



Вячеслав Филиппов



ЕНИСЕЙСКАЯ АВИАГРУППА.

С острова Молокова к северным широтам



УДК 629.7 (09)(571.51)
ББК 39.5г (2Рос-4Крн)
Ф53

ISBN 978-5-6045257-8-4

Ф53 **Филиппов В.**

Енисейская авиагруппа. С острова Молокова к северным широтам / В. Филиппов. — Красноярск: ООО «Издательство Поликор», 2021. — 324 с.

Эта книга выпущена в поддержку проекта Красноярского краевого отделения Русского географического общества «ПАРК-МУЗЕЙ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРА» на острове Молокова в городе Красноярске.

В ней рассказывается об острове Молокова (бывш. Телячий) — первой гидроавиабазе полярной авиации СССР, «воротах Крайнего Севера», о людях и самолетах, о героических 1930–1940-х гг. в истории Енисейской авиационной группы и, конечно же, о самом проекте создания «Парка-музея освоения Севера» на уникальном месте, пропитанном энергетикой великих людей и великих свершений во имя процветания Родины.

УДК 629.7 (09)(571.51)
ББК 39.5г (2Рос-4Крн)

Содержание

Обращения к читателям	4
Введение от автора	6

Глава 1. Место рождения полярной авиации СССР

1.1. Авиаслужба «Комсеверпути» в Красноярске	10
1.2. Остров Телячий — первая гидроавиабаза на Енисее	54
1.3. Время великих людей и великих перелетов	84
1.4. Молоков — человек и остров	100
1.5. КАРЗ — первый и единственный	146

Глава 2. Енисейская авиагруппа — события и люди

2.1. Под флагом Главсевморпути	164
2.2. В составе Аэрофлота	208
2.3. Снова — полярники	222
2.4. Продолжая традиции. Над Абаканской протокой	232

Глава 3. Живой памятник

3.1. Быть ли острову музеем?	244
3.2. «Парк-музей освоения Севера» на острове Молокова — дело чести	254
3.3. Главный экспонат — легенда войны и мира	290

Источники и литература	320
Сокращения	323



Дорогие друзья!

Книга «Енисейская авиагруппа. С острова Молокова к северным широтам» выпущена в поддержку большого и нужного проекта, инициатором которого выступило Красноярское краевое отделение Русского географического общества. Речь идет о намерении создать «Парк-музей освоения Севера» на острове Молокова в Красноярске.

В 1930-е годы этот остров на реке Енисей стал первой гидроавиабазой советской полярной авиации. Здесь готовились самолеты для ледовой разведки, проводки караванов судов по Северному морскому пути, научных экспедиций, рекордных арктических авиаперелетов, а также для будничных, но очень нужных людям дел: доставки продуктов, почты, медицинской помощи.

Летчики Енисейской авиагруппы первыми осваивали север и северо-восток нашей великой Родины, участвовали в спасении челюскинцев, высадке папанинцев на Северный полюс.

В военное время на острове Молокова ремонтировали самолеты полярной авиации, испытывали новые гидросамолеты эвакуированного в Красноярск конструкторского бюро Г. М. Бериева.

Из небольших мастерских гидроавиабазы вырос знаменитый Красноярский авиаремонтный завод им. Побезимова. Он сыграл важную роль в том числе в обеспечении секретных высокоширотных воздушных экспедиций в Арктику послевоенного времени.

Сегодня остров стоит в запустении, о его легендарном прошлом напоминает только чудом сохранившееся здание гидропорта. Но о том, что это самый настоящий раритет истории полярной авиации знают далеко не все жители Красноярска.

Надо ли напомнить об этом? Несомненно! Это — наша история, мы должны её знать и ею гордиться. Любые дела, поступки, призванные сохранить память о славном, героическом прошлом нашей Родины, заслуживают всяческого уважения и поддержки.

Одним из таких реальных дел может стать создание на острове Молокова «Парка-музея освоения Севера». Лучшего места для него придумать невозможно. Остров Молокова — земля, заряженная энергетикой наших первых полярных летчиков-героев и их достойных преемников — авиаторов огромного Красноярского края. Книга «Енисейская авиагруппа. С острова Молокова к северным широтам» убеждает в этом целиком и полностью.

Увлекательного вам чтения!

Президент Русского географического общества
Сергей Шойгу



Дорогие друзья!

Память о славном прошлом Отечества — ценнейшее наследие. Мы обязаны сохранить его для будущих поколений.

Именно этой благородной миссии посвящена книга, которую Вы держите в руках. Её автор — подполковник запаса Вячеслав Викторович Филиппов. Долгие годы он ведёт большую поисковую работу, шаг за шагом восстанавливая историю авиации нашего края. В издании рассказывается об уникальных людях, чьи дерзновенные мечты, упорство и мужество легли в основу судьбоносных событий.

Отрадно, что интересная информация о пилотах-первопроходцах, легендарных полётах, воздушной трассе «Аляска — Сибирь», по которой в военное время в СССР перегоняли «ленд-лизовские» самолёты, и другие содержательные сведения теперь доступны широкому кругу читателей. Материалы, подкреплённые редкими фотографиями, газетными статьями и архивными документами, вряд ли оставят земляков равнодушными.

Уверен, это издание привлечёт внимание большой читательской аудитории, будет способствовать активному изучению истории полярной авиации нашей страны.

Губернатор Красноярского края
А.В. Усс

Введение от автора

Несмотря на то, что в Красноярске привычно связывают дату рождения красноярской авиации с 1934 годом — годом образования самого Красноярского края, Красноярск городом авиационным стал много раньше — со времен рекордного «восточного» перелета Москва — Пекин — Токио, с лета 1925 года, когда самолеты воздушной экспедиции приземлились на большой поляне в районе Иннокентьевского поселка с целью дозаправки и осмотра. Ту самую поляну, с важным видом названную активистами Сиблета посадочной площадкой, можно считать первым аэродромом нашего простирающегося с севера на юг огромного региона.

И если мои друзья из Якутии называют свою авиацию «якутообразующим предприятием», то и мы не сдукавим, высказав подобную фразу по отношению к своей родной земле. Куда мы без авиации с нашими-то просторами? Есть, конечно, Енисей, пересекающий край с юга на север, но у нас и на запад, и на восток немалые расстояния. Да и как раз благодаря Енисею наша первая авиация была гидроавиацией, так как на бескрайних нехоженых просторах сухопутные аэродромы надо было еще построить, а по рекам и озерам, летом взлетая по воде на летающих лодках и на «перебутовых в поплавки»

сухопутных самолетах, зимой по льду на лыжных шасси и колесах, наши «вторые после бога» авиаторы лихо возили пассажиров, почту и грузы, высаживали и снабжали изыскательские экспедиции, спасали больных с самых дальних заимок, водили караваны судов по Севморпути.

Как раз благодаря географическому положению в центре страны мы постоянно оказывались в центре важнейших событий в истории России. С острова Молокова на Енисее началась история полярной авиации великой страны, летчики Енисейской авиалинии были в числе первопроходцев на воздушных путях севера и северо-востока России. Благодаря их великому труду и безграничному упорству, высочайшему профессионализму были освоены огромные пространства, до этого вообще не имевшие связи с внешним миром, установлен безусловный приоритет России в исследовании Арктики и освоении ее природных богатств.

Казалось бы, где как не в Красноярске быть хранилищу истории авиации региона, а если смотреть шире — то полярной авиации страны, а если еще шире — то музею освоения Севера? Причем не местечковому узковедомственному, а федерального уровня? Причины тому на поверхности:

- пропитанный энергетикой героических свершений остров Молокова с Абаканской протокой Енисея, прекрасно сохранившееся здание первого гидропорта полярной авиации, чьи лестницы помнят шаги всех знаменитых пилотов 1930-х годов;
- ставшие автомагистралями взлетные полосы аэропорта знаменитого Алсиба — Красноярской воздушной трассы перегона боевых самолетов по программе ленд-лиза из США в СССР;
- международный аэропорт, принимающий самолеты трансконтинентальных воздушных линий всего мира.

И где же он — музей красноярской авиации? А не везет Красноярску в этом вопросе... Дважды «умирал» музей красноярской авиации в городе Красноярске. Сначала еще в советские времена в связи с необходимостью использования занимаемых им площадей в здании аэровокзала в коммерческих целях музей был фактически выброшен в подвалы училища гражданской авиации, где и сгинул добросовестно, второй раз вместе с ликвидацией авиакомпании «КрасЭйр» так же прекратил свое существование.

Сегодня об истории людей и самолетов красноярской авиации напоминает только хоть и небольшая, но с любовью выполненная постоянно действующая выставка в историческом Доме летчиков (пр. Мира, дом 112) на 4-м этаже офиса Красноярского межрегионального территориального управления воздушного транспорта, открытая при поддержке начальника управления Сергея Васильевича Родькина к 80-летию красноярской авиации в 2014 году. Как говорится, мал золотник да дорог. Но наш город и край достойны большего.

Уважаемые читатели!

Эта книга выпущена для того, чтобы еще раз напомнить всем о том, какая богатая история у красноярской авиации, у Енисейского Севера, у нашей великой Родины.

С инициативой выпуска книги «Енисейская авиагруппа. С острова Молокова к северным широтам» выступили Дмитрий Скобелев и Игорь Спириденко — они же инициаторы и организаторы проектов «Борт Тюрикова. Возвращение» и «Парк-музей освоения Севера на острове Молокова в г. Красноярске».

Мы очень надеемся, что, прочитав книгу, вы станете нашими соратниками и помощниками в благородном деле восстановления памяти о достойных делах наших с вами предшественников, не жалевших сил и знаний для процветания и развития Отечества.

Парку-музею освоения Севера на острове Молокова в городе Красноярске — БЫТЬ!

Вячеслав Филиппов





Глава 1.

Место рождения полярной авиации СССР

10

1.1.

Авиаслужба
«Комсервлуги»
в Красноярске

54

1.2.

Остров
Телячий —
первая
гидроаэробаза
на Енисее

84

1.3.

Время великих
людей и великих
перелетов

100

1.4.

Молоков —
человек
и остров

146

1.5.

КАРЗ —
первый
и единственный

Глава 1. Место рождения полярной авиации СССР

1.1. Авиаслужба «Комсеверпути» в Красноярске

Экскурс в начало — что такое «Комсеверпуть»?

«Комсеверпуть» — это из ранней истории нашего Отечества. Уже в первые годы советской власти руководители молодого государства рабочих и крестьян четко понимали важность экономического освоения Северного морского пути. Доставка грузов, идущих на экспорт в Европу, США и Японию, приносила валюту, столь необходимую для восстановления Советской России после разрушительного времени революции и гражданской войны, и этот путь вдоль северного побережья страны оказался не только самым коротким и дешевым по затратам, а для некоторых видов сырья и единственным. Надо сказать, что и поступление импортных товаров и оборудования в середину страны благодаря судоходству на Енисее и выходу к Транссибу тоже имело не менее важное значение. Несметные

богатства северных территорий — сибирский лес, пушнина, а позже соль и графит имели огромный спрос и успешную реализацию на мировых рынках. Опять же по Енисею и Оби шли на север суда с экспортным зерном из богатых хлебом районов Сибири и Алтая. Для заинтересованности торговых людей правительственным решением для устьев сибирских рек было введено порто-франко: как экспортные, так и импортные грузы, перевозимые Северным морским путем, были полностью освобождены от всех видов таможенных пошлин. Карское море и Енисейский залив стали крайне важным геополитическим объектом. Карские экспедиции стали известны всему миру. Необходимо было создавать портовую инфраструктуру, организовывать проводку судов, обеспечивать безопасность плавания, продумывать

дальнейшую логистику. Назрела необходимость в создании организации, руководящей процессом.

Комитет Северного морского пути («Комсеверпуть») был создан в Омске 20 апреля 1920 года при Сибирском ревкоме для обеспечения Карских морских экспортно-импортных экспедиций. В «Положении о Комсеверпути» отмечалось, что Комитет создается при Сибревкоме для всестороннего оборудования, усовершенствования и изучения Севморпути в целях превращения его в артерию постоянной практической связи, а также для технической организации и осуществления товарообмена с границей, транспортировки грузов Европейской России через устье рек Оби, Енисея, Лены, Колымы.

ПОЛОЖЕНИЕ о Комитете Северного Морского Пути

- I. Для всестороннего оборудования, усовершенствования и изучения Северного Морского Пути, в целях превращения его в артерию постоянной практической связи, а также для технической организации и осуществления товарообмена с границей и транспортировки грузов Европейской России этим путем через устье р. р. Оби, Енисея, Лены и Колымы создается при Сибирском Революционном Комитете особый комитет Северного Морского Пути.
- II. На комитете, органе директив, лежит:
 - а) общее руководство работами его исполнительного органа;
 - б) утверждение разрабатываемого последним общего плана работ по Северному Морскому Пути, сметы и штатов;
 - в) истребование соответствующих кредитов;
 - г) дача обязательных внеочередных нарядов соответствующим учреждениям и организациям Сибири в соответствии с планом работ, утвержденным Сибревкомом, и наблюдение за их выполнением.

ПРИМЕЧАНИЕ:
Кредиты по утвержденным Комитетом сметам и штатам отпускаются Сибирским Революционным Комитетом.
- III. Комитет состоит из членов — по одному — от Сибревкома, назначаемому по соглашению с Наркомвнешторгом, Уралсибкома, В.С.Н.Х., Наркомпрода, Главвода и одного специалиста по персональному назначению от Сибревкома. Кроме указанных представителей в комитет вводится с правом совещательного голоса, как постоянный член, один представитель от Центросоюза.
- IV. Председатель и его заместитель назначаются Сибревкомом из числа членов Комитета, по соглашению с Наркомвнешторга.
- V. Заседания Комитета назначаются председателем по мере накопления подлежащих обсуждению и разрешению во-

просов и действительны при наличии трех членов, включая председателя.

- VI. Для технического выполнения всех намеченных в пункте I работ Комитета учреждается исполнительное бюро в составе 3 лиц, которое ведает следующими группами отделов:
 1. Товарообменный.
 2. Транспортный.
 3. Научный.Общий отдел и финансовый находятся в ведении председателя Исполнительного Бюро.
- VII. При комитете учреждаются следующие отделы:
 - 1) товарообменный,
 - 2) транспортный,
 - 3) портостроительный,
 - 4) научный,
 - 5) сметно-финансовый,
 - 6) общий,
 - 7) гидротехнический.

ПРИМЕЧАНИЕ:
Радиостанции и постройка новых станций в ведении Отдела Народной Связи и обслуживаются его силами. При этом радиостанции, упомянутые выше, в первую очередь обслуживают нужды Комитета Северного Морского Пути по вопросам, связанным с товарообменом.
- VIII. В ведение Комитета переходят:
 - 1) Управление по изысканию постройки портов в устьях Оби и Енисея,
 - 2) особый Обь-Енисейский гидротехнический отряд.
- IX. Комитет Северного Морского Пути имеет свою печать по образцу, утвержденному Сибревкомом.

Председатель Сибирского
Революционного Комитета СМРНОВ.
Управляющий делами ЦВЕТАЕВ¹.

Уже в 1921 году были установлены две линии радиотелеграфной связи Омск — Обдорск — Диксон — Усть-Енисейский порт — Дудинка — Красноярск — Омск и гидрометеостанции, обеспечивающие безопасность плавания в значительной части Северного морского пути.

Карские экспедиции проводились ежегодно. К началу навигации в Карском море и устьях рек экспортные товары, заготовленные Сибирскими, Уральскими и Казахстанскими хозяйственными органами, концентрировались и грузились на речные суда в Сибирских базах Карской экспедиции на р. Оби в городах Камне, Новониколаевске, Томске, Могочино, на реке Иртыш в городах Омске, Таре, Усть-Ишиме, на реке Енисей — в Красноярске и на Маклаковском заводе.

В эти же сроки импортные товары и оборудование, закупаемые торгпредствами СССР и заграничными кооперативными обществами на рынках Европы и Америки, стягивались к отправным путям морской части Карской экспедиции (в основном в Гамбург и Лондон), где грузились на морские пароходы. Отправление речных судов из Сибирских баз и морских заграничных рассчитывалось так, чтобы они прибыли в Сибирские перегрузочные пункты одновременно и взаимная перегрузка экспорта и импорта могла быть произведена в кратчайший срок. Перегрузочные работы производились на рейде с борта на борт.

Необходимое количество морских судов фрахтовалось на европейском фрахтовом рынке. Речные экспедиции осуществлялись собственным флотом «Комсеверпути» и судами, арендуемыми у Западно-Сибирского государственного пароходства².

Газета «Красноярский рабочий» 11 июня 1921 года писала:

«Комитет установил практическую возможность ежегодного использования Севморпути, выявил его коммерческую выгодность. Деятельность изыскательских экспедиций, организованных Комитетом, дала ряд важнейших открытий: были исследованы река Пясины, Игарская протока реки Енисей.

Только в 1921–1925 гг. в ходе Карских экспедиций было отправлено на экспорт 4,5 тыс. тонн древесины, 9,5 тыс. тонн животного сырья, почти 3,3 тыс. тонн технических культур, более 2,9 тыс. тонн полезных ископаемых, 45 тонн пушнины. Всего было вывезено почти 20,5 тыс. тонн экспортных грузов. Импорт за тот же период составил почти 31,5 тыс. тонн, в том числе 8,2 тыс. тонн сельхозмашин и инвентаря, 3,6 тыс. тонн оборудования для промышленности, 6,2 тыс. тонн полуфабрикатов»³.

В 1921 году случилась крупная неприятность — потонули, получив пробоины во льдах, два морских парохода, как специально названные в честь главных сибирских рек — «Енисей» и «Обь», правда, к счастью, удалось избежать человеческих жертв. 14 сентября в Карском море на пути из устья

Енисейска в Архангельск потонул «Енисей», на дно морское ушел груз зерна, судовой пес и петух с курицами. 20 сентября после трех дней борьбы за живучесть корабля пошла на дно «Обь». Груз и команду успели снять.

В 1923 году «Комсеверпуть» перешел в подчинение Наркомата торговли СССР.

В 1928 году Комитет был преобразован в Северо-Сибирское государственное акционерное общество промышленности и транспорта «Комсеверпуть» с правлением в Новосибирске. Общество находилось в ведении Наркомата торговли СССР и имело представительства в Москве и Берлине. Учредителями и акционерами общества являлись Наркомторг СССР и Сибкрайисполком. Уставной капитал — 10 миллионов рублей. Общество располагало речными базами: Обь-Иртышской в Омске и Енисейской в Красноярске. На общество была возложена задача максимального развития вывоза экспорта из местностей Северного морского пути (к 1929 г. импорт составил 1/6 часть грузооборота), развития промышленной деятельности по использованию экспортных ресурсов из этих местностей, в частности лесодеревообрабатывающей промышленности, зверобойного промысла, эксплуатации недр и рыбоконсервного дела, оборудования Севморпути.

Председателем правления назначен И. Е. Кацва, которого в начале 1929 года сменил Борис Васильевич Лавров, секретарем — Отто Иванович Смукул, заведующим транспортным отделом —



Летчик Б. Г. Чухновский, проф. Р. Л. Самойлович, комиссар экспедиции П. Ю. Орас



Поднятие железного флага на острове Гукера в 1929 г.

Франц Адольфович Шольц (с августа 1929 года — Петр Владимирович Орловский)⁴.

В начале июня того же 1929 года Приказом по аппарату Правления Северо-Сибирского Государственного Акционерного общества «Комсеверпуть» от 30.05.1929 г. за № 69 было объявлено:

«...1. В целях экономического использования Игарского района как перегрузочной базы Енисейской части Карских экспедиций, топографической съемки берегов Игарской и Губенской протоки и гидрологических и гидрометрических работ организуется Енисейская изыскательская партия.

2. Объявляю штат Енисейской изыскательской партии:
Начальник партии — 1,
десятник — 2,
хлебопек — 2,
рулевой моторного катера — 1,
производитель работ — 2,

рабочие — 12,
моторист — 1,
лотовый — 1.
Всего — 22.

3. Начальником Енисейской изыскательской партии с сего числа назначается геодезист-гидрограф Научно-изыскательского управления Леонид Иванович Смирнов»⁵.

Необходимое количество работников было принято, и 19 июня партия отправилась в Игарку на барже «Карская № 6», которую тянул пароход «Петровский». Работы были успешно закончены 22 сентября. Личный состав партии отбыл по Енисею на барже в караване парохода «Туруханск» до Красноярска, и по прибытии в Красноярск 15 октября партия была расформирована⁶.

АО «Комсеверпуть» стало первой на Севере комплексной организацией, объединяющей научные, хозяйственные, транспортные функции. В 1929 году началось стро-



Р. Л. Самойлович



Б. В. Лавров

ительство лесозаводов и лесозаготовительного морского порта в Игарке. Графитная фабрика, добыча угля, зверобойный и рыбный промысел, рыбоконсервное производство в устье Енисея развивались стремительными темпами. Так как масштаб работ в ходе Карских экспедиций неуклонно возрастал, в Красноярске было создано постоянное представительство, которое выполняло хозяйственные функции, в том числе постройку баржестроительной верфи, которая была заложена в Базаихе в шести километрах от города на правом берегу Енисея. На местах были созданы территориальные управления, одним из важнейших было управление в Красноярске. По штату в Красноярском отделении было 34 человека, в Игарском отделении — 23 человека. Представительству было выделено «...помещение из одной большой комнаты (70 кв. аршин) по адресу ул. Советская, дом 64. Начальником представительства назначен тов. Бирюков»⁷.



Из приказов по Красноярской базе «Комсеверпути» за 1929 год:

«...принять на учет пароходы «Туруханск», «Секстан», катера «Плотогон», «Полярный» и баржестроительную верфь»;

«...Спущены на воду баржи: Карская № 4 — 15.05.1929, Карская № 2 — 17.05.1929, Карская № 6 — 25.05.1929»;

«...Приказ по Красноярской базе «Комсеверпути» № 61 от 13.08.1929.

1. Настоящим объявляется, что купленному за границей пароходу «Меер» присвоено название «Партизан».

Начальник Красноярской базы и уполномоченный КСП Бирюков»;

«...Приказ по Красноярской базе «Комсеверпути» № 73 от 17.09.1929.

С 17.09.1929 объявляю работы по баржестроению на Придивинском острове открытыми»;

«...Приказ по Красноярской базе «Комсеверпути» № 82 от 8.10.1929.

Заведующим Енисейской верфью назначен Меркулов Василий Федорович».

«...список плавсостава в навигации 1929 г.: теплоходы «М. Фрумкин», «А. Микоян», пароходы «Амур», «Петровский», «Партизан», «Туруханск», баржи Карская № 1, 2, 3, 4, 5, 6, № 975, 959, 970, лихтеры № 324, 325, 323, 319, 328, 329, катер «Полярный»».



Торговое судно в Карском море



Р. Л. Самойлович, О. Ю. Шмидт, В. Ю. Визе, В. И. Воронин. Арктическая экспедиция на ледоколе «Седов». 1929 г.

В 1931 году АО «Комсеверпуть» преобразовали во Всесоюзное экспортно-импортное транспортно-промышленное объединение. Правление общества переехало в Москву.

Положение о Красноярском отделении Северо-Сибирского Государственного Акционерного общества «Комсеверпуть» 1929 г.

1. В целях управления, обслуживания и инструктирования предприятий общества, находящихся на территории Красноярского округа, в г. Красноярске создается отделение «Комсеверпути». <...>
29. Отделение является филиалом Общества, к которому приписываются все без исключения собственные речные суда Общества на Енисее и арендуемые Обществом у других организаций. <...>
31. При отделении организуются пристани, причалы, затоны, склады, конторы, мастерские и прочее для обслуживания нужд флота, транспортных лесосплавных и иных операций Общества. <...>
45. Все операции в Игарке, связанные с приходом и уходом речных и морских судов, а также с приходом плотов, подчиняются Красноярскому отделению и регулируются «Особым положением о перегрузочных операциях в Игарке».

Председатель Правления Б. Лавров.
Секретарь О. Смукул».

Тем временем в Красноярске

В это время в Красноярске, вдохновленная активно освещаемой в прессе серией успешных агитационных полетов самолетов Сопвич «Красноярец» Общества друзей воздушного флота (ОДВФ) и Юнкерс Ф.13 «Сибревком» Общества «Добролет» во всех районах Сибири в 1925 году, группа охотников-промысловиков и заготовителей пушнины из Туруханского края на совещаниях в Енгосторге 13 и 19 ноября 1925 года возбудила ходатайство перед «Добролетом» об установлении воздушной линии Красноярск — Туруханск с конечным пунктом Дудинка, расположенным у Ледовитого океана. Сообщение предполагалось установить самолетами Юнкерс Ф.13 и Дорнье Валь, отлично зарекомендовавшими себя в агитационных и рекордных международных перелетах.

Из стенограммы совещания:

«...По смете вся аэронавигация с установлением приемочных пунктов на месте посадки и службы связи обойдется в 51000 рублей. Стоимость перелета одной версты для пассажира была исчислена в 15 копеек. Планировалось, что самолет будет перевозить в Туруханский край пассажиров, а обратно — груз (пушнину и др.). Стоимость перевозки песка обойдется в 80 копеек со шкурки, в то время как до сих пор она обходится в 2 рубля, причем самая перевозка длится иногда свыше месяца, а при установлении аэролинии путь будет совершаться в пять дней».¹⁰

Также предполагалось решить еще одну важнейшую задачу — перевозить почту и деньги для расчетов с охотниками-промысловиками. Проект аэролинии был единодушно поддержан всеми организациями города Красноярск.

«Красноярский рабочий» 22 ноября 1925 года в заметке «О воздушном сообщении Красноярск — Туруханск» подробно разъяснял необходимость этого проекта:

«...На объединенном заседании исполбюро ячейки Авиахима коллектива Красгосторга, представителей администрации Красгосторга и окружного отдела Авиахима 3 ноября разбирались вопросы о возможности применения аэросаней для перевозки грузов в условиях Туруханского края. Когда после прений этот проект признали полностью неосуществимым (за невозможностью установления сквозного сообщения на аэросанях по линии Красноярск — Туруханск), представитель Авиахима т. Порохин доложил о том, что Доброхимом намечена во вторую очередь (в 1926 г.) воздушная линия Красноярск — Туруханск, которая будет обслуживаться гидропланом. Собрание признало установление этой линии, безусловно, желательным.

После этого состоялись уже два заседания представителей торгово-заготовительных и общественных организаций гор. Красноярск (13 и 19 ноября), на которых выяснилось полное единодушие мнений в отношении необходимости и целесообразности установления воздушной связи Красноярск с Туруханским краем.

В настоящее время речь идет уже не о принципиальных вопросах: стоит или не стоит, надо или не надо организовать эту аэролинию, — теперь вопрос переносится уже в плоскость ускорения практического проведения в жизнь проекта аэролинии Красноярск — Туруханск. Никаких сомнений в необходимости установления этой линии нет.

Что даст аэросвязь Туруханскому краю и Красноярску? Туруханский край — богатейшая окраина Сибири. Если его естественные богатства только еще начинают разрабатывать (графит на Курейке), то всем известно, что уже издавна эта окраина является одним из главных поставщиков ценного экспортного товара — пушнины. В пределах Туруханского края работает ряд заготовительных организаций, крайне нуждающихся в дешевых и удобных средствах связи с Туруханском и разбросанными по краю факториями. Разъезды сотрудников, посылка телеграмм, писем, разных ценных посылок, доставка денег и, наконец, пушнины — все это обходится недешево этим организациям. Так, Енсоюз расходует на это до 10 000 руб. в год, другие организации тратят тоже немалые суммы.

Пушнина, заготовленная на Севере, обычно дожидается возобновления навигации. При установлении аэролинии пушнину можно будет доставлять чуть ли не на полгода раньше и в лучшем виде, чем это бывает, когда ее везут в трюмах на пароходах. Более быстрое получение пушнины облегчит возможность выгодного сбыта ее на внешних рынках. Так, по сведениям

Енгосторга, на происходившей недавно Лейпцигской ярмарке можно было продать пушнину по высоким ценам, если бы только она была туда доставлена. Если даже перевозка пушнины на аэропланах будет стоить столько же, что и гужем или водным путем, то выигрывается в срочности доставки, что имеет важное значение для заготовителей.

Пересылка почты, ценных пакетов и газет, крайне замедляемая распутицей и дальностью расстояния, при установлении аэролинии была бы поставлена в надлежащие условия.

Это только примеры. Несомненно, что осуществление аэролинии имело бы важное и экономическое и культурно-политическое значение.

Возникает вопрос, осуществима ли аэросвязь с Севером во все времена года?

По мнению специалистов, даже самое неблагоприятное время — зима с ее пургами — не может явиться препятствием для совершения регулярных полетов при наличии метеорологических наблюдений и установлении радиосвязи.

По мнению представителей окривиахима, линию могут обслуживать сначала 2 самолета типа «Юнкерс», причем, она должна быть оборудована акционерным обществом «Добролет» и находиться в его эксплуатации. Заинтересованные организации гарантируют обеспечение линии грузами и пассажирами»¹¹.

Кстати, именно тогда представителем окружного совета Авиахима Порохиным был поднят вопрос о строитель-



стве в Красноярске ангаров для самолетов.

В 1926 году вопрос об открытии воздушной линии Красноярск — Дудинка был окончательно решен.

«...В ближайшее время «Добролет» созывает в Москве совещание, на которое приглашены представители всех организаций, работа которых связана с Туруханским краем, а также представители комитета Севера при ВЦИК, ВСНХ в лице его горного отдела, наркомпочтеля и радиосвязи. На совещании будет освещен вопрос о состоянии транспорта, пушнины и всех условий работы хозорганов в Туруханском крае с целью привлечь хозорганы к акционированию этой новой воздушной линии.

«Добролет» предполагает обслуживать эту линию двумя гидросамолетами системы Дорнье-Валь, каждый с двумя моторами и с каютой для помещения от 30 до 40 пудов груза. Ориентировочная смета по организации

этой линии исчислена около 400 тыс. руб. Провозной тариф для груза на расстояние Красноярск — Дудинка намечен от 2 руб. 30 коп. до 2 руб. 54 коп. за пуд. Цена пассажирского билета будет равняться 275 руб.

Красноярский округ в лице его трудящегося населения, несомненно, приветствует открытие этой линии, имеющей громадное значение в деле поднятия экономической и культурно-просветительной жизни края. Это новое достижение советской авиации должно побудить трудящихся к вступлению в члены Авиахима и в акционерные общества «Добролет» как двух организаций, преследующих цель развития Красного воздушного флота для усиления мощи СССР»¹².

По этому поводу Центральный совет общества «Добролет» запросил Красноярский Авиахим о том, есть ли в наличии в Красноярске 500 пудов авиационного бензина для заброски

на планируемую аэролинию Красноярск — Туруханск — Дудинка.

Назначенный ответственным за подготовку перелета пилот «Сибдобролета» Николай Мартынович Иеске сообщил на тот момент единственному красноярскому пилоту Роману Александровичу Батурину, что пробный перелет в Туруханский край возможно будет совершить в начале марта 1926 года. Батурину же было предложено выехать в Туруханский край в качестве начальника базы по организации пробного перелета на север, подготовить для перелета запас бензина, масла и спирта и организовать подготовку посадочных площадок.

Центральным управлением Госторга 23 января 1926 года был заключен договор с «Добролетом» на совершение восьми рейсов между Красноярском и Туруханском и двух рейсов между Красноярском и Дудинкой. Этими рейсами планировалось вывезти 90 пудов песка. «Добролет» выделил для пробного перелета в Туруханск самолет Юнкерс Ф.13 «Моссовет» с экипажем в составе пилота Виктора Львовича Галышева и бортмеханика Федора Ивановича Грошева.

10 февраля 1926 года начальник авиабазы перелета летчик Батурин уже выехал из Красноярска на Север для оборудования посадочных площадок по пути следования самолета на случай вынужденных посадок через каждые 50 верст. Местами плановых посадок были определены Енисейск, Подкаменная Тунгуска, Туруханск и Дудинка.

Для взлета самолета в Красноярске место было выбрано «...на протоке за



В. Л. Галышев



Установка винта на самолет Junkers F.13

электрической станцией, где имеется ровная площадка»¹³.

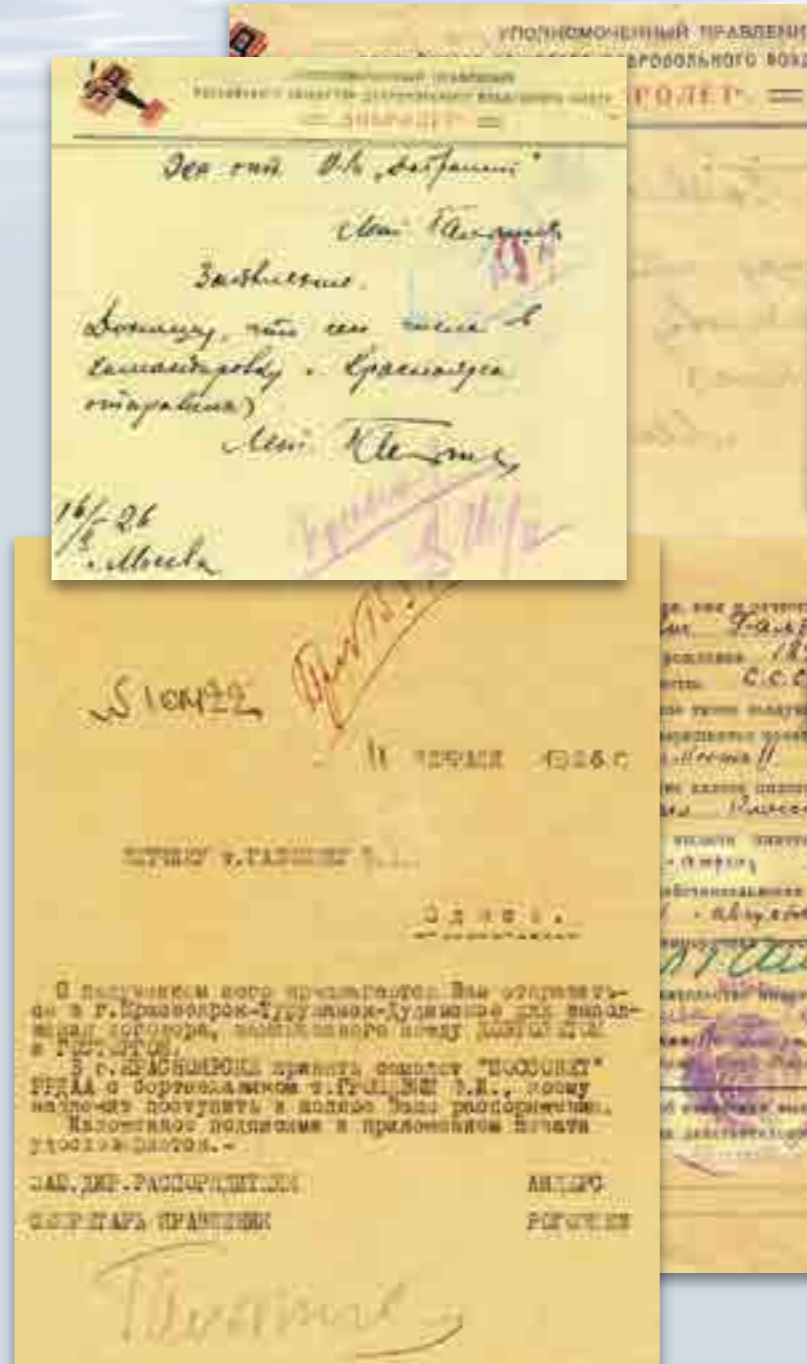
Сам самолет прибыл в Красноярск товарным поездом в сопровождении бортмеханика Федора Ивановича Грошева 25 февраля, выгружен 26-го, перевезен на протоку Енисея и поставлен вблизи вывоза на Почтамтский переулоч. К вечеру 27-го самолет был полностью собран.

