как я дежурю на радиостанции сутки, после чего два дня свободен. Поэтому эти два дня я буду работать в фонд обороны Родины».

24 августа 1942 года Бухова приняли кандидатом в члены партии.

В январе 1943 года за образцовое выполнение заданий правительства по строительству и хозяйственному освоению районов Крайнего Севера Указом Президиума Верховного Совета СССР большая группа работников Дальстроя была от-

мечена правительственными наградами. Среди них были награждены медалью «За трудовую доблесть» пилоты А. И. Слюсаренко, А. Н. Старов, медалью «За трудовое отличие» бортмеханики В. Н. Бордовский и Ф. Н. Родионов.

За высокую производительность труда и постоянно социалистическое отношение к борьбе за выполнение плана 1942 года приказом наркома внутренних дел СССР № 69 от 29 января 1943 года были награждены нагрудным знаком «Отличнику-дальстроевцу»: Кириллов Георгий Яковлевич — пилот, Ткаченко Николай Степанович — штурман, Кузьмин Александр Никитович — бортмеханик, Казимиров Александр Германович — старший инженер, Федоров Александр Дмитриевич — токарь, Захваткин Кирилл Потапович — начальник цеха, Шарапов Семен Васильевич — начальник аэропорта.

В связи с большим наращиванием темпов освоения природных богатств Северо-Востока, необходимых фронту, с каждым годом увеличивался и размах работ, выполняемых воздушным транспортом. Авиаторы Северо-Востока, умело используя технику, успешно выполняли поставленные перед ними задачи. В труднейших условиях, характеризующихся крайне изменчивой метеорологической обстановкой, низкими температурами, малообжитостью мест, слабым оснащением аэропортов, воздушный транспорт находил все более широкое применение в развитии экономики и культуры края.

Техническая эксплуатация самолетно-моторного парка протекала в весьма напряженной

обстановке. За годы войны летные подразделения почти не пополнялись самолетами. Кроме того, если в довоенные годы имелась возможность получать запасные части, материалы с «материка», то на протяжении войны для поддержания самолетно-моторного парка в технически годном состоянии авиационно-ремонтные мастерские вынуждены были широко применять реставрацию окончательно изношенных деталей, изготовление запасных частей и специальных материалов в полукустарных условиях.

Понимая важность повышения качества технического обслуживания и ремонта авиационной техники, партийная организация авиаподразделения уделяла постоянное внимание всемерному развитию рационализаторской работы, что дало определенные результаты. Так, на одном из партийных собраний, на котором был заслушан отчет председателя технического совета, отмечалось, что только в 1944 году 19 рационализаторов дали от одного до четырех рационализаторских предложений. Начальник самолетного цеха Г. И. Семенов внес три предложения и одно техническое усовершенствование, секретарь партийной организации инженер Г. В. Пасюра внес техническое усовершенствование, давшее 102 тысячи рублей годовой экономии.

Таких примеров было множество.

В феврале 1944 года были списаны пришедшие в негодность шесть самолетов. На базе списанных самолетов авиамастерские освоили выпуск новых самолетов.

Подводя итоги зимней навигации 1944 года, руководство Дальстроя отмечало, что в резуль-

тате напряженной работы коллектив авиаторов выполнил план I квартала 1944 года по налету часов на 150,1 процента, по тонно-километрам — на 170,6 процента, а за 4 месяца выполнил годовой план по тонно-километрам на 89,8 процента.

Если сравнить общий тоннаж отправок воздушным транспортом с 1943 годом, то он несколько снизился — с 1930 тонн до 1700 тонн. Однако здесь следует учитывать, что воздушным транспортом были выполнены значительные работы по аэросъемке — план съемки площадей выполнен дальстроевскими авиаторами на 122,7 процента.

В выполнении аэрофотосъемочных работ особая заслуга принадлежит летным экипажам. Так, пилот Я. М. Шипук и аэросъемщик Ф. Кривенчук выполнили три годовых плана, пилот Н. И. Крылов и аэросъемщик Д. И. Некрасов — два с половиной годовых плана.

...Рост промышленных предприятий и недостаточное развитие наземной транспортной сети приводило к тому, что в годы войны авиаторам Дальстроя, кроме плановых рейсов по перевозке грузов и пассажиров, зачастую приходилось выполнять различные специальные срочные задания. Так, в апреле 1943 года экипаж в составе командира самолета Белова, второго пилота Жеребина, бортмеханика Родионова, авиатехника Ровенко, радиста Шеломенцева и моториста Попова выполнил ответственное задание по переброске грузов из Сеймчана на Омсукчанский гидросамолетный комбинат. Летом 1944 года один гидросамолет был закреплен за Колымским речным управлением для улучшения оперативного

руководства и производства ледовых разведок по рекам Колыме и Индигирке.

В марте 1944 года выяснилось, что в Чаун-Чукотском горнопромышленном управлении отсутствуют запасные части и техническое оборудование, что поставило под угрозу подготовку механизмов к промысловому сезону и окончание монтажа вновь строящихся предприятий. Доставка оборудования из Магадана могла быть обеспечена только воздушным транспортом. Руководство Дальстроя поручило авиаторам в короткий срок перебросить из Магадана в Апательгино следующие грузы:

Оборудование	— 5,3 тонны
Электроаппаратура	— 2,7 »
Запасные части для экскаватора	— 3,4 »
Запасные части для горно-обогатительного оборудования	— 5,7 »
Запасные части для автомашин	— 3,8 »
Инструменты	— 1,0 »
Прочие материалы	— 2,2 »

Кроме того, нужно было срочно доставить изыскательские партии и грузы на Северное побережье Чукотки.

Личный состав авиаподразделения в сложных метеорологических условиях отлично выполнил это задание, за что более 20 летчиков, инженеров и техников были поощрены руководством Дальстроя. Среди них пилоты М. Г. Марченко, Б. А. Краснокутский, А. С. Фастрицкий, Г. Я. Кириллов, Н. К. Кузнецов, Я. Е. Шипук, А. И. Слюсаренко, штурман Н. С. Ткаченко, бортмеханики Г. Н. Чекряков, С. Е. Проценко, В. М. Ефимов, авиатехники Анисимов, Головах, Буманов, бортрадисты К. П. Козловский,

В. П. Болдырев, главный инженер Г. В. Пастора, командир авиаподразделения Д. В. Фуфаев.

В сентябре 1944 года авиаторы выполнили еще одно важное задание. В связи с организацией Индигирского горнопромышленного управления возникла необходимость в срочной доставке в Усть-Неру 30 палаток, более 200 человек с зимним вещевым довольствием и хозяйственным обиходом, а также горнопутевых и строительных инструментов. Авиаподразделение выделило самолет «Дуглас» и два Р-5, экипажи которых, используя каждую минуту светлого времени, в указанные сроки доставили все необходимое в Усть-Неру.

Решением Главного и Политического управлений и окружкома профсоюза коллектив авиаторов по итогам соцсоревнования за 1944 год был признан победителем среди транспортных организаций.

Следует отметить, что работа на самолетах со значительно продленным ресурсом, на аппаратах устаревших конструкций в условиях горной местности и сложного климата нередко приводила к вынужденным посадкам и авариям.

Так, в марте 1943 года авиаторам поручили срочное задание, имевшее оборонное значение. Выполнить его вызвались пилот Слюсаренко и бортмеханик Родионов. Вылетели на ПО-2 из аэропорта Магадан через Стрелку — Омсукчан. В тот же день прибыли в Гижигу, где пурга задержала их на сутки. Затем взяли курс на Каменское. Они не долетели километров двадцать пять до Пенжинской губы, мотор в воздухе заклинило. Слюсаренко удачно произвел вынужденную посадку. При осмотре установили про-

гар поршня. Решили, что Родионов с пассажиром останутся в тундре, а Слюсаренко попытается долететь до совхоза «Пареньский». Три раза пытался Слюсаренко взлететь, но мощности мотора не хватало. Тогда проругали километром семь на самолете, и двигатель вновь заклинило. Ночью усилился ветер и пошел сильный снегопад. В вырытой под плоскостью яме просидели трое суток. Из продуктов имели два с половиной килограмма шоколада, две банки стуженного молока, килограмм сахара, килограмм колбасы.

На четвертые сутки погода установилась. Они сняли с самолета лыжи, связали их, уложили самолетный чехол, взяли бензин для паяльной лампы, карабин и малокалиберную винтовку и пошли к совхозу «Пареньский», до которого было примерно 90 километров. К вечеру, когда сели пить чай, появился самолет, но, несмотря на выстрелы и подаваемые знаки, он их не заметил и пролетел мимо. Ночевали в снегу. За день проходили километра три-четыре, так как снег был очень глубокий. На месте каждой почечки оставляли записки. Потом опять началась пурга. Еще трое суток отсиживались в снежной берлоге. Продукты были на исходе, силы иссякли. В одном месте набрали на лозу и сделали снегоступы.

Наконец на двенадцатые сутки их нашли и на собачьих и оленьих упряжках доставили в Парень. Вскоре прилетел Кириллов и взял с собой Слюсаренко и пассажира. Родионов восемь суток лечился в Парени, а затем, взяв 68 собак и две упряжки, выехал к самолету. Его надо было доставить в Гижигу. Поставив самолет на

лыжи, запрягли собак. Километров через пятнадцать начался молодой лесок и кустарник. Пришлось снять плоскости и оставить их, чтобы не порвать обшивку. За двенадцать суток Родионов вместе со своими помощниками, местными жителями Парени, доставил фюзеляж и плоскости в Гижигу.

Вскоре на ТБ-1 прилетел Николай Иванович Крылов (ныне заслуженный пилот СССР) и привез мотор. В тот же день Родионов его установил, и Крылов облетал самолет. Ночью у Крылова сильно распухла и потемнела правая рука: когда он вылезал из самолета, поскользнулся и ударился о плоскость. Крылов все же решил лететь. Тогда Родионов взял меховую рукавицу, пришил ее большой палец к перчатке и через образовавшееся отверстие надел ее на ручку управления. Верх рукавицы привязали Крылову выше локтя. Удачно взлетели и в тот же день, с посадкой на дозаправку в Омсукчане, прилетели на Стрелку.

Отпарив за ночь руку в горячей воде, Николай Крылов утром произвел взлет и прибыл в Магадан.

Большую помощь народному хозяйству Чукотского национального округа оказывала и Чукотская авиагруппа. На полярных летчиков в годы войны возлагались две задачи — проведение ледовой разведки и обслуживание хозяйственных нужд округа.

Перевозка грузов Северным морским путем с каждым военным годом смещалась из западного сектора Арктики в восточный. Промышленные стройки, действующие горные предприятия, населенные пункты Северо-Востока обес-

печивались грузами по арктической трассе. С 1942 года в бухту Провидения из Сан-Франциско и Сиэтла начали приходить советские пароходы с импортными грузами. В 1944 году удельный вес морских грузовых перевозок на Востоке достиг 88,3 процента от всех перевозок в Советской Арктике, а в 1945 году — 91,99 процента.

Проводка большого количества транспортных судов, особенно в тяжелом по ледовым условиям 1942 году, потребовала четкой, напряженной работы летного и технического состава Чукотской авиагруппы. И в том, что морские перевозки в восточном секторе Арктики во все годы войны были проведены успешно, — большая заслуга чукотских полярных летчиков.

За годы войны Чукотской авиагруппой были изысканы неплохие площадки для строительства аэродромов.

Для обеспечения хозяйственных потребностей округа Чукотская авиагруппа имела несколько самолетов. Летный состав обеспечивал перевозку пассажиров, почты, грузов. Однако устаревшая материальная часть, сложная метеорологическая обстановка, а также недостаточное количество самолетов не давали возможности даже к концу войны сколько-нибудь регулярно выполнять рейсы, в результате случалось, что пассажиры и грузы месяцами находились в аэропортах.

На 6-й Чукотской окружной партийной конференции отмечалось, что Чукотская авиагруппа нужды округа удовлетворяет плохо. Объемы перевозок пассажиров и грузов из года в год сокращались.

По сравнению с 1941 годом количество перевезенных пассажиров уменьшилось на 37 процентов, грузов — на 40 процентов, а налет часов — почти на 68 процентов. Снижение объемов перевозок Чукотской авиагруппой объясняется недостатками материально-технического снабжения, вызывавшими длительные простои самолетов в ремонте, отсутствием новых самолетов.

В целом же за годы Великой Отечественной войны воздушный транспорт Дальстроя и Чукотская авиагруппа внесли большой вклад в развитие производительных сил Северо-Востока. За 1941—1945 годы только авиаторами Дальстроя было перевезено 19 680 пассажиров, доставлено горнякам, геологоразведчикам, строителям, рыбакам 5 680 тонн грузов. Общій тоннаж перевозок составил 8 370 тонн.

Работа летно-подъемного и инженерно-технического состава в годы войны была насыщена многочисленными примерами трудового героизма. В трудных условиях Северо-Востока личный состав авиаподразделений, не страшась трудностей, самоотверженно выполнял поставленные перед ним задачи. В этой напряженной работе ведущая роль принадлежала коммунистам. Душой авиаторов были партийные организации.

Коммунистическая партия и Советское правительство высоко оценили самоотверженный, героический труд трудящихся Дальстроя и в том числе летчиков, инженеров и техников — всего личного состава авиаторов в годы Великой Отечественной войны.

Орденом Трудового Красного Знамени был награжден пилот М. Г. Марченко, орденом

Красной Звезды — главный инженер авианод-разделения Г. В. Пасюра, орденом «Знак почета» — командир авиаторов Д. В. Фуфаев, пилоты Б. А. Краснокутский, А. С. Фастрицкий, медалью «За трудовую доблесть» — пилот Я. Е. Шипук, аэросъемщик Д. И. Некрасов, заместитель командира С. В. Шарапов.

ОСОБАЯ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА

Одной из важнейших задач, поставленных перед местными партийными и советскими органами в начале Великой Отечественной войны, было строительство на Северо-Востоке участка Особой воздушной линии Фербенкс — Москва для перегонки самолетов из Соединенных Штатов Америки.

В первый же год войны Государственный Комитет Обороны принял решение о строительстве воздушной линии Москва — США. В конце 1941 года в Анадырь прибыли первый секретарь Хабаровского крайкома ВКП(б) Н. М. Пегов, секретарь крайисполкома Мальцев и начальник строительства Чусов. Они поставили перед местными партийными и советскими организациями задачу — совместно со специалистами определить места, пригодные для аэродромов, и в кратчайшие сроки закончить их строительство. Н. М. Пегов предупредил бюро Чукотского окружкома ВКП(б), что строительство воздушной трассы имеет исключительно важное значение и рассматривается оно как оборонное строительство во время войны, что выполнение поставленной задачи — это ответственный экзамен для коммунистов Чукотки.

Зимой невозможно было точно определить места строительства, поэтому, как только сошел снег, экспедиции изыскали участки в ранее намеченных поселках — Уэлькаль и Марково.

Вечером 13 августа 1942 года в Уэлькаль прибыли первый пароход «Волховстрой», которым были доставлены различные материалы и строительная часть. Первым строителям пришлось вести работу в четырех направлениях: разгружать пароход, строить основную взлетно-посадочную полосу и временную для приема самолетов, возводить жилые здания и подсобные службы.

Рабочих на строительстве не хватало. Тогда по решению бюро окружкома ВКП(б) в Уэлькаль было командировано из Анадыря 140 человек и выделено 2 катера и 4 кунгасы для выгрузки парохода.

За летнюю навигацию было выгружено 12 пароходов. Только одной древоплиты прибыло 700 вагонов, около пяти тысяч тонн горючего, шестнадцать сборных домов, много других строительных материалов, а также продовольственных и промышленных товаров.

Разгрузка проходила в исключительно тяжелых условиях, частые осенние штормы опрокидывали груженные катера и кунгасы, но люди, не считаясь с опасностью, самоотверженно трудились по 16—18 часов в сутки, вытаскивали из ледяной воды грузы.

Высокий патриотический подъем, хорошо налаженная партийно-политическая работа среди строителей обеспечили высокую производительность труда и на строительстве основной взлетно-посадочной полосы. К середине октября была

закончена подготовка ее основания. С 23 октября приступили к укладке древоплиты. Строители Сапров, Демидов, Сюсиц, Николаев, Молчанов и многие другие систематически выполняли норму на 300—400 процентов. Высокий трудовой героизм, вызванный смертельной ненавистью к фашистским захватчикам, желанием отдать все для победы над врагом, обеспечил окончание строительства в невероятно короткие сроки.

Уже 25 сентября 1942 года бюро Чукотского окружкома ВКП(б) на основании сообщения начальника Особой воздушной трассы, известного полярного летчика Ильи Павловича Мазурука приняло постановление о том, что «Особая воздушная линия правительством принята и пущена в действие».



И. И. Мазурук.

Таким образом, временные аэродромы вступили в строй. Несмотря на то, что очень много сил и времени отнимала очистка взлетно-посадочной полосы, дорог, карьеров от снега, уже к 6 февраля 1943 года была закончена укладка древоплиты на основной взлетно-посадочной полосе. 17 апреля 1943 года аэродром Уэлькаль был передан для эксплуатации Гражданскому воздушному флоту.

Большой вклад внесли трудящиеся Чукотки в строительство аэропорта Марково. По решению бюро окружкома ВКП(б) и окрисполкома к строительству аэропорта было привлечено все население Маркова. Марковский райком ВКП(б) взял под непосредственный контроль организацию строительства и воспитательной работы среди строителей. 14 октября 1942 года постановлением бюро РК ВКП(б) в аэропорту создается кандидатская группа, парторгом утверждается Н. А. Милуков.

В ходе строительства аэропорта выяснилось, что летное поле будет подготовлено в срок, но отсутствие бензина для заправки самолетов создает большие трудности в обеспечении перелетов по воздушной трассе. В связи с этим бюро Чукотского окружкома ВКП(б) 29 августа 1942 года приняло постановление о выделении горючего, необходимого количества плавсредств и утвердило заведующего отделом окружкома партии Гончарука ответственным за доставку в Марково каравана с горючим. В течение одних суток был собран весь наличный флот Анадырского куста, горючее погружено и отправлено в Марково. Оно было доставлено по назначению, но на обратном пути весь флот замерз в реке

Анадырь. Окружной комитет вместе с хозяйственными организациями и специалистами приняли соответствующие меры, которые обеспечили спасение флота.

Таким образом, под руководством Чукотского окружкома партии коммунисты, трудящиеся округа с честью справились с заданием Государственного Комитета Обороны — в установленные сроки ввели в действие участок Особой воздушной линии на Чукотке.

За ударную работу на строительстве аэродромов Особой воздушной линии многие были поощрены. Среди них — Дмитрий Павлович Дьячков, чуванец по национальности, секретарь Марковского сельсовета. В характеристике, представленной на поощрение, отмечалось:

«Тов. Дьячков с первых дней строительства аэродрома активно принимал участие в подготовке летного поля, давая на раскорчевке леса высокие показатели производительности труда.

После неоднократных безуспешных попыток доставить с места выгрузки своим ходом на аэродром тракторы за это важное дело взялся тов. Дьячков. Дьячков, впервые видя трактор, изыскал дорогу, отдельные места ее сделал проходимыми и доставил тракторы за 12 часов. Этим тов. Дьячков опроверг утверждения в невозможности доставлять тракторы в тундровых условиях, окончательно решил задачу строительства летного поля до наступления морозов.

С прекращением доставки в порт бензина катерами тов. Дьячков организовал доставку бензина на карбасах, принимая личное участие в этом деле. С вводом в действие партового пути

тов. Дьячков честно работает на доставке в порт бензина на собаках».

Жители поселка Анадырь за лето 1943 года на общественных началах также построили аэродром, значение которого очень трудно переоценить. На строительстве аэродрома было проведено 3 массовых воскресника, в которых одновременно принимало участие около 500 человек, и, кроме того, ежедневно в течение двух месяцев работали на строительстве аэродрома более 50 человек.

Широкую и всестороннюю помощь оказывало авиаторам также и население Чаунского района.

В годы Великой Отечественной войны трудящиеся округа внесли большой вклад в развитие аэродромной сети на Чукотке, которая легла в основу послевоенного авиационного строительства в округе.

ВО ИМЯ ПОБЕДЫ

На сороковой день Великой Отечественной войны газета «Правда» опубликовала передовую статью под заголовком «Фонд обороны — новое проявление советского патриотизма», в которой одобрялась и поддерживалась патриотическая инициатива советских трудящихся — часть заработка, личные сбережения вносить в фонд обороны, чтобы дать Красной Армии больше пушек, самолетов, разных машин для разгрома гитлеровской Германии.

Трудящиеся Северо-Востока с большим энтузиазмом откликнулись на эту патриотическую

инициативу. Их жизнь определялась лозунгом: «Все для фронта, все для победы!». Организаторами движения трудящихся по сбору средств на строительство боевой техники для Красной Армии, по укреплению связи тыла с фронтом выступали коммунисты и комсомольцы.

В октябре 1941 года комсомольцы и молодежь Магадана — Розанцев, Зоткин, Дюбин, Давыдов, Ерохин и другие обратились через газету «Советская Колыма» ко всем комсомольцам и несоюзной молодежи Колымы с призывом — сверх производимых отчислений в фонд обороны в поябре передать двухдневный заработок и провести ряд массовых воскресников с отчислением заработанных средств на постройку эскадрильи самолетов.

На собраниях в коллективах предприятий Дальстроя этот призыв нашел горячий отклик, причем не только у молодежи. В течение одного месяца трудящиеся Дальстроя собрали 5 278 666 рублей на строительство боевых самолетов. И уже 23 декабря 1941 года звено бомбардировщиков, на фюзеляжах которых стояла надпись «Комсомол Колымы», было отправлено на фронт.

Патриотический почин был поддержан также авиаторами. Личный состав Магаданского авиоподразделения только в 1942 году отчислил в фонд обороны 387 813 рублей, в том числе на постройку самолетов 43 924 рубля. За первое полугодие 1942 года работники авиамеханических мастерских отработали без оплаты 1 310 часов. За 9 месяцев этого года летный и технический состав после работы заготовил 40 тонн морской капусты, более 7 тонн рыбы, 2 тысячи кубомет-

ров дров. Работники аэропорта на Чукотке в 1942 году внесли 75 781 рубль.

В 1943 году, идя навстречу 25-летию ВЛКСМ, комсомольцы и молодежь Западного управления выступили с инициативой в честь юбилея комсомола силами молодежи Дальстроя собрать средства на постройку эскадрильи боевых самолетов. С большим подъемом развернулся сбор средств. Инициаторы — молодежь Западного управления внесли 180 тысяч рублей. Около 200 тысяч рублей, заработанных на воскресниках и отчисленных из своих личных сбережений, внесла молодежь Магадана. Более чем по 100 тысяч рублей внесли комсомольцы Тенькинского и Юго-Западного управлений. К юбилею ВЛКСМ молодежью было внесено более одного миллиона рублей.

В мае 1944 года в одной из воинских авиационных частей состоялся митинг, посвященный получению летчиками эскадрильи самолетов «Комсомолец Дальстроя». Участники митинга тогда обратились с письмом к комсомольцам Колымы.

«Дорогие товарищи, комсомольцы Дальстроя! ...Сегодня мы получили от ваших товарищей эскадрилью боевых самолетов «Комсомолец Дальстроя», построенных на ваши средства. В этом большом боевом подарке мы видим воплощение любви и заботы о нашем воздушном флоте, мы видим, что комсомольцы и вся молодежь Дальстроя упорно и настойчиво работает над выполнением задачи... — обеспечить Красную Армию всем необходимым для разгрома врага. У вас лозунг: «Все для победы!» — полу-

чил достойный ответ делом. Гордимся вами, как и вся наша Советская страна, герои труда!

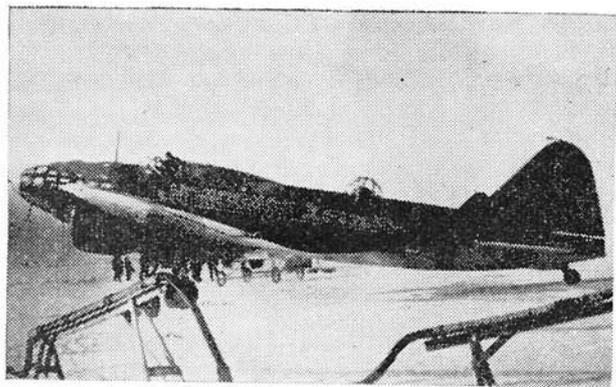
Вы нам доверили грозные боевые машины. Ваше доверие мы оправдаем. Самолеты «Комсомолец Дальстроя» вручены в надежные руки летчиков Героя Советского Союза Виталия Попкова, служащего части, которой командует прославленный летчик-истребитель, советский ас — дважды Герой Советского Союза Василий Александрович Зайцев, «части старой авиационной гвардии», где семья Героев Советского Союза исчисляется шестнадцатью человеками, где выросли известные теперь всей Советской стране Герой Советского Союза Ефремов, прославленные летчики-гвардейцы Песков, Лавейкин, Дмитриев, Городничев, Попков, Сытов, Шердаков, Глинкин, Баевский и многие другие герои Отечественной войны.

Мы оправдаем ваше высокое доверие новыми боевыми делами во имя полного разгрома немецких захватчиков.

По поручению митинга, посвященного получению самолетов эскадрильи «Комсомолец Дальстроя»

Дважды Герой Советского Союза Зайцев
Герой Советского Союза Лавейкин
Герой Советского Союза Попков
Летчики-гвардейцы Рулин, Калашников».

Внесли свой вклад в укрепление Военно-Воздушных Сил и колхозники Дальстроя, собравшие на постройку самолетов «Колхозник Колымы» 525 тысяч рублей.



Самолет ДБ-3Ф «Комсомолец Колымы».

3 июля 1944 года женщины Магадана начали сбор средств на строительство самолета «Общественница Дальстроя». Сотрудники Госбанка Зенкова, Федорова, Должкова и другие отчислили в фонд строительства самолета свой трехдневный заработок. В течение трех дней женщинами Магадана было внесено 65 тысяч рублей.

Как только в Певеке узнали о патриотическом почине, в первый же день здесь было внесено свыше 10 тысяч рублей. Многие женщины внесли по 200—300 рублей. Так, А. В. Дятлова внесла 350 рублей, Воробьева и Матвеева — по 300 рублей. Всего на строительство боевого самолета «Общественница Дальстроя» было внесено около 200 тысяч рублей.

За годы Великой Отечественной войны рабочие и служащие Колымы собрали и перечисли-

ли в распоряжение Главного командования Красной Армии более 13 миллионов рублей, собранных на строительство боевых самолетов. На эти средства построено и передано Красной Армии звено бомбардировщиков «Дальстроевец», авиаэскадрилья самолетов «Комсомолец Дальстроя», авиазвено бомбардировщиков «Комсомол Колымы», звено санитарных самолетов, самолеты «Колымский колхозник», «Общественница Дальстроя».

Председатель Государственного Комитета Обороны от имени ЦК ВКП(б) и Советского правительства в адрес Главного и Политического управлений, Магаданского горкома партии прислал благодарственную телеграмму, отмечающую значительный вклад трудящихся Дальстроя по оказанию помощи Красной Армии. В ней сообщалось:

«Прошу передать рабочим, работницам, инженерно-техническим работникам и служащим, собравшим, кроме первых 4 миллионов 800 тысяч рублей на строительство бомбардировщиков «Дальстроевец», дополнительно 16 миллионов рублей на строительство танковой колонны им. Феликса Дзержинского, — мой братский привет и благодарность Красной Армии.

И. Сталин».

Используя разнообразные формы пропаганды и агитации, партийные организации Чукотского национального округа возглавили патриотический подъем среди трудящихся по внесению личных сбережений на строительство боевой техники для Красной Армии. Вот что, например,

сообщал Чукотскому окружному ВКП(б) секретарь Чаунского райкома партии Н. Ф. Пугачев в радиোগрамме от 5 декабря 1941 года.

«Сегодня получил Вашу радиোগрамму № 1378 и сегодня же дали указание по всем организациям района о проведении собраний и митингов по коллективам, а также дано указание заведующим красных яранг о проведении разъяснительной работы среди кочевого населения поддерживать замечательную инициативу (хабаровских) колхозников. Вместе с этим сообщаем, что двадцать дней назад мы получили с самолетом из Магадана газету «Советская Колыма», из которой узнали, что в Магадане идет сбор средств на постройку боевых самолетов. Мы провели собрания и митинги. Трудящиеся района поддерживали инициативу магаданцев и хабаровчан. Начался сбор средств на постройку боевых самолетов. На сегодняшний день, т. е. на 5 декабря 1941 года, в районе собрано средств 196 тысяч рублей, в том числе на 27 тысяч рублей облигаций. Деньги эти переводятся в Магадан. Приняли участие в сборе средств на постройку боевых самолетов 207 человек. Исключительное большинство из них — работники промкомбината. Плюс к этому комсомольцы собрали на постройку боевых самолетов 14 тысяч руб. ...»

В конце 1942 года колхозники Тамбовской области и саратовский колхозник Ферапонт Головатый выступили инициаторами сбора средств на строительство танковых колонн и боевых самолетов для Красной Армии. Этот патриотический почин, забота о Красной Армии были

горячо поддержаны населением Чукотского национального округа. Так, оленевод Восточно-Тундровского района товарищ Лелекай внес 19 000 рублей. Когда ему сказали, чтобы он оставил часть на свои хозяйственные нужды, Лелекай ответил: «Колхозник Головатый не оставлял. Я тоже вношу свои сбережения. Мы здесь живем в лучших условиях — есть мясо, рыба, жир — проживем, а вот фронту нужно больше и тогда быстрее разобьем врага».

Много средств было внесено трудящимися округа на строительство авиаэскадрильи «Камчатка — фронту». Здесь следует отметить колхозников Восточно-Тундровского района Тенемкуя, внесшего 27 000 рублей, Эткою, сдавшего 42 000 рублей, оленевода Анадырского района Тевлета, внесшего 15 000 рублей, врача полярной станции мыса Шмидта Умнову, внесшую 21 600 рублей.

Только 22 комсомольца — чукчи из колхоза «Турваургин» Восточно-Тундровского района за период Отечественной войны внесли из своих сбережений наличными 314 000 рублей и облигациями 40 400 рублей, в том числе на строительство эскадрильи «Камчатка — фронту» — 75 800 рублей.

Патриотический вклад рабочих, колхозников и служащих был по достоинству оценен правительством. В телеграмме Народного комиссара обороны на имя Камчатского обкома партии сообщалось:

«Передайте трудящимся Камчатской области, собравшим 8 658 259 деньгами и 6 100 000 рублей облигациями госзаймов на строительство эскадрильи боевых самолетов «Камчатка —

фронту», мой братский привет и благодарность Красной Армии».