Вылет первого пробного коммерческого рейса с пассажирами и почтой самолета Юнкерс Ф.13 «Моссовет» по маршруту Красноярск — Туруханск — Красноярск состоялся в 10 часов утра 4 марта 1926 года. Первыми пассажирами стали журналисты — спецкор «Красноярского рабочего» В. И. Попов, спецкор «Советской Сибири» М. П. Плотников и представитель Комитета Севера А. П. Курилович.

Газета «Красноярский рабочий» писала:

«...В четверг, 4 марта в будничную деловую жизнь города Красноярска врезалось ярким пятном событие большого исторического значения. Открылась, впервые в истории, воздушная связь между Красноярском и Туруханским краем. Высшее достижение современной техники и культуры — современный самолет — полетел к полярному кругу в самую отсталую малолюдную область, где бродят редкие кочевья туземцев, где разбросаны кругом и лежат сказочные богатства, не только не тронутые еще рукой человека, но даже неизведанные, неизученные, никому неизвестные...»¹⁴

Вот таким вот «высоким стилем» был написан репортаж!





Самолет «Добролета» Junkers F.13 «Моссовет» USSR-145 во время его использования для борьбы с вредителем тайги — шелкопрядом

ДОБРОЛЕТ
 ПРАВИТЕЛЬСТВО
 Авиационный отдел
 Москва

№ дела № _____ Наш № № _____

СО СВАДЪАХИИ
 Москва, Ивановскую

20/5
 20/34

«Добролет» заключил договор с Госгортом РСФСР на организацию авиационных полетов в районе тайги Красноярского края, 4 маршрута, в Красноярском крае и Иркутской области для перевозки на Север товаров ГОСГОРТА и с Севера - обратно.

Помимо этих коммерческих заданий ГОСГОРТА, ДОБРОЛЕТ, выполняет эти авиационные полеты, как исключительно с целью выполнения работ по организации в этом направлении постоянно ввозимых грузов.

Управление О-ва «ДОБРОЛЕТ» считает необходимым, чтобы на организованных авиационных полетах были обеспечены все необходимые меры, т.е. эти полеты выполнялись в интересах авиационного управления Союза.

Просим также обеспечить и Вам с просьбой оказать содействие в данном направлении авиационных работ для организации, используя для этого все необходимые материалы.

Центральным Авиационным истребительским отделом РСФСР, согласован и не послано уполномоченным в Красноярский край, в целях при-емных работ, в связи с этим просим Вас, как представителя авиационного управления, обеспечить выполнение этих работ.

СМ. ДИРЕКТОРА ГОСГОРТА И ДИРЕКТОРА ДОБРОЛЕТА
 В. Л. Галышев
 Ф. И. Грошев

Нам
 из авиационного
 управления
 с просьбой
 организовать
 доставку
 материалов
 для работы
 в тайге

В. Л. Галышев
 Ф. И. Грошев



Истребительский отдел
 Москва

Истребительский отдел
 Москва

Истребительский отдел
 Москва

Истребительский отдел
 Москва

Истребительский отдел
 Москва

г. Красноярск	Бухгалтер	10 руб.
	Кассир	10 руб.
	Водитель	10 руб.
	Помощник	10 руб.
г. Новосибирск	Бухгалтер	10 руб.
	Кассир	10 руб.
	Водитель	10 руб.
	Помощник	10 руб.
г. Иркутск	Бухгалтер	10 руб.
	Кассир	10 руб.
	Водитель	10 руб.
	Помощник	10 руб.
г. Туруханск	Бухгалтер	10 руб.
	Кассир	10 руб.
	Водитель	10 руб.
	Помощник	10 руб.
г. Красноярск	Бухгалтер	10 руб.
	Кассир	10 руб.
	Водитель	10 руб.
	Помощник	10 руб.



Перед вылетом в Туруханск. 1926 г. Слева В. Л. Галышев и Ф. И. Грошев

КОМПЕТЕНТНОМУ УПРАВЛЕНИЮ
 Авиационный отдел
 Москва

20 Января 1926 года.

ПРОСЬБА ИСТРЕБИТЕЛЬНОГО ОТДЕЛА
 Коллеж Председателя ДОБРОЛЕТА

Уважаемый Товарищ,
 На задание Государственного авиационного управления из Красноярского края в Туруханск и обратно, авиационный отряд в Туруханск и обратно, в настоящее время находится в Туруханске и в связи с этим просим Вас оказать содействие в организации авиационных работ в этом направлении.

С уважением,
 Ист. Секретарь Авиационного отдела
 В. Л. Галышев

В крае понимали всю сложность предстоящего перелета:

«...Говорить о перелете в Туруханский край зимой — это значит говорить о новой попытке нашей авиации побить рекорд, открыть новые пути, на этот раз — в полярные страны зимой.

Полярных перелетов было и до этого несколько, но все они совершались исключительно летом, в периоды незаходящего солнца и в периоды круглого дня.

Теперешний перелет по совершенно неизведанному пути протяжением в 2 200 км в один конец среди моря лесов, с зубчатой от торосов долиной Енисея представляет колоссальные трудности. Этот перелет, безусловно, будет вписан в книгу не только русской, но и мировой авиации.

Путь, который предстоит проделать, проходит среди местности, на которой почти исключена возможность вынужденных посадок.

С обеих сторон Енисея тянется на несколько сот, а может, и на 1 000 верст море лесов. Местность справа и слева совершенно не изведена. Здесь не только нет жилья, но даже не ступала нога человека. Вот почему здесь ежегодно отыскивают новые земли и новые реки, совершенно не занесенные на карты.

Единственным местом вынужденной посадки будет долина Енисея. Но всякому известно, что на нем всегда имеются страшные острые торосы, здесь также опасность. Если нельзя сесть в лесу, то и здесь посадка не лучше. Только опытность пилота может вывести из тяжелого положения.

По сравнению с этим перелетом наша летная экспедиция в Пекин находилась в значительно лучших условиях. От Москвы до Иркутска путь был совершенно изведен, дальше по Монголии и до Пекина существовали оборудованные для автомобильного движения дороги, и там посадка не представляла особой трудности, за исключением перевала горных хребтов. Пролетая над тайгой, они всегда имели возможность в крайнем случае опуститься на двухколейную линию железной дороги. За той экспедицией следовала по пятам хорошо снабженная всем необходимым и запасными частями база. Аэродромы почти повсеместно были оборудованы идеально.

Этого нет в условиях перелета в Туруханский край. Кроме того, здесь прибавляется еще одно тяжелое условие — мороз. Разумеется, о температуре в Туруханском крае нельзя судить, глядя на лужи по Советской улице. Знайки Туруханского края определенно обещают у Подкаменной Тунгуски мороз в 40 градусов с ветерком.

Нужно прибавить еще на высоту, и получится совсем солидно. Ничего такого не знала Пекинская экспедиция, она летела в прекрасные июльские дни.

Нужно также отметить, что воздушные течения Туруханского края изведены весьма слабо, и, говорят, что в некоторых пунктах обычно в марте свирепствуют страшные бураны, которые могут совершенно сбить с пути летчика, и почти постоянно в Туруханском крае по Енисею наблюдается так называемая поземка, которая закры-

вает от зрения пилота ориентировку на местности.

В завершение всего необходимо запомнить, что ни кабина, ни места управления на самолете совершенно не отапливаются, а у пилота, кроме того, будет постоянный вихрь от пропеллера, который также прибавит ощущение мороза.

Из Красноярска самолет для сокращения расстояния пойдет по тракту на Казачинское. До Енисейска фарватером считается 435 километров. Здесь не будет на пути совершенно посадочных площадок и с обеих сторон — лес. Вынужденная посадка будет возможна лишь на узкую полосу тракта, если не помешает телеграфная линия. От Казачинского путь лежит по Енисею до самого города Енисейска. Здесь будет первая остановка, а если бензин не успеет дойти до Подкаменной Тунгуски, то и ночевка. В удачном случае летчик предполагает дойти в этот же день, остановившись в Енисейске на два часа, до Подкаменной Тунгуски. Путь от Енисейска до П[одкаменной] Тунгуски лежит по долине реки Енисей среди сплошных лесов, а у П[одкаменной] Тунгуски — и среди значительных горных хребтов. Вынужденная посадка здесь чрезвычайно затруднительна.

Если бензин будет следовать очень медленно, то придется сделать остановку в Верхнеинбатском и, набрав бензина, дойти до Туруханска.

Нужно отметить любезную помощь со стороны сотрудника водопути т. Панкова, скопировавшего пилоту маршрутную карту.

Залог успеха. Здесь мы можем смело сказать: никто не застрахован от случайности, но машину ведет один из опытейших пилотов Союза — В. Л. Галышев. Он имеет уже десятилетний стаж. Тов. Галышев совершал большие рейсы по туркестанским пустыням, в Хиве и Бухаре. Он — пилот не только военной, но и гражданской авиации, и обслуживал одну из труднейших линий в Туркестане. Тов. Галышев награжден орденом Красного Знамени.

Его опытным сподвижником является бортмеханик Ф. И. Грошев. Он имеет 14-тилетний стаж и в последние годы неразлучно летает с тов. Галышевым. Текущим летом они проделали огромный агитоблет по Северному Кавказу. Тов. Грошев знает моторы, кажется, всех существующих систем»¹⁵.

Перелет Красноярск — Туруханск — Красноярск оказался неимоверно трудным, он закончился 8 апреля 1926 года и занял 36 дней, из которых в полете самолет находился в общей сложности только 21 летный час. Все остальное время — подготовка аэродромов, установка связи, поломки при посадках, ожидание запчастей и ремонты, ожидание летной погоды. Полет проходил над тайгой вдоль реки Енисей с посадками на неподготовленных и неудачно выбранных площадках в рыхлый снег, что и приводило к авариям, поломкам и вынужденным ремонтам. Ломали лыжи, шасси, винт, ремонты затягивались на несколько дней. Метеоусловия тоже оставляли желать лучшего: пурга со снегом и дождем.



Ф. И. Грошев



Бортмеханик Ф. И. Грошев

В результате:

«...Покрыто 2360 верст над тайгой, произведено 8 спусков и подъемов. Проведено в воздухе 21 час, произошло три аварии. Привезен груз пушнины».

Тогда, в 1926 году, учитывая неутешительные результаты перелета, связанные прежде всего с неподготовленностью трассы, общество «Добролет» от дальнейших рейсов на север отказалось. Но выводы все же были таковы: воздушное сообщение с Севером возможно и необходимо. В заметке «Красноярского рабочего» 11 апреля 1926 года особо были подчеркнуты заслуги летного экипажа:

«...Подводя итоги, мы еще раз отмечаем величайший героизм летчика Галы-

шева и механика Грошева, их великую самоотверженность и великолепное знание своего дела. Их имена будут золотыми буквами вписаны в историю Приенисейского края».¹⁶

Как говорится, эти бы слова да богу в уши! К моему великому сожалению, за 95 лет в нашем огромном крае имена первопроходцев так и не удостоились увековечить. А стоило бы! Хотя бы мемориальной доской на здании Туруханского аэропорта.

Ну а тогда в связи с организацией воздушной почтовой магистрали Москва — Иркутск центральным советом гражданской авиации разрабатывался проект ответвления воздушной линии от Красноярска на Туруханск.

Как отмечалось в проекте, при наличии самолета путь, который обычно от Турханска до Красноярска покрывается неделями, мог бы быть преодолеваем в течение 10 летных часов.

«Союззолото» также заинтересовалось проектом ответвления линии Москва — Иркутск на север. Было сообщено, что со стороны золотодобывающих компаний найдется солидное количество грузов и достаточное количество пассажиров для загрузки линии и что охват воздушным сообщением приисков в то же время сыграет большую роль в деле быстрого оборота продукции приисков.

От красноярских окружных организаций Советом гражданской авиации был запрошен ряд материалов. Работа закипела.

Немного юмора

В день взлета «Моссовета» на Турханск в газете «Красноярский рабочий» была помещена заметка В. Тольского «Привыкайте к самолету! (Впечатления)». В ней он с большой долей юмора описал свои впечатления о первом полете на самолете:

«...Когда вас начинают толкать под ребро с осторожным криком:

— Вставай! Уже извозчик приехал!

Вы схватываетесь, продираете глаза и говорите:

— Ей-богу, я не боюсь!

— Одевайся, одевайся — ждут же.

Одеваясь, вы думаете о том, что се-



Митинг у самолета

годня вы в первый раз летите на аэроплане, натягиваете рубаху на ноги, а голую силитесь просунуть в брюки. Это у вас никак не выходит, вы прыгаете на одной ноге по комнате, нервничаете и ругаетесь.

Потом, одевшись, наконец, хватаете под мышку базарную кошелку, а портфель бросаете на плитку.

У вас выдергивают кошелку, дают в руки портфель.

Потом наспех прощаетесь и еще раз говорите:

— Ей-богу, я не боюсь! Будьте здоровы!

К дверям... Бьете двери коленами и грудью... Бьете долго и упорно.

— Да отцепи крючок.

— Ага! Будьте...

Трясти вас начинает, как только вы сели на извозчика. Вы смотрите на небо и думаете:

— И чего же оно туда так высоко?!

И осторожненько к товарищу, что за вами заехал:

— Пасмурно... Может быть, не полетит?

— Полетит...

— Полетит... А как он полетит? Высоко?

— Высоко полетит...

— Высоко полетит... А низко не летает?..

— Высоко летает... А хорошо, вероятно, когда высоко летает?.. И не страшно, наверное, когда высоко летает...



Подвоз воды к самолету

— Нет, не страшно...

Протока...

Раскинула крылья на белом снежном поле большая стальная птица... Возле нее люди ходят...

— Здравствуйте. Сейчас полетите.

— А скажите, пожалуйста, пассажиров не привязывают?

— Нет, не привязывают... Там же кабина, она плотно закрыта, вы себе сидите и летите...

— Сидя, значит, летят? Вон как... А двери плотно закрыты?

— Ну да, плотно...

— А то оно, знаете, двери открываются... Оно, знаете, сидишь, лежишь... так того... может случиться, пассажир, который боится, а оно, знаете, дверь откроется, а пассажиров уже теперь не привязывают...

— Да не бойтесь...

— Я не боюсь... Чего бы я боялся?.. А как он полетит?

— Разгонится, пробежит немного и поднимается...

— Вот туда бежит?



Местные красавицы

— Ну да...

И смотрите вы на ровное белое поле протоки, куда аэроплан побежит, и почему-то вам в мысль приходит безумное желание самому побежать по этому белому полю, а потом повернуть направо к электрической станции на дорогу и дернуть по ней, не озираясь...

Наконец, вы в кабине. Окна в кабине вправо и влево. Впереди два кресла на два человека, и сзади на два человека. Влево — двери. В те двери пассажиры входят, когда лететь собираются... На диванчики пассажиры садятся и летят... На задней стенке часы какие-то привернуты и правила вывешены, что не разрешается делать...

Не разрешается папирос курить, винты отвинчивать, тросы перепиливать, водку пить, колоть в окно пилота иглой:

— Обожди, мол, я домой хочу!

Сели вы... Вот тут и начинается...

Пассажир, который очень боязлив, порывается к дверям. А тут, как загудит, затрещит, залопочет... И вас «поперло».



После приземления

— Уже, — значит, — нас полетело?

А то, на что вас посадили, вперед рванулось! Рванулось и помчалось!

И вот какой-то легонький прыжок, выверт какой-то, едва заметный, и вся ваша храбрость ушла в ботинки. Не только в ботинки, а в каблуки ваших ботинок...

Падает земля от вас куда-то вниз, падает быстро, безостановочно... Вся земля, сколько ваш глаз может охватить ее, вниз летит. Уменьшаются дома, деревья. Люди куклами делаются, прямыми узенькими линейками протягиваются улицы, а ипподром уже не широкая дорога, а брошенная веревочка змейкой свернулась.

Сад городской, точно дернина зеленая, большая...

Какие ощущения?

Трудно, разумеется, описать точно, чему подобно летание...

Пилота вы просто боготворите... Вы смотрите в окошечко на его спину, и вам так хочется его обнять, прижать и прошептать на ухо:



Бортмеханик Ф. Грошев, летчик В. Галышев и спецкор газеты «Красноярский рабочий» Попов. 1926 год, Енисейск



После аварийной посадки в Енисейске



Эвенки с железной птицей

— Милый мой, дорогой мой! Ты ж... не падай!

Сказать по правде — сидите как в комнате. И не трясет, и не качает.

Одним словом, кто боязливый, тому очень страшно. Кто не очень боязливый — тому не очень страшно, а кто храбрый — тому совсем не страшно.

Мне помнится, когда мою прабабушку вводили в вагон, так платком глаза завязывали, иначе никак не хотела в вагон заходить. Села на перрон и говорит деду:

— Голубчик, я лучше пешком! Ты поезжай, а я приду...

Привыкайте, не бойтесь. Пройдет еще десяток лет, и не будут смотреть на аэроплан как на какое-то чудовище. И будут так же спокойно летать на нем, как сейчас ездят по железной дороге»¹⁷.

Для жителей Красноярск в витрине экспедиции редакции газеты «Красноярский рабочий» была выставлена карта перелета, на которой оперативно ставились флажки в место, где самолет

находится в данный момент. Реакция жителей города была иногда и такой:

«...Перед картой перелета, выставленной в окне экспедиции газеты «Красноярский рабочий», толпа не убывает. Одни приходят, другие уходят. И так все время чередуются.

А денек-то, денек какой! Только и летать на аэропланах...

Солнце заливаet лучами землю. Снег не выдерживает напора тепла — тает. Пахнет весной.

— Ванятка, смотри, «Моссовет»-то уже в Казачинском! Это, значит, пока мы с тобой шлепали с протоки до редакции, а он вот уже сколько отмахал.

— Вот штука... Здорово!

В это время появляется новый красный флажок, а на нем помечено: ««Моссовет» прибыл в 12 ч[асов] 5 мин[ут] дня в Енисейск».

Кто-то в толпе даже крикнул от чувства удивления.

— Да и что же это такое? Нечистая сила его что ли тащит? — спрашивает

стоящий рядом крестьянин. — Мы вот намеренно приехали из Енисейска, так более 5 суток тащились. А тут, на тебе, 2 часа — и дома. Так бы можно каждый день в город летать.

— А ты, дедушка, подожди немного, так годик-другой. Страна наша окрепнет, соберется с силами, так уж вдоволь полетаем, — вразумляет его какой-то школьник-пионер.

Подходит какой-то служака и, о, ужас, удивлен, что «Моссовет» в Енисейске.

— Мне что-то не верится. Может, еще он не долетел, а так, заблаговременно, флажок поставили?

— Какой тут не долетел?... Была прислана телеграмма, что, дескать, прибыл тогда-то. Да и не подкачает наша советская авиация, чтобы не покрыть такое расстояние. Похвалиться можно, и есть чем.

Так перекидываются словами красноярцы, с большим интересом наблюдающие за перелетом на Дальний Север»¹⁸.

Junkers Ju F.13

Пассажирский самолет

Первый в мире цельнометаллический пассажирский моноплан. Спроектирован в 1919 г. конструктором фирмы «Юнкерс» О. Ройтером в Дессау, Германия. Junkers F.13 стал самым популярным самолетом середины 1920-х гг.: до 1929 г. выпустили 322 машины.

В 1920-е годы в СССР имелось около 50 самолетов этого типа, и они являлись основным типом самолета на советских пассажирских авиалиниях обществ «Добролет», «Укрвоздухпуть», «Сиблет», «Закавиа», «Дерулюфт». Самолет имел экипаж из двух человек в открытой передней кабине и перевозил четырех пассажиров в закрытой задней кабине. На серийных машинах стоял двигатель BMW IIIa мощностью 138 кВт (185 л. с.) или Юнкерс L-5 мощностью 156 кВт (210 л. с.).

По отзывам Галышева и Грошева Юнкерс Ф.13 «Моссовет» является «...последним достижением авиатехники. До сих пор еще никто не сконструировал аппарата более выносливого с небольшим мотором значительной грузоподъемностью и полной невзыскательностью к горючему и смазке. Самолет «Моссовет» можно вести с полной нагрузкой 112 пудов, он имеет мотор в 180 л. с., развивает скорость до 160 верст в час, а при попутном ветре даже до 200 верст в час. Построен из дюралюминия. Кроме двух летчиков поднимает еще 4 пассажиров, или полезного груза свыше 15 пудов. Горючего он берет сразу около 20 пудов с расчетом на 8–9 часов полета. Смазкой он пользуется не касторовой как большинство самолетов, а простым минеральным маслом. Самолет уже налетал около 40 000 км, меняя лишь моторы».

Летно-технические характеристики
Модификация F.13
Размах крыла 14.47 м
Длина 9.60 м
Высота 4.10 м
Площадь крыла 34.50 м²
Масса:
пустого самолета 950 кг
нормальная взлетная 1650 кг

Тип двигателя 1 ПД BMW IIIa
Мощность 1 x 185 л.с.
Максимальная скорость 170 км/ч
Крейсерская скорость 140 км/ч
Практическая дальность 1400 км
Практический потолок 4000 м
Экипаж 2 человека
Полезная нагрузка 4 пассажира

Авиация «Комсеверпути»

При формировании Северной гидрографической экспедиции на Новую Землю в 1925 году опытный морской летчик Борис Григорьевич Чухновский, имевший к тому времени налет около 300 часов на 16 типах самолетов, добился включения в ее состав и выделения гидросамолета Юнкерс Ю-20. Прибыв на корабле в Карское море, собрав и опробовав самолет в Маточкин Шаре, Чухновский в первый полет поднялся 21 августа 1924 года. Всего в этой экспедиции Б. Г. Чухновский выполнил 12 полетов на ледовую разведку, пробыв в воздухе около 13 часов, причем два вылета были совершены над акваторией Карского моря. Во второй экспедиции на Новую Землю в 1925 году участвовали уже два самолета Ю-20 с пилотами Б. Г. Чухновским и О. А. Кальвицей. Первым полярным штурманом был Н. Н. Родзевич, а механиками — О. Д. Санаужак и А. Н. Фе-дукин.

Об этом так писал Михаил Васильевич Водопьянов в книге «Путь летчика»:

«...4 августа 1925 года самолеты Гидрографической экспедиции вылетели из Ленинграда и 29 августа прибыли в назначенное место на Маточкин Шаре.

К этому времени суда Карской товарообменной экспедиции находились в устьях сибирских рек. Плавание этих судов осветило в ледовом отношении всю площадь моря, прилегающую к южным проливам и Ямалу, а также

Обь-Енисейский район. Однако совершенно неизвестной оставалась ледовая обстановка в областях моря, прилегающих к Новой Земле с востока. Уже через час по прибытии самолетов Кальвица отправился в разведку, по возвращении из которой доложил, что на расстоянии восьмидесяти-девяти миль от Маточкина Шара море в юго-восточном направлении совершенно чисто от льдов. Следующая воздушная разведка подтвердила отсутствие льдов и в северо-восточном направлении от Маточкина Шара.



В результате этих разведок командование Карской экспедиции приняло маршрут для обратного следования судов Обской группы через пролив Маточкин Шар. С целью проверки ледовой обстановки и правильности принятого решения Б. Г. Чухновский совершил еще один полет по направлению к острову Белому. Здесь также не оказалось льдов. 16 сентября Обская группа судов, сопровождаемая ледоколом «Мальгин», не встретив льда, вошла в Маточкин Шар.

Применение воздушной разведки дало возможность избрать наиболее выгодное направление пути для судов экспедиции. Это позволило сэкономить время, а также огромное количество топлива.

Вторая задача, которая была возложена на воздушную экспедицию — определение подводных опасностей на восточном побережье Новой Земли к северу и к югу от Маточкина Шара. И с этой задачей летчики справились. В результате полета, произведенного девятнадцатого сентября, была установлена опасность входа в залив Клокова.

Летчикам удалось также установить, что залив Брандта и залив Шуберта нанесены на карту неправильно. Кроме того, были найдены косы отмелей и камни в заливе Галла и отмечено неправильное отражение на карте контуров этого залива.

Материалы воздушной экспедиции были использованы при составлении новой лоции Карского моря и Новой Земли, вышедшей в свет в 1930 году.

В 1926–1928 гг. в Карское море воздушных экспедиций не было. Да и поплавковые гидросамолеты Ю-20 не отвечали требованиям Арктики.

В 1928 году по проекту Бориса Григорьевича Чухновского и его летчика-наблюдателя Анатолия Дмитриевича Алексева воздушная разведка льдов в Карском море имела продолжением возвращение на юг в Красноярск и обследование прилегающих



Знак на кокарду
ГУСМП



Б. Г. Чухновский



А. Д. Алексеев



М. И. Шевелев

к Енисею территорий с целью выяснения возможности устройства авиабаз. Требованием времени стали не единичные героические полеты, а планомерное использование самолета для выполнения практических каждодневных задач. Подходящим самолетом был стоящий на вооружении в авиации Военно-морских сил РККА гидросамолет Дорнье Валь — двухмоторная летающая лодка, приспособленная для длительного пребывания в море.

В том же 1928 году Чухновский и Алексеев предложили Марку Ивановичу Шевелеву — сотруднику отдела внешних заказов Наркомторга СССР перейти на работу в «Комсеверпуть», и в январе 1929 года трое энтузиастов авиационного освоения Севера образовали штаб по созданию авиационной группы в «Комсеверпути». С этого, как оказалось в дальнейшем, малочисленного, но суперработоспособного коллектива и началась советская полярная авиация.

Хватило чуть менее полугода. Уже в мае 1929 года руководство акционерного общества «Комсеверпуть», оценив пробивную способность и аргументацию этой неугомонной троицы, в целях экономии при использовании ледоколов на Севморпути, заинтересовалось возможностью использования самолета для ледовой разведки, обеспечивающей поиск оптимальных путей продвижения караванов судов.

Инициатором и идеологом этой затеи был не кто иной, как тот самый летчик морской авиации Борис Григорьевич Чухновский, с группой поддержки в лице А. Д. Алексева и М. И. Шевелева. В этом же году именно по его инициативе правление общества «Комсеверпуть» попросило Управление Военно-воздушных сил РККА уступить один из самолетов Дорнье Валь для обеспечения ледовой разведкой Карских экспедиций, но первоначально получило отказ. Длинным путем с помощью «административного ресурса» — личного знакомства с редактором газе-

ты «Известия» Иваном Михайловичем Гронским — был организован звонок Гронского писателю Алексею Максимовичу Горькому, а потом звонок Горького наркому обороны Клименту Ефремовичу Ворошилову, и в итоге нарком приказал выделить Чухновскому одну из лодок с Военно-воздушных сил Черного моря. Машину назвали «Комсеверпуть», и экипаж Б. Г. Чухновского, перегнав самолет из Севастополя в Архангельск (перелет состоялся с 20 по 28 июля 1929 года), тщательно его подготовил к работе на севере и в августе начал ледовую разведку в Карском море. Три недели, летая надо льдами, гидроплан помогал ледоколу «Красин», проводившему суда группами к Обской губе и Енисейскому заливу.

После завершения ледовой разведки «Комсеверпуть» прилетел в Игарку, затем в Красноярск, где Чухновский посадил самолет на Абаканскую протоку Енисея. На острове Телячий был построен деревянный временный склад для хранения самолета. Так первое пристанище самолета Чухновского (и исключительно удобная для взлета-посадки гидросамолетов Абаканская протока) предопределило создание в недалеком будущем на острове Телячий основной гидроавиабазы полярной авиации.

Кто бы мог знать, какое прекрасное будущее предстоит начать с этой навигации 1929 года и временки-сарая, ранее известного лишь местным жителям Телячьего, и имя какого великого человека будет носить остров!



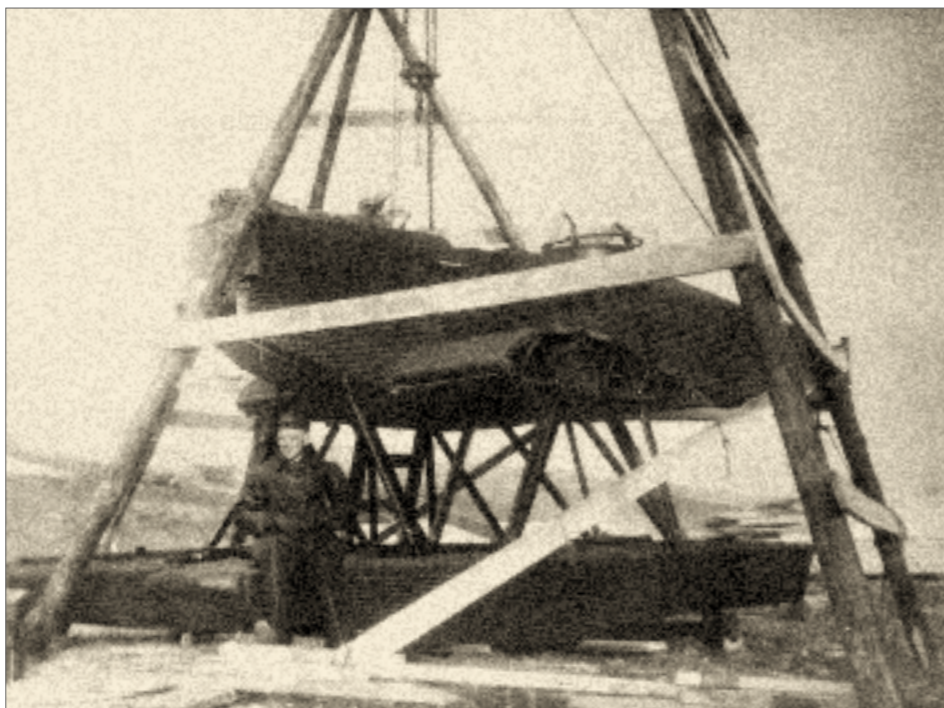
А. М. Горький
на Первом
Всесоюзном
съезде советских
писателей



И. М. Гронский



К. Е. Ворошилов перед рабочими
в 1-м доме Реввоенсовета. 1927 г.



Ремонт авиадвигателя самолета Junkers Ju.20
летчика Б. Г. Чухновского подручными средствами



Юнкерс Ф.13 в Сибири



Гидросамолет Junkers Ju.20 летчика Б. Чухновского на слипе Гутуевского острова. Ленинград, 1924 г.



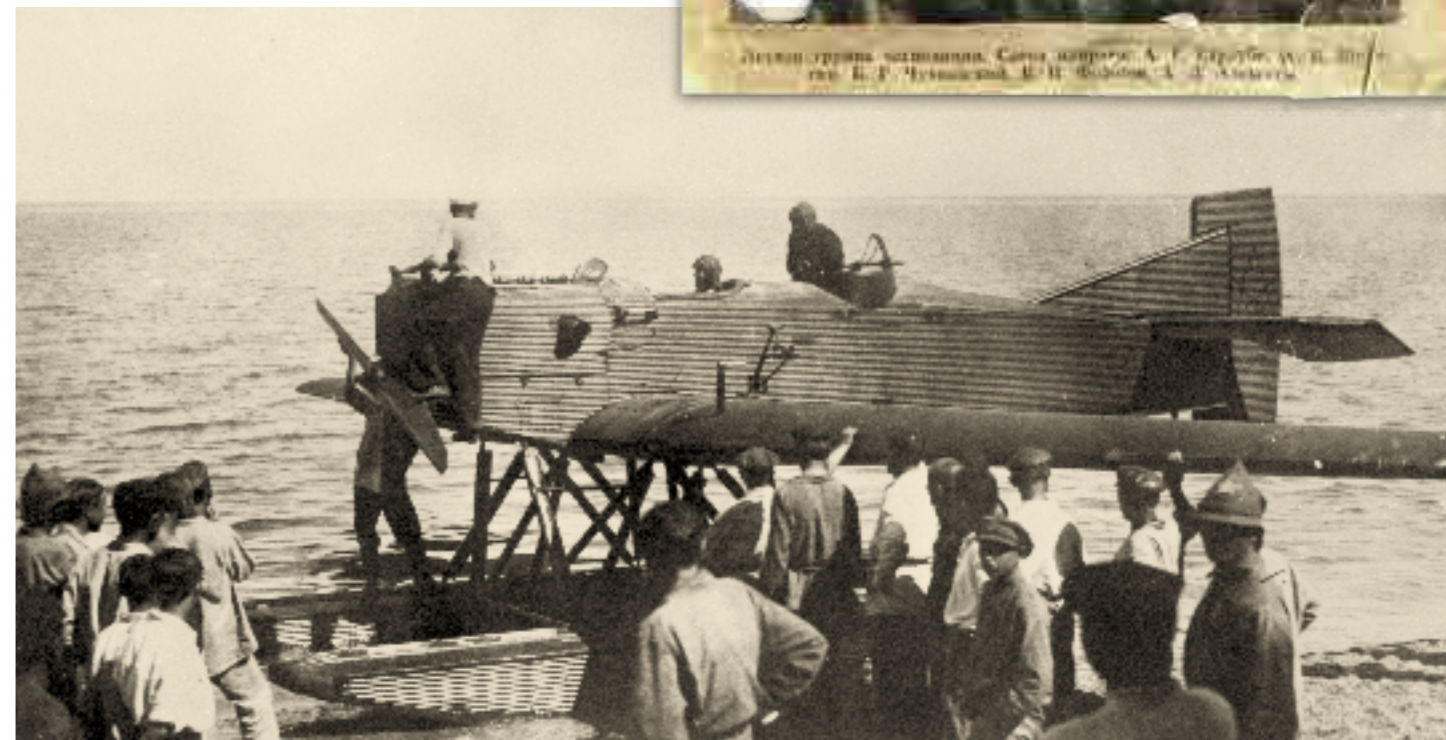
О. А. Кальвица



Полеты Б. Г. Чухновского и О. Кальвицы на Новую землю для проведения гидрографических исследований и ледовых разведок. 1925 г.



Junkers Ju.20 летчика Б. Г. Чухновского в бухте Маточкин Шар во время экспедиции на Новую Землю. 1924 г.