Большой вклад в дело сбора средств на строительство боевых самолетов внесли трудящиеся Анадырского района. К концу 1943 года рабочие, колхозники, служащие собрали на строительство звена истребителей 310 500 рублей, на звено бомбардировщиков — 110 400 рублей, эскадрильи самолетов — 500 тысяч рублей, на звено санитарных самолетов «Хабаровский комсомол» и «Осоавиахим» — 128 тысяч рублей.

В ответ на инициативу тамбовских колхозников шахтер Фединин, строитель Корнилов, радист Пушкин, тракторист Авдеенко и другие выступили через газету «Полярный шахтер» с обращением ко всем полярникам бухты Угольной о постройке на собственные средства самолета «Полярник бухты Угольной». За короткий срок было собрано 107 тысяч рублей. Инженер Вериго внес 2 500 рублей, слесарь Масальский — 2 000 рублей, строитель Карманов — 1 500 рублей.

Коллектив поселка Провидения собрал на строительство авиаэскадрильи «Советский полярник» 353 500 рублей, гидрографы внесли на авиационное звено «Провиденский гидрограф» 333 000 рублей.

За весь период Великой Отечественной войны трудящиеся Чукотского национального округа внесли в фонд обороны из личных сбережений 15 429 930 рублей, передано облигаций на сумму 8 250 000 рублей, сдано 12 300 оленей, собрано 55 268 штук теплых вещей для советских воинов и населения, пострадавшего от немецкой оккупации.

Так трудящиеся Колымы и Чукотки оказывали помощь фронту не только самоотверженным трудом, но и личными материальными средствами, направленными на укрепление Военно-Воздушных Сил Красной Армии. И это еще один яркий пример проявления социалистического патриотизма советского народа, который способствовал укреплению союза рабочего класса и колхозного крестьянства, поднимал боевой дух воинов на фронте, приближал быстрейшую победу над фашистской Германией.

Глава 4.

Снова в мирном небе. 1946—1958 гг.

Одержав победу в Великой Отечественной войне, советский народ приступил к мирному созидательному труду. Коммунистическая партия и Советское правительство разработали грандиозную программу восстановления и развития народного хозяйства страны, повышения культуры и благосостояния трудящихся, нового всестороннего расцвета нашей Родины и всемерного укрепления ее могущества.

Большие задачи были поставлены и перед Гражданским воздушным флотом.

Деятельность авиации Северо-Востока в послевоенные годы была подчинена задаче улучшения обслуживания нужд народного хозяйства Дальстроя и Чукотского национального округа. Промышленность Дальстроя в годы четвертой и пятой пятилеток развивалась ускоренными темпами, хотя в первые послевоенные годы хозяйственное и партийное руководство, не сумев перестроить работу по-новому, допустило снижение добычи золота и олова. Центральный Комитет ВКП(б), проверив положение дел на месте, принял в декабре 1946-го постановление о работе Дальстроя, в котором была четко определена программа действий партийных организаций, хозяйственных руководителей. Эти мероприятия, а также большая помощь партии и правительства материально-техническими средствами, кадрами помогли Дальстрою преодолеть отставание и успешно наращивать темпы промышленного производства.

Воздушный транспорт Дальстроя в первый послевоенный год снизил свои производственные показатели.

Уменьшение объемов авиаперевозок было обусловлено тем, что большое количество самолетов «отлетали» свои ресурсы. Так, в сентябре 1946 года в связи с большим общим износом в результате длительной эксплуатации были списаны три самолета ПС-40, три самолета «Локхид-14», а также С-2.

В первом послевоенном году воздушный транспорт обслуживал, как и прежде, в первую очередь нужды производства. В марте—апреле авиаторы обеспечили доставку в отдаленные горнопромышленные управления большого количества людей и технических грузов. Наличный самолетно-моторный парк не мог в 1946 году полностью обеспечить потребность в авиаперевозках. На помощь пришло Якутское управление ГВФ, выделив экипаж самолета СИ-47. За четкую работу по перевозке срочных грузов этот экипаж в составе командира корабля Паспортникова, второго пилота Аксенова, бортмеханика Сидянина и бортрадиста Спиридонова был поощрен руководством Дальстроя.

Авиатранспорт Дальстроя, хотя и снизил объемы перевозок, все же оказывал существенную помощь народному хозяйству. Этого нельзя сказать о деятельности Чукотской авиагруппы Управления полярной авиации в первые послевоенные годы.

Состоявшаяся в апреле 1947 года VII Чукотская окружная партийная конференция отмечала, что воздушное сообщение в округе два-три года назад было значительно лучше.

О том, насколько острой была проблема воздушного сообщения в Чукотском национальном округе, свидетельствует факт отправки делегатов этой конференции в свои районы. Конференция закончила работу 25 апреля 1947 года. Прошло больше месяца после ее окончания, а многие делегаты еще находились в Анадыре. 28 мая секретарь окружкома ВКП(б) дал следующую телеграмму командованию Чукотской авиагруппы: «Несмотря [на] неоднократные ваши заявления [о] переброске делегатов самолетами Гавевского, Брежнева, Попова, делегаты [до] сих пор находятся [в] Анадыре, не имея перспективы вылета, вы призваны обслуживать наши нужды, настойчивости [в] этом не проявляете».

Через несколько дней окружком партии дает телеграмму в Хабаровск начальнику управления ГВФ: «[В] Анадырь прибыл самолет Степкина... просим вас немедленно [в] этот срок передать [в] Анадырь Степкину задание вывезти делегатов окрпартконференции, находящихся [в] ожидании самолета более полутора месяцев».

Эта просьба осталась без ответа, и 7 июня окружком еще раз отправляет телеграмму в Дальневосточное управление ГВФ: «Молнируйте указание Ставицкому или Титкову развезти делегатов, вернуться через Петропавловск [со] спецзагрузкой, иначе машины выпускать не будем, других мер не остается».

Только 12 июня делегаты были отправлены.

Подобные факты были не единичны. В октябре 1946 года участники пленума окружкома партии вынуждены были полмесяца ожидать в Анадыре прибытия самолетов.

В тот период резко обнажились недостатки организационной структуры воздушного транспорта на Северо-Востоке. Ведомственные авиационные подразделения Дальстроя и ГУСМП призваны были в первую очередь обслуживать свои внутренние нужды. Руководители ГУСМП и Дальстроя, узковедомственно рассматривая назначение воздушного транспорта, пользуясь особым положением своих управлений, не считались с просьбами даже партийных органов. Так, на настоятельную просьбу окружкома партии срочно прислать самолет для вывозки членов пленума один из руководителей Дальстроя ответил:

«На переброску ваших людей нашими (разрядка наша.— Е. А.) самолетами не рассчитывайте».

Был издан приказ, в котором запрещалась перевозка на самолетах Дальстроя пассажиров и грузов организаций, не входящих в систему МВД СССР. Эти организации, как указывалось в приказе, должны были пользоваться только услугами ГВФ.

Единственно правильное решение проблемы авиасообщения на Северо-Востоке заключалось в том, чтобы обслуживание нужд народного хозяйства и потребностей населения постепенно было передано одному из подразделений Гражданского воздушного флота, не подчиненному местным хозяйственным органам.

Чукотский окружной комитет партии правильно определил пути развития воздушного транспорта, записав в постановлении 7-й окружной партийной конференции задачу добиться организации авиагруппы ГВФ для обслужива-

ния нужд внутри округа, придав эту группу Дальневосточному управлению ГВФ.

Окружкомом ВКП(б) впервые в округе был составлен план перевозок на 1947 год по Чукотскому национальному округу.

Этот план был вручен депутату Верховного Совета СССР, председателю исполкома Чукотского окружного Совета депутатов трудящихся Отке, находившемуся в Москве. По представлению Отке, предложение окружной партийной организации было поддержано правительством. По его указанию Дальневосточное управление ГВФ в июле 1947 года организовало Чукотское авиазвено с базированием в Анадыре и Сеймчане и укомплектовало его летным и инженерно-техническим составом.

Трудно переоценить значение этого события для трудящихся Чукотского национального округа.

Командиром этого звена был назначен Михаил Иванович Алексапин, отдавший много сил организации воздушных сообщений на Чукотке. Об этом красноречиво свидетельствует следующая характеристика.

«Алексапин М. И. в течение трех лет командует звеном Сеймчанского авиаподразделения Дальневосточного управления ГВФ, работает на одной из труднейших трасс Дальневосточного управления по обслуживанию Чукотского национального округа.

Тысячи пассажиров, сотни тонн почты и различных грузов перевезено авиазвеном из Хабаровска в Анадырь и в другие районы Чукотки. Всегда на выполнение важных и сложных заданий посылается тов. Алексапин.

За 1948—1950 годы только на Чукотке тов. Алексашин налетал 2200 часов. Экипаж тов. Алексашина, несмотря на неблагоприятные метеорологические условия, отлично справился с заданиями по обслуживанию выборной кампании 1950 года.

Председатель Чукотского
окрисполкома Отке
Секретарь Чукотского ОК ВКП(б)
И. Петров».

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 декабря 1950 года в связи с двадцатипятилетием Чукотского национального округа и достигнутыми успехами в развитии народного хозяйства и культуры Михаил Иванович Алексашин был награжден медалью «За трудовую доблесть».

В январе 1947 года Дальневосточное управление ГВФ принимает от Дальстроя аэропорт Охотск и полностью берет на себя постоянное обслуживание полетов ведомственной авиации.

Темпы хозяйственного освоения Северо-Востока возрастали с каждым годом. Наряду с развитием горных управлений в течение ряда лет создавались новые предприятия в совершенно необжитых местах, труднодоступных для наземных видов транспорта.

В 1948 году авиаподразделение Дальстроя получило новые самолеты ИЛ-12 и большую партию ЛИ-2. Это в значительной степени обеспечило высокие темпы роста авиационных перевозок.

За период с 1947 по 1952 год авиатранспорт пополнил свой самолетно-моторный парк, выросло количество летного и технического состава, расширилась аэродромная сеть. Структура авиаподразделения уже не могла обеспечивать должную организацию летной работы, в результате чего в марте 1949 года авиаподразделение было реорганизовано в авиагруппу, в состав которой вошло несколько транспортных авиаподразделений, а с 1952 года авиагруппа была преобразована в Управление воздушного транспорта Дальстроя.

В октябре 1952 года начальником Управления назначается опытный дальневосточный летчик, участник Великой Отечественной войны, Герой Советского Союза Василий Александрович Борисов, отдавший много лет жизни развитию авиации на Северо-Востоке.

Василий Александрович после окончания в 1935 году Тамбовской летной школы гражданской авиации по его личной просьбе был направлен на Дальний Восток. Вначале в Хабаровске, а затем в Приморье и на Камчатке летал он по неизведанным путям, прокладывал воздушные трассы в самые отдаленные места, возил пассажиров, грузы, медикаменты. К началу Великой Отечественной войны имел уже большой опыт летной работы в суровых условиях.

С 16 июля 1941 года Василий Александрович в действующей армии — командир корабля особой группы ГВФ, командир звена, заместитель командира авиаполка авиации дальнего действия. Ему очень помог опыт полетов в сложных северных условиях, в полярные ночи, которые научили летать по приборам. Особенно приго-

дился этот опыт в полетах на бомбардировку Берлина в начале войны. Пять раз участвовал он в налетах на главное логово фашистов — Берлин.

За годы Отечественной войны В. А. Борисов совершил триста боевых вылетов, на живую силу и технику врага сброшено им свыше шестисот тонн бомб. Его ратные подвиги высоко оценены Советским правительством: рядом с Золотой Звездой Героя Советского Союза его грудь украсили пятнадцать орденов и медалей.

Забегая несколько вперед, отметим, что Василий Александрович одним из первых в Магадане освоил вертолет МИ-4 и изучил условия его эксплуатации на Северо-Востоке. В 1968 году Указом Президиума Верховного Совета СССР ему присвоено высокое звание «Заслуженный пилот СССР».

Увеличение количества летного и технического состава, создание в отдаленных районах авиационных подразделений, особые условия работы авиаторов, требующие высокого уровня дисциплины и организованности, вызвали необходимость усиления политической работы с личным составом, повышения боевитости партийных организаций. В связи с этим в августе 1949 года для улучшения организационно-партийной и политико-воспитательной работы с летным и техническим составом была введена должность заместителя командира авиагруппы по политчасти.

...В послевоенные годы, кроме рейсовых полетов, авиаторам приходилось выполнять много специальных заданий по обслуживанию нужд народного хозяйства Северо-Востока.



Герой Советского Союза В. А. Борисов.

В декабре 1947 года создалось очень тяжелое положение с завозом грузов и продовольствия на предприятия, и в особенности в Индигирское горнопромышленное управление. Руководство

Дальстроя вынуждено было остановить работу экскаваторов, компрессоров, с тем чтобы накопить хотя бы минимальные запасы топлива, продовольствия и других материалов. Для ликвидации создавшегося положения были выделены четыре самолета, экипажи которых в короткий срок доставили в ИГПУ много тонн продовольствия и материалов.

В мае 1949 года из-за недостатка рабочей силы в Юго-Западном горнопромышленном управлении срывался государственный план добычи металла. За короткий период летчики доставили в ЮЗГПУ 900 рабочих. В связи с организацией нового разведрайона летно-подъемный состав обеспечил заброску 300 человек рабочих и 20 тонн остро необходимых грузов на прииски управления.

В конце 1949 года в целях своевременной и качественной организации проведения геолого-поисковых и разведочных работ Нижнеколымским районным геологоразведочным управлением самолетами было доставлено из Сеймчана и Магадана в Зырянку 20 тонн материалов, оборудования и инструментов.

В августе 1950 года начальник Янского горнопромышленного строительства и начальник политотдела сообщили в Главное и Политическое управления Дальстроя, что им в их работе большую помощь оказали экипажи самолетов, где командиром были П. И. Соловьев и А. Д. Андриянов. В конце июня, указывалось в сообщении, управление не имело дефицитного оборудования, в результате чего должны были прекратиться горные работы. Погода в районе Яны нелетная. Экипаж командира самолета Со-

ловьева, зная это, несмотря на плохую метеобстановку, доставил груз горнякам и, ввиду того что аэродром был закрыт, выбросил его к месту назначения, чем предотвратил остановку предприятия. Экипаж командира Андриянова также в сложную погоду доставил крайне необходимый груз и людей на место.

Успешным полетам летчиков авиагруппы Дальстроя во многом способствовала самоотверженная работа коллектива линейных мастерских. Так, на одном из самолетов вышел из строя мотор. Отсутствие запасных моторов такого же типа в Магадане требовало доставки его в Новосибирск или Москву, что привело бы к длительному простоя самолета. Коллектив моторного цеха, несмотря на отсутствие необходимого оборудования, взялся за его восстановление. Старший техник Гамольский, бортмеханик Ярославцев и слесарь Федорев быстро отремонтировали двигатель. Ремонт в своей мастерской дал экономию в сумме 536 700 рублей. Когда в авиагруппе возникла срочная необходимость подготовки и переоборудования самолетов под аэрофотосъемочный вариант, работники мастерских и авиагруппы В. Н. Смирнов, Г. И. Семенов, А. В. Фортунатова, А. Д. Римский и многие другие на месте выполнили эту специфическую работу, что также позволило сэкономить более 500 тысяч рублей.

Трудящиеся Дальстроя за послевоенные годы проделали большую работу по развитию производительных сил Северо-Востока. Однако к 1953 году организационные формы Дальстроя,

оправданные практическим опытом на первом этапе освоения Севера, изжили себя. Более того, они становились тормозом в дальнейшем подъеме экономики и культуры Колымы и Чукотки, в силу чего Дальстрой упустил не только проведение социально-культурных мероприятий, но и не использовал в должной мере большие возможности, заложенные в этом крае. Добыча основных металлов — золота и олова к 1953 году значительно сократилась. Вместо двадцати закрытых золотодобывающих предприятий было введено только семь. План добычи металла в 1953 году оказался невыполненным.

Недостатки в деятельности Дальстроя и политических органов ярко видны на примере работы воздушного транспорта. От летного и технического состава руководство Дальстроя требовало безусловного выполнения заданий по авиаперевозкам. В то же время оно не решало основных вопросов работы авиации на Северо-Востоке. Взлетно-посадочные полосы не отвечали требованиям самолетно-моторного парка, аэропорты не были обеспечены минимумом служебных, жилых зданий, радиооборудование было мало мощное, что в условиях Северо-Востока, при полетах над сложным рельефом местности и неудовлетворительном метеообеспечении, зачастую создавало аварийную обстановку. При длительной эксплуатации самолетно-моторного парка в условиях отрицательных температур средствами механизации аэропорты обеспечены были плохо. Не проявлялось должной заботы о культурно-бытовых условиях авиаторов и пассажиров.

Эти серьезные недостатки в хозяйственном

и партийном руководстве воздушным транспортом Дальстроя стали предметом обсуждения коммунистами Управления воздушного транспорта на партийном собрании 17 августа 1953 года. Отметив указанные выше и другие недостатки, коммунисты на этом собрании приняли письмо в адрес ЦК КПСС, в котором, в частности, отмечалось:

«Партийная организация Управления воздушного транспорта Дальстроя считает, ввиду большого роста на территории Колымы и прилегающих районах деятельности Дальстроя крупных промышленных, административных и культурных центров и большого количества новых поселков, что настало время создания в районах деятельности Дальстроя областной партийной организации и областных органов Советской власти, что явится новым толчком в деле дальнейшего освоения и развития края».

Инициатива местных партийных организаций о создании области была своевременно поддержана Хабаровским крайкомом партии.

Указом Президиума Верховного Совета СССР 3 декабря 1953 года была образована Магаданская область, а вскоре созданы полноправные партийные, советские, профсоюзные и комсомольские органы. Образование Магаданской области является ярким проявлением заботы партии и правительства о дальнейшем, более быстром развитии производительных сил районов Северо-Востока нашей страны, подъеме материального благосостояния и культурного уровня трудящихся.

Молодой Магаданской области с первых же шагов ее деятельности была оказана большая

помощь со стороны Центрального Комитета КПСС и Советского правительства. Совет Министров СССР предпринял ряд действенных мер в порядке разносторонней помощи Магаданской области в хозяйственном, культурно-бытовом и жилищном строительстве.

Наряду с другими мероприятиями большое внимание было уделено воздушному транспорту. Совет Министров обязал Главное управление Гражданского воздушного флота представить в правительство положение о передаче авиации Дальстроя в ведение ГУ ГВФ, а также:

а) обеспечить перевозку пассажиров на линиях Хабаровск — Магадан — Чукотка, Якутск — Магадан и на линиях от Магадана на восток север только на самолетах, имеющих отопление;

б) установить с 1955 года систематические полеты из Магадана в Батыгай, Эгвекино, Эвенск, бухту Лаврентия, Марково, Анюйск, Анадырь и Апанельгино;

в) разработать и провести мероприятия по улучшению обслуживания и перевозок пассажиров на авиалиниях Магаданской области, особенно в период отпусков трудящихся.

Было предусмотрено также обеспечение жилой площадью авиаработников, строительство в аэропортах служебных и подсобных помещений, упорядочение тарифов на перевозки пассажиров, грузов и багажа воздушным транспортом на авиалиниях Якутской АССР, Магаданской, Сахалинской и Камчатской областей.

Главное управление ГВФ подготовило согласованное с местными партийными и советскими органами положение, в котором предусматривалась передача авиации Дальстроя Министер-

ства цветной металлургии Главному управлению Гражданского воздушного флота.

Созданная на базе Управления воздушного транспорта Дальстроя Магаданская авиагруппа вошла в состав Дальневосточного управления ГВФ.

За 1956—1959 годы воздушный транспорт значительно увеличил объемы перевозок. Это увеличение составило: по налету тонно-километров — в 2,1 раза, авиации специального применения — почти в три раза, по отправкам пассажиров — в 1,8, почты — в 1,9 и грузов — в 8,7 раза. Опережающими темпами возрастали перевозки грузов для предприятий области. Большое увеличение налета часов авиации специального применения произошло за счет расширения ее деятельности в геологоразведке.

На 2-й Магаданской областной партийной конференции, которая состоялась 18—20 января 1956 года, секретарь парторганизации геологоразведочного управления указывал, что геологи Дальстроя для транспортировки имеют только лошадей, оленей и собак, в то время как в центральных районах страны в геологоразведке уже давно применяются и вертолеты. Конференция потребовала более широкого внедрения в практику аэрогеологических, аэрогеофизических и других прогрессивных методов поиска и разведки полезных ископаемых.

Выполняя это постановление, авиаторы совместно с геологоразведчиками обеспечили значительный рост применения авиации для геологии.

Улучшению обслуживания нужд народного хозяйства Северо-Востока способствовало также

то, что в июле 1957 года Магаданская авиагруппа была выделена из состава Дальневосточного территориального управления и подчинена непосредственно Главному управлению ГВФ. В конце 1957 года для совершенствования знаний летно-подъемного и инженерно-технического состава, переподготовки авиаработников в Магадане было создано специальное учебно-тренировочное подразделение. Этим были созданы условия для обучения авиаторов на месте, без выезда за пределы области, а также для более широкого охвата курсовой подготовки работников различных профессий. В учебно-тренировочном подразделении лучшие авиационные специалисты — летчики С. Ф. Садовник, Ф. В. Журавлев, штурманы-инструкторы Н. А. Назаров, В. П. Матвеев, инженер М. И. Чигринов, бортрадиост-инструктор Ю. И. Кутузов, преподаватель П. Ф. Вишневикий, начальник штаба Н. Г. Непрокин и другие на протяжении многих лет отдавали и отдают свои знания и богатый опыт авиаторам.

Первым командиром этого учебно-тренировочного подразделения стал мастер летного дела Николай Васильевич Кирсанов. Его жизнь — яркий пример беззаветного служения Родине.

После окончания в 1940 году Тамбовской летной школы ГВФ Николай Васильевич в годы Великой Отечественной войны храбро сражался с немецко-фашистскими захватчиками. С 1944 года, будучи командиром звена, он обслуживал штаб польских партизан в городах Люблино, Ровно. В сложных условиях ведения партизанских боев выполнял он задания штаба польских партизан по перевозке личного состава

партизанского соединения, раненых, боеприпасов, обеспечивал поиски и подбор площадок для посадки тяжелых самолетов.

Вот как оценивал работу летного подразделения начальник штаба польских партизан полковник Притыцкий:

«...Следует отметить исключительную отвагу и инициативу младшего лейтенанта Кирсанова, летчиков Лебедево, Шириева, Беседина и Золотарева, а также молодого летчика-ночника сержанта Безушко, который со штурманом Максимовым совершил свой первый вылет в тыл врага, доставил двух офицеров (имея на борту четырех человек). В целом личный состав звена зарекомендовал себя исключительно дисциплинированным, инициативным, спаянным и исполнительным коллективом».

В 23-м отдельном авиатранспортном ордене Александра Невского, Богдана Хмельницкого Берлинском авиаполку ГВФ Н. В. Кирсанов прошел боевой путь от Кавказа до Берлина. За мужество и героизм, проявленные в боях с немецко-фашистскими захватчиками, Кирсанов был награжден двумя орденами Отечественной войны, медалью «Партизану Отечественной войны» I степени.

С 1947 года связал он свою судьбу с магаданской авиацией. За 25 лет работы на Крайнем Севере он воспитал и, как говорят в авиации, ввел в строй десятки летчиков. Обладая отличной техникой пилотирования, совершенной методикой обучения, имея большой опыт летной работы на Севере, он умело передавал его командно-летному составу авиапредприятий. Его самоотверженный труд отмечен высокой прави-



*Инструкторы учебно-тренировочного подразделения.
Н. Железняк, С. Дудник, Ю. Кутузов, заслуженный*



*Слева направо: В. Соколов, В. Болдырев, А. Соловьев,
пилот СССР Н. Кирсанов, Н. Назаров, М. Бобуревич.*



Н. Теплов.



Н. Прокопенко.

тельственной наградой — орденом Трудового Красного Знамени.

Недавно заслуженного пилота СССР Николая Васильевича Кирсанова магаданские авиаторы проводили на отдых, но в Магадане его дело продолжает сын — отличный авиационный специалист, политработник летного подразделения.

Большой рост объема авиане перевозок был обеспечен тем, что советская авиационная промышленность предоставила в распоряжение магаданских авиаторов новые, более производительные самолеты ИЛ-14, АН-2, вертолеты МИ-1, МИ-4, благодаря чему не только увеличилась эффективность транспортной работы, но и значительно расширилась география полетов.

К 1959 году инженерно-технический состав во многих аэропортах внедрил новые средства радиолокации и радионавигации, позволившие

осуществлять полеты в сложных метеоусловиях и ночью, как это было предусмотрено в постановлении третьей областной партийной конференции.

Во всех этих успехах — труд сотен летчиков, штурманов, инженеров и техников. Молодые авиаторы должны знать и помнить их. Это авиатехник-бригадир И. Д. Картамышев, награжденный орденом Ленина, бортрадист А. А. Смирягин, чей труд отмечен орденом Трудового Красного Знамени, этой же награды удостоен инженер И. С. Архипов. Правительственными наградами отмечен труд радиооператора А. Н. Абайтюлиной, авиатехников С. В. Новокшонова, В. Т. Василевского, а также инженера П. И. Атанова, летчиков Н. В. Теплова и В. И. Перебаскина, клепальщика Ф. Р. Буторина, маляра М. Г. Полтавцевой.

Глава 5.

На магаданском меридиане. 1959—1975 гг.

«И СОКРАЩАЮТСЯ БОЛЬШИЕ РАССТОЯНИЯ...»

Развитие советской авиационной науки, мощной авиационной промышленности к началу семилетки обеспечило значительное увеличение объемов перевозок, применения авиации в народном хозяйстве. Протяженность авиационных линий к 1958 году увеличилась примерно в 2,5 раза по сравнению с 1940 годом, общий объем перевозок за этот период возрос более чем в 20 раз, а пассажирских перевозок — в 27 раз.

Общие успехи в развитии гражданской авиации создали условия, в результате которых воздушный транспорт на Северо-Востоке превратился в один из важнейших факторов развития производительных сил этого богатейшего края страны.

Наиболее высокие темпы роста авиационных перевозок на Колыме и Чукотке достигнуты в годы развернутого коммунистического строительства. В 1970 году по сравнению с 1958 годом рост авиационных перевозок выглядит так: отправка пассажиров — в 4,2 раза, почты — в 10 и грузов — в 8 раз. Если за 1935—1940 годы авиацией Дальстроя было перевезено 7 890 пассажиров и 1 760 тонн почты и грузов, то в девятой пятилетке магаданские авиаторы перевезли 3,5 миллиона пассажиров и 500 тысяч тонн почты и грузов! Более 95 процентов перевозок осуществляется ныне на новой реактивной авиа-

ционной технике. В 1975 году почти каждый житель области воспользовался воздушным транспортом дважды.

Такой значительный рост авиационных перевозок обусловлен в первую очередь качественно новым этапом в развитии производительных сил, науки, образования, культуры Северо-Востока в рассматриваемом периоде. Эти годы ознаменовались резким подъемом промышленного и сельскохозяйственного производства, науки и культуры.

В 1956 году наша страна первой в мире начала перевозку пассажиров на реактивных самолетах ТУ-104. Передовые капиталистические страны — США, Англия, Франция на два года отстали от СССР в применении пассажирской реактивной авиации. Вскоре на авиатрассы вышли первоклассные комфортабельные многоместные скоростные самолеты ТУ-114, ИЛ-18, АН-10, вертолеты МИ-2, МИ-6, МИ-8.

На Северо-Востоке новые турбовинтовые самолеты начали перевозки пассажиров с 1960 года. В августе Дальневосточное территориальное управление ГВФ организовало регулярные полеты на ТУ-104 — один раз в неделю — по маршруту Хабаровск — Петропавловск-на-Камчатке — Анадырь. Введение этого рейса значительно улучшило обслуживание населения.

10 января 1961 года открывается новая воздушная линия Магадан — Тикси — Москва. Эта линия сократила воздушный путь до Москвы почти на две тысячи километров.

25 февраля 1961 года начались регулярные рейсы на самолетах АН-10 по маршруту Магадан — Хабаровск. Если раньше полет по этому

маршруту на ИЛ-14 занимал 8 часов с несколькими посадками, то на АН-10 — всего 2,7 часа.

7 августа введена новая трансарктическая воздушная магистраль — Анадырь — Москва — Анадырь. На самолете ИЛ-18 северный пассажир за двенадцать часов прилетает в Москву.

Для обслуживания новых турбовинтовых и реактивных самолетов на Северо-Востоке авиагруппой в короткий срок была переучена большая группа инженеров и техников. Первыми среди них были инженер И. С. Архипов, авиатехники А. Н. Лебедев, В. Г. Санин.

Большая потребность в увеличении пассажирских, грузовых и почтовых перевозок вызвала необходимость значительного расширения аэродромной сети, создания новых авиационных подразделений. Личный состав авиагруппы при активной помощи партийных органов, местных Советов депутатов трудящихся, горнопромышленных предприятий почти в два раза увеличил аэродромную сеть. Воздушные линии широко оснащались современными надежными средствами навигации и радиолокации, что позволило воздушному транспорту производить регулярные полеты по маршрутам и посадки в пунктах назначения в сложных метеорологических условиях днем и ночью.

В 1964 году магаданские авиаторы отмечали свое тридцатилетие. За эти годы неизменно вырос воздушный транспорт. Оценка его деятельности была дана в приветственном адресе министра гражданской авиации:

«...Начав свою деятельность с эпизодических полетов и располагая на первых порах небольшим по количеству машин и маломощным са-

молетным парком, воздушный транспорт когда-то далекого и труднодоступного района неизменно изменился в наши дни. Сейчас Магаданская отдельная авиагруппа гражданской авиации имеет широко развитую сеть воздушных линий, обладает значительным парком самолетов и вертолетов, в больших размерах осуществляет перевозки пассажиров и народнохозяйственных грузов, вносит свой весомый вклад в хозяйственное и культурное развитие обширного края, помогает в деле освоения и использования его богатейших природных ресурсов.

В подразделениях Магаданской отдельной авиагруппы выросли и закалились в борьбе с суровой природой отличные кадры летчиков, инженерно-технических работников, мастеров различных авиационных профессий, чьим самоотверженным трудом обеспечивается выполнение непрерывно растущего объема работы гражданской авиации. Зрелое мастерство этих кадров служит залогом успешного освоения турбовинтовых самолетов, которые появятся в авиагруппе в 1965 году».

И действительно, 1965 год вошел в историю магаданской авиации, как год, в котором турбореактивные самолеты получили постоянную прописку на магаданской земле. 18 января 1965 года командир корабля, ныне заслуженный пилот СССР Н. Ф. Проконенко и командир корабля, ныне возглавляющий летный коллектив Международного управления гражданской авиации В. М. Ярыгин приземлили первые воздушные лайнеры АН-12 в магаданском аэропорту.