Junkers Ju.20 летчика О. Кальвицы



Чухновский Борис Григорьевич

Родился 28 апреля (9 апреля) 1898 г. в Санкт-Петербурге. В 1917 году окончил школу морских летчиков в Ораниенбауме. Участник Гражданской войны.

С 10.1918 г. по 10.1919 г. — командир отряда 1-го Волжского воздушного дивизиона. Служил в строевых частях ВВС ВМФ до 04.1929 г.

Первый полет в Арктику (на Новую Землю) Чухновский совершил в 1924 году. В 1928 году он вошел в состав экспедиции по спасению экипажа потерпевшего катастрофу в Арктике дирижабля «Италия». Самолет Чухновского Юнкерс «ЮГ-1» был погружен на ледокол «Красин», совершал разведывательные полеты, 10 июля достиг лагеря Нобиле и сбросил на льдину припасы. 11 июля Чухновский обнаружил двух итальянцев — Мариано и Цаппи, которые за месяц до того вместе с Ф. Мальмгренем покинули лагерь и пытались добраться до Шпицбергена самостоятельно. На обратном пути самолет совершил вынужденную посадку на льдину и повредил шасси. Чухновский в радиограмме настоял, чтобы «Красин» в первую очередь шел на спасение итальянцев, и экипажу самолета пришлось провести на льду пять суток.

С 1929 г. — летчик АО «Комсеверпуть», с декабря 1932 г. — пилот УПА ГУ СМП. С января 1939 г. — старший инспектор-летчик УПА ГУ СМП. Участвовал в Великой Отечественной войне с 28.08.1941 — заместитель командира 3-й авиагруппы ВВС Северного флота. С мая 1942 г. — пилот УПА ГУ СМП.

Полковник. Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, медалями. Умер 30 сентября 1975 г.

Б. Г. Чухновский — Похоронен на городском кладбище г. Гатчина, Ленинградская область.



Алексеев Анатолий Дмитриевич

Родился 4 января 1902 г. в польском городе Ломжа. В 1918 г. окончил гимназию в г. Загорске Московской области. В Красной армии — с 1920 г. Окончил курсы подготовки при Военной электротехнической школе РККА в 1921 г. Участник Гражданской войны. С 1921 г. — инструктор по радио в школе морских летчиков. Самостоятельно начал летать с 1930 г. Пилотское свидетельство получил в 1933 г. экстерном, окончив Качинскую школу летчиков. С 1928 г. летает в Арктике. В 1928 г. в экипаже Б. Г. Чухновского участвовал в поисках и спасении экипажа дирижабля «Италия». С 1929 г. — летчик-наблюдатель Дорнье Валь «Комсеверпуть № 1», командир экипажа Дорнье Валь «Комсеверпуть № 3», с 1932 г. — командир корабля Енисейской авиагруппы УПА ГУ СМП. Участник 18 северных воздушных экспедиций. В 1936 году участвовал в проводке Северным морским путем эскадренных миноносцев «Сталин» и «Войков» на Тихий океан. Командиром экипажа самолета АНТ-6 «Н-172» участвовал в воздушной экспедиции на Северный полюс в 1937 г. За образцовое выполнение правительственного задания 27 июня 1937 г. удостоен звания Героя Советского Союза. В 1938 г. — заместитель начальника ГУ СМП, командир авиаотряда по спасению экипажей зазимовавших судов «Сибиряков», «Малыгин», «Садко». В 1939—1941 гг. — летчик-испытатель НИИ ВВС, авиазавода № 22 НКАП.

Участник Великой Отечественной войны. С 1941 по 1943 г. — в авиации дальнего действия, командир эскадрильи 432-го ДБАП 81-й АДДД. Совершил 27 боевых вылетов на Пе-8 в глубокий тыл врага. С 1943 по 1957 г. — летчик-испытатель. Испытывал самолеты ТБ-1, ТБ-3, Ту-2, Ту-4, Ер-2, Ту-16, Ту-70, Ил-18, Ил-28, МиГ-15 и другие. С 1958 г. — начальник аэронавигационного отдела Полярной авиации.

Полковник. Награжден медалью «Золотая Звезда», тремя орденами Ленина, пятью орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, тремя орденами Красной Звезды, медалями. Жил в г. Москве. Умер 29 января 1974 г.

Прах А. Д. Алексеева покоится в Москве, в колумбарии Новодевичьего кладбища, секция 125, ниша 5-4.



**Шевелев
Марк Иванович**

Родился 24 октября 1904 г. в Петербурге. Служил в РККА в 1920–1921, 1928 и в 1939–1971 гг. Участник Гражданской войны. В 1925 г. окончил факультет воздушных сообщений Ленинградского института инженеров путей сообщения.

С 1926 г. работал инженером в обществе «Добролет».

В 1929 г. возглавил авиаслужбу «Комсеверопути». Летал в качестве летчика-наблюдателя.

В 1931–1938 гг. — начальник Управления полярной авиации Главного управления северного морского пути при Совете народных комиссаров СССР, заместитель начальника ГУ СМП.

В марте — июне 1937 г. участвовал в воздушной экспедиции на Северный полюс. Руководил доставкой оборудования для дрейфующей станции «Северный Полюс-1».

В 1937–1938 гг. руководил поисками экипажа Леваневского.

Летом 1938 г. возглавил спасательную операцию по выводу из ледового плена ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин» и «Седов».

В 1939 г. снова призван в кадры РККА. Участник Великой Отечественной войны — начальник штаба 81-й дальнебомбардировочной авиадивизии, а затем начальник штаба Авиации дальнего действия.

18.04.1944 г. назначен начальником воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль (Красноярская воздушная трасса) по перегону самолетов из США в СССР.

С 1947 г. — заместитель начальника ГУ ГВФ.

В 1955 г. вновь назначен начальником Управления полярной авиации ГУ СМП.

С 1960 г. — начальник Полярного управления Аэрофлота.

С 1971 г. — в отставке.

В 1971–1988 гг. — государственный инспектор Севморпути.

Генерал-лейтенант авиации. Герой Советского Союза (27.06.1937). Награжден двумя орденами Ленина, орденами Кутузова II степени, Отечественной войны I степени, тремя орденами Трудового Красного Знамени, тремя орденами Красной Звезды, медалями. Лауреат Государственной премии СССР (1984).

Умер в 1991 г. Похоронен в Москве на Троекуровском кладбище, участок 2



Экипаж Чухновского в Игарке:
Чухновский, Страубе, Иголкин (нач. эксп.),
техник Тончак, Алексеев, Шевелев, Шелагин



Экспедиция на Северный полюс. 1937 г. В центре — М. И. Шевелев



Начальник воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль
генерал-лейтенант авиации М. И. Шевелев.
Вручение награды. 1945 г.

Справа налево: М. И. Шевелев,
командир 4-го авиаполка И. П. Власов с офицерами
возле строящегося здания аэровокзала.
Якутск, лето 1945 г.

В это время в Красноярске

В том же 1929 году был «узаконен» и сухопутный аэродром в Красноярске. Красноярская аэростанция воздушной почтовой линии Москва — Иркутск была организована в марте 1929 года. 22 марта прибыл назначенный начальником станции Платон Кондратьевич Карачаев. Начались планировочные работы. 14 апреля для руководства строительством прибыл инженер «Добролета» Зотов.

«Красноярский рабочий», 27 апреля 1929 г.:

«...По сведениям из Новосибирска, воздушная линия Москва — Иркутск начнет функционировать с 15 мая. В Красноярск уже прибывает летный состав аэростанции. Деньгами и горючим аэростанция обеспечивается вполне».

«...8 мая 1929 г. прибыл в Красноярск первый самолет воздушной линии Москва — Иркутск. Этот самолет системы Фоккер был рассчитан на два пассажирских места и сделан исключительно на советских заводах из советского материала. Мощность его 400 л. с., качество работы машины безукоризненное. Идет спешная подготовка к организации линии. В Красноярск прибыл начальник воздушной линии Кириллов для ознакомления с работами на аэростанции».

«Красноярский рабочий», 15 мая 1929 г.:

«...Воздушная линия Москва — Иркутск.

Советское правительство, отклонив предложения иностранного капитала, решило создать своими силами воздушно-почтовую линию Москва — Иркутск общим протяжением 4 565 километров. 19 сентября самолет вылетел из Москвы ночью, имея на борту свыше 100 кг почты. Делая посадки для приема и сдачи почты в Казани, Свердловске, Кургане, Омске, Новосибирске, Красноярске, самолет прилетел в Иркутск через 52 часа. То же самое было сделано и на обратном рейсе. Так была выполнена труднейшая задача создания воздушного пути длиной около 4 600 км. Через 2-3 года линия приобретет громадное политико-экономическое значение, так как по пятилетнему плану эта «транссибирская» линия будет проложена на Монголию (Урга), Китай (Пекин) и Дальний Восток. С 15 мая линия Москва — Иркутск открывается для постоянного воздушного сообщения».

«Красноярский рабочий», 18 мая 1929 г.:

«...Аэролиния открывается 20 мая.

Открывается движение самолетов на воздушно-почтовой линии Москва — Иркутск по следующему временному расписанию:

Прилет самолетов в Красноярск из Москвы по воскресеньям, вторникам и пятницам в 7 часов 50 минут, отправление в 8 часов 05 минут.

Прилет самолетов из Иркутска в Красноярск по понедельникам, средам, субботам в 5 часов 20 минут, отправление в 5 часов 35 минут (время московское)».



Первый начальник аэростанции Красноярска П. К. Карачаев



Самолет-разведчик Fokker C.IV



Do J Wal «Комсеверпуты-1». Старая пристань в Красноярске. 1929 г.

В апреле 1930 года летающая лодка Чухновского на летную навигацию была запланирована сразу в несколько экспедиций.

«Советская Сибирь», 18 апреля 1930 г.: «МОСКВА, 15. (ТАСС). Комитет Северного морского пути и Осоавиахим решили организовать в июне — июле тунгусскую авиационную экспедицию, чтобы исследовать водные пути Тунгус-

ского лесозэкспортного района, а также для обследования места падения тунгусского метеорита. Экспедиция будет совершена на самолете «Комсеверпуты», находящемся сейчас в Иркутске. Начальником экспедиции намечается Чухновский».

1 июля 1930 года из Иркутска после ремонта самолет «Комсеверпуты» вылетел на север. Экипаж самолета со-

стоял из командира Б. Г. Чухновского, второго пилота И. В. Доронина, радиста Гюнина и бортмеханика М. Ф. Квятковского. Кроме того, на борту самолета находились председатель «Комсеверпути» Б. В. Лавров, инженер «Ангарстроя» Малышев и уполномоченный «Экспортлеса» Каплунов.

«...17 июля летчики прибыли в селение Кежму, где встретились с Куликом,

как известно, открывшим в тайге место падения метеорита. 22 июля самолет «Комсеверпуть» после посадки в Туруханске пересек полярный круг и прибыл в будущий, мирового значения, порт Игарку. После Игарки самолет прибыл в Усть-Порт — селение с радиостанцией, расположенное неподалеку от Енисейского залива Карского моря.

В скором времени был совершен первый глубокий рейд на север Карского моря, приблизительно до 77° северной широты, во время которого были выяснены ледовые условия 1930 года, необычайно благоприятные для проведения Карской экспедиции.

Этот полет дал возможность указать по радио одному иностранному каравану судов дорогу к устью реки Енисей, и впервые в истории Карских экспедиций обычные морские суда, не пользуясь помощью ледокола, обогнув мыс Желания на северной оконечности Новой Земли, благополучно прибыли к цели».

Успешное выполнение задач ледовой разведки в навигацию 1929 года явилось причиной для приобретения обществом еще двух самолетов Дорнье Валь. Приемкой построенных по спецзаказу самолетов в Италии занимались будущие командиры экипажей Илья Кузьмич Иванов и переучившийся на летчика Анатолий Дмитриевич Алексеев. Первая машина, получившая название «Комсеверпуть № 2», вылетела из Пизы 29 июля 1930 года. До Севастополя его вел итальянский экипаж. В августе прилетела и вторая машина.

Из Севастополя уже советские пилоты повели самолеты по маршруту Севастополь — Таганрог — Самара — Архангельск — о. Колгуев.

Тем временем первая летающая лодка (теперь она именовалась «Комсеверпуть № 1») участвовала в фотосъемке «Ангарстроя», обследовала район падения Тунгусского метеорита, а в августе прибыла на Новую Землю.

В 1930 году уже три самолета Дорнье Валь обслуживали навигацию:

- «Комсеверпуть № 1»:
 - командир экипажа Б. Г. Чухновский,
 - второй пилот И. В. Доронин,
 - радист Гюнин,
 - бортмеханик М. Ф. Квятковский;
- «Комсеверпуть № 2»:
 - командир экипажа И. К. Иванов,
 - второй пилот К. М. Ренкас,
 - бортмеханик А. С. Шелагин;



Дорнье Валь на Енисее

- «Комсеверпуть № 3»:
 - командир экипажа А. Д. Алексеев,
 - второй пилот Г. А. Страубе,
 - летчик-наблюдатель В. В. Вердеревский,
 - бортмеханик Г. Т. Побежимов.

На этот раз уже 46 судов участвовало в Карских операциях, и все три экипажа выкладывались полностью.

В. Ю. Визе писал:

«В кампанию 1930 года Карская операция обслуживалась уже тремя самолетами Дорнье-Валь. Самолет «Комсеверпуть № 1» под командой Чухновского сделал разведку льдов в районе между Енисеем и островом Белым. Попытка долететь до Северной Земли и на этот раз не удалась, вследствие неудовлетворительной работы моторов, и самолет дошел только до залива Миддендорфа».

Dornier Do.J Wal

Многоцелевая летающая лодка

Первые два самолета Дорнье Валь (ДВ) были заказаны в Германии советским правительством 20 октября 1925 г. Самолеты были произведены на заводе в Марина-ди-Пиза (Италия) с заводскими номерами 56 и 57. Всего за 1926–1928 гг. в ВВС РККА поступило 22 самолета Дорнье Валь. В 1928 г. был приобретен еще один ДВ «Советский Север», который 22.08.1928 на перелете Владивосток — Ленинград по трассе Севморпути (командир экипажа В. В. Волынский) потерпел аварию на промежуточной посадке в шторм в Колючинской губе. ДВ «Комсеверпуть № 1» в мае 1929 г. был передан из ВВС Черного моря в АО «Комсеверпуть», на нем экипаж Б. Г. Чухновского начал ледовую разведку в Карском море. Еще две лодки были закуплены в Италии и прибыли в Карское море в 1930 г. — командиры экипажей И. К. Иванов и А. Д. Алексеев.

А. Д. Алексеев о приемке самолета в Италии:

«...Наши самолеты, которые мы принимали, находясь в Марина-ди-Пиза, были в значительной части готовы. Надобно сказать, что эти «Дорнье-Валь» довольно резко отличались от обычного типа этих конструкций. По нашей просьбе в конструкцию «Дорнье-Валь» внесли следующие изменения:

- усилили редан (днище) этого самолета, чтобы иметь возможность подниматься и опускаться на этом самолете по только на воду, снег, но и на лед.

Кроме этого, имевшаяся в «Дорнье Валь» бензиновая проводка давала возможность при выходе из строя одной помпы остановиться обоим моторам. Нами было намечено изменить эту проводку путем соединения баков общей магистралью



Dornier Wal (8,5t)

при помощи гибких трубок «Суперфлекс»;

- по инициативе Б. Г. Чухновского было придумано приспособление, позволяющее в течение 10 сек. опорожнить весь бак на 1150 л, благодаря чему получалась возможность облегченному самолету лететь только на одном моторе;
- каждое отверстие — люк — самолета на стоянках в целях проникновения морской воды закрывалось брезентами, крепящимися замками-«молния»;
- к моторам были поставлены самотупки «Бристоль», значительно облегчающие и без того тяжелую работу полярного механика. Карбюраторы моторов были установлены фирмы «Зенит».

Самолет «Комсеверпуть № 3», пилотируемый А. Д. Алексеевым, совершил над Карским морем четыре полета для разведки льдов, общей продолжительностью в 24 часа. Наиболее активную деятельность проявил самолет «Комсеверпуть № 2» под командой И. К. Иванова. Для рекогносцировки льдов он совершил над Карским морем 12 полетов, покрыв расстояние в 10 600 километров и осветив площадь в 1 200 000 км²»²⁰.

В одном из отчетных докладов «Комсеверопути» было сказано, что «...Успех ледовой авиаразведки в 1930 году превзошел все ожидания. Ледоколы «Ленин» и «Малыгин», участвовавшие в операции, стояли без дела, и вся проводка судов осуществлялась по данным, полученным авиаразведкой».

Сохранилось восторженное письмо Б. Г. Чухновского писателю Горькому: «Уважаемый Алексей Максимович!

Недавно возвратившись из Карской экспедиции, начал обработку материалов, там собранных. Прилагаемые при сем пять снимков рисуют быт экипажа самолета Комсеверпуть-1. Всего в Карском море в этом году было три самолета. Два вновь построенных на опыте полетов 29 года с новейшими усовершенствованиями являются лучшими самолетами для работы в Арктике не только у нас, но и за границей. Теперь правильность выбора типа самолетов и метода работы получили всеобщее и полное признание. Эти самолеты, воздушные корабли



Б. Г. Чухновский, Л. В. Петров, Б. А. Кремер

работают самостоятельно, как, скажем, гидрографические суда, находясь в «отдельном плавании». На наших самолетах мы сами выбираем место стоянки у берега, бросаем свои якоря, имеем складные лодки, постели, ружья, приборы — все, чтобы работать далеко от бензиновых баз, у необитаемых островов в течение двух-трех недель. Радио на самолетах (работы лет. набл. Алексеева) сильнее всех радиостанций Карского моря и в воздухе, и на плаву. Мы постоянно поддерживаем связь с ними. В главном — результаты работы самолетов:

1. Вся разведка льдов в Карском, необходимая для проводки 46 торговых судов, была сделана самолетами. В результате большая экономия угля (раньше разведку очень мед-



И. К. Иванов

ленно и часто неверно производили ледоколы).

2. Регулярно освещалась почти вся (4/5) площадь Карского моря, так что впервые имеется общее представление о льдах моря, их количестве, характере, времени начала таяния и замерзания. Все это помогает удешевить путь. Уже в 31 году часть пароходов пойдет в два рейса и можно будет отказаться от одного ледокола.

3. Найдено с самолета место главного лова белухи в шхерах Минина. Обнаруженные там древние пятистенные избы и промысловые домики, построенные 300–400 лет назад, свидетельствуют о богатых промыслах, когда-то там бывших.

За последние три столетия шхеры Минина почти не посещались (Минин открыл их с берега и положил с большой ошибкой на карты, которые сейчас исправляются).

Богатства края и производительные его силы, развязать которые призван Комсеверпуть, дали очень много (графит, редкие ископаемые, лес, пушнина, морской зверь). Но это только начало. Сейчас Якутия просит перенести опыт и практику Комсеверпути на восток и там установить мореплавание. Для авиации предвидится большая работа.

Результаты экспедиции этого года не охватить в одном коротком письме. Надеюсь представить более подробную картину для «Наших достижений».

Прошу передать привет Вашей семье.
С товарищеским приветом
Б. Чухновский
15.XII. 30 г. Москва».²¹

Исключительно удачные результаты применения авиации в северных морях в 1930 году привели к созданию в составе «Комсеверпути» Авиаслужбы на правах самостоятельного хозяйственного предприятия. 1 марта 1931 года в составе Северо-Сибирского Государственного акционерного общества промышленности и транспорта АО «Комсеверпуть» Наркомата внешней и внутренней торговли СССР была создана Служба связи, позже переименованная в Авиаслужбу. Так появилось первое самостоятельное структурное

авиационное подразделение со своим командованием и самолетами. Эта дата и считается днем рождения полярной авиации. Ну а родоначальниками являются, ставшие впоследствии заслуженными полярными авиаторами, М. И. Шевелев, Б. Г. Чухновский и А. Д. Алексеев.

Наличие в Авиаслужбе только поплавковых гидросамолетов предопределило достаточно узкий период их эксплуатации — только в летнюю навигацию. Зимой самолеты в разобранном виде хранились на о. Телячий в Красноярске.



Г. А. Страубе



М. И. Доронин



Подготовка причала для самолетов. 1931 г.

Первоначально планировалось, что в навигацию 1931 года так же, как и в прошлом году, Карскую экспедицию будут обслуживать два гидросамолета, находящихся на зимнем хранении в Красноярске. Начальником отряда ледовых разведчиков был назначен летчик Б. Г. Чухновский, который в мае 1931 года должен был приехать в Красноярск.

Состав экипажей самолетов на навигацию 1931 года:

- «Комсеверпуть № 1»:
 - командир экипажа Б. Г. Чухновский,
 - второй пилот Соловьев,
 - летнаб В. В. Ручьев,
 - бортмеханик Г. В. Косухин,
 - помощник бортмеханика Наумов;
- «Комсеверпуть № 2»:
 - командир экипажа Я. С. Липп,
 - второй пилот Г. А. Страубе,
 - летнаб Л. В. Петров,
 - бортмеханик Г. Т. Побежимов;
- «Комсеверпуть № 3»:
 - командир экипажа А. Д. Алексеев,
 - второй пилот А. В. Кржижевский,
 - летнаб М. И. Шевелев,
 - бортмеханик А. С. Шелагин,
 - помощник бортмеханика В. С. Чечин.

Заметка Бермана

«Сегодня начинается декада помощи гражданской авиации. Четыре самолета на службе социалистического строительства»

...Самолеты, игравшие до сих пор только подсобную роль в нашей работе по хозяйственному овладению Севером, с каждым годом начинают играть все большую роль. Если в прошлом году на службе Комсеверпути работало только два самолета, то в этом году их будет работать уже четыре.

Летная работа началась в этом году с запада. Один самолет уже работает у Новой Земли, изучая обстановку, которая определит выбор пути для следующих в Сибирь судов Карской экспедиции. Суда начнут поступать в Карское море лишь в августе, но работа начата заблаговременно. Только при этом условии возможна правильная оценка обстановки. Приступать к работе в момент прихода судов было бы поздно, необходимо учитывать быстроту разрушения льдов под влиянием летнего солнца и общее направление их движения.

Второй самолет, вылетевший в Игарку 7 июля из Красноярска, имеет назначением быструю переброску руководящего состава в те места, куда потребуются. Это облегчит четкую работу не только в нашем новом индустриальном центре за полярным кругом, но ускорит также и переброску разведывательных партий по системе Енисея.

Операции самолета в этом году сдвинут с мертвой точки лесоизыскательные работы на более северных притоках Енисея, на Подкаменной Тунгуске и др. По окончании этой работы самолет уйдет на море и будет выполнять ледовую разведку в восточной его части.

Задача третьего самолета, который вылетит 25 июля, заключается в насколько возможно глубоком обследовании Карского моря на восток Енисея в направлении Таймыра и Северной Земли, будут обследованы устье реки Пясины, шхеры Минина и т. д. Прошлогодня работа т. Чухновского показала крайнюю неправильность, неточность имеющихся карт этой части моря. Кроме съемочных работ, самолет установит характер района в отношении пушного зверя, белухи и моржа, которыми он, видимо, очень богат. В этой разведке самолет будет работать в связи со зверобойной и исследовательской шхунной «Белуха», направляющейся туда же под командой капитана Бурке.

Четвертый самолет Комсевморпути в ближайшем времени прибудет в Красноярск и встанет на линию Красноярск — Игарка. Обеспечение авиасообщения с Игаркой имеет колоссальное значение, тем более что работа самолета предполагается круглый год.

Четыре самолета на службе Комсеверпути — залог укрепления и развития наших воздушных сообщений на Севере, который обеспечат нам необходимые темпы в разведке и развитии производительных сил Сибири¹⁹.



А. С. Шелагин



Г. Т. Побежимов



В. С. Чечин



Я. С. Липп



Н. Л. Кекушев



А. И. Минеев



Правительственная экспедиция на север. 1932 г. Стоят в центре — Г. Т. Побежимов, Я. С. Липп.





Ледокол «Красин»



А. В. Кржижевский



М. Ф. Квятковский



Г. В. Косухин

По плану навигации 1931 года авиа-служба «Комсеверпути» должна была выполнить следующие задачи:

- ледовую разведку для Карской экспедиции — 150 часов налета,
- научно-исследовательские работы в морском районе — 150 часов налета,
- лесоизыскательные работы — 75 часов налета,
- геологические изыскания — 25 часов налета.

Вся работа была рассчитана на 400 часов налета или 56 000 самолетокilометров. Фактически было выполнено 58 650 самолетокilометров с налетом 390 часов.

Как только самолеты начали работу на Енисее, сразу появились запросы различных организаций на перевозку пассажиров, пушнины, грузов, врачей и медикаментов, доставку отдельных

ответственных работников и т.д. Поэтому было принято решение о выделении Авиаслужбе еще двух самолетов. 20 июля 1931 года один самолет уже работал на ледовой разведке у Новой Земли, второй, вылетевший на Игарку 7 июля из Красноярск, был предназначен для быстрой переброски руководящего состава в те места куда потребуются. Третий самолет должен был вылететь 25 июля на глубокое обследование Карского моря в направлении на восток от Енисея в сторону Таймыра и Северной Земли. Предполагалось, что четвертый самолет прибудет в Красноярск и начнет работу на линии Красноярск — Игарка.

По распоряжению правления «Комсеверпути» был организован ряд сверхплановых регулярных рейсов между Красноярском и Игаркой, отдельные рейсы на Дудинку, Усть-Порт, Нижнюю Тунгуску, Гыдо-Ямо. Несмотря

на крайне ограниченное количество авиагорючего, все основные задания были выполнены полностью, и сверхплановыми полетами было перевезено 172 пассажира, 2 442 кг груза и 66,9 кг почты.

На ледовой разведке уже в 1931 году, в отличие от прошлых лет, был применен метод линейных маршрутов, дающий наиболее эффективное использование каждого часа полета. Для этого потребовалось обследовать все побережье Карского моря с целью выбора удобных мест для посадки. Результаты выбора посадочных мест с самолета оказались очень удачными и определили развитие северных территорий на последующие годы.

В результате лесоизыскательных работ в навигацию 1931 года было обследовано 5 670 000 гектаров лесных пространств, причем были определены

не только конфигурации лесных массивов, их густота, порода леса, возраст леса, но и его качество.

Самолеты Дорнье Валь блестяще оправдали себя на работах в открытом море. Вся работа самолетов, как на море, так и на материке, была построена на основе полного самообслуживания самолета силами экипажа. Для обеспечения самообслуживания самолеты были оборудованы самопусками «Бристоль», длинноволновыми рациями, специальными силовыми агрегатами для питания радиосвязи на плаву, внесены изменения в отдельные элементы конструкции для большего удобства в работе, и в 1931 году впервые в СССР были установлены авиационные радиопеленгаторы «Телефункен», обеспечивавшие выход на радиостанции в 500–600 километров.

Работа Авиаслужбы была построена на строгом хозрасчете: с каждого заказчика взималась точная стоимость выполняемой для него работы.

За работу в навигации 1931 году Нарком внешней торговли СССР специальным приказом объявил благодарность всему личному составу Авиаслужбы.

В апреле 1931 года были приняты специальные обозначения для самолетов полярной авиации с литерой «Н». Дорнье Валь «Комсеверпуть» № 1, 2 и 3 стали на борту носить номера «СССР Н-1», «СССР Н-2», «СССР Н-3» соответственно.





Л. В. Петров и Н. М. Жуков



Юг-1 «Н-4» Куканова

Из «Отчета о работе УВС Главного управления Северного морского пути за 1931 г.»:

...Успешное выполнение работы Авиаслужбой в 1931 году главным образом обязано дружной, напряженной и ответственной работе экипажей тяжелых гидросамолетов.

Состав экипажей:

Самолет Н-1: командир Чухновский, пилот Соловьев, летнаб Ручьев, бортмеханик Косухин, помощник бортмеханика Наумов;

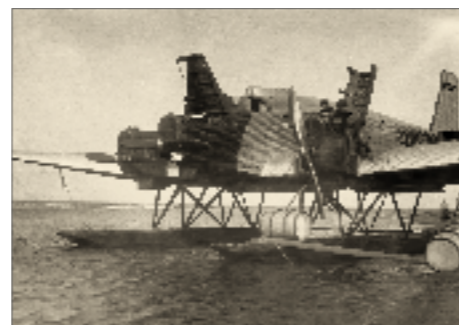
Самолет Н-2: командир Липп, пилот Страубе, летнаб Петров, бортмеханик Побежимов;

Самолет Н-3: командир Алексеев, пилот Кржижевский, бортмеханик Шелагин, помощник бортмеханика Чечин.

Приказом Народного комиссара внешней торговли объявлена благодарность всему личному составу Авиаслужбы.

Экипаж самолета Н-2 за полеты во время борьбы с эпизоотией сибирской язвы, в совершенно не исследованном районе, несмотря на самые неблагоприятные атмосферные условия, представлен Оргкомитетом Таймырского национального округа к награждению Орденом Трудового Красного Знамени.

Член Правления и начальник Авиаслужбы Комсеверпути М. Шевелев.



Заправка самолета на воде



Юг-1 «Н-4» Куканова. 1933 г.

Лучше не скажешь: успешная работа Авиаслужбы в навигацию 1931 года была обусловлена в первую очередь дружной и напряженной работой летных экипажей. Что говорить, если сам первый начальник Авиаслужбы М. И. Шевелев проработал в экипаже Алексеева летчиком-наблюдателем в Карском море всю навигацию 1931 года. Принцип «некабинетной» работы Марка Ивановича — знать и уметь все самому лучше подчиненных остался на все многие годы его работы в авиации.

Становление Авиаслужбы не было беспроблемным. Основным затруднением была зависимость от ВОГВФ в плане обеспечения кадрами и технического снабжения. Аппарат ВОГВФ считал новую авиационную организацию несколько чужеродной и обеспечивал в последнюю очередь. Может и поэтому представление к наградам экипажа Н-2 так и осталось нереализованным.



Юнкерс W-33 «Н-5» на берегу Енисея

В 1932 году к трем Дорнье Ваяля добавились Юнкерс ЮГ-1 «СССР Н-4» и Юнкерс W-33 «СССР Н-5». Эти два Юнкерса могли работать круглогодично: в летнюю навигацию — на поплавках, в зимнюю — на лыжах. В конце зимы 1932 года оба самолета начали выполнять рейсы в Игарку и Дудинку.

Состав экипажей:

- Юнкерс ЮГ-1 «СССР Н-4»:
 - командир экипажа В. С. Молоков,
 - второй пилот Г. М. Чернявский,
 - бортмеханик П. И. Артамонов;
- Юнкерс W-33 «СССР Н-5»:
 - пилот Я. С. Липп,
 - бортмеханик Н. Л. Кекушев.

Летом и осенью 1932 года Всесоюзный арктический институт и общество «Комсеверпуть» под руководством геолога С. В. Обручева провели научную экспедицию на север Камчатки и Чукотский полуостров. 16 июля 1932 года самолет «СССР Н-1» вылетел

из Красноярска. На борту самолета помимо начальника экспедиции Сергея Владимировича Обручева находились: командир экипажа и штурман Л. В. Петров, первый пилот Г. А. Страубе, бортмеханики Б. Г. Крутский и Г. В. Косухин.

Помимо основной цели геолого-географических изысканий с помощью самолета (для составления карты Чукотского полуострова, «коряцкой» земли и северного побережья Охотского моря), экспедиция эвакуировала часть колонистов с острова Врангеля. Начальник острова Врангеля Арэф Иванович Минеев просил С. В. Обручева вывезти сотрудников станции (зимовавших с 1929 года) на самолете. Эту операцию Георгий Александрович Страубе выполнил блестяще.

«...Эскимосская колония на острове Врангеля была снабжена медикаментами и продовольствием. Самолет доставил на о. Врангеля 1,5 тонны продовольствия и оружия, на обратном пути вывез 9 зимовщиков, 1010 шкур песцов и 720 кг багажа.

За 110 летных часов было покрыто около 20 000 км пути, причем большую часть маршрута летаящая лодка «СССР Н-1» прошла над сушей. Вся экспедиция, протяжением маршрута в 20 000 км была совершена на советских моторах М-17, работавших, по отзыву тт. Петрова и Страубе, безукоризненно. Этот перелет доказал, что наши летчики и аэронавигаторы освоили технику полета на севере»²².

«СССР Н-2» А. Д. Алексеева в летнюю навигацию 1932 года работал на ледовой разведке в Карском море, совершил очень важный перелет с мыса Челюскин на Северную Землю:

«...Вечером 9 августа 1932 г. мы были снова у острова Диксона. Вскоре сюда прилетел на самолете «Дорнье Валь» летчик А. Д. Алексеев, обслуживающий Карскую операцию. Позже он совершил блестящий перелет на Северную Землю и мыс Челюскин. Северная Земля в этом году достигнута на самолете впервые. Трехкратные попытки, принятые в этом направлении в 1929–1931 годах Б. Г. Чухновским, по различным обстоятельствам не увенчались успехом»²³.

Состав экипажей самолетов Дорнье Валь «Комсеверпути» в 1932 году:

- «СССР Н-1»:
 - командир экипажа Л. В. Петров,
 - пилот Г. А. Страубе,
 - бортмеханик Г. В. Косухин,
 - помощник бортмеханика Б. Г. Крутский;

- «СССР Н-2»:
 - командир экипажа А. Д. Алексеев,
 - пилот М. И. Козлов,
 - бортмеханик Г. Т. Побежимов,
 - помощник бортмеханика А. П. Алексеев (позже заменен Я. Е. Толеутовым),
 - летнаб Н. М. Жуков;
- «СССР Н-3»:
 - командир экипажа Л. М. Порцель,
 - пилот Г. В. Дальфонс,
 - летнаб В. В. Ручьев,
 - бортмеханик В. С. Чечин,
 - помощник бортмеханика Р. Б. Проворихин,
 - начальник Авиаслужбы М. И. Шевелев.

15 сентября 1932 года самолет «СССР Н-2», имея на борту экипаж самолета «СССР Н-4», вылетел в Игарку. 28 сентября он покинул Игарку и по маршруту Красноярск — Новосибирск — Омск — Свердловск — Сарапул — Самара — Сталинград направился в Севастополь для капитального ремонта.

Авиаторы «Комсеверпути» периодически привлекались для работы в спасательных и научных экспедициях. Так, например, зимой 1932–1933 года, для спасения экипажей зазимовавших судов была направлена экспедиция на ледоколе «Красин». В состав экспедиции были включены М. И. Шевелев, М. И. Козлов и В. С. Чечин. Экспедиция достигла Новой Земли и спасла жизнь десяткам людей, погибавших от цинги и других болезней и бедствий. Успеху этой замечательной зимней морской экспедиции

в значительной степени способствовала безупречная работа всего личного состава ледокола. Особо была отмечена самоотверженная работа авиаторов «Комсеверпути», прикомандированных к экспедиции: пилота М. И. Козлова и бортмеханика В. С. Чечина. На легком самолете У-2 летчики совершили 41 полет на ледовую разведку. Некоторые из этих полетов приходилось совершать при крайне неблагоприятных условиях погоды (20-градусный мороз и снежная пурга). Работа в таких условиях не могла не стоить обоим здоровья: они отморозили себе руки, но, несмотря на это, полетов не прекращали. Не останавливали отважных летчиков и повреждения. Во время одного полета сломалось шасси самолета. Чечин подвязал его веревкой, и полет был благополучно закончен.

Из «Отчета о деятельности Авиаслужбы КСМП за 1932 год»:

...Личный состав самолетов:
командиров — 5, пилотов — 2,
летчиков-наблюдателей — 1,
бортмехаников — 5,
помощников бортмехаников — 3.

Количество самолетов:
морских — 2,
тяжелых речных — 1,
легких речных — 1.

Налет часов каждым самолетом:
Н-1: выполнено 59 полетов,
110 час. 8 мин
Н-3 — 14 полетов,
61 час. 8 мин ...

Junkers G.23/24

Многоцелевой
транспортный самолет



Junkers G.24 / ЮГ-1 «СССР Н-4»

Трехмоторный цельнометаллический моноплан. Завод-изготовитель — A. V. Flugindustri, заводской номер — JO956. Моторы — Junkers L-5. Самолет, полученный авиацией Главсевморпути в феврале 1932 г., получил регистрацию СССР-Н4. Некоторое время летал по Енисею, доставляя пассажиров и грузы. В июле 1933 г. его морем доставили в Анадырь для участия в научной экспедиции С. В. Обручева. Экипаж Г. А. Страубе исследовал с воздуха бассейн р. Анадырь.

В 1932–1933 гг. командиром экипажа ЮГ-1 Н-4 был Ф. Куканов, первым пилотом — Г. Страубе, бортмеханиками — В. Шадрин и Л. Демидов. Поздней осенью 1933 года, с зазимовавших у мыса Биллингса кораблей экспедиций Дальстроя экипажем Н-4 было вывезено на мыс Северный (более 100 километров) 93 (!) человека за 13 рейсов. Вывез с зимовки на Врангеля одиннадцать человек, потерявших надежду на смену, а на опустевшие склады полярной станции «забросил» продукты и боеприпасы, частично выполнив задачу челюскинской экспедиции. Остался на зимовке на мысе Шмидта. При попытке вылета 22.02.1934 потерпел аварию (снес шасси). В связи с изношенностью и нецелесообразностью ремонта списан 02.09.1934.

Летно-технические характеристики:
Двигатель, тип,
мощность
Junkers L-5, 3 x 310 л. с
Размах крыла 29,9 м
Площадь крыла 94,60 / 94,60 м²
Масса пустого самолета 4400 кг
Взлетный вес 7200 кг
Крейсерская скорость 180 км/ч
Потолок 4500 м
Дальность полета 1200 км
Экипаж 2 человека
Полезная нагрузка до 9 пассажиров

**Постановление ЦИК СССР
от 20.01.1934 г.**

За исключительные заслуги участников похода ледокола «Красин» по заданию правительства для оказания помощи зимовщикам на Новой Земле наградить:

- орденом Ленина:
 - Шевелева М. И. — начальника экспедиции на ледоколе «Красин»;
- орденом Трудового Красного Знамени:
 - Козлова М. И. — пилота,
 - Чечина В. С. — бортмеханика.

17 декабря 1932 года Постановлением СНК СССР № 1873 «Об организации при Совете Народных Комиссаров СССР Главного управления Северного морского пути (ГУ СМП)» была создана мощная государственная структура с задачей прокладки Северного морского пути, его оборудования, содержания и обеспечения безопасности плавания. «Комсеверпуть» еще существовал. М. И. Шевелев — начальник авиаслужбы «Комсеверпути» был назначен заместителем начальника ГУ СМП и занялся вплотную организацией полярной авиации. В январе 1933 года формируется Управление воздушной службы (УВС ГУ СМП). Руководители остались те же: начальник Управления М. И. Шевелев, заместитель начальника Б. Г. Чухновский.

На 1 января 1933 года в штате Управления воздушной службы было пять самолетов (Дорнье Валь «СССР Н-2», ЮГ-1 «СССР Н-4», Юнкерс W-33 «СССР Н-5», МП-5 «СССР Н-7» и У-2 «СССР Н-19»), 6 человек руководящего состава и 37 человек летного состава.

В Красноярске находилось Управление воздушной линии Красноярск — Игарка (начальник В. Г. Линдеман и 8 сотрудников). Со слов начальника Красноярской авиабазы Виктора Алексеевича Прилуцкого, линия представляла из себя следующую картину:

«...полеты производились до Игарки с эпизодическими залетами в Дудинку.

На промежуточных авиабазах Енисейск, Подкаменная Тунгуска, Верхне-Имбатское, Туруханск и на конечной в то время авиабазе — Игарка сидело по одному человеку, не было своих помещений, общежитий, складов, спусков и причалов. Тяжелое положение было с продовольствием и обмундированием. Дело доходило до того, что летчикам в зимних условиях Арктики после тяжелого полета приходилось проситься на ночлег в чужие дома. Безотрадную картину представляла из себя и красноярская авиабаза. Управление линии помещалось в каморке площадью в 6 кв. метров с перекосившимся и вросшим в землю окошком по ул. Кар-



На Ангаре

ла Маркса, 78. Все авиационно-техническое и прочее имущество авиабазы было сложено в плохо оборудованном сарае в «Коровьем логу» за военным городком (12 км от города), а самолеты базировались на Посадный остров против города»²⁴.

Все же, несмотря на полное отсутствие сухопутного и водного транспорта, авиагидролиния функционировала. Результаты, конечно, не поражали: зимой 1933 года было перевезено на самолетах 2 519 кг груза, и всего 9 кг почты.

В «Докладе о деятельности «Комсеверпути» за 1929–1933 гг.» об авиации было сказано следующее:

«...Введение самолета в состав ледовой службы Карского моря дает возможность установить общую картину расположения льдов и наблюдать за происходящими группировками на всем пространстве моря в течение всей навигации и непосредственно перед следованием судов. Самолет облегчает задачу выбора наиболее безопасного пути при проводке судов во льдах. К особенностям работы самолета в Карском море является его самостоятельность. Торосистые разбитые льды, штормовые погоды и волнение не дают возможности базировать самолет на ледоколе, поэтому требуется тяжелый самолет лодочного типа, допускающий в случае нужды посадку на лед и базирования на береговые пункты. Авторитетными полярными летчиками (как Б. Г. Чухновский) наиболее подходящим признан Дорнье Валь



Полярная станция на мысе Желания

грузоподъемностью 800 кг, продолжительность полета 14–15 часов при скорости 70–80 миль в час. Авиабазы в Карском море первоначально должны быть оборудованы три — на острове Вайгач в бухте Лямгиной, в проливе Малыгина, в губе Белушьей и в гавани Диксон. В дальнейшем на мысе Желания и острове Белый, на которые самолет базируется в зависимости от оперативных заданий.

Оборудование авиабазы состоит из небольшого помещения на берегу для летного состава и бочки на рейде для швартовки летательного аппарата. В соответствии с условиями ледовой службы Карского моря для наблюдения состояния моря в западной и восточной частях и работой совместно с ледоколом по проводке судов во льдах требуется одновре-

менное действие не менее двух самолетов. Капитальным вложением будет приобретение самолетов и оборудование авиабаз: Вайгач, Маточкин Шар, Диксон, остров Белый, мыс Желания. Стоимость одного летательного аппарата Дорнье Валь 108 000 валютных рублей»²⁵.

11 марта 1933 года в связи с объединением «Комсеверпути» с ГУ СМП авиация «Комсеверпути» была передана в Управление воздушной службы ГУ СМП.

Дальнейшая работа енисейских летчиков шла уже под флагом Главного управления Северного морского пути.

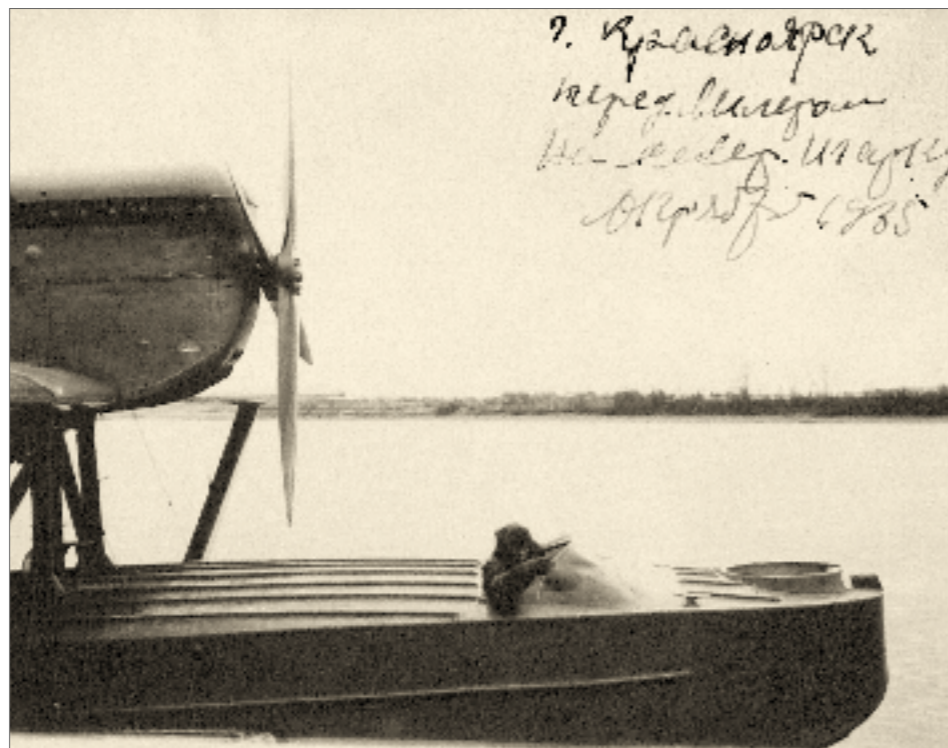
1.2. Остров Телячий — первая гидроавиабаза на Енисее

Как Вы уже знаете, после завершения ледовой разведки в летнюю навигацию 1929 года «Комсеверпуть» прилетел в Игарку, затем в Красноярск, где Борис Григорьевич Чухновский посадил самолет на Абаканскую протоку Енисея. На острове Телячий был построен деревянный временный склад для хранения самолета. Так первое пристанище самолета Чухновского (и, как оказалось, исключительно удобная для взлета-посадки гидросамолетов Абаканская протока) предопределило создание в недалеком будущем на острове Телячий основной гидроавиабазы полярной авиации. Первоначально этот проект был не один, рассматривался и проект постройки гидроаэропорта в районе поселка Ладейка в сентябре 1932 года. Но в итоге было принято решение об организации гидроавиабазы все-таки на острове Телячий.

Уже в январе 1930 года на острове Телячий закипела работа. Полуразобраный самолет вытащили из временки-сарая и по льду Абаканской протоки перетаскивали в затонские мастерские. Срочность сборки была обусловлена сообщением о пропаже в районе мыса Северный на Чукотке американских летчиков Эйельсона и Борланда. Об этом радировал в Мо-

сква капитан засевшего во льдах в том же районе парохода «Ставрополь» П. Г. Миловзоров. Правительство отреагировало незамедлительно. Два из трех посланных на эвакуацию пассажиров парохода «Ставрополь» и уже

находившихся в бухте Провидения самолетов были перенацелены на поиск пропавшего экипажа. Готовился и «Комсеверпуть» Чухновского.



Фотография из личного архива семьи В. С. Молокова

Героическому отряду отважных советских летчиков пламенный привет от трудящихся Красноярска

Сборка самолета закончилась. Чудовищной птицей распластался он во дворе затонских мастерских, настороженный и готовый в любую минуту оторваться от земли. Я мысленно представляю величину нужного для самолета ангара, чтобы вместить эту гигантскую махину, имеющую в размахе крыльев 22 с половиной метра.

16-го самолет вывели на старт. Несколько десятков рабочих с усилием тянули его по ухабам, сгибаясь под тяжестью «хвоста», и бережно поддерживали 300-пудовую тяжесть на раскатах. Выбивались из сил кинооператоры. Рысью носились они по полю, выискивая удобные места для аппаратов, ловя объективом наиболее эффектные моменты. Сегодня кончится их «страда», ибо сегодня самолет, тяжело скользнув рельсами дна корпуса по дороге, заронится в молочно-туманной дали, унося самоотверженных летчиков в ледяные просторы Арктики.

На половине дороги в самолет было впряжено несколько лошадей и дело пошло спорое. Собралась большая толпа любопытных, придержали лошадей ехавшие с базара крестьяне; вышла внушительная процессия.

Сборка самолета проходила в боевом, ударном порядке и заняла 11 дней. Машина нуждалась в ремонте. Сборка ее и поправка требовали значительной затраты времени. Достаточно сказать, что команда самолета привезла с собой свыше четырех тысяч отдельных предметов оборудования. Каждую вещь надо было взять в руки, проверить и поставить на место. А ведь кроме этой работы, необходимо было подбирать для ее выполнения рабочих, заботиться обо всем необходимом для необычной и трудной экспедиции.

Чтобы подготовить такую машину в большом ангаре, где все приспособлено для такой сложной работы, как сборка, где машина для удобства работы может быть подвешена на тросах, обычно требовалось не меньше двух недель, причем работа выполнялась опытными рабочими.

А в Красноярске, где рабочий впервые близко подходит к летной машине, самолет собран в 11 дней. Только глубокое понимание важности и срочности работы, умение работать по-революционному, ударно сократили срок выполнения работы на несколько дней.

Самолет готов к полету в Арктику. Не сегодня-завтра красноярцы распрощаются с Чухновским и его товарищами и пожелают им полного успеха в экспедиции. Касаясь трудности полета, тов. Чухновский говорит:

— Морозы самолету не страшны. Он прекрасно отеплен, снабжен всем необходимым для далеких полетов. Вся трудность заключается в том, что очень тяжело при стоящих полярных морозах подогреть моторы. Это займет не менее четырех часов.

Но, говоря так, тов. Чухновский умалчивает о целом ряде других трудностей и опасностей пути. Эта скромность является чертой, присущей всей команде самолета. Эта скромность людей, имеющих позади большой опыт прежних полярных полетов, краснознаменцев-красинцев, отличает советских летчиков от буржуазных, гонящихся за рекламой, преследующих материальную выгоду.

Экспедиция в составе его самого, аэронавигатора Алексеева, второго пилота Страубе и бортмеханика Георгиадзе готовится совершить огромный, совершенно бескорыстный, самоотверженный подвиг, второй «подвиг во льдах».

Этот героизм, самоотверженность и преданность делу рабочего класса всего мира знакомы трудящимся советской страны, защищающим революцию от врагов, успешно строящим социализм.

Рабочие оценивают полной ценой этот героизм¹.

К сожалению, американские авиаторы были найдены погибшими. Нашли их в 50 милях от мыса Северный участники интернациональной американско-канадско-советской группы, возглавляемой советским летчиком Маврикием Слепневым. Его самолет Юнкерс W.33 «СССР-177» сопровождал тела погибших на Аляску. В память о двух американских полярных летчиках, погибших во время спасения команды затертой во льдах шхуны «Нанук» песчаная коса-остров у Чукотского полуострова теперь носит имя Коса Двух Пилотов.



М. Т. Слепнев



Остров Молокова, Красноярск, 1934 г.



Ремонт мотора на о. Молокова

Изношенный за время поисков «Комсеверпуть» встал в Иркутске на ремонт. Из ремонта вышел как раз к летней навигации 1930 года.

Наличие в Авиаслужбе только поплавковых гидросамолетов предопределило достаточно узкий период их эксплуатации — только в летнюю навигацию. Зимой самолеты в разобранном виде хранились на о. Телячий в Красноярске. Весной самолеты собирали, проводили необходимый ремонт и — вперед на север! Так как в 1931–1932 гг. авиаремонтных мастерских для гидросамолетов в Красноярске не было, для ремонта привлекались специалисты из Москвы и активно участвовали все члены экипажа, особенно бортмеханики.

Из «Оперативного отчета гидросамолета «СССР Н-2» за 1932 год»:

...Экипаж:

Командир самолета АЛЕКСЕЕВ А. Д.
1-й летчик КОЗЛОВ М. И.
1-й бортмеханик ПОБЕЖИМОВ Г. Т.
2-й бортмеханик АЛЕКСЕЕВ А. П.,
впоследствии снят с должности
и заменен т. ТОЛЕУТОВЫМ Я. Е.
Летчик-наблюдатель ЖУКОВ Н. М.

...19 апреля 1932 г. я, первый бортмеханик тов. ПОБЕЖИМОВ, и второй бортмеханик тов. АЛЕКСЕЕВ и бригада клепальщиков выехали из Москвы в Красноярск, для ремонта самолета, взяв в багаж то имущество, которое имелось в то время на складах Комсеверпути. Прибыв в Красноярск, на организацию работ и размещение людей было израсходовано пять дней.

Самолет в навигацию 1931 г. (первым пилотом был СТРАУБЕ) имел следующие аварии: во время посадки в Усть-Порту самолет выскочил на Дерябино берег (к счастью песчаный) и при старте у станка Дерябино подмял две стойки моторной gondoly. Ремонт в основном и сводился к устранению этих аварий.

Ремонт был закончен 9 июня, но прибыли только 12 июня из Москвы моторы, их установка, поломки при перевозке, устранение забитости их рубашек ржавчиной и комиссионные полеты задержали выход на работу до 21 июня.

Обстановка ремонта проходила весьма напряженно и нервно по причинам трудности налаживания питания и размещения рабочих бригады, хронического отсутствия денег, постоянных затруднений с продовольствием, т. к. необходимые фонды не были выделены, обмундированием, инструментарием.

Из бригады 4 клепальщика фактически работали только 2, 10-м числом мая ярко вырисовывался возможный прорыв по клепке, пришлось усилить клепальную бригаду бортмехаником ПОБЕЖИМОВЫМ, показывающего, кстати говоря, качество работы не хуже профессионального клепальщика.

Самолет имел первым заданием доставку пассажиров в Норильск с вывозом пушینی обратным рейсом. 21 июня самолет вылетел, имея на борту 7 пассажиров, и 22 июня достиг Дудинки. В Дудинке я и 1-й летчик КОЗЛОВ были вызваны на экстренное заседание Таймырского окружкома партии (...)

5 июля прибыли в Красноярск. В Красноярске был снят с работы второй механик АЛЕКСЕЕВ А. П. по несоответствию занимаемой должности, на самолет был назначен ТОЛЕУТОВ Я. Е., в дальнейшем показавший себя ценным и толковым работником².

В общем-то с этого ремонта и началось создание авиаремонтных мастерских в Красноярске. Поручено это было бортмеханику Борису Григорьевичу Крутскому. Летом 1932 года он организовал на острове Телячий ремонт двух самолетов Дорнье Валь. Впоследствии он рассказывал корреспонденту газеты «Красноярский рабочий»:

«...Для ремонта самолетов нами были привезены из Севастополя дюралевики, из Москвы — обойщики, а все остальные профессии рабочих были набраны на месте, в Красноярске.

Несмотря на то, что ремонт производился нами в самых неблагоприятных условиях, с большими затратами на выплату командировочных, перевозку багажом материалов и отсутствием надлежащего оборудования, ремонт удалось закончить в кратчайший срок. Качество ремонта было удовлетворительно».³

В следующие годы остров стал развиваться в двух направлениях — как гидроаэробаза (гидропорт со всеми службами) и как авиаремонтные мастерские для морских самолетов.

В 1934 году руководство ГУ СМП пришло к решению о создании тыловых снабжающих и ремонтных баз, связанных с магистральным транспортом. Реки Енисей, Иртыш, Обь, Лена, Колыма, пересекающие железнодорожную магистраль, предопределили организацию центральных авиабаз на этих водных артериях, что позволило в навигационный период легко осуществ-



Дорнье Валь «СССР Н-1». Красноярск, 1933 г.



План гидропорта на о. Молокова. 1935 г.

лять «северный завоз», а в зимнее время центральные авиабазы стали хорошими аэродромами и местом ремонта и хранения самолетно-моторного парка.

В создании наземной базы полярной авиации особое значение ГУ СМП придавало постройке основной гидроаэро-

базы полярной авиации в Красноярске на пересечении железнодорожной магистрали и водной магистрали Енисея, являющейся выходом к огромному району работ Северного морского пути — району Ленско-Карских операций.

Это широко освещалось в местной и центральной прессе.

Статья главного инженера Управления воздушной службы ГУ СМП Абраменка «Пути освоения Арктики»:

«...Освоение северных окраин Союза ССР и Великий северный морской путь поставили перед авиацией ряд обширных и трудных задач, выполнение которых требует организации сети воздушных линий с технически оборудованными авиабазами.

Самолеты, обслуживающие в Арктике Северный морской путь и его научные и хозяйственные организации, выполняют много разнообразных функций.

Они проводят круглогодичное систематическое наблюдение за ледяным покровом вдоль всего северного побережья и предпринимают специальные ледовые разведки для проводки караванов и отдельных судов в Карском, Лаптевых, Восточно-Сибирском и Чукотском морях.

Самолеты ГУ СМП поддерживают связь с пароходами между всеми полярными станциями и факториями вдоль побережья и с отдаленными островами, оказывают помощь бедствующим судам, отыскивают новые острова в неисследованных районах Северо-Полярного моря, обслуживают подъездные воздушные пути к Северу, зверобойные, рыболовецкие и другие промысловые партии, научные экспедиции и гидрографические работы и т. д.

Для выполнения этих работ требуются хорошо оборудованные земные технические базы для обслуживания материальной части самолетного парка ГУ СМП и его навигации. К строительству этих баз уже приступлено.

В ближайшие годы весь Север будет покрыт сетью воздушных линий протяженностью до 30 тысяч километров. Намечается не только обслуживание сухопутных и речных районов Севера, но и сооружение магистральной линии вдоль Ледовитого океана с постоянными базами для регулярной морской службы по проводке судов и наблюдению за ледовым режимом.

Постройка основных линий, конечно, не разрешает полностью транспортной проблемы Севера и опорной земной базы экспедиционной авиации ГУ СМП.

Огромные и малонаселенные пространства, покрываемые самолетом в районах Северного морского пути, требуют дополнительной постройки ряда отдельных, различной мощности авиабаз в районах работ самолетов.

В первую очередь такие базы создаются на побережье Северного морского пути от Архангельска до Берингова пролива.

Однако пустыньность районов Северного морского пути, тяжелые климатические условия, транспортные затруднения и целый ряд других причин не позволяют и при развитом оборудовании выполнять малыми и слабо технически вооруженными передовыми авиабазами нормальное техническое обслуживание самолетно-моторного парка, его ремонт и даже сохранение в период зимовок.

Передовой фронт авиабаз должен опираться на тыловые снабжающие и ремонтные базы, связанные с магистральным транспортом, питающим их от промышленности страны.

Многоводные реки Севера, являясь прекрасными подъездными путями от жел[езно]д[орожной] магистрали, определяют организацию центральных авиабаз на этих водных артериях, которые позволяют в навигационный период легко завозить снабжение, а в зимнее время служат хорошими аэродромами. Вдоль этих рек — Иртыш, Обь, Енисей, Лена, Колыма, из Нагаево (на Охотском море) — в настоящее время развивается пассажирское, почтовое и грузовое движение, проводятся воздушные линии и создаются основные гидроавиаремонтные базы полярной авиации, как Архангельск (у Белого моря), Красноярск (на Енисее), Якутск (на Лене), Нижняя Колыма (на Колыме), в центре оперативных работ авиаций ГУ СМП Чукотского района.

В создании земной базы полярной авиации особое значение придается ГУ СМП постройке основной гидроавиационной базы в Красноярске на пересечении железнодорожной магистрали и водной магистрали Енисея, являющейся выходом к огромному району работ Северного морского пути — Лено-Карских операций.

В «Красноярском рабочем» уже писалось о первой очереди стройки базы на острове Телячий.

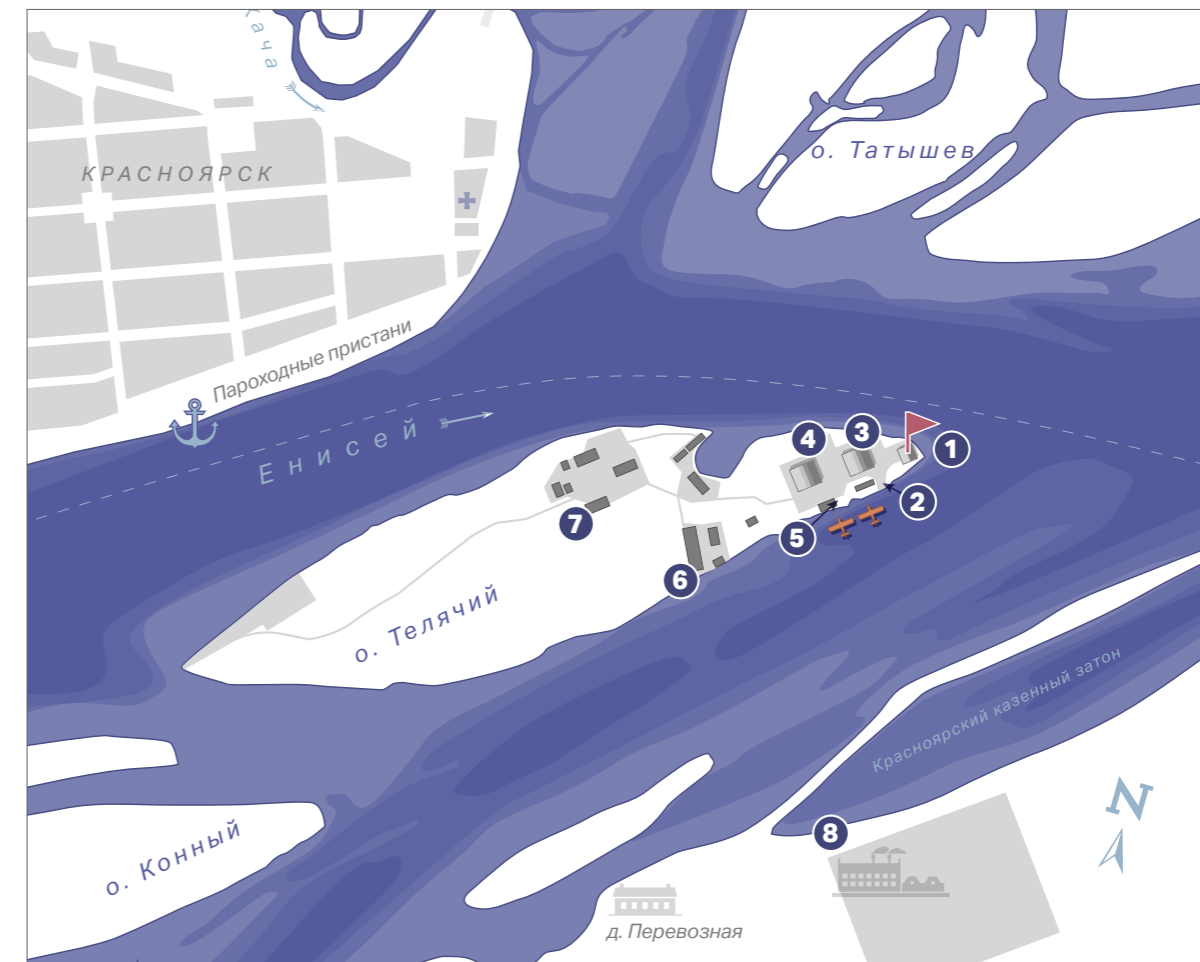
Вторая очередь стройки намечается в 1935 году. Выше базы — зимовки и складов снабжения в комплексном хозяйстве Красноярской гидроавиабазы будет строиться большой ремонтный завод по самолетам, приспособляющий отдельные стандартные типы

машин, выпускаемых нашей промышленностью, к специфическим нуждам Севера.

Вся база, в целом, рассчитана на полное обслуживание ремонтом самолетов Лено-Карского района.

Красноярская гидроавиабаза имеет исключительное значение в деле освоения Великого северного морского пути, в деле завоевания Арктики.

Поэтому строительству базы должно быть уделено исключительное внимание! И это должны сделать красноярские общественные организации. Только при их непосредственной повседневной помощи база сумеет стать действительно образцовым центральным портом на подступах к освоению Арктики»⁴.



1. Здание гидроавиабазы
2. Гидроспуск
3. Теплый ангар
4. Холодный ангар
5. Склады
6. Мастерские, склады
7. Жилой городок (бараки, столовая, клуб)
8. Цеха КАРЗ

Первая очередь стройки базы на острове Телячий, в 1934 году переименованном в остров Молокова в честь пилота Енисейской авиалинии — одного из первых Героев Советского Союза, предусматривала постройку гидроаэропорта, авиаремонтных мастерских с теплым ангаром и складов снабжения. Но в планах второй очереди (1935 г.) сразу предусматривалось строительство большого авиаремонтного завода, кроме ремонта выполняющего работы по переоборудованию отдельных стандартных типов самолетов, выпускаемых промышленностью, к специфическим нуждам Севера.

Была создана специализированная строительная организация «Авиагидрострой» во главе с инженером С. З. Барановским. Строительство осуществлялось хозяйственным способом, строительные работы производились одновременно на острове Молокова и на обоих берегах Енисея. Строились аэровокзал, гидроспуск, авиамастерские, бензохранилище, двухэтажный дом для летного состава и дом для обслуживающего персонала, испытательный стенд, склады, трансформатор, водопровод, котельная, три ангара (один теплый и два сборных холодных). К сожалению, по различным причинам строительство затянулось, к концу 1934 года аэровокзал и три ангара построены не были.

Красноярская авиабаза ГУ СМП стала состоять из двух частей — сама авиабаза со всеми объектами в восточной оконечности острова Молокова и вторая часть с объектами авиаремонтного



Фотография из личного архива семьи В. С. Молокова

завода и жилыми домами на правом берегу Абаканской протоки реки Енисей.

В день авиации 18 августа 1934 года начальник авиагидролинии Красноярск — Диксон Прилуцкий в статье «Воздушная столбовая дорога в Арктику» в газете «Красноярский рабочий» вспоминал, как это начиналось и рассказывал о сегодняшнем дне авиалинии:

«...Авиагидролиния Красноярск — Диксон существует третий год. Год тому назад линия представляла из себя следующую картину: полеты производились до Игарки с эпизодическими залетами в Дудинку.

На промежуточных авиабазах — Енисейск, Подкаменная Тунгуска, Верхнеимбатское, Туруханск и на конечной в то время авиабазе — Игарка — сидело по одному человеку, не было своих помещений, общежитий, складов, спусков, причалов. Тяжелое положение было с продовольствием и обмундированием. Дело доходило до того, что летчикам в зимних условиях Арктики, после тяжелого полета, приходилось проситься на ночлег в чужие дома.

Безотрадную картину представляла из себя и красноярская авиабаза. Управление линии помещалось в казарме площадью в 6 квадратных метров



Фотография из личного архива семьи В. С. Молокова

с перекопившимся и вросшим в землю окошком по ул. Карла Маркса, 78. Все авиационно-техническое и прочее имущество авиабазы было сложено в плохо оборудованном сарае в «Коровьем логу» за военным городком (12 км от города), а самолеты базировались на Посадный остров против города.

Все же, несмотря на полное отсутствие сухопутного и водного транспорта, авиагидролиния функционировала, и неплохо.

В 1934 году лицо гидроавиалинии в корне изменилось. На всех авиабазах, включая Дудинку, увеличены штаты до 5 единиц. Зброшены годовые запасы

продовольствия и горюче-смазочных материалов. Разослано большое количество технического и хозяйственного оборудования. На всех авиабазах имеются общежития для пролетающих экипажей и пассажиров и организовано их питание.

В Красноярске управление линии занимает приличное помещение, имеет общежитие для летно-подъемного состава на 20 кроватей. Арендуются хорошие склады. Имеется грузовая автомашина, лодка с руль-мотором и катер.

Самолеты теперь базируются на острове Телячий, где имеется въезд для поднятия самолетов на берег, ряд подсобных построек, бензиохранили-

ще и прочее оборудование. В разгаре стройка здания аэровокзала и трех ангаров для хранения самолетов.

Значение авиагидролинии Красноярск — Диксон в освоении заполярного Севера велико.

Беспрерывно растет грузооборот. Если зимой 1933 года было перевезено на самолетах всего 2 519 кг, то в лето 1934 года количество грузов достигло 11 744 кг. Необычно возросли почтовые грузы. Если зимой 1933 года было перевезено почты всего 9 кг, то за лето 1934 года почто-грузы уже составили 3 993 кг. Это ярко свидетельствует о необычайном росте культурного строительства Севера и об огромных потребностях в авиасвязи.

Зимой текущего года из-за недостатка самолетов мы смогли удовлетворить только одну треть пассажиров, желающих попасть на Север.

В зиму 1935 года самолетно-моторный парк будет увеличен несколькими двухмоторными самолетами.

Линия обеспечена хорошим летным составом. У нас работают Герой Советского Союза Молоков, начальник арктической авиаэкспедиции Алексеев, пилоты Липп, Махоткин, Головин, Козлов, Неронен, Прахов. Основной пилот линии — ударник Корбут и бортмеханик Лаушкин и другие.

Благодаря самоотверженной работе всего линейного состава авиагидролинии Красноярск — Диксон безаварийна с момента ее возникновения.

Самый большой вопрос на всем протяжении существования линии — это вопрос связи.

Наркомсвязи не обеспечивает работу линии.

Кроме описанного выше гидропорта на острове Телячем, развертывается мощное строительство, на которое возлагаются огромные задачи.

По решению ГУ СМП в Красноярске создана центральная база для воздушных кораблей, работающих в Арктике и по зимовкам.

База эта — начальный пункт воздушной «столбовой» дороги в Арктику. По ней весной уходят в Карское море на ледовую разведку, в экспедиции и на зимовки ряд воздушных кораблей.

Уже осенью текущего года на остров Телячий пришвартуется более десятка

морских воздушных кораблей. Авиагидролиния ожидает, что начальник авиагидробазы товарищ Барановский обеспечит самолеты ангарами для укрытия от суровой сибирской зимы»⁵.

По штату в гидропорту на 1 января 1935 года было 18 человек: линейный инженер, 3 авиатехника, 2 авиамоториста, 3 катерных моториста, 3 аэродромных рабочих, шофер, 5 сторожей и кладовщик⁶.

В январе 1935 года начальником ГУ СМП был утвержден проект гидроавиаремонтной базы в Красноярске.



Строящиеся ангары на о. Молокова. 1935 г.