Государство постоянно обеспечивало новой авиационной техникой магаданские авиапред-



И. Шуляков.

приятия. Вскоре летный состав освоил эксплуатацию самолетов ИЛ-18. В 1968 году начали эксплуатировать самолеты АН-24, на которых в числе первых начали летать В. И. Животенко, И. И. Куршиев, И. В. Шуляков, И. И. Тункунас, В. М. Галактионов, Г. И. Гриндак, А. П. Катыньш.

13 мая 1973 года в Магадан прибыл первый реактивный самолет ЯК-40, который перегнал экипаж в составе командира корабля Г. Прозвернина, второго пилота Г. Рожкова, штурмана Н. Тихонова, бортмеханика Г. Козыша, инженера В. Буерова и авиатехника А. Громова.

В результате планомерно проводившейся технической реконструкции Аэрофлота самолеты с газотурбинными двигателями вытесняют поршневую технику не только в центральных районах страны, но и на Северо-Востоке. В 1974 году удельный вес перевозок на газотурбинных самолетах составил более 90 процентов.

Учитывая значительный рост личного состава и необходимость усиления партийного руководства и политической работы в подразделениях, ЦК КПСС в апреле 1965 года образовал политический отдел в Магаданской отдельной авиагруппе, начальником которого был утвержден Федор Павлович Никонов.

Политотдел, партийные организации проводили большую работу по укреплению дисциплины личного состава, воспитанию его в духе беззаветной преданности партии, мобилизации его на выполнение государственных планов и обеспечение безаварийности полетов.

15 февраля 1966 года на базе Магаданской отдельной авиагруппы было образовано Магаданское управление гражданской авиации. В этом же году Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 августа за успешное выполнение заданий семилетнего плана по перевозке пассажиров и народнохозяйственных грузов воздушным транспортом и освоению новой авиационной техники 37 авиарботников награждаются орденами и медалями. Высшей наградой Родины орденом Ленина был отмечен труд авиаторов М. Ф. Моисеева, Н. Ф. ПрокOPENKO, орденом Трудового Красного Знамени награждены В. С. Базилевский, Н. В. Горшков, Н. В. Кирсанов, Н. И. Крылов, орденом «Знак Почета» —



В. Комков (в центре) после вручения ему ордена «Знак Почета».

В. И. Балабкин, В. А. Бойков, И. Я. Варламов, А. А. Ефименко, Ю. С. Иванев, С. В. Иващенко, Б. П. Комков, Ф. П. Никонов, В. А. Никольский, В. И. Хомутов, П. З. Чеботарев и другие.

Воздушный транспорт находит все большее применение в доставке грузов в целый ряд районов. Особенно велика его роль в транспортном обслуживании Чукотского национального округа, на больших пространствах которого нет ни одного вида транспорта круглогодичного действия, кроме воздушного.

Быстрое развитие Билибинского промышленного района, например, стало возможным только благодаря созданию «воздушного моста» Магадан — Билибино. До 1959 года Билибинский (бывший Восточно-Тундровский) район был чи-

сто сельскохозяйственным. Промышленность его была представлена лишь двумя предприятиями — райпромкомбинатом и районной типографией. В районе проживало 3 000 человек и насчитывалось 7 автомобилей, 31 трактор, из них 21 находился в ведении Анюйской геолого-разведочной экспедиции.

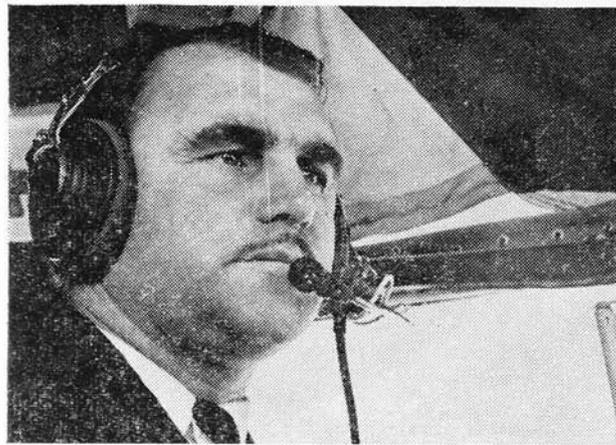
В 1959 году в районе родился первый прииск имени Билибина. За годы семилетки здесь было открыто шесть приисков, построена крупнейшая в Заполярье высоковольтная электролиния Билибино — Певек протяженностью 480 километров (в ее строительстве широко применялись вертолеты). Начала строиться атомная электростанция. Население увеличилось в шесть с половиной раз.

Бурное развитие Билибинского района за такой короткий срок было бы немислимым без воздушного транспорта. С первых же дней освоения этого района летчики ежегодно обеспечивали доставку большого количества людей, техники и оборудования, стройматериалов для широкого развертывания работ. По «воздушному мосту» доставлялись десятки бульдозеров, автомашин и другой техники. С 1959 по 1965 год авиацией было доставлено в Билибинский район около 18 тысяч тонн различных технических грузов и около 40 тысяч пассажиров.

Высокой производительности полетов добивается командир корабля АН-12 Николай Коротцкий. Его экипажем доставлены в разные пункты области сотни тонн марганцевых и ташкентских яблок, горного оборудования и техники, строительных материалов и снаряжения экспедиций.



Первый Герой Социалистического Труда среди магаданских авиаторов А. Е. Турбин.



Н. Коротицкий.

За высокие показатели в работе Николай Коротицкий неоднократно награждался почетными грамотами министра гражданской авиации, а за успешное выполнение заданий восьмой пятилетки коммунист Н. Ф. Коротицкий награжден орденом Ленина.

В числе первых пилотов, освоивших самолет АН-12, стоит имя Анатолия Ефимовича Турбина. После окончания Краснокутского летного училища Турбин вот уже более двадцати лет бороздит просторы пятого океана и из них десять лет на тяжелых грузовых самолетах. Турбин — это ас, заявляют магаданские летчики, в соревновании его трудно опередить.

За выдающиеся достижения в выполнении плановых заданий по авиане перевозкам, примене-



В. Лосенков.



Н. Мазин.



В. Балашов.

нии авиации в народном хозяйстве страны и освоении новой авиационной техники Указом Президиума Верховного Совета СССР Анатолию Ефимовичу Турбину в феврале 1973 года первому среди магаданских авиаторов присвоено звание Героя Социалистического Труда.

С каждым годом растут авиационные грузовые перевозки и в особенности на Чукотку. Зимой 1965—1966 годов только для объединения «Северовостокзолото» авиатранспортом было доставлено на Чукотку свыше 12 тысяч тонн грузов, в том числе 64 бульдозера, 104 грузовых автомобиля, 14 автобусов. В двенадцать пунктов Чукотки было перевезено из Магадана в 1967 году 14, в 1968 — 13, в 1969 — 15, в 1970 — 16 тысяч тонн важных народнохозяйственных грузов.

В настоящее время перевозка грузов авиатранспортом на Северо-Востоке развита шире, чем в других районах страны. В 1970 году на 10 жителей Якутии приходилось 1,4 тонны авиагрузов, перевезенных внутри республики, а по Магаданской области — свыше двух тонн. В целом же по стране этот показатель немногим более 60 килограммов.

В организацию полетов и перевозку грузов на Чукотку большой вклад внесли Н. Прокопенко, В. Балашов, Ю. Ханков, И. Мазин, Б. Крупчан, В. Зуев, В. Лосенков.

Перспективы грузовых перевозок воздушным транспортом в Магаданской области огромны. Наряду с ростом объемов перевозок народнохозяйственных грузов с каждым годом будет увеличиваться доставка фруктов и овощей. В 1965 году в область было доставлено воздушным транспортом 1 200 тонн, а в 1974 году — уже пять тысяч тонн овощей и фруктов.

Расширению грузовых перевозок будет способствовать то, что вскоре на линии Аэрофлота выйдет современный грузовой самолет ИЛ-76 с грузоподъемностью до 50 тонн.

ДЕЛОВОЕ СОДРУЖЕСТВО

Как известно, самолеты и вертолеты гражданской авиации применяются не только для перевозки пассажиров, почты и грузов, но и широко используются для научно-исследовательской работы, разведки рыбы и морского зверя, аэрофотосъемки, борьбы с лесными пожарами, наблюдения за состоянием линий высоковольтных

передач, борьбы с вредителями сельского хозяйства, медицинского обслуживания населения и так далее.

Особая роль принадлежит авиации в развитии минерально-сырьевых ресурсов Северо-Востока. Многие месторождения полезных ископаемых открыты с помощью самолетов и вертолетов. Мы уже говорили об открытии геологом Милевым месторождения олова и вольфрама, на базе которого построен Пульгинский горнорудный комбинат им. В. И. Ленина.

Первым на Чукотке использовал самолет для производства аэрогеологических и картографических работ крупный ученый-геолог С. В. Обручев, посвятивший многие годы плодотворному изучению природных богатств Северо-Востока.

На Колыме аэрогеологические работы начались в 1935 году. Несмотря на несовершенство тогдашней авиационной техники, геологи высоко оценивали помощь авиаторов. В отчете Омолонской геологоразведочной экспедиции за 1937 год отмечалось: «Аэровизуальная съемка с самолета Ш-2 проводилась у нас в опытный порядке и задание в 60 тысяч квадратных километров в плане работ поставлено совершенно ориентировочно, так как не только производственные показатели этого нового дела не были известны, но и сама методика работ и съемочный инструментарий определялись в процессе работ. Наш первый опыт достаточно оправдал себя в отношении точности, а также низкой себестоимости работ».

Ветеран геологической службы Северо-Востока Андрей Михайлович Авдеев вспоминает о том, как в 1939 году группа геологов встречала пер-

вый самолет на таежном аэродроме, построенном их руками.

«В начале августа, еще до небывалых в том году летних паводков, наша площадка была готова к приему первого самолета. Радист Стеклов отстукал в управление все, что мы считали важным: размеры площадки, силу и направление ветра, высоту облаков, температуру воздуха. Авиаплощадка выглядела по-праздничному. По краям белые флажки, на месте приземления самолета, которое мы определили с точностью до одного шага, разостлан знак в виде буквы Т.

Все ждали самолета. Тот день с высоким лазурным небом и ярким солнцем запомнился нам навсегда. То ли ветер дул от нас, то ли звук самолета был такой слабый, но мы раньше увидели его, чем услышали. Едва заметная точка повисла над горами и, казалось, не двигалась. Только потом, когда послышалось шмелиное жужжание, точка стала заметно увеличиваться.

Но самолет не сел. Он пролетел низко-низко, так, что видны были головы пилотов, но снова взмыл вверх.

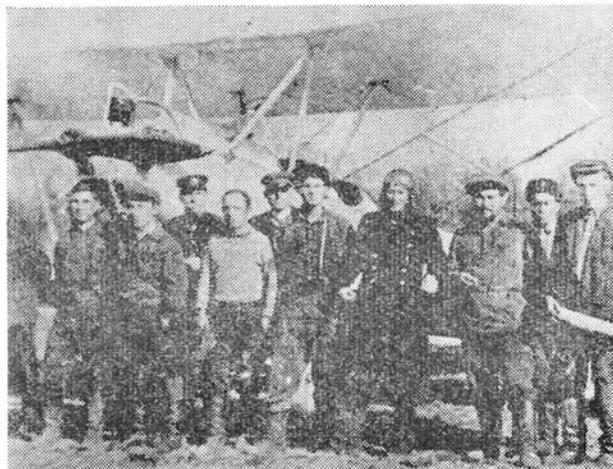
Не приземлился самолет и с третьего круга. Казалось, площадка обладает какой-то отталкивающей силой и самолет проносится над ней с возмущенным ревом.

Но вот самолет незаметно коснулся земли и покатился к краю площадки, замедляя свой бег.

Когда заглух мотор и остановился деревянный пропеллер, пилот Кириллов и бортмеханик Моторнов открыли прозрачные колпаки кабины. Кириллов громко спросил:

— Какая у вас тут высота над уровнем моря?

— Тысяча метров, — ответили мы.



Г. Кириллов (в шинели) после прилета в экспедицию А. Авдеева (крайний справа). 1939 год.

— Так вот почему нас пронесло над площадкой!

Все данные мы передали по радио. Даже форму облаков. А вот высоту над уровнем моря не догадались сообщить.

Пришлось летчикам попотеть, пока посадили машину на наш таежный аэродром. Но именно с той поры и началась у нас дружба с летчиками, незаменимыми нашими помощниками».

Трудовое содружество авиаторов и геологов укреплялось с каждым годом. Осенью 1950 года стало очевидным, что прогнозы геологов о наличии золотых россыпей на Чукотке оправдались.

О вкладе авиаторов в эти открытия бывший начальник Чаунского геологоразведочного управления лауреат Ленинской премии Николай Ильич Чемоданов писал:

«Отважные летчики Магаданской авиагруппы... стали неразлучными друзьями геологов. На неприхотливых АН-2 и ЛИ-2, на вертолетах МИ-1 и МИ-4 они забрасывали полевиков и разведчиков в самую отдаленную тундру. Именно благодаря их усилиям становились доступными самые недоступные места.

Авиация дала возможность ускорить выявление природных богатств. Горячей признательности и искренней любви заслуживают десятки крылатых помощников, деливших с нами все радости и трудности геологических будней».

К 1959 году самолеты и вертолеты стали включаться в сам процесс геологических исследований, стали составной частью и необходимым технологическим средством в производстве разведочных работ. Сейчас невозможно представить, чтобы изучение геологического строения, поиски месторождений полезных ископаемых велись без применения аэрогеологических и аэрогеофизических методов.

Причем стоимость одинаковой информации при наземной магнитной съемке в 2—3 раза дороже, чем стоимость того же объема информации при аэромагнитной съемке. А производительность воздушных работ в 200—300 раз выше!

Вот как, например, был выявлен анадырский нефтегазоносный бассейн. Первоначально с помощью аэромагнитной съемки в 1960 году было установлено, что сильно намагниченные поро-

ды, образовавшиеся в результате извержений из недр земли, залегают там на глубинах 2—3 километра. Перекрыты они мощным слоем ненарушенных осадочных пород, которые представляют интерес для нефтепоисковиков.

Авиадесантными гравиметрическими работами установлены поднятия плотного «фундамента», которые, предполагалось, должны оказать влияние на слоистую вышележащую толщу осадочных пород и создать ловушки для нефти и газа.

В действительности так и оказалось. Сейсмическими работами установлены перспективные структуры, а бурением — прямые признаки нефтегазоносности. Но бурить вдали от населенных пунктов при отсутствии дорог — задача чрезвычайно сложная. И здесь на помощь пришло Министерство гражданской авиации, которое выделило Магаданскому управлению гигантские вертолеты МИ-6.

Первый такой вертолет прибыл в Магадан 10 января 1968 года, а уже с апреля экипаж командира вертолета П. Зальченко начал доставлять передвижные домики для буровиков и геологов, тракторы и вездеходы, буровое оборудование, горючее, многотонные «гамаки» с цементом для анадырской нефтеразведки. И в 1973 году одна из скважин дала первый приток нефти.

Аэромагнитная съемка начала применяться на Северо-Востоке с 1957 года. К 1963 году ею была охвачена уже вся территория, и геологи вместе с авиаторами приступили к детальной аэромагнитной съемке. На этом виде работ горячее уважение у геофизиков заслужили пилоты А. Ф. Попов, А. И. Ищенко, Н. Н. Михай-

люк, Ю. Ледовский, В. Балабанов, штурманы-аэросъемщики Р. Э. Хаббибулин, В. А. Чмырев, В. В. Семков.

В 1966 году геологи назвали именами сеймчанских пилотов два озера. Так на карте появились озера Николая Никулина и Виктора Горбачева.

На Северо-Востоке большой объем занимает также авиадесантная гравиметрическая съемка, начало применения которой относится к 1959 году.

Крепкая дружба с геологами сложилась у ветерана магаданской авиации женщины-летчицы Марии Семеновны Пашкевич, награжденной орденом Ленина. После окончания в 1940 году Тамбовской летной школы ГВФ Мария Семеновна работала в Северном управлении гражданской авиации.

С первых же дней Великой Отечественной войны до мая 1944 года она была в действующей армии в составе подразделений Гражданского воздушного флота, где выполняла различные боевые задания. За храбрость, умелые действия при выполнении боевых заданий Мария Семеновна была награждена орденами Красногo Знамени, Отечественной войны I степени и многими медалями.

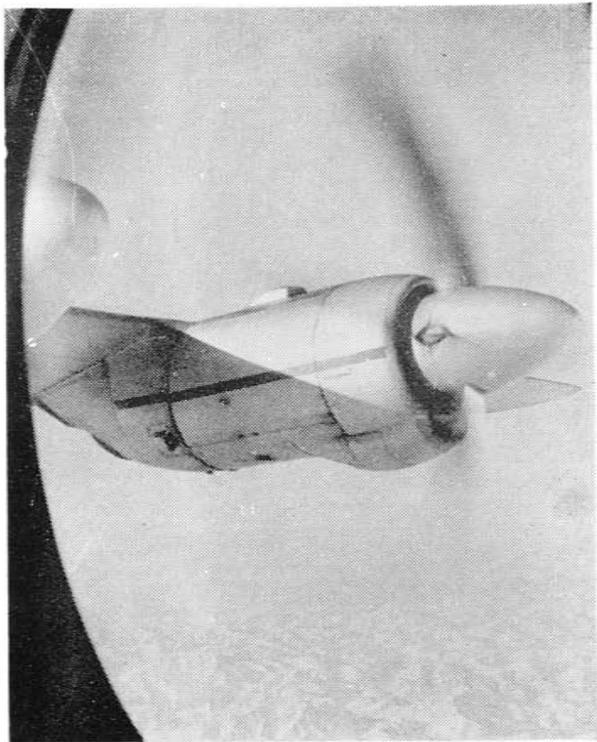
С 1953 года она связала свою судьбу с Чукоткой. Здесь, в Анадырском авиапредприятии, она всегда обеспечивала своевременное обслуживание геологических партий, оленеводческих бригад, оказывала срочную медицинскую помощь. Только за 1962 год Мария Семеновна налетала около 800 часов, из которых более половины — с подбором посадочных площадок с

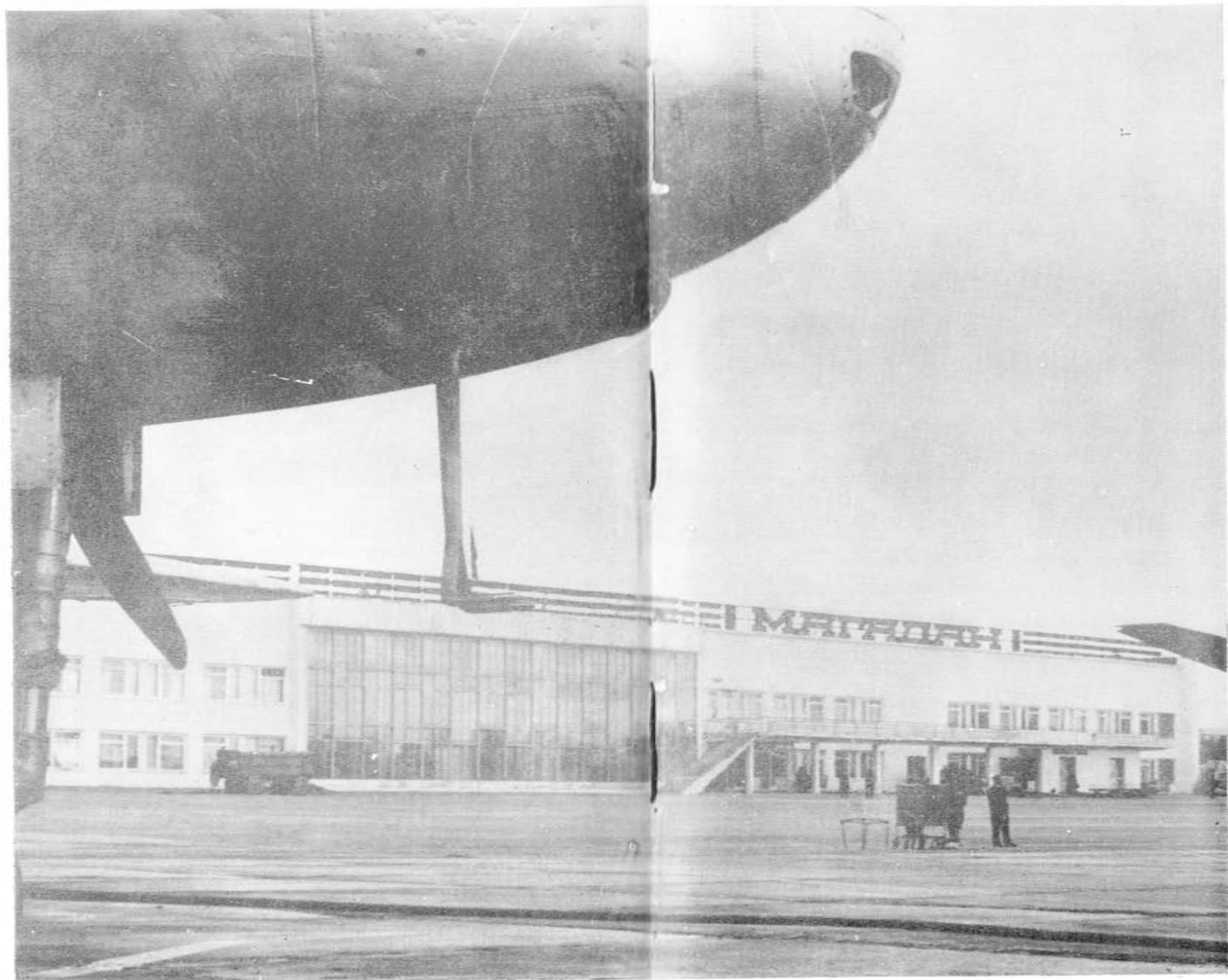


*На судьбу нелегкую злиться надо ль?
Надо ли на долю такую пенять?
Глупо на Анапу менять Анадырь
И Залив Креста на Крещатик менять.
Самые нелегкие эти трассы.
Самая короткая эта зоря.
Те, кто здесь летают, зовутся асы.
И, должно быть, это совсем не зря.*



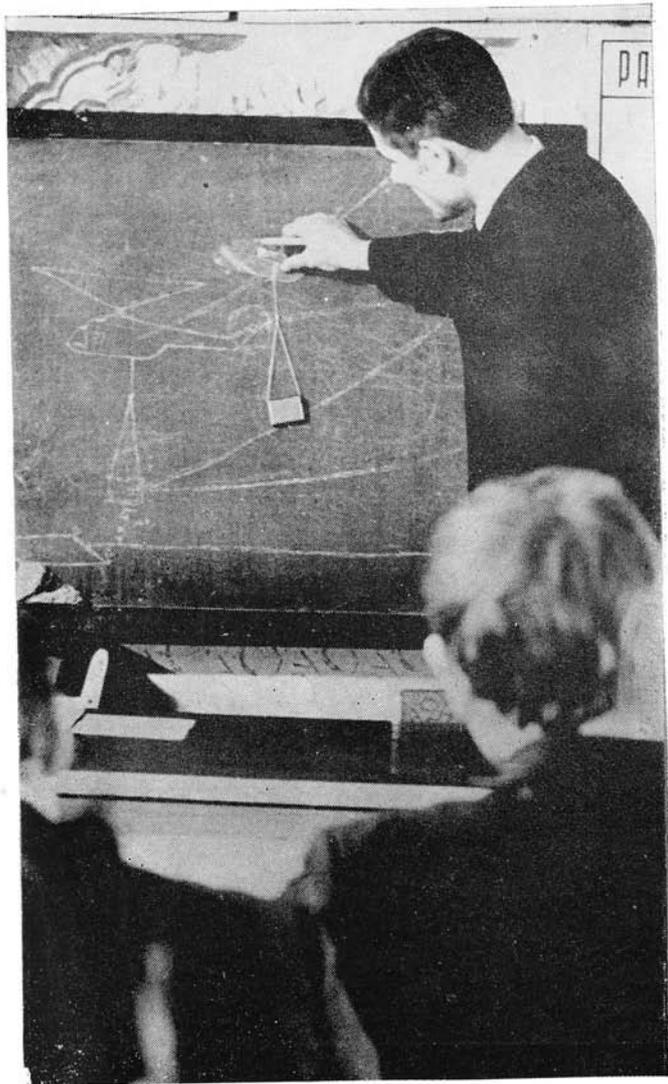








Командир Магаданского авиапредприятия, заслуженный пилот СССР И. Ф. Прокопенко, начальник Магаданского управления гражданской авиации, заслуженный пилот СССР И. С. Мазин, 2-й пилот ИЛ-18, делегат XXV съезда КПСС Т. И. Овчаренко.









М. Пашкевич.

воздуха. А право самостоятельного подбора с воздуха посадочных площадок предоставляется далеко не каждому летчику.

С каждым годом возрастает объем использования самолетов и вертолетов геологоразведочными организациями. Налет для геологов в 1958 году составил 11,3 тысячи приведенных часов, в 1965 году — 53,5 тысячи, в 1970 — 58,7, в 1974 — 92,5 тысячи часов.

Без применения самолетов и вертолетов геологам невозможно было бы осуществить такой большой объем поисковых работ.

В 1964 году в приветственном письме магаданским авиаторам крушной организатор геологической службы Северо-Востока Герой Социалистического Труда Валентин Александрович Цареградский писал:

«Мужественный труд вашего коллектива в суровых условиях Севера неоднократно выручал геологов Дальстроя и Магаданского совнар-



*П. Горшков (справа)
и заслуженный пилот СССР
Т. Каргушинский.*

М. Талалаев.

хоза. Вы осваивали вместе с ними пехоженные просторы Северо-Востока СССР, прокладывали новые воздушные пути, стойко преодолевали встречавшиеся трудности и лишения.

За время работы на Колыме мне пришлось много полетать с разными экипажами авиагруппы. Я всегда с большой теплотой и восхищением вспоминаю многие из этих полетов и совершавший их летный состав. Без вашей помощи могли бы надолго задержаться открытия и добыча важных для нашей Родины полезных ископаемых».

Эта высокая оценка труда авиаторов в первую очередь относится к пилотам Н. В. Теплому, Н. В. Горшкову, Н. И. Партолину, М. Ф. Талалаеву, Д. Атбашьяну (ныне начальнику Армянского управления гражданской авиации), Е. Б. Панину, И. В. Брехову, В. Н. Мантуленко,



В. Г. Мазуру, А. Н. Гребенщикову, В. П. Кармалысу, В. П. Павленко, Г. А. Савченко, В. В. Тарасенко и многим другим помощникам разведчиков недр.

Следует отметить, что только незначительная часть природных богатств Северо-Востока вовлечена в хозяйственный оборот. Детальными геологическими съемками покрыто около 20 процентов территории, занимаемой Магаданской областью, а в Чукотском национальном округе — и того меньше. Поэтому оснащение авиа-

предприятий более экономичными и специально приспособленными для работы в условиях Севера самолетами и вертолетами еще больше повысит роль авиации в поисках и разработках полезных ископаемых.

Важную работу для народного хозяйства Северо-Востока производит авиация, изучая ледовый режим, проводя суда, следующие с грузами в Магаданскую, Камчатскую области, Якутскую автономную республику.

Летные подразделения Дальстроя и Чукотской авиагруппы начали производить ледовую разведку еще в 1935 году. За январь и февраль 1935 года летчик Тарасов, например, произвел 8 вылетов на ледовую разведку, Снежков — два, Шигц — два и Карп — один вылет.

В последующие годы благодаря мощному развитию авиационной промышленности летчики полярной авиации внесли значительный вклад в развитие производительных сил Северо-Востока, обеспечивая проводку многочисленных караванов судов по Северному морскому пути. Большая заслуга в этом принадлежит начальнику управления полярной авиации Герою Советского Союза Марку Ивановичу Шевелеву. Сошлемся только на один пример успешной проводки судов.

В 1951 году, впервые в истории арктического мореплавания, было решено провести 53 рыболовецких судна по Северному морскому пути из Мурманска в Тихий океан. Благодаря самоотверженной работе полярных летчиков авиация вместе с ледоколами обеспечила проводку всей

рыболовецкой флотилии в наиболее опасных местах без единого повреждения. Флотилия успела подойти к началу осенней путины, и тем самым государственный план был успешно выполнен в намеченные сроки.

До 1965 года ледовая разведка была в основном монополией летчиков полярной авиации. Отдаленность руководства полярной авиации, находившегося в Москве, затрудняла оперативное решение многих вопросов с «заказчиками»: Колымским, Приморским, Камчатским и Сахалинским управлениями гидрометеослужбы. Это обусловило передачу работ по ледовой разведке Магаданской отдельной авиагруппе. Командирующей состав, политработники, партийные организации авиаподразделений в 1964 году обеспечили качественный подбор летных и инженерно-технических кадров для выполнения этого сложного вида работ. Ведь самолеты со специалистами на борту уходят на многие сотни километров в море, часто им приходится по строго определенным маршрутам часами выполнять полеты в сложных метеорологических условиях, сбрасывать различным судам карты с нанесенной ледовой обстановкой.

Командир летного подразделения опытный полярный летчик П. И. Поздняков, штурман-инструктор Н. А. Назаров провели за короткий срок большую работу по летной подготовке экипажей, а А. И. Иванов, А. А. Ефименко, И. С. Ярошук, О. К. Полякова, В. М. Пресняков, С. И. Самодуров — работу по организации и техническому переоборудованию самолетов.

С января 1965 года летчики Магаданской отдельной авиагруппы приступили к ледовой раз-

ведке. В первый же год летный состав успешно освоил ледовую разведку в Охотском, Японском, Беринговом морях.

Передача производства ледовой разведки в морях Дальневосточного бассейна Магаданской отдельной авиагруппе, которая расположена как бы в центре этого бассейна, в значительной мере повысила эффективность работы моряков и рыбаков. Опытные летчики Г. В. Щигельский, Р. А. Сорокин, А. А. Кулешко, В. С. Базилевский, Е. Е. Есаков, штурманы Н. А. Марков, В. А. Крупнов, Л. П. Платков, В. П. Матвеев, бортрадисты В. П. Болдырев, С. Н. Тараненко, В. П. Панков, бортмеханик А. А. Бредихин и другие успешно освоили новый для них вид работы авиации специального применения.

Для более качественного и оперативного производства ледовых работ в Магадане создано специальное летное подразделение с самолетами в ледовом варианте, оборудованными новейшей радиолокационной аппаратурой, позволяющей экипажам ледоколов на экране телевизора видеть ледовую обстановку, передаваемую с борта самолета.

Необходимость более глубокого изучения ледового режима в морях Дальневосточного бассейна для обеспечения круглогодичного снабжения народного хозяйства Северо-Востока грузами вызывает дальнейшее увеличение объемов работ авиационной ледовой разведки.