Выписка из титульного списка капиталовложений для Енисейской авиалинии, г. Москва, 14 января 1935 г.⁷

Наименование объектов	Местонахождение	Время строительства	
		начало	конец
V. Строительство гидробазы, г. Красноярск			
Ангар холодный с механическим открытием ворот площадью около 3 000 м ²	Красноярск	I квартал 1935 г.	IV квартал 1935 г.
Бензохранилище цистерновое с механическим разделением колонн	Красноярск	I квартал 1935 г.	III квартал 1935 г.
Склад масла и тары горючего	Красноярск	II квартал 1935 г.	III квартал 1935 г.
Водомаслогрейка с паровым подогревом и разветвленной раздачей по трубопроводу	Красноярск	I квартал 1935 г.	III квартал 1935 г.
Склад эксплуатации и технического имущества и материалов с подвалом для резины, частично отапливаемый	Красноярск	II квартал 1935 г.	IV квартал 1935 г.

Наименование объектов	Местонахождение	Время строительства	
		начало	конец
Устройство маневренной площадки:			
а). Подсыпка территории маневренной площадки	Красноярск	II квартал 1934 г.	III квартал 1935 г.
б). Рабочие, гудрон, одежда	Красноярск	II квартал 1935 г.	III квартал 1936 г.
Устройство рабочего бетона	Красноярск	II квартал 1935 г.	III квартал 1936 г.
Укрепление берегов острова	Красноярск	II квартал 1934 г.	III квартал 1936 г.
Пассажирская пристань	Красноярск	II квартал 1935 г.	III квартал 1935 г.
Доделки по программе 1934 г.	Красноярск	I квартал 1935 г.	II квартал 1935 г.
Авиаремонтный завод в составе главного корпуса, моторно-испытательной станции, зданий горячих цехов с канализацией, водопроводом и электрооборудованием зданий и производственным оборудованием цехов	Красноярск	I квартал 1935 г.	IV квартал 1936 г.
VI. Строительство авиалиний и зимовок Красноярск – Диксон			
Пристань-причал	Игарка	II квартал 1935 г.	II квартал 1935 г.
Бензохранилище цистерновое	Игарка	I квартал 1935 г.	III квартал 1935 г.
Аэростанция	Туруханск	I квартал 1935 г.	III квартал 1935 г.
Пристань-причал	Туруханск	II квартал 1935 г.	II квартал 1935 г.
Полярная станция	Верхнеимбатск	I квартал 1935 г.	III квартал 1935 г.
Пристань-причал	Верхнеимбатск	II квартал 1935 г.	II квартал 1935 г.
Бензохранилище цистерновое	Подкаменная Тунгуска	I квартал 1935 г.	III квартал 1936 г.
Пристань-причал	Подкаменная Тунгуска	II квартал 1935 г.	II квартал 1935 г.
Бензохранилище цистерновое	Енисейск	I квартал 1935 г.	IV квартал 1936 г.
Пристань-причал	Енисейск	II квартал 1935 г.	II квартал 1935 г.
Полярная станция	Гольчиха	I квартал 1935 г.	III квартал 1935 г.

Наименование объектов	Местонахождение	Время строительства	
		начало	конец
Пристань-причал	Дудинка	II квартал 1935 г.	III квартал 1935 г.
Достройка дома	о. Диксон	III квартал 1935 г.	IV квартал 1935 г.
Бензохранилище цистерновое	о. Диксон	I квартал 1935 г.	III квартал 1936 г.
VII. Автотранспорт и плавсредства			
Катер буксировочный двухмоторный	Красноярск	I квартал 1935 г.	II квартал 1935 г.
Паузок-паром	Красноярск	I квартал 1935 г.	II квартал 1935 г.
Наливная баржа	Красноярск	II кварта 1935 г.	II квартал 1936 г.
Катера речные пассажирские	Игарка, Подкаменная Тунгуска	I квартал 1935 г.	II квартал 1935 г.
VIII. Строительство зимовок			
Достройка сборного деревянного ангара	Диксон	II квартал 1935 г.	II квартал 1935 г.

ТАСС 25 января 1935 года сообщал:

«Линию Красноярск — Дудинка решено летом продлить до острова Диксон. На линии вновь организуются аэростанции в Гольчихе, Дудинке, Верхнеимбатском и на о. Диксон. База Красноярск явится центром выхода самолетов в ледовую разведку на проводку судов Карской и Ленской экспедиций»⁸.

Вообще 1935 год был богат на авиационные события. Ледовый аэродром на Абаканской протоке в конце зимы-весной 1935 года обеспечивал старты в рекордные арктические перелеты.

Авиационный летописец «Красноярского рабочего» Георгий Кублицкий писал:

«...Морозным утром 17 февраля на льду аэродрома выстроились двухмоторные АНТ-7 пилотов Черевичного и Махоткина, легкие блестящие монопланы ПС-4 Галышева и Неронена, «пятерка» Алексеева.

С раннего утра идут приготовления к отправке трех самолетов: Галышев и Неронен, продолжая путь в бухту Тикси, летят на Иркутск, Махоткин отправляется первым пассажирским рейсом в Дудинку.

9 часов. Заканчивается заправка самолетов, нагрузка багажа. Последние прощальные рукопожатия — и вот уже Галышев в кабине. «СССР Н-62» вырывается на старт.

10 часов 20 минут. «СССР Н-62» легкой блестящей птицей отделяется ото льда. Проходит минута — и в воздух идет самолет Неронена. Галышев делает прощальный круг и ложится на курс, за ним — Неронен.

Самолеты идут на восток...

В это же время идет посадка пассажиров на самолет Махоткина. Толстые, укутанные в неуклюжие полярные одеяния, залезают в кабину пять пассажиров. С Махоткиным летят: парторг

Северстроя Смирнов, работники Таймырского политотдела ГУ СМП Дубков, Куклин, Яненко, работник Игарского политотдела Чвоков.

Кроме пассажиров, Махоткин забирал почту, итого «коммерческий груз» самолета — 895 килограммов.

В 10 часов 50 минут, грозно ревя моторами, АНТ-7 отрывается ото льда.

Небольшой круг — и самолет берет курс вниз по Енисею»⁹.

5 марта на гидроаэродроме Красноярск должны были пересечься трассы двух больших арктических перелетов Героев Советского Союза — Василия Сергеевича Молокова и Михаила Васильевича Водопьянова. Молоков вылетел в перелет на Диксон.

«...Несмотря на резкий, колючий ветер, левый берег Абаканской протоки, у которого застыл голубой самолет, полон провожающими. Василий Сергеевич беседует о перелете с секретарем оргбюро ЦК края тов. Акулинушкиным. Побежимов, занятый отысканием свободного местечка на самолете для запасных аккумуляторов радиста Зибрева, посмеивается:

— Ох, и народ эти радисты! Груз у них всегда прямо железнодорожный! Что ни аккумулятор, то тонна!

Но вот приготовления закончены, самолет заправлен и загружен. Василий Сергеевич, протискиваясь к пилотской кабине, едва успевает отвечать на рукопожатия провожающих.

...В мощном реве мотора тонут приветственные крики. Самолет вырывает

ет на старт и, чуть подпрыгивая по льду аэродрома, бежит против ветра.

Через минуту голубая птица расстается с аэродромом и, сделав плавный разворот, вступает на арктическую воздушную дорогу к далекому Диксону.

Сотни рук машут вслед самолету, сотни глаз еще долго-долго следят за уменьшающимся с каждой минутой четким силуэтом голубой машины.

И почти в это же время с Новосибирского аэродрома в Красноярск вылетело звено Водопьянова.

От Новосибирска до Красноярска, в зависимости от погоды, полет длится 3 или 4 часа. Поэтому часть провожающих осталась встречать звено.

В 2 часа на горизонте показался один самолет.

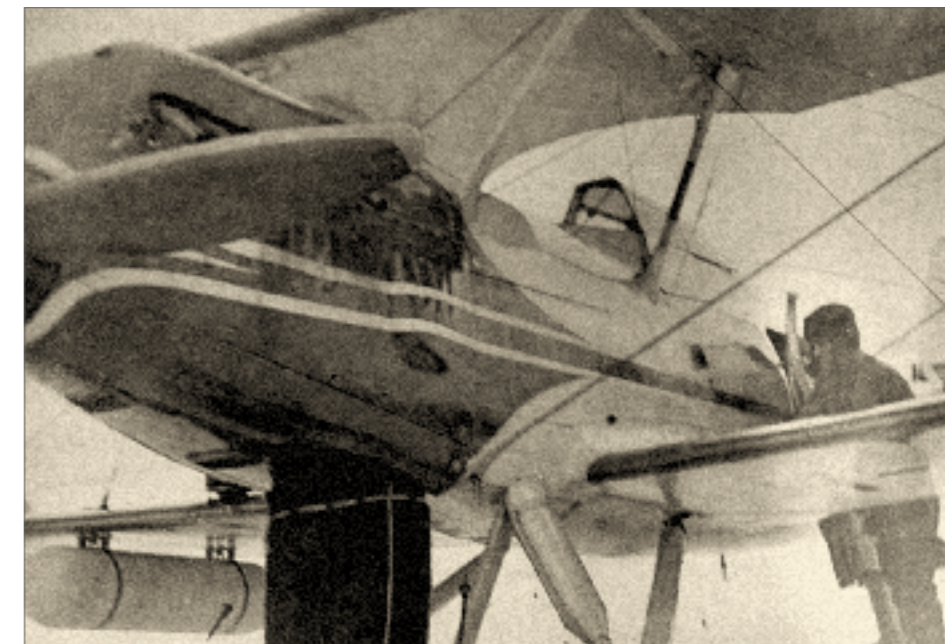
Почему только один, когда должны прилететь Водопьянов и Линдель?

Самолет делает посадку. Из кабины выскакивает Линдель.

— А где же Водопьянов?

Линдель пожимает плечами:

— Вылетели из Новосибирска мы вместе, сводку нам дали благопри-



PR-5 «Н-70» Молокова

ятную, но с примечанием «местами туман». Оказалось, что в действительности туман был не местами, а повсеместно. Быстро потеряли друг друга из виду, но поддерживали связь по радио. Затем связь прекратилась. Вероятно, Михаил Васильевич вернулся в Новосибирск»¹⁰.

Немного разминувшись. Герой Советского Союза Михаил Васильевич Водопьянов, совершающий большой арктический перелет Москва — мыс Шмидта, прилетел в Красноярск 6 марта в 16.10.

В проекте постановления исполкома Красноярского краевого Совета депутатов трудящихся о работе авиагидролинии ГУ СМП Красноярск — Диксон в I квартале 1935 года по обслуживанию северных окраин края ставились задачи по развитию гидроавиабазы на острове Молокова:

«1. Обязать крайсвязь:

а). В месячный срок установить двойную телефонную связь гидропорта с центральной городской станцией и непосредственно с телеграфом;

б). К началу летней навигации открыть в гидропорту почтово-телеграфное отделение;

2. ...к 1 июня 1935 г. обеспечить о. Молокова городской электроэнергией путем прокладки подводного кабеля через р. Енисей.

3. Обязать немедленно выделить для ограждения территории ги-

дропорта потребное количество стройматериала и колючей проволоки; <...>

8. Обязать крайздрав:

а). К 1 мая текущего года организовать в порту медицинский пункт, прикрепив к нему за свой счет медицинский персонал; <...>

*Председатель Красноярского крайисполкома И. И. Рещиков
Секретарь Копряцкий».*¹¹

30 августа в 11 часов утра начальник Главного управления Северного морского пути О. Ю. Шмидт прибыл в Красноярск. С Шмидтом прибыли начальник авиации ГУ СМП М. И. Шевелев и специальный корреспондент «Известий» Б. Громов. На вокзале Шмидта встретили Голюдов, Горчаев, Павлов, Баевский и другие руководящие работники краевых учреждений и организаций и территориального управления ГУ СМП.

«...С вокзала т. Шмидт направился в крайком ВКП(б), где информировал руководителей края и руководящих работников теруправления ГУ СМП о целях своего приезда в Красноярск.

Несколько позже Шмидт в сопровождении начальника УВС ГУ СМП Шевелева, руководителей края и представителей краевых организаций прибыл на остров Молокова.

Осмотр начинается со здания аэровокзала. Двухэтажное просторное

здание с большим вестибюлем, столовой, общежитиями для летного и технического составов, непосредственно и постоянно связанного с портом, комнатами для воздушных пассажиров сдано в эксплуатацию уже в летний сезон этого года. За вокзалом, в глубине острова, высятся ангары.

Отто Юльевич, осматривая ангары, полубетонный-полудеревянный спуск для самолетов, разные подсобные службы острова, замечает:

— Солидное строительство!

И тут же отмечает дефекты строительства, дает указания и советы.

Заканчивая осмотр острова, Отто Юльевич обошел рабочие общежития, зашел в столовую. Чистые общежития и просторные столовые понравились Отто Юльевичу»¹².

В конце 1935 года председатель приемочной комиссии В. А. Ивлиев докладывал начальнику ГУ СМП Отто Юльевичу Шмидту:

«...Необходимая подготовка к строительству сильно запоздала и закончилась только 26.12.1934 г. Постановлением ГУ СМП № 203 с реализацией его на месте работ в 1 квартале 1935 года. Построено в 1935 году: ангар № 1 холодный, ангар № 2 теплый, гидроспуск, гидростанция, склад технического имущества, склад тары, временная электростанция»¹³.



О. Ю. Шмидт в Красноярском краеведческом музее. 1935 г.



О. Ю. Шмидт, М. И. Шевелев, В. С. Молоков. 1934 г.

Акт приемки-сдачи готовых объектов по строительству авиабазы ГУ СМП 10.12.1935 г.

«...Красноярская авиабаза ГУ СМП состоит из двух частей — сама авиабаза со всеми объектами в восточной оконечности острова им. Молокова и вторая с объектами ремзавода и жилищными домами на правом берегу Абаканской протоки реки Енисей.

Фактически к работам на о. Молокова приступили в 1934 году, начав с постройки подсобных сооружений — бараки, склады, столовые. Начали строиться ангары. Основные работы произведены в 1935 году. Предъявлены к сдаче три ангара, здание аэростанции, водомаслогрейка, гидроспуск, причал, склад технического имущества, склад бензомаслотары, временная аварийная электростанция, отопление ангара № 2 и аэростанции, временные подсобные сооружения.

Ангар № 1 — холодный, деревянный, каркасный, площадью 30 x 45 метров с двумя откатными воротами по торцам пролетов 50 метров, высотой 7 метров.

Ангар № 2 каменный, теплый, строился между ангаром № 1 и зданием аэростанции. Железобетонный каркас с кирпичными стенами. Двое ворот откатных пролетом 32 метра высотой 7 метров.

Ангар № 3 холодный, деревянный, площадью 30 x 45 метров с двумя воротами пролетом 30 метров высотой 7 метров»¹⁴.

15 февраля 1937 года на аэродроме острова Молокова красноярцы встречали участников арктического перелета Москва — Иркутск — Якутск — Анадырь — Уэлен — побережье Ледовитого океана — Архангельск — Москва.

К двум часам дня на льду Абаканской протоки собрались сотни людей. Встречать «СССР Н-120» прибыли секретарь крайкома партии Голудов, председатель крайисполкома Рециков, уполномоченный комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б) по Красноярскому краю Хавкин, секретарь крайкома ВЛКСМ Большаков, представители городских организаций, пилоты авиалинии, представители печати.

«...В 2 часа 25 минут самолет показывается на горизонте. А через 10 минут оранжево-красная птица, взметая снег, уже рулит к берегу. Из кабины один за другим появляются пилот-орденоносец Ф. Б. Фарих, второй пилот майор В. А. Пацынко, штурман Штепенко, бортмеханики Чагин и Демидов, помощник начальника политуправления Главсевморпути Басс, корреспондент «Правды» А. Шаров, кинооператор Ефимов. Воздушный корабль плотно населен!

Самолет задержится в Красноярске на день-два. Здесь предполагается сделать генеральную проверку приборов перед отправлением в дальнейший путь»¹⁵.

«...У моторов оранжевого Н-120 возятся механики Чагин и Демидов. Ф. Б. Фарих тоже тут, у самолета. Идет

проверка приборов; на завтра назначены полеты для окончательных испытаний лота-высотомера.

В 4 часа дня на горизонте показывается самолет. Это Я. С. Липп возвращается из первого полета Красноярск — Подкаменная Тунгуска на летающей лодке МП-1, снабженной лыжами.

Лодка плавно садится на ледяное поле. Готовятся в путь рейсовые машины. ...На аэродроме — деловые будни»¹⁶.

По штатному расписанию на 1937 год Красноярский гидропорт уже насчитывал 50 человек личного состава.

В штате авиагруппы появились Красноярский сухопутный аэропорт, авиа-

базы в Совруднике, Туре, Волочанке, Хатанге, Нордвике, Усть-Порту, Гольчихе, ЛАРМ в Дудинке. На острове Молокова жилищный сектор включал гостиницу и жилые бараки¹⁷.

10 августа 1938 года в 13 часов 40 минут местного времени в Красноярск прилетел Герой Советского Союза П. Г. Головин, совершающий на самолете Сикорский «СССР Н-207» дальний арктический перелет Москва — мыс Уэлен.

В гидропорту Главсевморпути на острове Молокова экипаж самолета встречали работники Енисейской авиалинии, представители общественных организаций и печати¹⁸.



Экипаж Головина. 1938 г.

В конце августа 1938 года Енисейскую авиалинию передали из ГУ СМП в Гражданский воздушный флот. Так как воздушная линия Красноярск — Игарка перешла в ГВФ, вместе с ней в ГВФ перешла и гидроаэробаза на острове Молокова. Самолеты те же — Г-1, ПР-5 и МП-1, работающие круглогодично. С гидропорта пассажиры стали улетать в Игарку, Туру, Кежму, Байкит, Енисейск, Мотыгино.

Летом 1939 года на линии Красноярск — Игарка стал летать «воздушный экспресс» — комфортабельная 46-местная импортная летающая лодка Дуглас DF (одна из двух, купленных в США).

Начальником Красноярского гидропорта был героический человек — полный георгиевский кавалер — боевой летчик Первой мировой войны Тимофей Кузьмич Кравцов. 1 октября 1939 года он убыл к новому месту работы и сдал дела Геннадию Ивановичу Амосову.

Во время Великой Отечественной войны гидропорт продолжал свою работу. Правда, самолетов остался самый минимум — на фронт по мобилизации Главного управления ГВФ ушли почти все: и люди, и самолеты. В августе 1941 года в транспортном авиаотряде осталось всего два экипажа на близких к списанию по износу самолетах Г-1. Бортрадистами вынужденно поставили девушек — Тамару Разумову и Екатерину Гришкину, ранее работавших на наземном радиоузле.

Полеты были редки и только по заданиям краевого руководства и для нужд обороны. В июне 1942 года почти все народно-хозяйственные перевозки на территории Красноярского края вновь передали в ведение ГУ СМП. Гидросамолеты МП-1 и северные Г-1 и СП вновь передали в полярную авиацию. Полеты по спецзаданиям продолжились, гидропорт свою работу не останавливал ни на минуту.

Во время войны остров Молокова стал еще и Центральной авиаремонтной базой полярной авиации — в связи с нехваткой площадей на КАРЗе на правом берегу Енисея для эвакуированного авиазавода, цех ремонта самолетов полярной авиации перевели на остров Молокова.

Основным аэродромом Красноярска во время войны стал сухопутный аэродром на левом берегу Енисея. В 1941–1945 годах бетонная взлетно-посадочная полоса аэродрома Красноярск и сухопутный аэропорт хоть и находились в ведомстве ГВФ, но были главной базой для обеспечения перегона боевых и транспортных самолетов, поступающих из США в СССР по Красноярской воздушной трассе по программе ленд-лиза и новых советских самолетов-бомбардировщиков, перегоняемых во фронтовые части авиации дальнего действия с авиазаводов Иркутска и Комсомольска-на-Амуре. К тому же на сухопутном аэродроме базировались учебные самолеты эвакуированной в Красноярск Харьковской военной авиашколы стрелков-бомбардиров и запасной авиаполк ВВС Красной ар-

мии. Основными магистральными самолетами ГВФ стали Ли-2 и С-47 — колесные грузопассажирские тяжелые машины.

Абаканская протока как гидроаэродром отходила на второй план. С нее взлетали МП-1 на Кежму, Богучаны и Мотыгино и испытываемые изделия эвакуированного на площади КАРЗа авиазавода № 477 Наркомата авиапромышленности — гидросамолеты Бе-4.

После окончания войны цеха ЦАРБ так и «прописались» на острове на достаточно долгое время. Правда, задачи постепенно изменились: после реорганизации и передачи завода имени Побезимова в Минречфлот, а позже и расформирования полярной авиации, самолетов на Абаканской протоке не стало.

«Закрыв тему» гидропорта построенный и сданный в эксплуатацию Коммунальный мост через Енисей, в связи с чем полеты на Абаканской протоке были запрещены. Здания и сооружения гидропорта передали в ДОСААФ, и историческое здание гидропорта на долгие годы стало домом для клуба водно-моторного спорта, а после развала СССР перешло в частные руки, благодаря чему и сохранилось до настоящего времени почти в первозданном виде.

Есть такое мнение, что здание Красноярского гидропорта на острове Молокова на сегодня — единственное сохранившееся здание времен начала организации полярной авиации СССР.



Георгиевский кавалер



В городе Красноярске жил, работал в Енисейской авиагруппе и похоронен один из героев Первой мировой войны, один из первых российских военных летчиков, соратник П. Н. Нестерова, полный георгиевский кавалер Тимофей Кузьмич Кравцов.

Тимофей Кузьмич Кравцов родился 20 января 1889 года в Курской губернии. В семилетнем возрасте остался без отца, после четырех классов школы поступил учеником слесаря в мастерские. В 15 лет уехал в Донбасс, где работал слесарем на рудниках до призыва в армию. В 1910 году был призван на действительную военную службу во Владивостокскую крепостную военно-телеграфную роту, где успешно окончил школу телеграфии. В первом полугодии 1911 года впервые увидел самолет, на котором авиатор Седов производил публичные платные полеты во Владивостоке. Познакомился с авиамехаником самолета Седова, которому

предложил свои услуги по выводу самолета на старт и со старта. Тимофей Кузьмич вспоминал:

«...С какой я радостью и любовью обмывал и обтирал самолет, помогал в работе по подготовке самолета к полету. Я так был зачарован самолетом, что даже пошел на нарушение воинской дисциплины, совершая самовольные отлучки из роты. Продолжал удирать на аэродром до тех пор, пока Седов не прекратил свои полеты во Владивостоке».

В этом же году поступил приказ военного министра Сухомлинова командировать из инженерных войск в Петербург, в Офицерскую воздухоплавательную школу, добровольцев — абсолютно здоровых людей из нижних чи-

нов. Командир части отправил Кравцова. По прибытии в воздухоплавательную школу Кравцов был зачислен в школу авиамехаников, которую успешно окончил в 1912 году. Это был первый выпуск авиаспециалистов в царской России (до этого было всего пять авиамехаников, прошедших обучение во Франции). Вскоре унтер-офицер Кравцов был назначен старшим механиком группы монопланов, а в 1913 году был назначен в офицерский класс инструктором практического обучения «господ офицеров». В то время среди учеников-летчиков офицерского состава находились вошедшие в историю воздушного флота штабс-капитан Нестеров, штабс-капитан Крутень, ротмистр Казаков и другие. Кравцову, как старшему авиамеха-



Из альбома Т. К. Кравцова. 1914–1916 гг.

нику, часто приходилось участвовать в полетах с инструктором капитаном Модрахом, который в воздухе начал понемногу учить механика управлять самолетом. Просился Кравцов учиться летному делу официально, но получал отказ только по той причине, что был выходцем не из дворянского сословия. Несмотря на это, как специалист-механик высоко ценился руководством школы. В 1914 году он был назначен в военную комиссию, состоящую из офицеров, для ознакомления с постройкой самолета «Илья Муромец» конструкции Сикорского. Во время командировки упросил заместителя начальника школы капитана Горшкова предоставить ему право обучаться летному делу без отрыва от своей служебной деятельности. Капитан Горшков разрешил, и Тимофей Кравцов, сначала освоив руление самолетом на земле, после трех взлетов и посадок с инструктором капитаном Модрахом поднялся в воздух самостоятельно. Так самоучка втайне от начальства и научился летать. Вернувшись в Гатчину, снова обратился к старшему офицеру школы капитану Данилевскому за разрешением на сдачу экзамена «на летчика», выдав свой секрет, что во время командировки научился летать самостоятельно. Все равно получил отказ. Помогло ему то, что на аэродроме школы стоял трофейный немецкий самолет «Альбатрос», считавшийся очень неудачным. Летчики отказывались на нем летать, боясь разбиться. Кравцов решил первым вылететь на столь страшном для остальных самолете, доказать, на что способен простой солдат, и стал



Из альбома Т. К. Кравцова. 1914–1916 гг.

просить инструктора капитана Модраха доложить об этом командованию школы.

Вылет настойчивому механику все же разрешили. Он отлично взлетел, но, как назло, в полете отказал мотор. В этих экстремальных условиях нерастерявшийся Кравцов выключил мотор и произвел спокойную посадку. Подъехавший к месту посадки начальник школы полковник Ульянов поблагодарил Кравцова за службу и за сохранение самолета. Но еще больше был рад солдат Кравцов, когда в его присутствии его «вечный враг» — старший офицер школы, обращаясь к офицерам, сказал: «Надо отдать справедливость, что Кравцов — золото механика и золото летчик!» С этих пор Тимофей Кравцов был в большом почете и среди солдат, и среди руко-

водства. Вскоре после сдачи экзамена его назначили инструктором по обучению учлетов. Но своенравный солдат рвался на фронт и, получив через писаря документы об окончании школы летчиков, самовольно выехал на фронт в 31-й корпусной авиаотряд, которым командовал его бывший инструктор капитан Модрах. В отряде был принят с большой радостью и теплотой, и началась боевая служба солдата-летчика. Пригодились и технические знания. Командир отряда назначил Кравцова исполняющим обязанности инженера отряда. Работая в 31-м корпусном авиаотряде на Юго-Западном фронте с 1915 по 1917 год в качестве солдата-летчика и исполняющего обязанности инженера, Кравцов по боевым полетам превзошел всех офицеров-летчиков не только



Из альбома Т. К. Кравцова. 1914–1916 гг.

своего отряда, но и офицеров-летчиков авиадивизиона. Летал на самолетах различных марок — Дюпердюссен, Ньюпор, Фарман, Блерио, Моран, Моран-Парасоль, но более всего — на самолете марки Вуазен. Один из первых в русской авиации летал ночью на бомбометание.

За время службы в 31-м авиаотряде Тимофей Кравцов был награжден четырьмя Георгиевскими крестами, был произведен в первый офицерский чин прапорщика за боевые заслуги. Был удостоен офицерских наград за свои боевые полеты: орденами Анны, Владимира, Станислава 2-й степени с мечами и бантом и Золотым Георгиевским оружием. Последнюю награду он получил за произведенную аэрофотосъемку



Из альбома Т. К. Кравцова. 1914–1916 гг.

проложенной железной дороги в Ковельском направлении к позиции фронта. Аэрофотосъемка впервые в русской армии была произведена непрерывно на всем протяжении позиций 31-го корпуса Юго-Западного фронта, что представляло большую ценность для командования. Приходилось неоднократно вступать в воздушный бой с противником с двумя, тремя и семью летчиками. В последнем бою из семи самолетов противника Кравцовым были сбиты два самолета (один из них — убив пилота из своего личного оружия). В этом же воздушном бою он сам был ранен и сбит над территорией противника спланировал к лесу и, к его счастью, был спасен от плена во время Брусиловского прорыва русскими войсками на реке Буг.

После революции 1917 года солдатским комитетом авиаотряда Т. К. Кравцов был послан делегатом на фронтовой съезд от частей Юго-Западного фронта. С первых дней организации РККА Тимофей Кравцов вступил в ее ряды и принял командование 21-м авиаотрядом, в котором был примером для всего личного состава отряда, после чего в 1919 г. был назначен начальником авиации и воздухоплавания 15-й Армии. Участник Гражданской войны против Деникина и Петлюры. Будучи начальником авиации 15-й Армии, предложил восстанавливать самолеты из списанных и потерпевших аварии. В 1920 году был назначен командиром 1-го Авиапарка Западного фронта, добился неслыханной по тем временам производительности труда — восста-

навляли самолеты до 30 штук в месяц. В Средней Азии участвовал в операциях по ликвидации басмаческих банд в Бухаре. В 1923 году был назначен начальником ВВС Туркестанского фронта по борьбе с басмачеством, поставил перед ВЦИК вопрос об организации воздушных сообщений в Средней Азии. К его предложению отнеслись со всем вниманием, и Тимофей Кузьмич был назначен начальником управления воздушных сообщений общества «Добролет» Средней Азии. По существу, воздушных линий в то время еще не было, их нужно было впервые организовать. Первой воздушной линией стала Ташкент — Верный. Потом Ташкент — Бухара — Хива, Ташкент — Кабул, Ташкент — Душанбе, Ташкент — Алма-Ата. После организации воздушных линий в Средней Азии Кравцов был направлен в Украинское управление общества «Укрвоздухпуть» начальником Харьковского аэропорта на линии Харьков — Москва, Харьков — Минеральные Воды. Состоял в этой должности до 1927 года. В 1927 году по личной просьбе был переведен на летно-подъемную работу, летал по маршрутам Харьков — Москва, Харьков — Минеральные Воды, впоследствии на новой линии Баку — Сочи, где проработал более трех лет. Налетав первый миллион километров в обществе «Укрвоздухпуть», не имел ни единой аварии. В 1932 году прекратил летную работу, впервые организовывал летно-испытательную станцию при авиазаводе № 22 в Филях. Ему очень понравилась эта работа, связанная с контролем построения самолетов и испытанием их в воздухе.



Самолет Вуазен после боевого вылета. 1914–1916 гг.

Позже авиатор-первопроходец воздушных линий принял отдел механизации аэродромной службы в Научно-испытательном институте ГВФ. Не имея высшего образования, но имея многолетний практический опыт в эксплуатации и наземной технической службе, Тимофей Кузьмич много сделал для становления инженерно-аэродромной службы Гражданского воздушного флота.

С сентября 1933 года Т. К. Кравцов — начальник летно-испытательной станции авиазавода № 81. С 1934 по май 1941 года — в Енисейской и Игарской авиагруппах УПА ГУ СМП, возглавлял аэропорты в Игарке, Дудинке, Красноярский гидропорт на острове Молокова.

Во время Великой Отечественной войны с мая 1941 по май 1944 года —

начальник аэропортов Анадырь, Певек в Чукотской авиагруппе УПА ГУ СМП.

В 1945 году снова вернулся в Красноярск и был назначен первым начальником линейных мастерских только что сформированного Красноярского Управления ГВФ.

С 1946 по 1948 год — начальник аэропорта «Надежда» Авиаотряда Норильского комбината МВД. С 1948 по 1949 год — начальник аэропорта Якутск.

С 1949 по 1958 год — начальник аэропортов в Украинском управлении ГВФ.

После выхода на пенсию в 1958 году вернулся в Красноярск.

Умер 17 августа 1972 года, похоронен на деревенском Базайском кладбище г. Красноярска.

Легендарный Липп

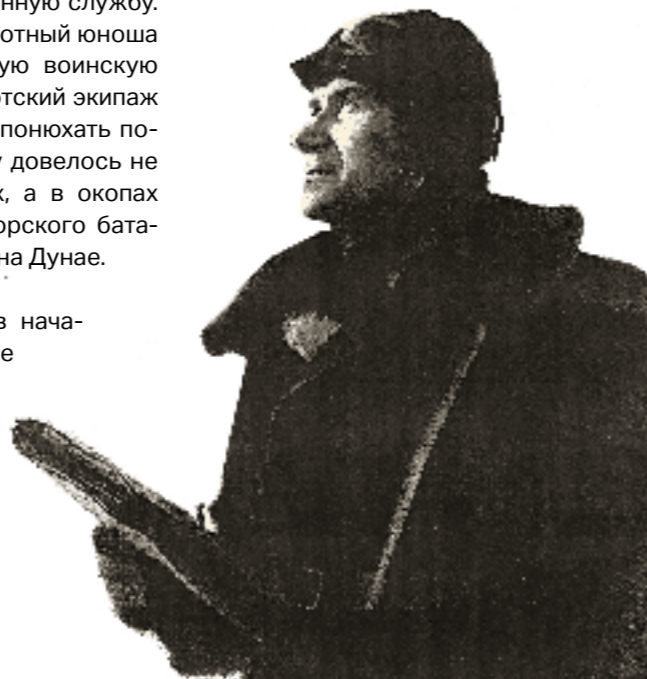
Живой историей Красноярского гидропорта многие годы был легендарный енисейский пилот Ян Степанович Липп. Стаж работы на Енисейских авиалиниях у Яна Степановича — 31 год, а вообще в авиации — 44 года. Уже списанный по состоянию здоровья с летной работы, он не мог покинуть свой любимый остров и с 1946 по 1962 год работал старшим диспетчером Красноярского гидропорта. Диспетчерская вышка — почти родной дом Липпа. И ушел Ян Степанович из жизни почти вместе с гидропортом в 1962 году. Так бывает...

В конце XIX века многие прибалтийские семьи, покинув обжитые дома, отправились в Россию в поисках плодородных земель. Одним из них был безземельный крестьянин, эстонец Степан Мартынович Липп, поселившийся в деревне Парицы под Петербургом (ныне Красногвардейский район Ленинградской области). Но надежды арендовать землю так и не оправдались. В этой деревне и родился 9 августа 1895 года мальчик, которого нарекли именем Ян. Обычное детство в крестьянской семье, где все — работники, и старый и малый. Отец, из-за плохого здоровья, в основном работал дома, в собственном небольшом хозяйстве. Заметив тягу маленького Яна к знаниям, его отдали учиться в церковноприходскую школу в родной деревне. Очень хотелось толковому пареньку учиться дальше, но нужда заставила его поступить

в 1910 году учеником слесаря в паровозное депо станции Гатчина-Товарная. По тем временам работа на железной дороге была самым технически передовым видом деятельности. Неудивительно, что многие известные впоследствии конструкторы и инженеры (в том числе и авиации) в то время начинали свою трудовую деятельность именно на железной дороге. Четыре года среди рабочего класса, среди передовой техники принесли немалую пользу эстонскому пареньку из простой крестьянской семьи. Да и руки у парня оказались золотые. Все бы ничего, но вмешалась Первая мировая война. В 1915 году по досрочному призыву слесарь-железнодорожник Ян Липп попадает на военную службу. Высокий, сильный и грамотный юноша был направлен в элитную воинскую часть — Гвардейский флотский экипаж в Петрограде. Впрочем «понюхать пороху» молодому матросу довелось не в корабельных баталиях, а в окопах в составе отдельного морского батальона. Воевал в Польше, на Дунае.

Однако в госпиталь в начале 1917 года Ян попал не по ранению, а вследствие заболевания оспой и тифом. В войну сочетание этих самых страшных на тот период времени болезней не оставляло никакой надежды, но благодаря природному здоровью эстон-

ский парень выздоровел. Вернувшись в Петроград летом 1917 года, Ян Липп получил направление в Морскую школу высшего пилотажа. Вновь неожиданный поворот судьбы: из морской пехоты — в морскую авиацию. Наступили смутные времена... Власть меняется быстро, дисциплина падает, хаос, брожение в умах. После Октябрьской революции личный состав Морской школы в основном поддержал новую власть и продолжил заниматься своими прямыми обязанностями — готовить летчиков теперь уже для Красного воздушного флота. Ян Липп, служивший телефонистом, теперь ви-



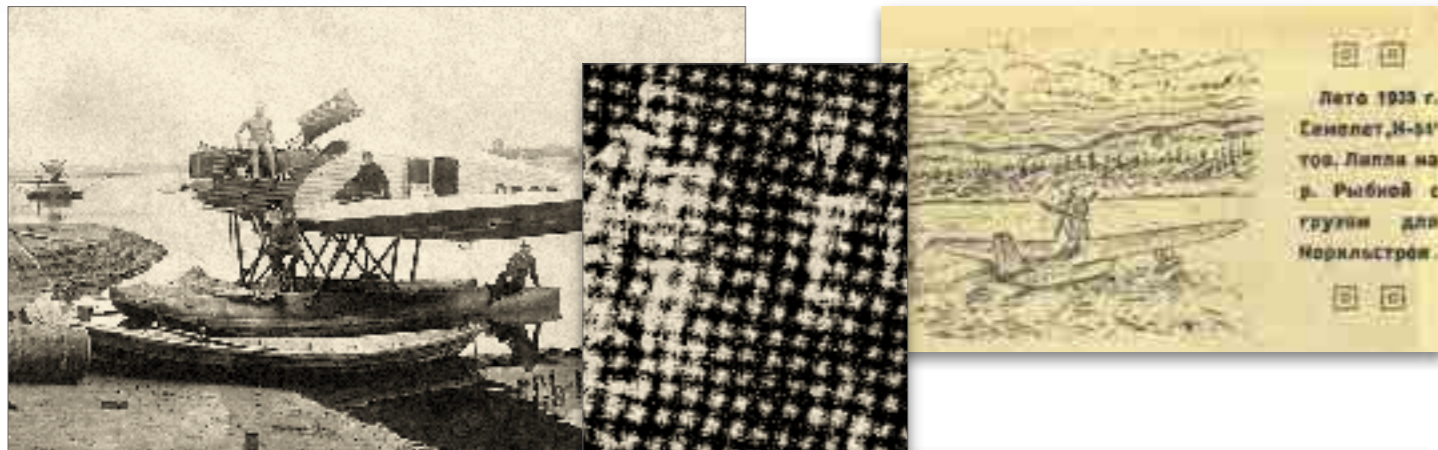
дел самолеты ежедневно и был ими просто очарован. Бывший слесарь-железнодорожник, технически неплохо подкованный матрос успешно окончил краткие курсы авиамотористов при школе. Появилась цель стать летчиком. «Самая заветная мечта — высота». Но путь к этой цели был совсем не прост — началась Гражданская война. В 1918 году Ян как молодой коммунист был мобилизован на фронт против войск Юденича. Затем был назначен начальником отдела милиции, командовал ротой во 2-м коммунистическом батальоне обороны Петрограда. Казалось бы, ясно обозначилась перспектива военной карьеры. Но Яна тянуло в небо. Поэтому как только возникла возможность поступить в школу авиамехаников в Петрограде, он не раздумывая воспользовался ею. Получив специальность авиамеханика, Я. С. Липп тут же поступил курсантом в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. После ее окончания в 1919 году он был направлен в Самарскую морскую школу летчиков, а затем — в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. Отметим, что в морскую авиацию отбор был очень жестким, ведь морские пилоты должны были уметь летать на нескольких типах аэропланов, в том числе и на тяжелых морских гидросамолетах.

В скором времени Ян Липп успешно освоил все летающие лодки конструкции Григоровича, немецкий гидросамолет Ю-20, морской вариант первого советского разведчика Р-1.

Автобиография

Липп Ян Степанович

Родился 09.08.1895 г. в деревне Парицы под Петербургом (ныне Красногвардейский район Ленинградской области). Отец — Степан Мартынович Липп. Мама — Анна Ивановна Липп. До 1910 года учился в церковноприходской школе в Парицах. В 1910 году поступил в Морскую школу высшего пилотажа в Петрограде. В 1915 году окончил школу и был направлен в Гвардейский флотский экипаж в Петрограде. В 1917 году вступил в РКП(б). В 1918 году мобилизован на фронт против Юденича. Служил начальником отдела милиции, командовал ротой во 2-м коммунистическом батальоне обороны Петрограда. В 1919 году направлен в Самарскую морскую школу летчиков, а затем — в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1920 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1921 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1922 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1923 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1924 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1925 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1926 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1927 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1928 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1929 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1930 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1931 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1932 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1933 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1934 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1935 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1936 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1937 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1938 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1939 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1940 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1941 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1942 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1943 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1944 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1945 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1946 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1947 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1948 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1949 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1950 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1951 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1952 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1953 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1954 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1955 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1956 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1957 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1958 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1959 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1960 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1961 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1962 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1963 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1964 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1965 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1966 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1967 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1968 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1969 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1970 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1971 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1972 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1973 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1974 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1975 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1976 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1977 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1978 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1979 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1980 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1981 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1982 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1983 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1984 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1985 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1986 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1987 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1988 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1989 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1990 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1991 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1992 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1993 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1994 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1995 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 1996 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1997 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 1998 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 1999 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 2000 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2001 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 2002 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2003 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 2004 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2005 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 2006 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2007 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 2008 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2009 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 2010 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2011 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 2012 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2013 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 2014 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2015 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 2016 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2017 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 2018 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2019 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 2020 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2021 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 2022 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2023 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 2024 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2025 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 2026 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2027 году окончил школу и был направлен в Высшую школу морских летчиков в Севастополе. В 2028 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде. В 2029 году окончил школу и был направлен в Военно-теоретическую школу летчиков в Егорьевске. В 2030 году окончил школу и был направлен в Морскую школу авиамехаников в Петрограде.



Юнкерс-W33. Экипаж Я. С. Липпа. 1935 г.

В 1923 году началась его строевая служба в ВВС Балтийского моря в 51-м отдельном разведывательном отряде, который базировался в г. Ораниенбаум. Способный пилот оказался и перспективным командиром, поэтому он вскоре был направлен на курсы усовершенствования начсостава при Военно-морском училище в г. Ленинграде (1927 г.), затем на курсы усовершенствования начсостава при Военно-воздушной академии в г. Москве (1929 г.), после чего был назначен командиром-комиссаром своего 51-го авиаотряда. Однако никакие высокие должности не снижали его интереса к летной практике. Однажды ему пришлось даже стать испытателем. Яна вызвали в штаб ВВС Балтийского моря и приказали поднять в воздух гидросамолет «Шорт». В то время никаких инструкций или иных данных об этой английской машине не было.

— Некоторое время я присматривался к этому черту «Шорту», — рассказывал Я. С. Липп. — Осторожничал. Кто знает, какой норв окажется у незнакомца. Потом начал потихоньку пробовать рулить на земле. Разобрался что к чему, пошел на взлет. Сделал несколько кругов и чувствую, слушаюся меня этот «Шорт».

Командование тогда объявило благодарность пилоту за успешное испытание новой машины.

В апреле 1931 года случился новый поворот в судьбе Яна Липпа. Его

перевели в резерв начсостава РККА и направили в Красноярск в распоряжение «Комсеверпути». Связано это было, скорее всего, с необходимостью укомплектования опытными пилотами зарождающегося Гражданского воздушного флота и Полярной авиации, а также с началом освоения северных морских и воздушных путей. Первая встреча с городом на Енисее произошла хоть и в праздничный день 1 мая, но была не очень радостной: на базе на острове Телячий стояло всего две летающие лодки немецкого производ-



ства Дорнье Валь. Вот и все богатство, на котором пилотам Б. Г. Чухновскому и Я. С. Липпу предстояло осваивать Север. Самолеты стояли на прибрежной поляне, прикрытые слегка тесом от непогоды. Аэродрома как такового не было, ангаров тоже. С высоты сибирская земля больше понравилась прибывшим летчикам. Ян Степанович вспоминал:

«Летали из Красноярска на север. Только начинала строиться Игарка. На берегу протоки стояло несколько десятков домиков, и дымила труба первого предприятия — лесозавода. На крутом яру я заметил несколько бочек с бензином — это был местный гидропорт. В том же году я побывал на Диксоне. Самолет опустился в пустынную бухту, около берега стояло одинокое гидрографическое суденышко. Все население зимовки вышло встречать самолет. Их было немного, все они могли бы легко разместиться в моем самолете».

А вот как рассказывал о своем первом полете в Игарку в марте 1932 года бортмеханик Николай Львович Кекушев:

«...Командиром самолета назначили Яна Степановича Липпа, высокого худого эстонца, вечно попыхивающего трубкой. Несмотря на суровый вид, был он добрейшим, незлобивым человеком».

В Полярной авиации Главсевморпути Я. С. Липп работал в должности пилота и командира 1-го транспорт-



Начальник Енисейской авиагруппы Я. С. Липп. 1941 г.

ного авиаотряда. Кстати, командиром 3-го транспортного авиаотряда в это же время был латыш Николай Мартынович Иеске, пилот того самого «Сибревкома», первого агитационного самолета на красноярской земле. В качестве пилота Ян Липп проводил полеты изыскательского характера по Енисею, ледовую разведку в Карском море. В историю Красноярской авиации он вошел как первооткрыватель многих северных трасс Заполярья. Каждый новый маршрут над тундрой или тайгой без подготовленных посадочных площадок всегда был большим

риском. Очень много зависело от машины, но в еще большей степени — от опыта, умения и даже интуиции пилота. Ян Липп поражал товарищей своим чутьем отыскивать в тундре пятачки озер, чтобы посадить на них свою машину. А ведь случись что, отыскать потерпевшую крушение машину на такой огромной, практически безлюдной территории было практически невозможно!

Из воспоминаний очевидца одного из полетов Яна Липпа в январе 1940 года из Красноярска в Туруханск:

«...В Енисейске пришлось заночевать. Утром предстояло лететь, а температура воздуха под минус 50. Сделал самолет один круг и на посадку — приборы отказывают. Пять суток пытался взлететь Липп из Енисейска, а мороз не отпускал. Наконец он приутих до минус 30. Добрались до Подкаменной Тунгуски и снова на прикол — опять минус 50. Еще пять дней ожидания. Когда наконец поднялись в воздух и до Туруханска оставалось всего около 6 км — кончилось горючее. Пришлось идти на посадку. В самолете было три пассажира — авиатехник Филичкин и женщина с ребенком. К счастью, неподалеку проезжал обоз с почтой в Туруханск. Пришлось пилоту и пассажирке добираться до места назначения на гужевом транспорте. А Филичкин и бортмеханик Ведмицкий остались возле самолета, Ох и побегали они до утра вокруг крылатой машины! Липп добыл в Туруханске дрова, бензин и воду и поспешил к товарищам. Самолет ожил и взял курс на Туруханск».

Ян Степанович входил в жизнь каждого, кто с ним был знаком, как-то незаметно, но навсегда. Им восторгались и уважали даже очень опытные летчики, которые знали цену мужеству. Известный полярный бортмеханик Сергей Клавдиевич Фрутецкий долгое время летал с Липпом и не мог привыкнуть и перестать удивляться характеру Яна Степановича — смелого, немногослов-



ного и внешне даже сурового и в то же время доброго и отзывчивого.

Честно говоря, Ян Степанович не особо любил руководящие должности, ему больше по нраву было летать, а руководящая должность чаще предполагала «сидение» на земле, что Липпа никак не устраивало. Однако руководство и Полярной авиации, и Гражданского воздушного флота (ГВФ) стремилось использовать авторитет и опыт работы Я. С. Липпа, не особо интересуясь его личными предпочтениями. А авторитет этот был общепризнан: в 1939 году Ян Липп получает наградной знак «Почетному полярнику», в 1940 году первым из енисейских авиаторов становится кавалером ордена Ленина и знака «За безаварийный налет 500 000 км». Неслучайно поэтому в феврале 1941 года

его назначают начальником Енисейской авиагруппы ГВФ. В этой должности сорокашестилетний Ян Степанович встретил войну. Тяжелейший период, когда 75 % личного состава авиагруппы вместе с самолетами (с самыми лучшими) убыло на фронт, когда надо было ставить «на крыло» неоперившихся юнцов — выпускников школы пилотов ГВФ, прибывших на замену, причем на самолетах, изношенных до предела!

На плечи Я. С. Липпа легла организация воздушных перевозок в крае, подготовка рейсовых пилотов и летчиков для фронта в учебных эскадрильях, сформированных в Канске и Абакане. В отчете о работе Енисейской авиагруппы за 1941 год отмечалось:

«Из списочного состава 670 человек (включая и учебные эскадрильи) убыло за 1941 г. 429 человек. Прибыло за этот же период 169 человек. Летный состав транспортной авиации обновился почти полностью... Особенности работы авиагруппы в 1941 г. состояли в том, что в этом году хозяйство авиагруппы было подвергнуто разрушению стихией весеннего наводнения, это не могло не отразиться на проведении летней навигации и ремонте материальной части линейными мастерскими. Но, несмотря на имевшиеся трудности, подразделения с поставленными задачами справились. В учебных авиаэскадрильях работа также была перестроена в связи с войной и сроки обучения пилотов значительно сокращены. Выпущено 418 курсантов с хорошими показателями».

Напряженный, без минуты отдыха, труд сказался на здоровье Яна Липпа. Медицинская комиссия запретила ему летать, а ведь должность начальника авиагруппы «летающая». В связи с расформированием Енисейской авиагруппы ГВФ и в том числе по этой причине в 1942 году Ян Степанович был освобожден от должности начальника авиагруппы и назначен начальником Кежемского гидропорта, что на Ангаре. В 1944 году его переводят еще севернее — начальником Туринского гидропорта в Эвенкии. Север подорвал здоровье окончательно, и Ян Степанович по состоянию здоровья в 1946 году был переведен в Красноярский гидропорт на должность старшего диспетчера.

В Красноярске Я. С. Липп встретил свою будущую супругу — Полину Яковлевну. Она работала в аэропорту, в наземной службе. У нее была дочь Лариса от первого брака, которую Я. С. Липп усыновил, а в 1950 году у них родился сын Арнольд. Приемная дочь Липпа Лариса Ходырева всегда с большой теплотой вспоминала об отце: «Порой кажется: сейчас распахнется дверь и войдет стройный, высокий улыбающийся Ян Степанович. У него хватало доброты на всех, причем доброты понимающей».

Старожилы эвенкийских поселков Тура, Байкит, Ванавара в 1930–1940-е годы среди многих летчиков, доставлявших пассажиров и грузы, особо выделяли Яна Липпа — стройного, высокого, подтянутого, всегда в аккуратной форме, с неизменной трубкой в зубах и говорившего с заметным прибалтийским акцентом.

Всю жизнь прожив в России, Ян Степанович говорил по-русски с акцентом, при этом владел английским, финским и, конечно, эстонским языками.

Китель и чехол на фуражке всегда сверкали такой белизной, что товарищи нередко шутили: «Должно быть, ты, Ян Степанович, каждые десять минут китель-то меняешь?» «Каждые пять! — парировал он. — Так точнее будет». Элегантный, обходительный со старшими и женщинами, педантичный. Эти нетипичные для сибиряков черты характера Яна Липпа вызывали у окружающих первоначально недоумение, иронию, перераставшее при более близком знакомстве в уважение и даже попытки подражания. Любое



Я. С. Липп. Подъем флага на о. Молокова

дело, за которое брался Я. С. Липп, становилось для него творчеством. Он ничего не мог делать спустя рукава, вполсилы. Требовательный к себе, он того же требовал и от подчиненных.

Ян Степанович очень любил музыку, особенно классическую. Некоторые считали это еще одной странностью Липпа, но он предпочитал не распространяться на эту тему, наверное, потому, что не смог бы объяснить причину, откуда такие пристрастия у сына простого эстонского столяра.

Непреклонность и аскетизм Я. С. Липпа, его требовательность к себе были возведены в ранг непререкаемых принципов. Что, конечно же, создавало

существенные бытовые неудобства для семьи. Жили они тогда на продуваемом всеми ветрами острове Молокова. Дома без всяких удобств страдали еще от спорадических наводнений. Дрова для печек семья Я. С. Липпа подвозила на санях, так как Ян Степанович никак не соглашался попросить для этих целей машину. Неоднократно он отказывался и от переезда в полагавшуюся ему по статусу новую квартиру — другие то, мол, пока в бараках живут, пусть прежде они переберутся. Сначала с ним пытались спорить на этот счет, но вскоре поняли, что бесполезно. Возражал он мягко, но в то же время было понятно: от своего не отступит. Твердость его характера сказала и в отношении к табаку. Курильщиком он был со стажем, ходил всегда с массивной трубкой, набитой хорошим табаком. Но незадолго до рождения сына Арнольда дал слово: родится сын — брошу курить. И слово сдержал, не закурил ни разу.

В последние дни жизни, когда болезнь буквально валила его с ног, Ян Липп не раскис, а, кажется, еще стал тверже, не желая сдаваться «каким-то там хворьям». Доктора говорили, что боли были адские. Но он ни разу не застонал, не пожаловался и из жизни ушел как-то деликатно, никого не обременяя, отвернулся тихо к стене, положил руку на грудь, и все. Решил не прощаться, не тревожить никого лишней раз...

Не стало Яна Степановича 15 мая 1962 года. Жил вроде человек неброско, просто честно делал свое дело, а тем не менее до сих пор многие помнят Я. С. Липпа. Почему? Потому что



Я. С. Липп, М. И. Баталов, Н. А. Панфилов, неизв., неизв., Ю. П. Дарымов, В. Ф. Занин. 1957 г.



Арнольд Липп

каждый его поступок был освещен особым светом доброты и любви к людям.

Дети Я. С. Липпа пошли по отцовской стезе, связав свою жизнь с авиацией. Можно смело говорить о том, что в Красноярске сложилась авиационная династия Липпов. Старшая дочь Лидия еще до Великой Отечественной войны окончила курсы радисток, после чего получила распределение в Кежемский аэропорт. Сейчас Лидия живет в Севастополе. Лариса стала бортпроводницей. Сын Ларисы тоже связан с авиацией — он много лет проработал бортпроводником на вертолетах. Арнольд Янович летал бортрадистом. Начиная с Ил-14, Ил-18. Затем 30 лет проработал на Ил-62, Ил-76. Как и отец, Арнольд Липп участвовал в различных разведывательных экспедициях

на Север. Только ему пришлось летать гораздо дальше, где условия полета не менее экстремальные, чем были у его отца. Экспедиции по исследованию рельефа дна Северного Ледовитого океана в военно-стратегических целях организовывались институтом Арктики и Антарктики. «Два раза они чуть не утонули, — рассказывает супруга Арнольда Яновича Людмила Васильевна, — потому что садились на льдины. А ночью, когда спали в палатке, они почувствовали треск. Трещина появилась прямо под палаткой. Но они успели взлететь». Арнольд был невероятно похож на своего отца не только внешне. Многие качества Яна Степановича перешли к сыну по наследству. Арнольд красив, статен, высок (под два метра ростом). Ему присуща внутренняя, как говорят, врожденная культура, порядочность, честность. «Когда

Арнольд надевал летную форму и мы шли по улице, — рассказывает супруга Людмила Васильевна, — он был так красив, что на него буквально все обращали внимание, оборачивались». История любви Арнольда и Людмилы необыкновенно красивая. Они учились вместе в одном классе и дружили с семи лет. Никогда не расставались. В 1974 году у них родилась дочь Карина, а в 1981 году — Вероника. Вероника — внучка Яна Степановича — пошла по стопам своего прославленного дедушки. Она окончила Красноярское техническое училище гражданской авиации по специальности «бортпроводница». Работала в аэропорту Пулково. Сегодня жизнь Яна Степановича Липпа продолжается в его правнуках. Один из них — Александр (сын Карины), как отмечают многие, очень похож на Яна Степановича.

От автора:

Я родился в ноябре 1962 года, когда Яна Степановича уже не было в живых. Знаю о нем только из газетных статей, из рассказов его родных и близких, а также ветеранов красноярской авиации, лично знавших Я. С. Липпа. Все отзывы о нем только в превосходной степени. Поразили фотографии Яна Степановича — красивый человек, причем и внешней, и внутренней своей красотой. Все-таки чувствуется в нем стержень, особая порода! Если бы не держал в руках и не читал собственноручно написанную Липпом автобиографию — никогда бы не поверил в то, что он сын крестьянина. Какая

природная выправка, четкость и аккуратность во всем: в одежде, в делах, в мыслях! Я думаю, что эстонский народ вправе гордиться своим достойным сыном, так же, как и мы, красноярцы, гордимся нашим земляком Яном Степановичем. Вся его профессиональная жизнь связана с Приенисейским краем. Радует и то, что наш знаменитый пилот и прекрасный человек остается в памяти даже у поколений, родившихся после него. На одной из центральных улиц г. Красноярска (проспект Мира, 112) фасад здания, в котором находится Красноярское управление воздушного транспорта, украшает мемориальная доска в память о Яне Липпе. Низкий поклон тем, кто не забыл о первопроходце сибирских воздушных трасс.

Было бы здорово если бы еще появилась в Красноярске улица имени Яна Степановича Липпа — широкая, как его душа...

Из статьи Людмилы Винской «Легенды прекрасные крылья» в газете «Красноярский рабочий» от 17 августа 1986 года:

«Ян, ты неисправим!» — часто говорила ему жена. Она вспоминает случай, как однажды муж пришел домой и сообщил, что все сбережения он перечислил Енисейскому детскому дому — надо же помогать ребятишкам. Он боялся: вдруг его не поймут. Но его поняли и даже не удивились такому поступку. Скорей всего домашних удивило бы другое: если бы Ян Степанович советоваться начал, раздумывать, сомневаться, прикидывать, сколько отдать, а не много ли это будет?.. Нет, тогда это был бы уже не Липп, а кто-то другой...»



СЕРТИФИКАТ
 Исполнительный
 Комитет Ленинградского района
 Ленинград
 № 1000
 27
 1941 г.

ВЫДАВАЕТСЯ
 за выслугу лет
 в должности
 старшего
 инженера
 в Ленинградском
 районе
 с 1938 года
 по 1941 год
 в соответствии
 с постановлением
 Исполнительного
 Комитета Ленинградского
 района от 15.12.1941 г.



МАРШКИ ВОЮЮЩИХ
 ТАКЖЕ УЧАСТНИКОВ
 ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ
ГОДРИН АБРАМ
 № 1000
 27
 1941 г.

Г. Ленинград, Ленинградский район
 № 1000
 27
 1941 г.

ВЫДАВАЕТСЯ
 за выслугу лет
 в должности
 старшего
 инженера
 в Ленинградском
 районе
 с 1938 года
 по 1941 год
 в соответствии
 с постановлением
 Исполнительного
 Комитета Ленинградского
 района от 15.12.1941 г.

ВЫСТАВКА
 № 1000
 27
 1941 г.

ВЫСТАВКА
 № 1000
 27
 1941 г.



ВЫСТАВКА
 № 1000
 27
 1941 г.

ВЫСТАВКА
 № 1000
 27
 1941 г.



ВЫСТАВКА
 № 1000
 27
 1941 г.

ВЫСТАВКА
 № 1000
 27
 1941 г.

ВЫСТАВКА
 № 1000
 27
 1941 г.

ВЫСТАВКА
 № 1000
 27
 1941 г.

1.3. Время великих людей и великих перелетов

Красноярск как база обеспечения рекордных перелетов в 1920–1930-е годы

В раннее советское время место, связанное непосредственно с авиацией в Красноярске, появилось на сухопутье. Все началось с Китая. Да, да, именно так! В 1925 году уездный город Красноярск, тогда еще не имеющий аэродрома, принимал воздушную экспедицию Москва — Пекин — Токио на шести самолётах (два Р-1, один Р-2, два Ю-13, один АК-1). По тем временам это был перелет для поднятия престижа Советской России как авиационной державы.

Газета «Красноярский рабочий» 7 июня 1925 года сообщала:

«...место для аэродрома выбрано на ровном поле, как раз за затоном, недалеко от линии железной дороги. Здесь оказалась большая, ровная, не требующая подготовки площадка, размером свыше 600 квадратных метров, т.е. вполне удовлетворяющая требованию для спуска целой эскадрильи»¹.

Утром 22 июня самолеты сели на подготовленную красноярцами площадку, встречал экспедицию весь город.

Из воспоминаний М. М. Громова: «...До Красноярска мы с Волковойной и два Ю-13 долетели благополучно.

День был отличный. Некоторым затруднением для нас был дым от горевшей местами тайги. Немногие ориентиры, в виде рек и железной дороги, лишь временами были видны в густом дыму. Тайга выглядела беспредельным лесным ковром, и о вынужденной посадке не могло быть и речи. Впервые мы увидели, насколько хватало глаз, сплошной массив леса — это было необычайное зрелище. Пролетев Красноярск, мы не увидели Екатова и Томашевского, вылетевших из Новониколаевска первыми. Их долго не было. Это нас всех очень взволновало. Запросили по телеграфу все железнодорожные станции, но признаков, обнаруживающих наших летчиков, не было. Собрались на совещание. Решили, что если часа через 3—4 не будет никаких сообщений, нужно организовать поиски с воздуха. Все начали готовить самолеты. Однако вскоре пришла радостная весть: Екатов сел на «вынужденную» недалеко от станции Тайга на, очевидно, единственную после новосибирских степей площадку, пригодную для совершения посадки.

У него что-то случилось с системой охлаждения двигателей. В этот же день он нас догнал. Позже появился и Томашевский. Его «обманул» компас: меха-

ник недалеко от компаса поставил железный бидон, а Томашевский этого не заметил. Причина была выяснена лишь тогда, когда была обнаружена потеря ориентировки. Восстановить ее удалось только после того, как они совершили вынужденную посадку и опросили местных жителей. Хорошо, что это случилось до начала тайги (в районе города Мариинска Кемеровской области).

В Красноярске аэродром находился за Енисеем; река в это время была в разливе. Мутная вода Енисея текла с необычайной быстротой.

На следующий день после прилета, желая попасть на аэродром, Волковойной, Екатов, Кузнецов, Родзевич и я сели в моторную лодку. Капитан этой лодки доставил нас только до середины бурной реки, после чего мотор этого «корабля» остановился. Выяснилось, что магнето вышло из строя. Весел в лодке не оказалось. Зато у кого-то нашелся плащ. Мы развернули его, соорудив нечто вроде паруса. Ветер понемногу направлял нас к берегу, на котором был расположен аэродром. Все мы по очереди кричали, взывая о помощи. Никто долго не отзывался. Мы уже миновали аэродром, проплыли еще с километр, и нас начало приби-

вать к берегу, заросшему кустарником. Мы пробовали схватиться за поросли, но течение было настолько сильным, что прутья обжигали руки, а удержать лодку мы не могли. Кроме того, она так сильно кренилась в те мгновения, когда мы хватались за прутья, что можно было ее легко опрокинуть. Наконец мы увидели помощь — другую лодку. Мужчина и женщина гребли, что было сил, догоняя нас по течению. Они нас все же настигли и кинули веревку, за которую мы укрепили нашу лодку. И когда два гребца начали грести против течения, то скорость нашей лодки сократилась, и мы смогли пришвартоваться к берегу. Километра три мы бегом бежали до аэродрома. Усталые, но веселые,

мы, как всегда, остряли и смеялись, избегнув опасности, а на другой день уже забыли об этом происшествии — новые впечатления поглотили старые события.

Дня через три (23 июня 1925 года.), после обычных многолюдных митингов, мы вылетели в Нижнеудинск»².

Самолеты успешно пересекли всю Сибирь, Монголию, Китай, Корею и достигли Японии. 2 сентября советских летчиков восторженно встречали на токийском аэродроме. Домой авиаторы добирались на поезде.



М. М. Громов



Н. А. Камышев



Перелет Москва — Пекин в Верхнеудинске



Все флаги в гости к нам

Особенный интерес вызывали перелеты иностранных летчиков через Красноярск.

Японцы. Перелет японских летчиков Токио — Москва 11–23 августа 1925 г.

Япония отправила воздушную экспедицию на двух самолетах из Токио в Москву. Перелет был организован двумя крупными газетами Японии «Осака Асахи Симбун» и «Токио Асахи Симбун» и имел целью укрепление дружественных взаимоотношений между СССР и Японией. Маршрут полета: Токио — Осака — Пиньон — Харбин — Владивосток — Хабаровск — Нерчинск — Чита — Верхнеудинск — Иркутск — Канск — Красноярск — Новониколаевск — Омск — Петропавловск — Курган — Красноуфимск — Сарапул — Казань — Нижний Новгород — Москва. Перелет должен был показать возможности японской авиации. Летчики Каваучи (Кавауч) и Абэ (Абе) и механики Катагори и Синохоро стартовали 25 июля из Токио, с посадками в Чите, Иркутске, Красноярске, Ачинске, Новониколаевске (Новосибирске), Кургане и Казани.

8 июля 1925 года в 12 часов дня прибыли в Красноярск специально командированные в СССР для подго-

товки визитного воздушного перелета Токио — Москва, организуемого редакциями японских газет «Асахи Симбун», г. Еримити Накаяма и Сабуро Арай. Гости были встречены представителями редакции «Красноярского рабочего» и губавиахима.

Вылетев из Красноярска 11 августа, японские самолеты два раза пытались вылететь на Новониколаевск из Ачинска, но сильная облачность в районе Боготола и Мариинска заставила их дважды вернуться в Ачинск, где они находились, ожидая хорошей погоды. Запас бензина был доставлен из Красноярска и Мариинска. Японские летчики встретили радужный прием в Ачинске. Много крестьян посетили аэродром. Из Новониколаевска навстречу японским летчикам был выслан самолет «Сибревком».

13 августа японский летчик Каваучи, натолкнувшись в районе ст. Бериккульской на дождевые тучи, спустился в одной версте от села Бериккульское. Другой аэроплан с летчиком Абе сел в Анжерке на аэродроме. В 3.15 14 августа летчик Каваучи поднялся и в 6 часов вечера благополучно совершил посадку на аэродром в Новониколаевске. Аэроплан с летчиком Абе поднялся из Анжерки в 6 вечера и в сопровождении трех наших аэропланов, вылетевших ему навстречу, сел в Новониколаевске в 7.40. В Курган самолеты вылетели 15 августа в 8 утра.

В Москву японские летчики прилетели 23 августа. Они привезли в подарок М. И. Калинину вытканную шелком картину, изображающую японскую священную гору Фудзияма.³



«Красноярский рабочий», 26 августа 1930 г.:

«Японский летчик Иошихара в Красноярске.

24 августа 1930 г. на красноярский аэродром села авиетка Юнкерс японского летчика Иошихара. Иошихара военный летчик. Авиетку он купил в Берлине. В пути уже 5 суток. Цели полета исключительно спортивные. Ему хочется испытать самолет и свою собственную выдержку. 25 августа в 9 часов 25 минут авиетка покинула Красноярский аэродром в направлении Иркутска».⁴

Поляк, француз и датчанин

По полученным окривахимом сведениям, в мае и начале июня 1926 года по Сибирскому воздушному пути планировались три перелета:

1. Польского летчика Орлинского из Варшавы в Токио с посадками в Казани, Омске, Красноярске, Чите и Харбине.
2. Перелет французского летчика Пелтье Дуази из Парижа в Токио с посадками в Кургане, Красноярске, Иркутске, Чите и Харбине. Прибытие его в Москву ожидалось 24 мая.
3. Перелет датского летчика Ботведа из Токио в Копенгаген по тому же маршруту. Вылет Ботведа из Токио предполагался 27 мая.

Бензин и смазочный материал был доставлен в Красноярск. Сюда также прибыл советский военный авиамеханик из Читы для обслуживания перелетов.

Из этих трех перелетов состоялся только перелет французца:

«...14 июня 1926 г. ровно в 8 часов вчера на аэродром за Енисеем плавно опустился темно-зеленый «Бреге». Из кабины вышел французский летчик Дуази. Прибывшего летчика приветствовал от Авиахима т. Карасев, от военного командования комендант города и другие. Красноярский кинооператор Чулков заснял аппарат на киноленту. Собравшиеся затонские рабочие с интересом осматривали аэроплан. Расстояние от Кургана до Красноярска Дуази покрыл в 10 часов 40 минут. Дуази, указывая на трудности перелета, сказал, что ему приходилось из-за дыма от лесных пожаров. Затем летчик отправился в город и остановился на ночлег в гостинице «Золотой Якорь». На аэродроме была произведена разборка мотора. Выяснилось, что машина находится в хорошем состоянии. Резервуары аэроплана вновь наполнены бензином. 15 июня в 6 часов 15 минут утра самолет взял курс на Иркутск, последнюю остановку перед Харбином, откуда Дуази направится прямо в Токио».⁵

Предполагаемый перелет польского летчика Орлинского на самолете Потез-25 по маршруту Париж — Токио был временно отложен из-за аварии под Варшавой. Но поляк все же позднее долетел до Токио и на обратном пути посетил Красноярск. В среду 22 сентября 1926 г. утром в 7.45 польский летчик Орлинский, возвращаясь



Breguet Br.19

из Токио в Варшаву, вылетел с Красноярского аэродрома в Омск и сел в Варшаве 25 сентября (перелет Варшава — Токио начался 27.08.1926, летчик прибыл в Токио 05.09.1926).

Датский летчик Ботвед, возвращающийся через Сибирь в Данию после перелета в Токио, в июне 1926 года совершил посадку в Красноярске.

Еще одного французца ждали в Красноярске, но...

«Красноярский рабочий», 16 июля 1926 г.:

«...Сегодня ожидается прибытие французского летчика в Красноярск.

Красноярским окривахимом получена вчера телеграмма о том, что французский летчик Жилье вылетел в среду 14 июля из Парижа в Сибирь. Жилье предполагает совершить перелет без посадки до одного из трех крупных городов Сибири: Омска, Новосибирска или Красноярска. Перелет Жилье в случае удачи установит новый не имеющий примера в истории авиации рекорд на продолжительность полета. Расстояние от Парижа до Омска по кратчайшей прямой линии 4 700 км, до

Новосибирска — 5 300 км, до Красноярска — 5 900 км. Красноярский окр. авиационный ждет прибытия летчика сегодня 16 июля. Аэродром за затоном подготовлен к приему самолета»⁶.

(Примечание автора. Жилье благополучно совершил посадку в Омске 15 июля, пройдя без посадок 4 700 км).