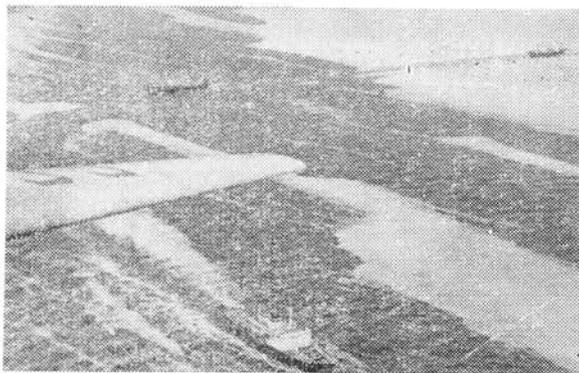
Отметим, что с 1974 года авиация начала использоваться в гидрологии, в частности для изучения стока реки Анадырь современным аэрогидрометрическим методом. Как отмечает старший инженер Магаданской гидрометеоро-

логической обсерватории В. Лебедев, «освоение водных ресурсов нашей области наземным путем связано со многими трудностями, особенно в районах Чукотки, где сеть наземных гидрометрических постов очень редка. Поэтому с внедрением аэрометодов в практику Колымского управления гидрометеослужбы появится возможность оперативно получать нужную информацию о многих северных реках».

Большое народнохозяйственное значение на Северо-Востоке имеет рыбная промышленность. Моря, омывающие берега Магаданской области, богаты запасами промысловых рыб и морского зверя.

Продукция рыбной промышленности области удовлетворяет потребности не только одних северян. Рыбная промышленность Колымы и Чукотки является одной из отраслей, характеризующей специализацию края в межрайонном разделении труда. Отметим здесь, что для многих колхозов, расположенных в прибрежной полосе, рыбный и морской зверобойный промыслы являются одним из основных источников роста благосостояния колхозников.

Высокая роль в рыбной промышленности принадлежит авиации. Магаданское управление гражданской авиации выполняет на Северо-Востоке следующие виды работ в рыбной промышленности: поиск косяков рыбы и наводка на них рыбопромыслового флота, наблюдение за ходом рыбы и средствами лова, обеспечение оперативной связи самолета с рыболовными судами, аэротаксация перестелищ ценных пород рыб,



На проводке судов.

выявление промышленных запасов рыбы и морского зверя.

На рыбной авиаразведке использовались сначала самолеты ЛИ-2, а затем ИЛ-14.

Самым важным и результативным видом применения авиации в рыбной промышленности является обнаружение и наводка промысловых судов на косяки рыбы. Только за 1961—1964 годы на Камчатке поставлено в замет с помощью авиации сотни промысловых судов.

До 1962 года Магаданская отдельная авиагруппа производила незначительные объемы работ по обслуживанию рыбной промышленности, так как авиаразведку в основном обеспечивало Дальневосточное территориальное управление ГВФ. Централизация в руководстве рыбной промышленностью, относительная близость к районам промысла вызвали необходимость передачи рыбной авиаразведки Магаданской отдель-

ной авиагруппе, которая с 1963 года приступила к обслуживанию кроме Магаданского рыбопромышленного треста Сахалинского управления рыбной промышленности и Управления промысловой разведки «Промрыба».

Большая экономическая эффективность использования авиации на рыбном промысле обусловила значительное увеличение объемов ее работ.

Лет часов в 1969 году по сравнению с 1965 годом возрос в два раза, с 1970 по 1974 год также в два раза.

В 1972 году при непосредственной наводке самолетов разведки рыбаки Сахалина добыли значительное количество очень ценных морепродуктов.

Большая помощь самолетами была оказана зверобойной флотилии, для которой впервые была освоена разведка морского зверя.

Рыбная разведка в перспективе получит большое применение, что явится одной из основных, важнейших предпосылок успешного развития рыбной промышленности Северо-Востока нашей страны.

Народное хозяйство Северо-Востока располагает значительными лесными богатствами. На территории Магаданской области покрыта лесом площадь составляет 20,8 миллиона гектаров с запасом древесины 921,4 миллиона кубических метров. В работе по сохранению и возобновлению лесов одно из главных мест принадлежит авиации. При помощи самолетов производится лесопатрулирование, перевозка и высадка про-

тивнопожарных десантов, лесоустроительные работы, защита лесов от вредителей.

Применение авиационной охраны лесов дает блестящие результаты. Расходы на авиаохрану 1 гектара леса составляют в среднем по стране 1,1 копейки, а стоимость наблюдений наземным способом составляет 1,5 копейки, без включения сюда расходов на содержание лесной охраны и дополнительных средств борьбы с пожарами.

Впервые авиационная охрана лесов от пожаров была применена в нашей стране в 1931 году, а с 1950 года все основные лесные площади находятся под систематическим авианатрулированием.

За первые четыре года семилетки использование авиации в лесоустроительных и лесопатрульных работах на Северо-Востоке увеличилось по сравнению с 1958 годом почти в 5 раз. Особенно возросло применение авиации с 1963 года. До этого магаданская авиация представляла самолеты для производства лесоустроительных и лесопатрульных работ Якутской и Дальневосточной авиабазам охраны лесов. В 1962 году Охотский район был передан на обслуживание Дальневосточному управлению ГВФ. В этом же году в Магадане была создана Северо-Восточная база охраны лесов.

В настоящее время лесная площадь, охраняемая с помощью авиации, составляет 27 миллионов гектаров. До 1959 года авиаохрана лесов осуществлялась самолетами АН-2 и сводилась в основном к облету лесных площадей, обнаружению места пожара и оповещению противопожарных служб для принятия соответствующих мер. С получением в 1961 году новой авиацион-

ной техники — вертолетов МИ-1 и МИ-4 — роль авиации в охране северных лесов значительно возросла. В 1965 году при проведении лесопатрульных работ было обнаружено 168 лесных пожаров, из которых 160 ликвидировано с помощью авиации. На вертолетах было доставлено для тушения пожаров 580 пожарников-десантников и мобилизованного населения и 31,5 тонны груза и противопожарного инструмента. В 1966 году на охраняемой площади возник 131 лесной пожар, из них было обнаружено летчиками-наблюдателями 124 пожара. Ликвидировано с помощью авиации 118 пожаров. В 1974 году потушено 323 очага.

В этом большая заслуга летчиков М. М. Гукова, З. А. Максютова, Ю. А. Паньшина, А. П. Наливайко, В. И. Федянина. Командир авиаподразделения коммунист Ф. А. Суздаев, командир вертолета Калашников приказом министра лесного хозяйства награждены нагрудным знаком «За сбережение и приумножение лесных богатств», много раз был поощрен штурман Ф. Бардышев.

Наличие на Северо-Востоке больших лесных массивов, разумное использование лесных сырьевых ресурсов для удовлетворения нужд народного хозяйства вызывают необходимость более широкого применения авиации в сохранении лесов.

В нашей стране ученые ведут неустанные поиски по созданию новых, более эффективных способов и средств борьбы с лесными пожарами. Создан и успешно прошел испытания вертолет со специальным оборудованием для прокладки заградительных полос из огнегасящей жидко-

сти. На базе самолета АН-2В конструкторское бюро, возглавляемое генеральным конструктором О. К. Антоновым, создало самолет АН-2П, который показал при испытаниях отличные результаты. АН-2П при посадке на водную акваторию автоматически забирает в поплавки до 1 260 литров воды и обеспечивает в течение трех секунд концентрированный ее сброс на очаг пожара.

Об эффективности применения этого самолета свидетельствуют следующие показатели. Если гидропорт расположен в 200 километрах от места пожара, а ближайший водоем в 8 километрах от него, то самолет без дозаправки топливом может совершить 23 захода на горящий лес, обработав при этом 15 560 квадратных метров лесной площади.

Эта новая техника, повышающая активную роль авиации в защите лесов, на наш взгляд, должна найти применение в районах Севера, где слабо развитая наземная транспортная сеть практически не обеспечивает на огромной территории возможность ее использования в защите лесного богатства.

Социалистическое сельское хозяйство нашей страны обслуживается первоклассной техникой, облегчающей труд человека, повышающей его производительность. С 1922 года на службу сельскому хозяйству пришла авиация.

Начало применению авиации в сельском хозяйстве на Северо-Востоке было положено в 1958 году. На самолете ЯК-12 пилот А. Калипочкин в совхозе «Сеймчан» обработал с возду-

ха 50 гектаров площади специальным порошком для зачернения снега. Обработанные участки быстрее освобождаются от снега, и сев проводится в лучшие агротехнические сроки.

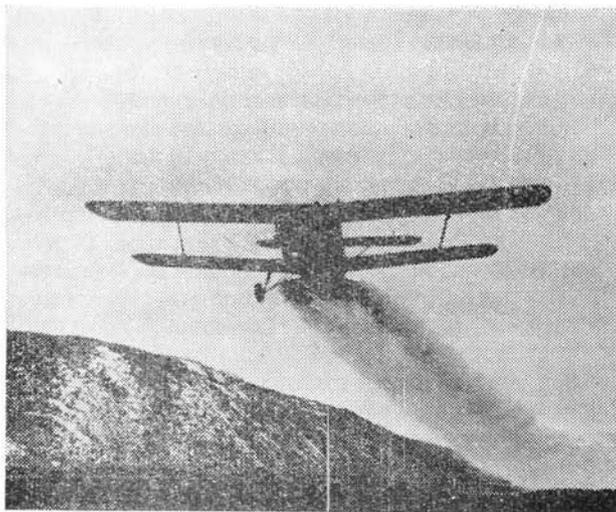
В 1961 году по предложению старшего агронома совхоза «Дукча» Ивана Тимофеевича Красножена впервые были выполнены работы по внесению удобрений в почву и подкормке растений на площади более 700 гектаров. В проведении этих авиахимработ большая заслуга принадлежит летчику Леониду Ивановичу Упеньеву и авиатехнику Николаю Артемьевичу Мазуру.

Имея за плечами опыт проведения авиахимработ в Ставропольском крае, они за короткий срок обучили летный состав технике пилотирования на низких высотах, обращению со специальной аппаратурой. С высоким качеством выполнил авиахимработы экипаж в составе командира самолета Юрия Лялькина, второго пилота Сергея Журилова.

Позднее опытными обработчиками сельскохозяйственных полей зарекомендовали себя пилоты Владимир Борисов, Геннадий Герасимов, авиатехники Владимир Сотников, Анатолий Федоров.

В этом же, 1961 году впервые на Северо-Востоке на 130 гектарах Ольской опытной сельскохозяйственной станции было проведено опрыскивание с самолета посадок картофеля трехпроцентным раствором бордосской жидкости.

Применение самолета в сельском хозяйстве Крайнего Севера целесообразно и экономически оправдано. В совхозах «Дукча», «Тауйск» и опытно-показательном хозяйстве областной



АН-2 на химработах.



В. Майоров.

сельскохозяйственной станции в 1961 году было обработано с самолета 970 гектаров, в 1962—2 700, в 1963 — 2 300, в 1966 — 2 843 гектара.

В перспективе в силу особых климатических и географических условий нельзя ожидать большого развития авиационно-химических работ в сельском хозяйстве Северо-Востока. Вместе с тем на уже освоенных площадях применение авиации имеет смысл.

...На Севере большой вред оленеводству приносит гнус (слепни, мошка, комары). Применяемый в настоящее время метод опрыскивания оленей требует больших затрат ручного труда, а раствор действует короткое время.

На наш взгляд, необходимо изучить вопрос

о применении самолетов и вертолетов для обработки пастбищ соответствующими малотоксичными ядохимикатами по маршрутам движения оленьих стад. В центральных районах страны этот метод борьбы с насекомыми, причиняющими вред животноводству, внедрен уже давно. Вопрос применения самолета для борьбы с гнусом выдвигался специалистами сельского хозяйства через газету «Магаданская правда» еще в 1962 году.

В 1932 году Н. Радзевич выдвинул проект использования самолета для борьбы с эпизоотиями в оленеводстве путем обработки с воздуха химикатами с целью дезинфекции зараженных пастбищ и, следовательно, окончательной

локализации зараженных очагов. Этот проект не потерял своей актуальности и в настоящее время.

Магаданские авиаторы уже имеют богатый опыт борьбы с комарами. Начиная с 1961 года летчики ежегодно по два-три раза за лето производили опыление территории вокруг пионерских лагерей, что создавало нормальные условия для отдыха детей. Опыт и полученный эффект от опыления с воздуха позволяют сделать вывод о целесообразности проведения таких работ и в дальнейшем, всемерно внедряя их и в сельское хозяйство.

Заслуживает внимания также вопрос применения метода авиационного учета олененоголова.

В газете «Правда» за 25 октября 1972 года сообщалось об очень интересном и поучительном опыте применения самолета для подсчета лосей на Северо-Востоке. Только за один кольцевой маршрут на самолете АН-2 в Билибинской лесотундре протяженностью около полутора тысяч километров «счетная комиссия» обнаружила 387 лосей.

Самоотверженный труд авиаторов, обслуживающих сельское хозяйство, всегда получает достойную оценку. В 1973 году за успешное выполнение заданий по оказанию практической помощи труженикам колхозов и совхозов в развитии сельского хозяйства исполком Магаданского областного Совета депутатов трудящихся наградил большую группу особо отличившихся летчиков Магаданского, Сеймчанского и Билибинского авиапредприятий. Среди награжденных командиры вертолетов МИ-4, МИ-8, са-

молетов АН-2 В. Чащин, В. Андрищенко, К. Силков, М. Аситов, В. Рудых, Ю. Головченко, А. Гребенщиков, В. Руденко, В. Онофрейчук, В. Митрохин, В. Мантуленко.

На Северо-Востоке, с его огромной территорией и своеобразными географическими особенностями, важная роль принадлежит санитарной авиации. Основное ее назначение: быстрая доставка медицинских средств, медицинской помощи, а также различные профилактические мероприятия, плановые медицинские консультации.

С первых же дней организации воздушного транспорта на Северо-Востоке летчикам нередко приходилось выполнять полеты с целью оказания скорой медицинской помощи населению. Приведем несколько примеров.

Мы уже отмечали, что 28 марта 1935 года летчик М. С. Сергеев на самолете П-5 доставил медикаменты из Магадана в геологоразведочную экспедицию В. Цареградского, находившуюся в Зырянке.

В 1938 году в одном из номеров газеты «Советская Колыма» сообщалось: «Вчера известный летчик Дальстроя тов. Сариев на самолете Х-41 блестяще выполнил задание по оказанию помощи двум жителям Ямска. Имея на борту самолета врача Флейшакера, Сариев утром вылетел в Ямск и к двум часам дня доставил в Магадан санитарку Ямской больницы камчадалку Улиту Галаганову, у которой тяжело протекает болезнь, связанная с беременностью. В 3 часа дня больная Галаганова поступила в ро-



А. Глазов.

дильное отделение городской больницы. Вылетев в тот же вечер вторично в Ямск, тов. Сариев к пяти часам вечера доставил в Магадан еще одну больную».

Пилот вертолета Виталий Майоров, обладающий непревзойденным летным мастерством, и штурман Анатолий Глазов получили срочное санитарное задание — вывезти тяжелобольного с ледокола «Сибирь», находившегося в Охотском море. Когда вертолет прилетел в расчетную точку встречи, ледокола там не оказалось. Плохая погода осложнила поиск. Высокое мастерство и большое мужество проявил экипаж. Он обнаружил ледокол, удачно произвел посадку на его палубу и благополучно доставил больного.