Немцы

«Красноярский рабочий», 18 июня 1926 г.

«...Новые перелеты.

В Красноярск прибыл инспектор гражданской авиации СССР т. Пальма совместно с представителем германской фирмы воздушных сообщений «Люфтганза» г. Фибиг.

Цель приезда: через Красноярск должны проследовать два немецких трехмоторных десятиместных самолета типа «Юнкерс» по маршруту Берлин—Пекин, и мы приехали проверить аэродром и аэродромную службу. Мы должны обследовать аэродромы в Новосибирске, Красноярске, Нижнеудинске, Иркутске, Барабинске, Омске и других городах. Проверку от Иркутска до Пекина проводит немецкий летчик Шульц и представитель АО «Транспорт» т. Надеждин.

Цель немецкого перелета — визиты в СССР и Китай. В перелете будут участвовать два советских летчика. Прилет немецких самолетов в Красноярск предполагается в середине июля»⁷.



с номером D1124 и Ju F13 с номером D147 с подписью «Германский самолет общества Люфтганза» на красноярском аэродроме, совершивших недавно перелет Берлин — Иркутск и обратно.

Американец и англичанин

«Красноярский рабочий», 16 июня 1930 г.

«...В июле и августе 1930 г. через Красноярск пролетит ряд иностранных летчиков. Первый — американский журналист Мирс, который в 1929 г. поставил мировой рекорд путешествия вокруг света в 22 дня, пользуясь самолетом, пароходом и поездом. Нынче Мирс хочет покрыть этот путь исключительно на самолете. Его маршрут: Нью-Йорк — Гамбург через Атлантический океан без посадки, потом Берлин, Москва, Курган, Новосибирск, Красноярск, Чита, Хабаровск, Петропавловск на Камчатке. Из Петропавловска — в Сидней и Сан-Франциско.



Юнкерс G23

Английский летчик Персиваль совершит перелет Лондон — Токио и обратно через Москву, Новосибирск, Красноярск, Читу, Манчжурию»⁸.

Итальянец

«Красноярский рабочий», 31 июля 1934 г.

«...31 июля в 8 часов 55 минут московского времени итальянский профессор древней истории Миланского университета Броккиери, совершающий перелет на одноместном самолете по маршруту Милан — Одесса — Ростов-на-Дону — Астрахань — Саратов — Самара — Свердловск — Омск — Новосибирск — Красноярск — Иркутск и обратно через Москву в Милан, опустился на красноярском аэродроме. Профессор осмотрел окраины города и дачные места, посетил пионерский лагерь и мелькомбинат. Свою оценку он выражал словами: «Прекрасно! Замечательно! У вас новая жизнь!»⁹

Так, с посадочной площадки, организованной активистами Авиахима, и рекордных перелетов советских и иностранных летчиков началась история Красноярского сухопутного аэропорта, ставшего к 1940 году самым крупным и современным аэродромом в Сибири и на Дальнем Востоке — центром обслуживания техники новейших типов и центром обучения летных и технических кадров не только для гражданской, но и для полярной и военной авиации.

Рекордные перелеты не миновали и острова Молокова. На Абаканскую протоку приземлялись гидросамолеты, выполняющие дальние перелеты, да и сами летчики Енисейской авиагруппы УПА ГУ СМП кроме плановой работы стали часто привлекаться для дальних исследовательских перелетов и спасательных операций.

Водопьянов

В 1936 году состоялся перелет по маршруту Москва — Земля Франца-Иосифа — Москва на самолетах АРК-5 (Р-5 с закрытой кабиной), разработанных специально для Арктики. Командиром перелета на самолете «СССР Н-127» был назначен М. В. Водопьянов, его бортмехаником Ф. И. Бассейн, радистом С. А. Иванов. Вторым самолетом «СССР Н-128» управлял красноярский экипаж: пилот В. М. Махоткин, бортмеханик В. Л. Ивашина, штурман В. И. Аккуратов.

Самолеты вылетели из Москвы 28 марта 1936 года. Целью перелета



Экипаж М. В. Водопьянова и В. М. Махоткина перед перелетом на самолетах АРК-5



В. Л. Ивашина



В. М. Махоткин

была разведка подступов к Северному полюсу. В этом перелете летчики выясняли возможность посадок на льдины, отрабатывали применение астрономической ориентации, изучали работу магнитных компасов в магнитных полях высоких широт. На наиболее северном острове Земли Франца-Иосифа выбрали естественную полосу — место для промежуточной базы полярной экспедиции. Попутно шла проверка экспедиционного снаряжения, обмундирования и питания.

Это был первый советский высокоширотный экспериментальный перелет, который проходил по маршруту Москва — Архангельск — Нарьян-Мар — Амдерма — Маточкин Шар — Мыс Желания — бухта Тихая — остров Рудольфа (Земля Франца-Иосифа) — 83°00' северной широты, 58°00' восточной долготы. Добытые сведения нужно было как можно быстрее доставить в Москву. Ледоколам предстоя-

ло пробиться туда со строительными грузами и оборудованием. Место для базы определили всего в 918 км от полюса, на острове Рудольфа.

При посадке в бухте Тихой потерпел аварию самолет Н-128, а у самолета Н-127 пришел в негодность мотор. Из двух самолетов золотые руки бортмехаников сделали один, и на сборном самолете экипаж Водопьянова вернулся в Москву 21 мая 1936 года. Красноярец В. Махоткину и В. Ивашине пришлось провести полярное лето на Рудольфе.

Несмотря на чрезвычайно тяжелые метеоусловия — туманы, неистовые пурги с ураганными ветрами, обледенение машин, отсутствие аэродромов, точных карт, «вранье» компасов, отказы матчасти, — задание было выполнено.

В историю освоения Арктики этот перелет Водопьянова и Махоткина вошел как Первая советская высокоширотная воздушная экспедиция.



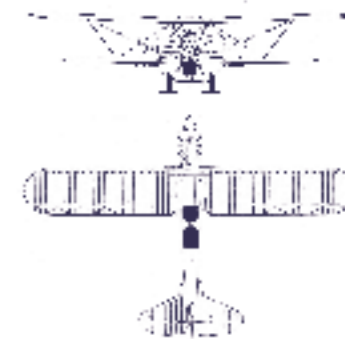
Поликарпов Р-5 (ПР-5, П-5)

Многоцелевой разведчик-штурмовик

Разведчик конструкции Н. Н. Поликарпова. В серийном производстве с 1929 г.

Один из массовых самолетов-бипланов 1930-х годов в СССР. Пассажирская модификация ПР-5 с установкой кресла в задней кабине, ЛП-5 (АРК-5) — с закрытой кабиной на 2 или 3 человека, П-5 — почтовый с местом для почты вместо второй кабины, МР-5 — морская модификация на поплавках. Всего было построено около 7 000 самолетов различных модификаций, в том числе 210 ПР-5.

АРК-5 (арктический Р-5)
«СССР Н-127», «СССР Н-128»



Стандартный самолет Р-5, переделанный в закрытый трехместный «лимузин». Кабина была добротно отделана и утеплена. Бортовые обтекаемые контейнеры еще более увеличились в размерах, в них помещались запасные воздушные винты, лыжи, складные нарты, палатка и надувная резиновая лодка, запас продовольствия на 45 суток для трех человек. Самолеты внеш-

не привлекали оригинальной окраской в яркие зеленый и красный цвета. Ведущий самолет Н-127 был оборудован радиопеленгатором и радиоконпасом, радиостанцией МРК-0,04, снабженной жесткой антенной на верхнем крыле, Н-128 был оборудован проще и имел коротковолновую радиостанцию для связи с землей и с Н-127.

Леваневский

2 сентября 1936 года на Абаканскую протоку приводнился самолет Vultee V-1AS (как писали в наших документах — Вулти или Валти), на котором Герой Советского Союза С. А. Леваневский и штурман В. И. Левченко совершали перелет Америка — Москва с целью изучения метеорологических и прочих условий полетов на Севере.

«Красноярский комсомолец», 4 сентября 1936 г.:

«...Самолет представляет одномоторный моноплан американского авиазавода Вулти с мотором 890 л.с. Среди приборов, изготовленных по специальным указаниям т. Леваневского, на самолете установлены приспособления, не допускающие обледенения пропеллера, аппарат, обеспечивающий при обледенении равномерное вращение винта, прибор для обогрева самолета и т.д. На самолете имеется радиотелефон и радиотелеграф. Самолет снабжен поплавками нового типа, которыми пилот пользовался до Красноярска. В Красноярском гидропорту поплавки должны были быть сменены на сухопутное шасси. К этой работе задолго до прилета Леваневского готовился гидропорт имени Молокова. В порту спешно ремонтировались тележки для выкатки самолета из воды на берег. Удачно проведена пробная буксировка своего сухопутного самолета из гидропорта на сухопутный аэродром. Вечером 2 сентября самолет, приводнившийся на протоке, подрулил к берегу. 3 сентября утром начались работы по подготовке самолета к вылету из Красноярска»¹⁰.



Vultee «H-208» Леваневского на берегу Енисея. 1936 г.

Фарих

Трансарктический перелет протяжением в 24 000 км по маршруту Москва — Свердловск — Красноярск — Иркутск — Якутск — Мыс Шмидта — о. Врангеля — мыс Челюскина — о. Диксон — Амдерма — Архангельск — Москва был выполнен 9 февраля — 14 июня 1937 года. Самолет Г-1 (АНТ-4) «Н-120». Экипаж самолета: командир экипажа Ф. Б. Фарих, второй пилот В. Пацынко, штурман-радиотехник А. П. Штепенко, бортмеханик М. Чагин и В. Демидов. Цель перелета — исследование нового зимнего воздушного пути и обследование состояния отдаленных арктических зимовок.



С. А. Леваневский



Ф. Б. Фарих

Маршрут намеренно был выбран по самым тяжелым холодным местам и в самое холодное время года. На борту самолета — почта и газеты для полярников.



Ф. Б. Фарих



Г-1 «Н-120»



ПЕРЕЛЕТ МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС—САН-ФРАНСИСКО



Экипаж самолета Г-1 «Н-120» в составе: командир экипажа Ф. Б. Фарих, второй пилот В. Пацынко, штурман-радиотехник А. П. Штепенко, бортмеханик М. Чагин и В. Демидов.

Красноярцы на полюсе

История, прогремевшая на весь мир, это, конечно же, воздушная экспедиция на Северный полюс 1937 года.

В феврале 1936 года советское правительство приняло решение об организации экспедиции на Северный полюс и создании там научной дрейфующей станции. Руководителем экспедиции был назначен О. Ю. Шмидт, его заместителем по авиации — начальник Управления полярной авиации М. И. Шевелев. Предполагалось доставить на Северный полюс научную группу с оборудованием самолетами. В качестве базы был выбран о. Рудольфа на Земле Франца-Иосифа.

Организацией авиабазы занимался лично И. Д. Папанин. Летом 1936 года на ледокольном пароходе «Русанов» с большим трудом на остров было доставлено горючее и продовольственные запасы для предстоящей экспедиции и зимовки на полюсе. Предстояло выгрузить строительные материалы и построить несколько домов, в которых смогут весной расположиться все работники экспедиции. С «Русановым» же направлялся на о. Рудольфа состав новой, самой северной в мире полярной зимовки, учрежденной здесь в 1936 году.

Для подготовки аэродромов на острове Рудольфа уехали работники Енисейской авиалинии: старый полярный пилот-орденоносец Николай Мартынович Иеске, штурман Л. М. Рубинштейн и механик Ю. А. Бесфамильный (для Иеске зимовка на острове Рудольфа окончилась трагически. Он скончал-

ся 17 января 1936 года). На безлюдном острове были воздвигнуты два больших жилых дома, радиостанция, гараж для трактора и вездеходов, мастерские, баня, теплый скотный двор, склады, радиомачты. Зимовать на острове остались 20 человек.

Первая высокоширотная экспедиция на Северный полюс отправилась из Москвы 22 марта 1937 г.

Состав воздушной экспедиции:

Начальник воздушной экспедиции М. В. Водопьянов.

Самолеты

АНТ-6:

«СССР Н-170» М. В. Водопьянова,

«СССР Н-171» В. С. Молокова,

«СССР Н-172» А. Д. Алексеева,

«СССР Н-169» И. П. Мазурука;

АНТ-7:

«СССР Н-166» П. Г. Головина.

5 мая 1937 года летчик Енисейской авиагруппы Павел Головин на разведчике Н-166 первым из советских пилотов достиг Северного полюса. Флагманский Н-170 Водопьянова сел на полюсе 21 мая 1937 года. После него совершили посадки самолеты Молокова, Алексеева и Мазурука. Четверка зимовщиков организовала научную станцию и начала легендарный дрейф.

В составе экспедиции было много авиаторов Енисейской авиагруппы: полностью весь экипаж Н-171: В. С. Молоков, второй пилот Г. К. Орлов, штурман А. А. Ритслянд, бортмеханик В. Л. Ивашина, С. К. Фрутецкий, командир Н-172 А. Д. Алексеев, командир Н-166 П. Г. Головин, второй пилот Н-169

М. И. Козлов, бортмеханик Н-172 К. Н. Сугробов и И. Д. Шмандин, бортмеханик Н-166 Н. Л. Кекушев.

Самолеты, кроме оставленного на о. Рудольфа для обеспечения дрейфа экспедиции Н-169 И. П. Мазурука, вернулись в Москву 25 июня. Воздушную экспедицию на аэродроме встречал лично И. В. Сталин.

Все участники перелета были награждены.

Интересны очень точные «человеческие» характеристики, которые дал красноярским авиаторам участник экспедиции астроном-магнитолог Е. К. Федоров:

«...Интересны механики. На нашем (Н-172) и молоковском (Н-171) кораблях они одинаковы. Старшие бортмеханики — старички, с осторожностью относящиеся к новшествам, необычайно работающие, дрожащие за каждый винтик. У нас К. Н. Сугробов. Он постоянно ворчит, добродушно ругается с командиром и до последней возможности что-то подкручивает, налаживает свое сложное хозяйство. Его помощники, два молодых парня, беспрекословно его слушаются. По-видимому, таков и В. Л. Ивашина, старший механик Молокова. Он вылетел из Москвы с температурой 39 и 3, никому об этом не говоря. В последнем перелете он, с большим риском выпасть, вылезал из хвостового люка, налаживать какие-то неполадки в руле высоты.

...Действительно, бортмеханики выполняют самую большую долю работы сравнительно с другими членами эки-

пажа. Они мало заметны, но сами себя считают той основой, которая все возит. Что пилот, штурман — пришли на готовое и лети, а вот подготовить материальную часть — это и есть самое тяжелое»¹¹.

«Красноярский рабочий»,
30 мая 1937 г.

Статья Г. Кублицкого

«Красноярцы на полюсе»:

«...Земляк! Какое хорошее и ласковое слово. Сколько в нем теплоты, сколько вызывает оно воспоминаний о прошлом, о знакомых местах, о людях, о дружной жизни и работе. И совсем необязательно считать земляками только тех, кто записан в метрические книги одного города. Разве не земляки, в лучшем смысле этого слова, люди, спаянные совместным достижением одной цели? Разве не земляки те, кто бок о бок проработал друг с другом три, пять, семь лет?»



Экипаж АНТ-7 «СССР Н-166»: штурман А. С. Волков, командир экипажа П. С. Головин, старший бортмеханик Н. Л. Кекушев, второй бортмеханик В. Д. Терентьев. 11 марта 1937 г.

...Совсем недавно на Северном полюсе высадилось крупное красноярское землячество. Нетерпеливо развертывающая пахнущие типографской краской газеты, мы, красноярцы, находим в них знакомые и близкие имена людей, живших и работавших в крае.

Командира воздушного корабля «СССР Н-171» Василия Сергеевича Молокова мы помним с того времени, когда он был линейным пилотом Енисейской авиалинии и жил с семьей во втором этаже дома № 10 по ул. Ленина. Отсюда, из Красноярска, выехал он спасать челюскинцев. Мы выбирали Героя Советского Союза Молокова членом Красноярского крайисполкома. Мы видели его голубой лимузин во время полета на Диксон. С воды Абаканской протоки начался и здесь же замкнулся кольцевой облет Арктики на легендарной «двойке». Молоков вложил огромную долю своего труда в освоение с воздуха красноярского Севера. Он —

наш любимый земляк, Василий Сергеевич Молоков!

На заре советской полярной авиации, в 1929 году, над краем уже летал второй победитель полюса, командир самолета «СССР Н-172» Анатолий Дмитриевич Алексеев. С тех пор с его именем тесно сплетается история проникновения авиации в Карское море. Здесь, надо льдами полярного бассейна, летчик Алексеев прошел трудную и благодарную школу воздушного ледового разведчика — ту самую школу, которая позволила ему столь блестяще осуществить достижение Северного полюса. Трудно сказать, где жил последние годы летчик Алексеев... Вслед за льдами он вылетал в низовья рек, до глубокой осени искал пути кораблям, идущим по Северному морскому пути, потом возвращался в Красноярск, ехал в отпуск... и вновь летал, зимой и летом, на Диксон, на Хатангу, на Нордвик, в Норильск.



Хорошо известно красноярцам имя пилота М. И. Козлова, вместе с Алексеевым летавшего на разведки в Карское море и вместе с ним прилетевшего на полюс. На Енисейской авиалинии начинал знакомство с Арктикой пилот Г. К. Орлов, в 1934 г. прибывший в Красноярск из Аэрофлота.

В разное время на Енисее работали Сугробов, Жуков, Ритслянд, Ивашина, Шмандин, Фрутецкий. Жизнь двух последних целиком связана с Красноярском. Здесь они родились, выросли, здесь пришли в авиацию, здесь создавалась их летная биография, здесь живут их семьи.

Сергей Фрутецкий родился в селе Ладейки, под Красноярском, в том месте, где ныне строится бум[ажный] комбинат. Отец его умер в 1920 году. Сергей пошел батрачить. В 1924 году он уходит на водный транспорт. Плавает сначала матросом, потом мотористом, затем масленщиком и машинистом на теплоходе «Красноярский рабочий». Пять лет назад, основательно изучив моторы, он решил перейти в авиацию. На Енисейскую авиалинию он поступил мотористом, быстро выдвинулся и стал летать вторым бортмехаником. То обстоятельство, что он включен в состав северной экспедиции, лучше всего характеризует его работу на авиалинии.

Ваня Шмандин — вероятно, самый молодой из людей, населяющих сейчас Северный полюс. Ему недавно исполнилось 24 года. Биография у него — обыкновенная биография советского молодого человека...

...Мы в изумительно чистой маленькой комнатке домика по улице Вейнбаума. Нас встречает отец Вани — Дмитрий Алексеевич — загоревший и краснощекий, с пышной седой бородой. Трудно поверить, что ему уже 73 года. Он показывает последнюю радиограмму от сына. Это было накануне Первого мая. Радиограмма пришла с острова Рудольфа, с подступов к полюсу: «Телеграмму получил, очень рад, поздравляю с великим праздником Первого мая, шлю пламенный привет всем. Радируйте через Диксон. Ваш Ваня».

Вместе с радиограммой Дмитрий Алексеевич показывает бланки переводов: сын отсылает старику-отцу свою зарплату.

Послушаем рассказы отца и сестры — Анны Дмитриевны — о том, как младший сын и брат завоевал себе почетное право быть в числе первых советских граждан, высадившихся на полюсе.

— С детства у него была тяга к машинам, — рассказывает Дмитрий Алексеевич. — Кончил семилетку, говорю: буду учиться на механика. Поступил сначала в затон слесарем. Стал плавать на катерах. Дальше — больше. Перешел на теплоходы, принялся изучать дизели. На «Советскую Сибирь» поступил масленщиком, плавал на Север, учился и дошел до первого помощника механика на теплоходе в 1 400 лошадиных сил.

— Поверите ли, — вставляет сестра, — уходил из дому в 7 утра, приходил в 11 вечера. Днем работал, вечером учился. И так — все время. Вырвалось

свободное время — садится читать. Сколько он в Красноярске прожил и за все время даже на Столбы не сходил: некогда, говорит...

— Ну, а в 1933 году решил он у меня летать, — продолжает отец, — я ему говорю: брось, опасное это дело. Куда там! Слушать не хочет. Поступил в гидропорт мотористом. Потом его Ян Степанович Липп взял к себе на самолет. А там пошло и пошло. Дорвался до любимого дела — целыми днями в моторах копается. Последнее лето летал уже с Анатолием Дмитриевичем Алексеевым в Карское море, на Диксон и еще дальше... За свою работу получил Ваня орден «Знак Почета». Когда наши летчики стали собираться на полюс, то Анатолий Дмитриевич сейчас же вызвал Ваню в Москву телеграммой. Он и поехал.

Анна Дмитриевна, улыбаясь, замечает: — Это была его первая поездка так далеко от родного города. Кроме Красноярска и Игарки, он других городов даже не видел. А тут такое счастье: сначала в Москву, а потом прямо на полюс.

...Мы разговариваем еще долго-долго. Ваня — любимец семьи. Родные с нетерпением ждут его возвращения. Сестра собирается выехать к нему на встречу в Москву. Туда же, наверное, приедет и другая сестра — директор рабфака в Харькове. Отец и два брата, один — стахановец Енисейзолото, другой — колхозник Березовского колхоза, будут дожидаться приезда Вани в Красноярске.

...Недавно на Северном полюсе высадилось крупное красноярское зем-

лячество. Выполнив ответственное задание, наши летчики и бортмеханики, наверное, вернутся в Красноярск, в край, который ими гордится, который их любит. Сейчас они далеко от нас, среди сверкающего безмолвия ледяной пустыни. Но сердцем мы с ними. И когда они вернутся на Большую землю, каждый из нас сочтет за большое счастье пожать руку мужественным землякам¹².



И. Д. Шмандин



С. К. Фрутецкий



**Поиски экипажа
Леваневского 13 августа
1937 г. — март 1938 г.**

В августе 1937 года основные силы полярной авиации были брошены на поиски пропавшего при перелете из СССР в США через Северный полюс самолета ДБ-А «СССР Н-209» с экипажем С. А. Леваневского. В них были задействованы два отряда тяжелых кораблей АНТ-6 — участники воздушной экспедиции на Северный полюс и отдельные самолеты.

От Енисейской авиагруппы в поисках экипажа Леваневского кроме экипажа Н-171 В. С. Молокова участвовал экипаж самолета-амфибии S-43 «Н-207», только что прибывший для работы на линии Красноярск — Дудинка — Диксон.

Самолет-амфибия Сикорский-43 под управлением полярного летчика Грацианского вылетел в Красноярск 15 июля 1937 года в 1 час 05 минут из Москвы с Химкинского водохранилища. Кроме пилота на борту самолета были бортмеханики Краснов и Писарев и три пассажира. В пути самолет сделал посадки в Казани, Тюмени, Новосибирске и Красноярске. О перелете Леваневского экипаж Грацианского узнал на авиабазе в Красноярске 12 августа 1937 года. 14 августа они летели на Диксон с 14 пассажирами и 300 кг почты. 14 августа на пути к Дудинке радист Козин получил радиограмму возвращаться в Красноярск и снаряжать самолет для поисков Леваневского. Н-207 перелетел на Аляску и с 15 сентября



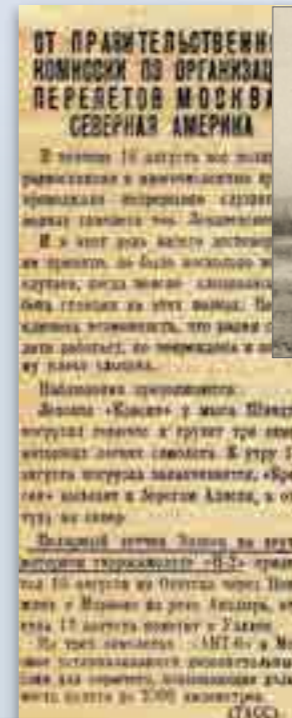
Экипаж S-43 «Н-207» — Козин, Штепенко, Грацианский, Краснов, Писарев, М. Барроу, Аляска, 03.10.1937 г.

базировался на мысе Барроу. Первый полет на поиск состоялся 22 сентября и продолжался 5 часов в сплошном тумане. Второй полет — 23 сентября до 74-го градуса северной широты. Из-за неблагоприятных условий полет шел по радиопеленгатору. За время поисков самолет налетал свыше 25 000 км. 17 ноября самолет из-за выработки ресурса моторов в бухте Провидения был погружен на пароход «Охотск» и морем отправлен во Владивосток.

Дорнье Валь «Н-2» весной 1937 года был закреплен за морским отрядом Енисейской авиагруппы. Пилот — В. Н. Задков. Летом машина базирова-

лась в Охотске. Задков прилетел на мыс Барроу 20 августа. С 26 августа при поисках Леваневского он сделал четыре полета с мыса Барроу в море Бофорта в район пребывания ледокола «Красин». Задков садился на полыньи вблизи ледокола, после четвертого полета началась подвижка льда, самолет на стоянке у ледокола раздавило льдами, и он затонул. Экипаж спасли моряки.

Поиски самолета и экипажа Леваневского не дали результатов и были прекращены. 12 августа 1938 года Красноярскому авиаремонтному заводу полярной авиации было присвоено имя погибшего в перелете бортмеханика Григория Трофимовича Побежимова.



Фотография из архива семьи Н. Д. Козина



Фотография из архива семьи Н. Д. Козина



1.4. Молоков – человек и остров

Для Красноярского края имя летчика Василия Сергеевича Молокова и по сей день является знаковым.

На пересечении улиц Молокова и 78-й Добровольческой бригады есть красивая мемориальная доска в честь человека, именем которого названа улица на Взлетке, — известного летчика Енисейской авиалинии, первопроходца полярных воздушных трасс, Героя Советского Союза, генерал-майора авиации Василия Сергеевича Молокова. Там же, через дорогу — сквер со стелой, у подножия которой земной шар, а наверху модель самолета ПР-5, на котором летал над Енисеем Василий Сергеевич.

Мемориальная доска, улица, сквер, остров, школа, стенды и витрины в музеях города — память красноярцев о человеке необычной, удивительной, насыщенной героическими свершениями судьбы. Василий Сергеевич, пилот Енисейской авиалинии, участвовавший в героической эпопее спасения челюскинцев в 1934 году, в 1941 году — начальник Главного управления Гражданского воздушного флота, принимавший решение о создании легендарной Красноярской воздушной трассы перегона американских самолетов из США в СССР, в 1943-м — командир ночной бомбардировочной авиационной группы в действующей армии, после войны многие годы — председатель Высшей квали-

фикационной комиссии Министерства гражданской авиации.

Василий Молоков родился 12 февраля 1995 года в селе Ирининском (ныне с. Молоково) Островской волости Подольского уезда Московской области в крестьянской семье. Мать с тремя детьми жила в деревне, отец работал в Москве. После смерти отца девятилетний Василий ушел в Москву, так как у матери не хватало средств на пропитание детей. Грамоте учиться было некогда. До 13 лет работал на гильзовой (папиросной) фабрике Зимина, а после 13 лет до военной службы работал молотобойцем в кузнечно-слесарных мастерских в г. Москве. В 1915 году был призван во флот. В 1915–1916 гг. — матрос 2-го Балтийского экипажа. Там, с помощью товарищей, научился читать и писать.

В начале 1916 года был отправлен в морскую бригаду, в этом же году был отправлен в Финляндию на остров Дегербу на 21-ю авиастанцию, где работал в качестве моториста и помощника авиамеханика. В октябре 1917 года был откомандирован в г. Або в школу авиамехаников при 22-й авиастанции Балтийского моря, которую не окончил из-за ликвидации в Финляндии нашего флота и авиации. В Красной армии — с 1918 по 1931 г. Участвовал в Гражданской войне. В январе 1918 года прибыл в Самару со своей

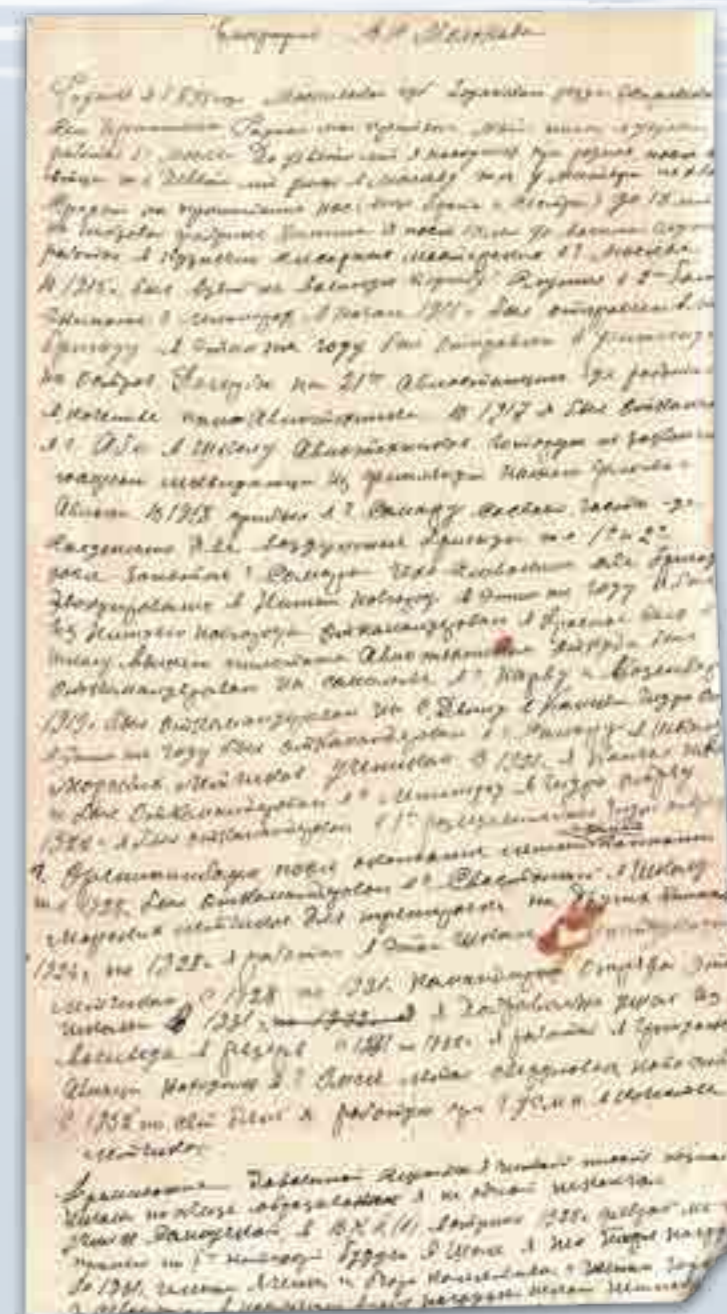
частью, где соединили две воздушные бригады, которые после занятия Самары чехословаками эвакуировались в Нижний Новгород. В этом же году Молоков из Нижнего Новгорода был откомандирован в Красное Село в школу высшего пилотажа авиамехаником, откуда был направлен на самолете в Нарву. В феврале 1919 года в составе Камского гидроотряда был переведен в Котлас, где был назначен бортмехаником гидросамолета М-5. С марта по сентябрь 1919 года летал в составе экипажа летчика Шлаттера на бомбардировку кораблей и разбрасывание листовок над позициями белых.

В сентябре 1919 года Молоков, как наиболее способный из авиамехаников, был направлен учиться на летчика в Объединенную школу морской авиации в Самаре, которую окончил в 1921 году. Затем служил морским летчиком тренировочного авиаотряда учебного отдела Главвоенвоздухсил, и 1-го разведывательного гидроотряда ВоздухБалта в Ораниенбауме, которым командовал Б. Г. Чухновский.

В июне 1923 года был направлен слушателем в Севастопольскую высшую школу красных морских летчиков. После окончания учебы, в августе 1924 года был оставлен в ней старшим летчиком-инструктором. С декабря 1927 года — командир звена.



Молоковы.
Севастополь.
15.05.1923 г.



В 1928 году окончил КУКС при ВВА РККА им. Жуковского. После возвращения в авиашколу был назначен командиром авиаотряда. За время работы инструктором Молоков подготовил около тридцати пилотов, в том числе будущих первых Героев Советского Союза Доронина, Леваневского и Ляпидевского.

В 1931 году направлен на работу в ГВФ. Работал пилотом пассажирского самолета АНТ-9 на воздушно-почтовой линии Москва — Иркутск на участке Новосибирск — Омск — Свердловск. После аварии и продолжительного лечения 1 декабря 1932 года перевелся в Управление воздушной службы «Комсевперпути». База полярной авиации находилась в Красноярске. Отсюда в Заполярье прокладывалась первая воздушная линия вдоль Енисея к Игарке и дальше к Северному Ледовитому океану. Эта авиалиния должна была связать глубинные районы Сибири с Северным морским путем. С этого момента на несколько лет судьба Василия Сергеевича была связана с Красноярском и с островом Телячий, который впоследствии был назван его именем.

Слово «первый» относится к Василию Сергеевичу как ни к кому другому. С начала 1930-х годов двадцатого века крылья управляемых им самолетов прокладывали вдоль Енисея первые воздушные трассы в Заполярье. Рекордные перелеты, открытие новых воздушных путей, спасение челюскинцев. Этот исключительно скромный и немногословный человек весной



Молоков в Игарке. 20.09.1932 г.

1934 года вывез со льдины 39 человек и стал одним из первых Героев Советского Союза. Став известным всему миру, отказался от высоких должностей и вернулся на Енисейскую авиалинию рядовым линейным пилотом. Его друг и соратник Герой Советского Союза генерал-майор авиации Анатолий Ляпидевский вспоминал, что на вопросы о геройстве и подвигах Василия Молоков отвечал: «Я не сделал ничего особенного. Я обыкновенный летчик».

Один из самых лучших словесных портретов Молокова принадлежит красноярскому газетчику Г. И. Кублицкому:

«...Пожалуй, самой колоритной фигурой был Молоков. Человек небольшого роста, во всяком случае, ниже среднего, плотный, хорошо скроенный, крепко сшитый, с каким-то спокойствием изваяния. За все время, сколько я с ним летал, услышал от него всего несколько слов. Он возвращался на льдину



и говорил: «Привез пять». Один раз он умудрился привезти даже шестерых (На двухместном самолете с открытой кабиной!!!! — прим. автора).

При этом голова шестого пассажира была у него на коленях. И он умудрялся управлять самолетом. Скажешь ему: «Ты, может быть, поешь, обед готов». Он отвечает: «Вечером». Однажды он сделал пять рейсов за один день...»

Но вернемся к началу! В 1932 году к трем Дорнье Валь, базировавшимся на острове Телячий на Енисее, добавились еще два «германца» — Юнкерс ЮГ-1 «СССР Н-4» и Юнкерс W-33 «СССР Н-5». Эти два Юнкерса могли работать и в летнюю навигацию — на поплавках, и в зимнюю — на лыжах. В конце зимы 1932 года оба самолета начали выполнять рейсы в Игарку и Дудинку.