Н. Казанцев.

Еще один пример мужества и высокого мастерства авиаторов, о котором сообщалось в газете «Комсомольская правда» в 1956 году.

«В эфире раздались тревожные позывные — промысловое судно Главкамчатрыбпрома терпело в Тихом океане бедствие. На спасение рыбаков немедленно вышло несколько траулеров. Туда же направился и вертолет летчика Гражданского воздушного флота Алексея Агеева. Его экипаж составляли: штурман Анатолий Глазов, бортмеханик Иван Климович, радист Тарас Тарасов.

Держась точно курса, проложенного штурманом, вертолет через час прибыл к указанному на карте месту. Накренившееся судно было уже

наполовину затоплено. Огромные волны перекашивались через палубу. Шлюпка была сорвана.

Нельзя было терять ни минуты. Агеев повел вертолет на снижение. Это означало: будем «зависать» над палубой и снимать людей.

Тут обнаружилась новая трудность: спущенный с вертолета трап не достает до палубы. Пришлось привязать к нему еще один — получилась веревочная лестница высотой метров двенадцать. Вертолет вновь стал снижаться. За ним тревожно следили с полузатопившего судна десятки глаз. Вот один рыбак поймал конец опущенной лестницы и устремился по ней к кабине вертолета, за ним другой, третий.

Между тем погода начала ухудшаться, появилась облачность, потянул ветерок, но Агеев крепче сжимал онемевшей от напряжения рукой штурвал и продолжал делать заходы над судном, удерживая машину в одном-полтора метрах от мачт. К тому времени, когда вода подступила к рубке, все рыбаки были уже доставлены на берег.

Так благодаря мужеству летчиков были спасены двадцать четыре рыбака».

Указом Президиума Верховного Совета СССР за проявленное мужество при спасении рыбаков командир вертолета Алексей Агеев был награжден орденом Красной Звезды, а члены экипажа — штурман Анатолий Глазов, бортмеханик Иван Климович и бортрадист Тарас Тарасов — медалями «За отвагу».

Вот уже многие годы Анатолий Глазов является главным штурманом Магаданского управления гражданской авиации, ему присвоено почетное звание «Заслуженный штурман СССР».

Несмотря на то, что полеты для оказания медицинской помощи населению были частыми, специальной службы станции санитарной авиации не было. Попытка организовать ее в годы деятельности Дальстроя оказалась неудачной.

Только с образованием Магаданской области начался качественно новый период развития здравоохранения, в том числе и санитарной авиации. В конце 1954 года были организованы областная, а вскоре и Чукотская окружная станции санитарной авиации.

За годы семилетки налет часов санитарной авиации возрос почти в 12 раз (700 часов — в 1958 году, 8 200 — в 1965 году). Бесплатно обслуживаемое население, санитарная авиация сделала около 7 тысяч вылетов, по вызовам перевезла около 45 тысяч больных и медперсонала и более 1 200 тонн медицинских грузов. Свыше 40 тысяч больных и медработников авиаторы перевезли за восьмью пятилетку. В 1974 году санитарная авиация выполнила 1 700 вылетов по срочным заданиям, перевезла десять тысяч человек и 170 тонн медицинских грузов. Эти цифры являются ярким свидетельством большой заботы партии и правительства о здоровье тружеников Дальневосточного Севера.

В адрес авиаторов и медработников нередко приходят письма с выражением глубокой благодарности за вовремя оказанную помощь. Вот выдержка из письма, полученного от работницы прииска имени Гастелло Л. Евсеевой: «Думала, не переживу я это несчастье: сынишка попал под грузовую автомашину. В тяжелейшем состоянии его доставили в больницу поселка Трап-

спортный. Наши врачи сделали все возможное, чтобы спасти мальчика. Но травма была слишком опасной, поэтому они обратились за помощью в Магадан. Вскоре вертолет доставил к нам хирургов — товарищей Фрица и Сабанова, которые сделали операцию.

И все-таки надежда на выздоровление была слишком слабой. Врачи решили отправить ребенка в областную больницу. Три раза ему делали операцию, несколько раз пересадку кожи. И мальчик выздоровел.

...Очень хочется поблагодарить нашу Коммунистическую партию и Советское правительство. В самом деле, живи я в другой стране, разве имела бы возможность пользоваться бесплатно услугами авиатранспорта, бескорыстной помощью квалифицированных специалистов? Ведь только у нас, в Советской стране, все это возможно. Вот за все это мое большое и искреннее спасибо».

В содружестве с авиаторами медицинские работники проводят большую профилактическую работу среди населения. Самолеты и вертолеты оборудуются как лаборатории, на них устанавливаются рентгеновские аппараты, и в таких «летающих лабораториях» проводится медицинское обследование местного коренного населения, пастухов-оленьеводов, жителей отдаленных поселков Чукотки.

Большие требования предъявляются к пилотам, выполняющим санитарные задания в любой метеорологической обстановке и совершающим посадки на небольшие, ограниченные площадки. Но в Магаданском управлении гражданской авиации недостатка в таких летчиках нет.



Заслуженный пилот СССР Н. И. Крылов.

Как-то после окончания полетов в Чаунское авиапредприятие поступило срочное санитарное задание: оказать медицинскую помощь роженице в поселке Айон. Для выполнения санитарного рейса был вызван командир самолета К. М. Карипов, второй пилот С. А. Степанов и командир летного коллектива Ю. А. Рязе. Благодаря четкой и слаженной работе экипажа больная своевременно была доставлена в больницу Певека.

Высокое летное мастерство при выполнении санитарных заданий всегда обеспечивали и обеспечивают кавалер орденов «Знак Почета» и «Дружбы народов» Борис Петрович Комков, кавалер ордена Ленина Виктор Мазур, ветераны магаданской авиации Н. Н. Казанцев, В. Н. Строганов, Ю. А. Шеенков, К. С. Сотниченко, кавалер ордена Трудового Красного Знамени Е. Б. Панин, И. В. Брехов, Ю. В. Греченков, А. В. Чубов, А. Костин, Н. В. Теплов и другие.

Приведем выдержку из письма командира одной из воинских частей Дальневосточного округа в адрес Управления гражданской авиации: «Примите от имени командования и политического отдела самую глубокую сердечную благодарность... доблестному экипажу вертолета в составе летчиков Н. В. Горшкова, И. М. Гербаневского, Н. М. Глушко, бортмеханика А. Н. Бердова за спасение жизни военнослужащего, нашего товарища.

В жизни каждого пилота много встречается полетов сложных, но этот полет, совершенный доблестными соколами в сложных метеорологических условиях, восхищает нас своим мужеством, смелостью и готовностью летчиков к вы-

полнению любого, самого сложного задания. Мы с глубоким уважением относимся к трудной профессии летчика. Теперь же еще раз убедились в высоком летном мастерстве ваших экипажей, их готовности в любую минуту к совершению подвига».

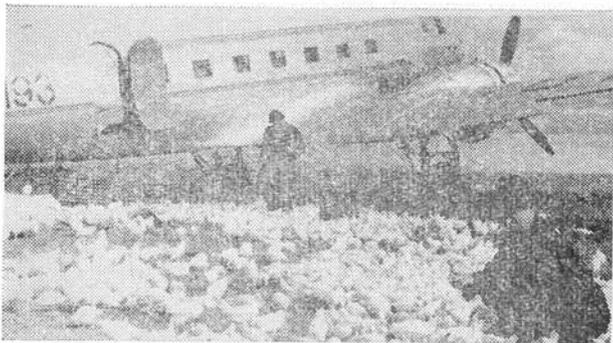
Мы уже рассказали о многих видах применения авиации на Северо-Востоке. Кратко раскроем еще одну сторону деятельности авиаторов, которая обозначается специальным термином — «прочие применения авиации».

Начнем с фактов. В 1964 году впервые, летом, в условиях непроходимой тундры с помощью вертолетов строилась высоковольтная линия электропередач Певек — Билибино.

В этом же году впервые на Северо-Востоке был применен вертолет при строительстве завода. В поселке Карамкен были установлены фермы перекрытия цеха бетонного завода вертолетом МИ-4 с помощью внешней подвески. Вес каждой фермы перекрытия составлял 1240 килограммов. Безопасно и качественно выполнили эту работу пилот-инспектор В. Майоров, пилот-инструктор П. А. Сухих и бортмеханик М. П. Лядыгин.

Авиаторы Сеймчанского предприятия в 1974 году приняли непосредственное участие в монтаже металлических опор линии электропередач Аркагалинская ГРЭС — Берелех. Пилоты А. Н. Гребенщиков, В. Н. Вяткин, бортмеханик В. Шлищев успешно справились с установкой металлических опор в горной местности.

В пятнадцати километрах от заполярного по-



Необычные пассажиры.

селка Ванкарем во время промысловой охоты штормовым ветром оторвало часть льдины с находившимися на ней двумя охотниками колхоза «Товарищ» и унесло в открытое море.

На поиски охотников Магаданской авиагруппой были направлены экипажи самолета ЛИ-2 и вертолета МИ-4. Совместными усилиями экипажей на третий день поисков обнаруженные в открытом море на дрейфующей льдине охотники были сняты со льдины и благополучно доставлены на берег командирами самолета и вертолета А. П. Карих и А. Ефремовым, вторыми пилотами Е. Левшиным и В. Никульшиным, бортмеханиками Т. Чернявским и Ф. Белоусовым, штурманом Б. Рязанцевым и бортрадистом В. Чернявским.

В июле 1965 года в районе поселка Берелех произошло наводнение, в результате которого затопило многие жилые дома. Для спасения и эвакуации жителей был направлен экипаж вер-

толета МИ-4 в составе командира И. Гербаневского, второго пилота В. Кузьмина, бортмеханика М. Ладыгина и штурмана В. Анисимова. Экипаж работал слаженно, смело и задание штаба по борьбе со стихийным бедствием в Сусуманском районе выполнил на «отлично». В короткий срок было эвакуировано более 50 взрослых и детей, причем 20 человек из них было снято с крыш затопленных домов.

На Северо-Востоке, особенно в Чукотском национальном округе, нередко олени стада в период гололеда попадают в трудные ситуации. И здесь незаменимую помощь оказывает авиация. «В самом тяжелом положении из-за гололеда,— сообщала газета «Магаданская правда»,— оказались оленеводческие хозяйства Беринговского района, а среди них — совхоз «Коммунист».

В безвыходном положении здесь оказалось второе стадо. Оно охвачено большой площадью гололеда с плотным, непробиваемым настом. Пастухи разбили стадо на мелкие части и кочуют вот уже несколько дней, не встречаясь друг с другом, и принимают решения на собственную ответственность. Но от спасительных мест их отделяет 70—80 километров гололеда и полной бескормицы.

В этот критический момент принято решение ввести в дело винтокрылых силачей. Самые крупные на Чукотке вертолеты МИ-6 поднялись в воздух по запросу пастухов.

Экипаж, которым командует тов. Подыман, доставил в Хатырку несколько тонн горючего для малых вертолетов. Второй экипаж тов. Строганова перебросил в Беринговский две тонны

сена. Отсюда вертолеты МИ-4 разбросали по маршруту следования животных сено, комбикорм, солевую подкормку.

Стадо, попавшее в бедственное положение, сейчас движется по маршруту, который проложили «ему вертолеты».

В термин «прочие применения авиации» на Северо-Востоке укладываются также наблюдения за состоянием снежного покрова, разливом рек, перевозка птицы, ценных пушных зверей и многое другое.

* * *

Итак, Магаданская область стала одной из самых аэрофицированных областей страны: каждый житель в 1975 году воспользовался воздушным транспортом более чем два раза. Авиационное строительство на Северо-Востоке шло не проторенными, сложными путями. Имея много специфических особенностей своего развития, авиация достигла значительных успехов, являющихся неотъемлемой частью общего роста экономики и культуры страны.

Литература

Балицкий В. Г. Создание на Крайнем Северо-Востоке РСФСР очагов культуры. Сб. статей. Хабаровск, 1967.

Белов М. И. Северный морской путь. Л., 1957.

Водопьянов М. В. На крыльях в Арктику. М., 1954.

Воздушные пути Севера. Сб. статей. М., 1933.

Гарусов И. С. К истории Чукотской окружной партийной организации.— В кн.: Время, события, люди. Магадан, 1967.

Дубравин А. И. Самолеты в арктических условиях. Л.—М., 1936.

Езерский Б. Г., Гайдуль Э. Б. В небе советского Дальнего Востока.— В кн.: Ордена Ленина гражданская авиация. М., 1967.

Еремин С. К. Хроника Аэрофлота. М., 1962.

Жихарев Н. А. Очерки истории Северо-Востока РСФСР. Магадан, 1961.

Захаров Ф. А. Ленин и авиация. М., 1960.

Крушанов А. И. Октябрь на Дальнем Востоке. Владивосток, 1969.

Минеев А. И. Остров Врангеля. М.—Л., 1946.

Назаров В. А., Старостин С. Г. Применение вертолетов в сельском хозяйстве. М., 1963.

Филиппенин М. А. Будни полярников. Сб. статей. М., 1967.

Шапошников В. Н. Очерк развития ГВФ за 40 лет. М., 1962.

Шмидт О. Ю., Шевелев М. И. Большевики на Северном полюсе.— «Большевик», 1937, № 15.

Содержание

От автора	3
Глава 1. Шаги в небо. 1926—1934 гг.	5
Глава 2. Непроторенными путями. 1935—1940 гг.	30
Авиация Дальстроя	30
Пионеры воздушных трасс	43
Авиация Чукотки	60
Годы роста	84
Глава 3. В дни великой битвы. 1941—1945 гг.	103
Все для фронта	103
Особая воздушная трасса	122
Во имя победы	127
Глава 4. Слова в мирном небе. 1946—1958 гг.	137
Глава 5. На магаданском меридиане. 1959—	
1975 гг.	158
«И сокращаются большие расстоянья...»	158
Деловое содружество	170

Евгений Васильевич Алтунип

КРЫЛЬЯ СЕВЕРА

Из истории гражданской авиации Северо-Востока СССР

Редактор *В. И. Першин*
Художественный редактор *Д. Д. Власенко*
Фотографии из архива автора,
на вкладке: *С. В. Белявого, В. П. Матвеева*
Технический редактор *В. В. Плоская*
Корректор *Г. А. Козеева*

Сдано в набор 12/1 1976 г. Подписано к печати 10/III 1976 г.
АХ—00112. Формат 70×90/32. Бум. тип. № 1 и мел. Объем 6,5
физ. п. л. + 0,5 физ. п. л. вкладка, 7,6 усл. п. л. + 0,58 усл. п. л.
вкладка, 8,03 уч.-изд. л. Тираж 15 000. Заказ 760. Цена 27 коп.
Магаданское книжное издательство, 685000, г. Магадан, ул.
Пролетарская, 15.

Областная типография Управления издательств, полиграфии и
книжной торговли Магаданского облисполкома, г. Магадан,
пл. Горького, 9.

Алтунин Е. В.

А52 Крылья Севера. Из истории гражданской авиации Северо-Востока СССР. Издание 2-е, перераб. и доп. Магадан, Кн. изд-во, 1976.

206 с. с ил.

На основе документальных материалов автор рассказывает о том, как создавалась и развивалась гражданская авиация на Крайнем Северо-Востоке, о героическом вчерашнем и сегодняшнем труде летчиков, авиационных инженеров и техников в суровых условиях Колымы и Чукотки.

А $\frac{0124-007}{M-149(03)-76}$ 8-76

6Т5(09)