Командиром экипажа на ЮГ-1 «СССР Н-4» был назначен прибывший с воздушно-почтовой линии Москва — Ир-

кутск Василий Сергеевич Молоков, вторым пилотом — Г. М. Чернявский, бортмехаником — П. И. Артамонов. На Юнкерс W-33 «СССР Н-5» получили назначение пилот Я. С. Липп и бортмеханик Н. Л. Кекушев.

Первый рейс в Игарку В. С. Молоков совершил под руководством Б. Г. Чухновского. Борис Григорьевич подробнейшим образом проинструктировал нового пилота, ознакомил его с маршрутом, базами, погодой Севера, возможных опасностях. Интересны повороты судьбы этих двух пилотов. Чухновский очень рад был Молокову, они знакомы с 1918 года, еще с авиашколы в Красном Селе. В 1921 году выпускник авиашколы летчик Молоков начал летать в морском гидроотряде в Ораниенбауме, которым командовал Чухновский. А в Севастополе, наоборот, пилот-инструктор Молоков знакомил Чухновского с новым гидросамолетом «Савойя». И вот в 1932 году снова Чухновский — учитель Молокова, теперь уже на Енисейском севере.

В своей книге «Родное небо» Василий Сергеевич Молоков пишет:

«...Сейчас даже трудно представить, в каких условиях мы летали. Кабины для экипажа были открытые, только впереди козырек из целлулоида. Шум мотора заглушал слова, так что переговариваться с бортмехаником, сидящим сзади, приходилось знаками или записками. Налетевшая метель залепляла козырек, приходилось смотреть сбоку через борт, и тут уж снег бил прямо в лицо...»

А то, бывало, летишь в жесточайший

мороз, градусов в 40–50. Резкий ветер пронизывает насквозь...

Однажды летел я из Красноярска в Туруханск, полет продолжался четыре часа, а мороз был сильнейший. Промерз я ужасно — казалось, все внутренности обледенели. Удивляюсь теперь, как довел машину до базы. Выбрался из кабины — рук, ног не разогну...»

Летом 1932 года Молоков летал в Игарку (первый беспосадочный полет до Игарки — 1 800 км за 10 часов), Дудинку, Туруханск, Норильск на Дорнье Валь «СССР Н-2», зимой — на ПР-5. Всю навигацию 1933 года Молоков ра-

ботал на линии Красноярск — Игарка. Зимой 1933 года ему было поручено вылететь на лед для спасения летчика, совершившего вынужденную посадку. Молоков находился в полете около трех часов в труднейших метеоусловиях. Летчик был спасен. Молокова поздравляли с удачей. Он неловко улыбался, смущался и, краснея, отвечал:

«Ну что вы, в самом деле? Ну что это за полет? Всего каких-то там три часа... Вот если бы полетать так 10–12 часов — это уже совсем другое дело!»

В этих словах — весь Молоков.

Летом 1933 года в навигационный пе-



Летающая лодка МДР-4 в Красноярске. 1936 г.

риод Молоков на Дорнье Валь «СССР Н-2» был послан для разведки льдов в Карском море и проводки судов. Задание было налетать 180 летных часов. Несмотря на трудные условия полета, Молоков перевыполнил план и налетал 315 часов. Об этом периоде работы Молокова руководители авиации «Комсерверпути» отзывались с исключительной похвалой:

«...Полеты Молокова в Карском море могут служить образцом того, каким должен быть советский летчик!»

Особым эпизодом работы полярной авиации в марте – апреле 1934 года стала героическая эпопея спасения экипажа и экспедиции парохода «Челюскин», 13 февраля раздавленного льдами в Чукотском море. Высадившиеся на дрейфующий лед более ста человек успели выгрузить с тонущего судна все необходимое и организовали ледовый лагерь. Правительственная комиссия приняла решение о вывозе людей из ледового лагеря самолетами.

Экипажи самолетов, участвовавшие в спасении людей:

- АНТ-4 № 1:
командир Ляпидевский А. В.,
второй пилот Конкин Е. М.,
штурман Петров Л. В.,
бортмеханик Руковский М. А.
- Флитстер USSR MS:
летчик Слепнев М. Т.,
бортмеханик Уильям Левари.
- Флитстер USSR SL:

летчик Леваневский С. А.
бортмеханик Клайв Армистедт.

- Р-5:
летчик Водопьянов М. В.,
бортмеханик Бассейн Ф. И.

- ПС-4 (Ю-W33):
летчик Галышев В. Л.,
бортмеханик Аникин Н. В.

- ПС-4 (Ю-W33) Л-735:
летчик Доронин И. В.,
бортмеханик Савин Я. Г.

- Группа летчика Каманина Н. П.
на пяти самолетах Р-5:
Летчики:
Каманин Н. П.,
Демиров И. М.,
Бастанжиев Б. В.,
Пивенштейн Б. А.,
Штурман Шельганов М. П.
Бортмеханики:
Пилутов П. А.,
Девятников И. Г.,
Грибакин Г. В.,
Александров В. А.,
Ратушкин М. Л., Разин А. К.

- От УВС ГУ СМП:
летчики Молоков В. С.,
Фарих Ф. Б.

Момент катастрофы «Челюскина» застал Василия Сергеевича Молокова на зимней линии Красноярск—Игарка—Дудинка. 21 февраля 1934 года по заданию правительства Молоков был снят с работы на линии Красноярск—



Подготовка к вылету

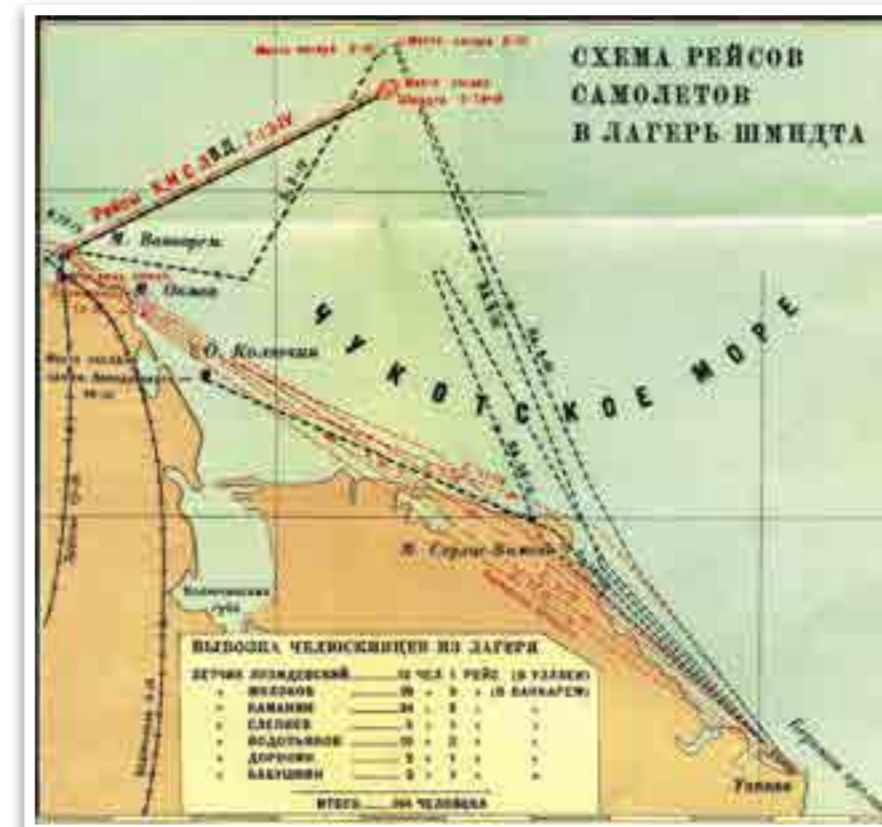
Игарка, вылетел из Игарки в Красноярск и на аэродроме получил приказ из Москвы — немедленно отправиться во Владивосток, в распоряжение комиссии по спасению челюскинцев. В тот же день выехал туда поездом. В составе звена военных летчиков Н. П. Каманина вылетел на Чукотку. Голубая «двойка» Р-5 оказалась старенькой, уже изрядно послужившей машиной. Мотор ее три раза капитально ремонтировался и после этого имел уже более ста часов работы. 14 марта на мысе Олюторском выгрузили на берег самолеты, собрали и поставили на лыжи. Только 21 марта смогли вылететь из Олюторки на Уэлен. 1 900 километров летели две недели. В Анадырь из пяти пришло три самолета — Н. П. Каманина, Б. А. Пивенштейна и В. С. Молокова. В Уэлен прибыли 4 апреля уже два — Каманина и Молокова. 7 апреля поднялись в воздух и сделали последний рывок на 500 километров к Ванкарему. Выяснили, что площадка на льдине 450 на 50 метров и окружена высокими торосами. При снижении надо было быть очень внимательным, чтобы не врезаться в них.



На помощь челюскинцам

В итоге из запланированных самолетов до лагеря Шмидта смогли долететь только АНТ-4 Ляпидевского, Флитстер Слепнева, ПС-4 (Юнкерс W-33) Доронина, Р-5 Водопьянова, Каманина и Молокова. Остальные самолеты выбыли из-за поломок на разных этапах перелета.

К сожалению, из-за поломки самолетов не смогли участвовать в спасении людей опытные полярные пилоты В. Л. Галышев и Ф. К. Куканов. С 5 марта по 13 апреля со льдины были вывезены 104 человека. Летчик Ляпидевский совершил всего один рейс 5 марта и вывез 12 человек, Слепнев за один рейс вывез 5 человек, Доронин за один рейс — 2 человека, Бабушкин на Ш-2 вылетел со льдины сам с одним пассажиром, Водопьянов за три рейса вывез 10 человек. Каманин за 9 рейсов вывез 34 человека, а Василий Сергеевич Молоков за 9 рейсов вывез со льдины в Ванкарем 39 человек, в том числе больного начальника экспедиции О. Ю. Шмидта.



Посадка на побережье

Хроника полетов В. С. Молокова:

- 7 апреля — один рейс — 3 человека.
- 10 апреля — три рейса (4 + 5 + 5 человек).
- 11 апреля — четыре рейса (6 + 6 + 5 + 3).
- 13 апреля — один рейс — 2 человека.

Постановлением ЦИК Союза ССР от 20 апреля 1934 года летчикам Ляпидевскому А. В., Леваневскому С. А., Молокову В. С., Каманину Н. П., Слепневу М. Т., Водопьянову М. В., Доронинову И. В. первым в СССР было присвоено специально учрежденное звание Героев Советского Союза. Остальные участники спасения челюскинцев и сами челюскинцы были награждены орденами, в том числе авиаторы:

«...За исключительно умелую организацию дела спасения челюскинцев с максимальным использованием всех наличных местных средств, за правильную расстановку лучших летных сил, что в итоге обеспечило успешное без единой человеческой жертвы разрешение поставленных правительством Союза ССР задач по снятию со льдов Ледовитого океана экспедиции челюскинцев, а также проявление личного мужества, настойчивости в достижении конечной цели награждены:



В. С. Молоков



Неожиданные места для пассажиров

- орденом Ленина: Петров Л. В., Руковский М. А., Лавери У., Армистедт К., Пилутов П. А., Девятников И. Г., Щельганов М. П., Грибакин Г. В., Александров В. А., Ратушкин М. Л., Разин А. К., Савин Я. Г.,
- орденом Красной Звезды: Галышев В. Л., Бастанжиев Б. В., Демиров И. М., Пивенштейн Б. А.»



Тот самый парашютный контейнер

Постановлением ЦИК ССР от 15 июня 1934 года «За выдающееся участие в организации и проведении спасения челюскинцев и сохранении научных материалов экспедиции» награждены:

- орденом Красной Звезды: командир самолета Н-4 Куканов Ф. К.,
- орденом Трудового Красного Знамени: бортмеханик Аникин Н. В., пилот Фарих Ф. Б., второй пилот Конкин Е. М., бортмеханик Бассейн Ф. И.

Так пополнился список орденосцев — авиаторов с берегов Енисея. Одним из первых Героев Советского Союза стал летчик Енисейской авиалинии Василий Сергеевич Молоков, получили ордена бывший штурман «Комсеверпути» Лев Васильевич Петров и один из наших легендарных первопроходцев пилот Виктор Львович Галышев, для которого это уже был третий орден. Только досадная случайность помешала Виктору Львовичу Галышеву оказаться в первой семерке Героев.

О том, как шла эта беспримерная воздушная спасательная операция, рассказывал жителям края «Красноярский рабочий» 27 апреля 1934 г.

Рассказ летчика Молокова:

«...За последние три года я совершил более 30 регулярных рейсов Красноярск — Игарка, налетав кроме того сотни часов между Диксоном, Вайгачем, Новой Землей и мысом Челюскин. Север не был для меня незнакомым краем, и я с уверенностью полетел на помощь челюскинцам. От Олюторки до Ванкарема машину пришлось вести сквозь пургу и туманы. Зима наполнила неожиданностями тяжелый двухтысячекилометровый путь. Однако полет окончился благополучно. 11 апреля мне удалось сделать четыре полета из Ванкарема в лагерь Шмидта. В четвертый раз я летел почти в сумерках. В этот рейс был вывезен на материк Отто Юльевич Шмидт. Заботливо и тепло укутанного его доставили на нартах на аэродром. В самолете тов. Шмидту помогли залезть в спальный мешок,

из другого мешка соорудили постель. Очень трудным был первый наш полет в лагерь. Крошечная площадка, которая была сломана в ночь на 9 апреля, имела скверный подход для посадки. Скоростная машина Слепнева, пробежав площадку, попала в торосы. Даже моя — с меньшей посадочной скоростью — попала в торос и получила легкую поломку. Ее удалось быстро ликвидировать, и через 15 минут самолет был готов к обратному пути. Мы, участники спасательных экспедиций, рады, что в наши силы верили, и еще больше рады тому, что это доверие нам удалось оправдать».

«Красноярский рабочий», 22 августа 1934 г.:

«...Ничего особенного не было... Вынужденная посадка. Пурга. Скоро ночь. Залезли в спальные мешки, а к утру над нами уже метра два снега навалило — еле выкарабкались. А пурга так подзапечатала все дырочки в моторе и самолете, что пришлось инструментом выковыривать.. Захотелось есть — сейчас же пустили в ход паяльную лампу. Разогрели баночку мясных консервов — съели тепленького половину банки, а потом снежку положили и еще разогрели — получился суп. Так первое и второе, только в обратном порядке,



и поели. Вozил я по 6 человек, а хотелось седьмого подцепить, как-нибудь между ногами. Выбрали поменьше челюскинца — парень запарился, пристраиваясь, но ничего не вышло — тесно.

В лагерь, бывало, прилечу, не выключая мотора вылезу и закуриваю, а они, челюскинцы, уже сами залезают в парашютные сигары, под крылья, в кабину, а потом кричат:

— Готово, дядя Вася, поехали!

Правда раз промазал — лагерь не нашел, вернулся обратно и снова пошел...

В дни авральной работы питался только шоколадом, во время полетов не до второго и не до первого блюда было. Тяжеловато было взлетать с ледяного поля, площадка мала, самолет перегружен, кругом здоровые площадки торосов, едва вытягивал над ними...»

После спасения челюскинцев Василий Сергеевич Молоков еще не раз был героем рекордных арктических перелетов, героем многочисленных газетных и журнальных публикаций. Что интересно, при всем глубочайшем уважении к другим героям полярной авиации, в прессе любили отметить именно прекрасные человеческие качества Молокова, его абсолютную «незвездность». Простым гражданам было очень приятно то, что взлетевший небывало высоко всенародный ГЕРОЙ остался простым и доступным, душевным человеком, не чурающимся никакой черновой работы.



«Красноярский рабочий»,
27 апреля 1934 г.:

«...Скромность — отличительная черта героев. Василий Сергеевич Молоков наделен этим свойством в предельном виде. Тихо, спокойно, незаметно Молоков приступает к совершению самых рискованных, опасных операций. Так же тихо и спокойно он приводит эти операции к положительному концу.

В. С. Молоков — воплощение организованности и дисциплины. Он весь в волевой зарядке. Молоков упорен, по-большевистски настойчив. Раз задумал что-либо, Молоков выполнит задуманное, чего бы это ему ни стоило.

Черты, характеризующие Молокова в летной работе, в одинаковой мере присущи ему и на земле. В частности, ярко обнаруживаются они в области партийной работы. Молоков — выдержанный партиец, много работающий над повышением уровня своих теоретических и политических знаний. Он — прекрасный, отзывчивый товарищ. В то же время он деспотически требователен к себе».

«Красноярский рабочий»,
5 октября 1936 г.:

«Меня спас Молоков.

Первый раз мне довелось встретить В. С. Молокова в необычной обстановке. Было это в Чукотском море на дрейфующей льдине в лагере О. Ю. Шмидта. Я был одним из челюскинцев, ожидающих помощи с Большой земли.

Утром 7 апреля 1934 г. мы увидели, что к нам идут два самолета. Вскоре опустился первый из них, на котором



В. С. Молоков и фотокорреспондент В. В. Микоша. Март 1934 г.

прилетел Молоков, а потом и второй — летчика Каманина. Встреча была короткая — 30–40 минут. Часть этого времени Молоков потратил на какой-то мелкий ремонт машины, во время которого исколот себе тросом руки. Не обращая внимания на идущую из руки кровь, Василий Сергеевич стал торопиться с погрузкой пассажиров и поспешил вылететь с тремя пассажирами. Во второй рейс, не теряя ни минуты, он погрузил 4 человек, в том числе и меня, и улетел в Ванкарем. Одного из нас — кочегара Сергеева Молоков разместил в парашютном ящике. Это был его пер-

вый опыт увеличения нагрузки таким необычным способом. Когда мы в Ванкареме начали его благодарить, он был явно смущен и поторопился снова улететь в лагерь. В тот день он еще летал дважды и вывез за три рейса 14 человек. Даже по этим двум встречам я понял, что Молоков — человек особого уклада. У него все взвешено, все рассчитано. Не только он, но и все окружающие, глядя на него, не сомневаются в успехе того, что он делает.

Люди никогда для Молокова не были обезличенными. В конце апреля, перед тем, как должен был прийти «Смоленск»,

чтобы забрать челюскинцев, я шел к фактории бухты Провидения, у которой разместились откапывать из-под снега бочки с бензином. По дороге мне попался человек в обычной рабочей одежде без шапки, с ломом на плече. Приняв его за здешнего зимовщика, я обратился к нему с вопросом, давно ли он здесь живет. Каково же было мое удивление, когда мой собеседник ответил: «Что же ты, товарищ Баранов, своих знакомых не узнаешь? Ведь я тебя вывозил со льдины. Я — Молоков».

Мне трудно было узнать Василия Сергеевича. Я видел его в шлеме, закутанным в шарф, из-за которого были видны только глаза. И глаза у него молодые. А тут я увидел сидящую голову. Мне стало неловко. Я его не узнал, а вот он, оказывается, помнит всех тех, с кем ему приходилось встречаться. По дороге к бочкам с бензином мы вспоминали про лагерь, про полет. А потом работали вместе — он разбивал смерзшийся лед ломом, а я лопатой. Собственно говоря, особой надобности в том, чтобы Молоков откапывал бензин, не было. Многие в эти дни работали меньше, чем он. Он мог и отдохнуть. Но не мог он усидеть без дела.

Потом мы ехали вместе до Москвы. Вокруг него всегда толпился народ. Любят его за смелость, отвагу, скромность, простоту и какую-то особую, немногим свойственную задушевность в общении с окружающими.

В. М. Баранов, челюскинец,
плотник на строительстве Дома
Енисейской авиалинии».

«Красноярский рабочий»,
22 августа 1934 г.
Стихотворение Леонида Токарева
«Героям Арктики»
«Полночь.. Ляпидевский — вот он..
Перед ним безбрежный плес...
Очарованы полетом
Незабудки звезд.
Вот огни последних станций...
Не страшит пурга,
Льды, безлюдное пространство
И Камчатская тайга.
Сквозь холодные туманы
Через груды льдов
Летят Молоков, Каманин,
Водопьянов и Слепнев.
Полночь.. Ляпидевский — вот он...
Перед ним безбрежный плес..
Очарованы полетом
Незабудки звезд.
...Опустел полярный лагерь...
Наша гордость! Мы сильны!
Сколько мужества, отваги
У героев и страны!»

Песня Н. Асеева
«Вылазкою дерзкою
крыльям Ляпидевского
путь скор.
И не затуманено
зрение Каманина
в снег, в шторм.
Средь полярных сполохов
не собьется Молоков.
Курс взят.
Стихнет шум, и заново
крылья Водопьянова
к ним мчат.
Ближе, ближе торосы,
круг на малой скорости,

льдов блеск.
Сжаты льдами шапками,
машут люди шапками:
— Мы здесь!
Чуб упрямый треплется,
флаг советский ветрится —
льдов гладь.
Нет на свете трудности,
нет на свете крепости —
нас смять».

В годовщину челюскинской эпопеи красноярские журналисты опубликовали еще несколько интервью:

«Красноярский рабочий»,
14 апреля 1935 г.
Статья В. С. Молокова
«Мы увидели дым...»

«7 апреля мы прилетели в Ванкарем. Теперь — на работу. После полутора месяцев борьбы с пространством, пургой, туманом, горными хребтами дорвались до настоящего дела. В Ванкареме встретили Бабушкина, который умудрился прилететь из лагеря на своей заплатанной «шаврушке». Здесь же нашли члена тройки по спасению челюскинцев Петрова. Они нас познакомили с обстановкой, рассказали, как попасть в лагерь. Мы определили курс и через 55 минут поднялись в воздух. Очень скоро увидели дым, это было еще на расстоянии 15—20 километров от лагеря.

Итак, наш первый прилет на льдину состоялся 7 апреля днем. К нам подошел Шмидт, поздоровался, приглядывается ко мне и говорит:
— Где-то я вас видел?



Перекур

Я ему напоминаю:
— На мысе Челюскин, ночью, когда вы проходили. Только я там был с бородой, а теперь я бритый.

Шмидт приглашает:

— Идемте в лагерь, посмотрите, как мы живем.

— С удовольствием бы посмотрел, но я сейчас работаю, не могу. Нам нужно направить машины и обязательно полететь обратно.

Мне неловко отказать, обещаю:

— Вот в следующий раз я непременно схожу, посмотрю.

Я подробно рассказал, как нужно посадить людей в парашютные ящики. Желающих полететь в ящиках не оказалось. Шмидт, поглядев, заявляет:

— Еще чего доброго поломаетесь и не вернетесь.

Я не настаивал.



Диксон. Спущенное колесо

Удовлетворился для первого раза тем, что взял троих. Оторвался очень хорошо и уже пожалел, что взял так мало людей, можно было бы прибавить...

8-го полетел в лагерь один, но лагеря не нашел — было слишком туманно. Видимо, я не учел силы ветра. Ходил я два с половиной часа, но лагеря так и не нашел.

9-го две машины — Каманина и моя — были снова готовы к полету, уже завели мотор, уже собрались лететь, но вдруг получили из лагеря радиосообщение о том, что лететь нельзя. Шмидт запрещает, потому что произошло сжатие, лед трещит, и аэродром попорчен. А день был хороший. Мне было очень досадно. Вчера нельзя было найти аэродром, а сегодня можно найти аэродром, а лететь не велют. Пришлось отдыхать, бездельничать.



10 мая мы начали работать вовсю. Лагеря я так и не посмотрел. Все-таки до лагеря нужно было пройти четыре километра, это целый час, а за час можно было слетать лишний раз, т. е. вывезти пять-шесть человек.

В этот день я слетал три раза и вывез первый раз четырех, а потом два раза по пять человек. Первым сел в парашютный ящик один сухопарый матрос. Засаживали туда головой вперед, складывали человеку руки и, как мину Уайтхеда, вталкивали в узкий ящик. Он лежал там. Лежать ему было не особенно просторно, но, пожалуй, лучше, чем четвертым сидеть в одной кабине. Попробовал я, было, устроить одного у себя в кабине управления: выбрал самого маленького и худого, пристроил его у себя в ногах, голову положил себе на колени. Все хорошо, но когда он надел свою медвежью робу, то никак в кабину не влезал. Так и пришлось оставить эту затею. Но зато в парашютные ящики люди шли с охотой. Даже очередь потом образовалась.

Мысль об использовании парашютных ящиков возникла у меня еще во Владивостоке, когда нам дали 30 парашютов. Они оказались ненужными. Ну, а ящикам чего ж пустовать? Я заполнил их бидонами с бензином, испытал ящики в пути и в Ванкареме понял, что идея моя пройдет, осуществится. Конечно, неудобств для пассажиров много, но кто считается в таких случаях с отсутствием комфорта? И я со спокойной душой сажал людей в грузовые мешки. Эти ящики привязывались под плоскостью крыла очень крепко и оторваться

в воздухе не могли. В этом у нас не было сомнения. Трудно сказать, как люди там себя чувствовали, я там не сидел. Но, думаю, что неплохо.

Недавно я слышал рассказ одного моего «парашютного пассажира» — машиниста Мартисова. Он передал все ощущения своего полета. Могу привести его слова: «Как я себя чувствовал во время моего довольно необычного путешествия? Чувствовал себя очень хорошо. Главное требование, которое предъявил Василий Сергеевич тому, кто полетит в футляре, это быть худым. Я как раз этим требованиям отвечаю. Сложил руки по швам, двое товарищей взяли меня, подняли и втолкнули в футляр головой вперед. Отверстие закрыли, и машина пошла. Для обмена воздуха в футляре есть специальный волчок.

При подъеме с аэродрома жутко трясло: било то затылком вверх, то носом вниз. Потрясло, потом чувствую, стало спокойно — значит, машина в воздухе.

Я сам механик, поэтому меня интересовала работа мотора. Слышу — работает замечательно. Во время полета я только боялся — а вдруг в кружке, которая неплотно закрыта, окажется дырка, в которую можно вылететь. Но все мои страхи оказались напрасными. Прилетел вполне благополучно.

Вытащили меня за ноги — и все в порядке.

А матрос Миронов говорил мне, что он даже пел в ящике — значит, жить можно».

11-го я слетал четыре раза и вывез 20 человек, причем, два раза брал по

шесть человек. Кроме того, машину сильно загружали вещами.

Сделал и третий полет, прилетел обратно. Петров заявляет:

— Хоть и поздно, но нужно бы еще раз слетать.

Ладно, отрываюсь от земли, лечу в четвертый рейс.

На этот раз я летел за Отто Юльевичем. Шмидта привезли на аэродром на нартах. Один товарищ стал на четвереньки перед самолетом. Шмидта поставили на спину товарища, подняли, сунули в мешок, потом в другой. Он лежит, один занял всю площадь в кабине, а с ним еще нужно отправить доктора. Я говорю доктору: «Вы должны о Шмидте позаботиться, прикрывайте его от ветра. Сидите возле него как клуша».

И он, действительно, сел возле Шмидта. Спина доктора предохранила Шмидта от ветра. Я очень боялся, чтобы его не продуло. Еще одного челюскинца я посадил в парашют. В Ванкареме я садился осторожно. Обычно делаю перед посадкой резкий поворот, а тут большую петлю сделал. Сели мы, приподняли Шмидта, он снял перчатку и начал было что-то мне говорить, благодарить, но тут доктор выругал его, приказал молчать. Он ничего не сказал, а только улыбнулся. Его положили на нарты и увезли.

Мы помещались в Ванкареме в фактории и на радиостанции, где были две комнаты, примерно по 10 квадратных метров. Помещалось в них до 25 человек. Шмиду отвели ящик, где спал Бабушкин. Я так и не выходил в ту комнату, где лежал Шмидт. Его окружили друзья, а мне не хотелось никому мешать.

Усталый, я чуть поел и лег спать.

Почему про меня пошла молва как о молчаливом человеке? Наверное, это от Ушакова. Он видел меня в те дни, когда я работал, а понятно, что в эти дни было не до разговоров — утром встанешь и сразу на аэродром. Была только одна мысль: как бы скорей всех вывезти. Эти дни я пробыл как раз с Ушаковым, а поэтому он запомнил, что я молчаливый, хотя и Леваневский, и другие летчики в эти дни тоже были молчаливы. Разговоры начались только тогда, когда привезли челюскинцев.

12-го мне летать не пришлось. У меня заело радиатор. Целый день пришлось с ним возиться. Осталось в лагере 26 человек, а день был хороший, солнечный. Бортмеханик Пилютов работал крепко, но радиатор мы вытащили с трудом. Только к вечеру подготовили машину.

Должен сказать, что самым тяжелым временем для всех летчиков была ночь с 12 на 13 апреля. Все молчали, но видно было, что все переживают — ведь на льдине осталось шесть человек. Каждый выходил на улицу и высматривал погоду. Разговоров никаких, но видно, что все напряжены. А вдруг погода испортится, тогда ведь ничем помочь мы не смогли бы... А что могут сделать на льдине шестеро? И когда утром встали и оказалось, что погода прекрасная, у всех отлегло от сердца.

Со льдины я вылетел последним. Забрал Воронина и начальника аэродрома Погосова. Когда мы стояли на льдине втроем, показалось, что здесь пусто



Лагерь Шмидта

и скучно. Немного задумались над тем, кто же столкнет машину. Я говорю Погосову:

— Ты толкни ее и на ходу садись.

Боялся, как он это сделает, но получилось очень хорошо. Я завернул, и машина несколько остановилась, пока он влезал. Дал полный газ, Погосов уже сидит, мотор заработался, машина двинулась и поднялась. Мы сделали два круга, осмотрели в последний раз лагерь. Показалось все печально, не приветливо, одни флаги висят.

...На обратном пути Воронин хотел рассмотреть расположение льдов. Я спрашиваю у него, на какой высоте он хочет лететь, ведь все равно, лететь

ли на высоте тысячи метров или ста метров; ниже даже лучше, потому что при порче мотора я вижу, что можно сделать. Полетели низко, надо льдами. Воронин все выглядывал из кабины. Вся кожа на его лице сошла, сильный мороз было увидеть, как же это получилось, почему «Челюскина» затерло. Он обнаружил, что около лагеря как раз самое торосистое место, наверное, здесь был центр сжатия. Далее льды несколько раздавались.

В тот же день я вывез трех человек из Ванкарема в Уэлен. Начался обратный путь.

...Вечером 19 июня мы стояли внизу у Ленинского Мавзолея, мы жались друг к другу, а гул приветственных возгласов перекачивался по обширной площади, полной народа. Помню я очень хорошо наступившую вдруг паузу, когда вся площадь как-то притихла. Вместе со всеми я взглянул влево.

Посередине площади обычным шагом приближалась к Мавзолею группа людей. Среди них был товарищ Сталин. В военной фуражке, сапогах, в плаще. Он шел, улыбаясь. Вся площадь аплодировала, кричали «ура», где-то запели, все подхватили.

Пели «Интернационал»...

В 1934 году Молоков совместно с Алексеевым и Головиным проложил воздушную трассу на бухту Тикси, летал линейным пилотом на линии Красноярск — Дудинка, на ледовую разведку в полярные моря.

В навигации 1935 года В. С. Молоков летал на ПР-5 на линии Красноярск — Диксон, Игарка — Диксон, Игарка — Гыдаямо.

В руководстве ГУ СМП стали рассматривать кандидатуру Молокова для испытательных и рекордных полетов.

«...18 ноября 1934 года летчик Пилонтовский поднял машину ПР-5 с доработками конструктора Рафаэлянца в воздух. Летчик был весьма доволен ее поведением в воздухе. ПР-5 развивал максимальную скорость 240 км/час, которая значительно превышала скорость рядовых Р-5. Посмотреть новый самолет прибыл начальник Главсев-



В школе № 19. Красноярск, 1934 г.

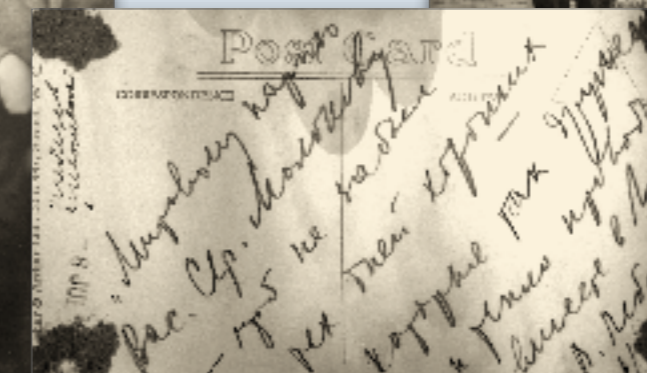
морпути О. Ю. Шмидт. Осмотром он оказался вполне доволен, Рафаэлянец в результате стал обладателем роскошной волчьей шубы, подаренной главным северным начальником. Уже тогда было решено, что новый самолет отправится после окончания госиспытаний в дальний почтовый перелет на остров Диксон. Летчиком в перелет назначили Героя Советского Союза Василия Молокова. Полеты на Диксон случались и ранее, однако этот должен был положить начало регулярным сообщениям, поэтому ему с самого начала придавалась значительная пропагандистская окраска. Кроме Молоко-

ва и механика Побежимова, в дальний путь отправлялись корреспонденты газет «Правда» и «Известия» Горбатов и Эль-Регистан».

20 февраля—19 марта 1935 года состоялся рекордный перелет протяженностью 13 000 км по маршруту Москва — Казань — Свердловск — Омск — Новосибирск — Красноярск — Подкаменная Тунгуска — Игарка — Дудинка — остров Диксон. Экипаж самолета ПР-5 «СССР Н-70»: Герой Советского Союза В. С. Молоков, бортмеханик Г. Т. Побежимов, радист М. Ф. Зибрев.



На Ярцевской фабрике. 1934 г.



С. А. Леваневский, жена Посла СССР в Великобритании А. А. Майская, В. С. Молоков. Лондон. 05.07.1934 г.

Лондон. 1934 г.

Из Красноярска с Абаканской протоки на Диксон Молоков вылетел 4 марта утром. Несмотря на резкий колючий ветер, левый берег Абаканской протоки, у которого застыл голубой самолет, был полон провожающими, от простых рабочих до секретаря Оргбюро ЦК края Акулинушкина.

5 марта заполярная Игарка встречала Героя Советского Союза Молокова, год тому назад вылетевшего отсюда на спасение челюскинцев. Город был разукрашен флагами, лозунгами, плакатами. Во встрече приняли участие представители городских организаций, делегации предприятий, национальная совпартшкола. Самолет от Тунгуски до Игарки пролетел без посадки 1 100 км в 4 часа 20 минут. Вечером в городском клубе состоялось торжественное заседание, посвященное встрече Героя. Около полутора тысяч трудящихся города собрались на вечер. Зал клуба еле вместил пришедших. Такого подъема, с каким было встречено появление Молокова в зале, Игарка давно не видела. Непрерывное «ура», тучи листовок, «Марш летчиков», исполняемый оркестром — все слилось при проходе Молокова с участниками перелета через зал.

Ударная комсомольская смена лесопильщиков мастера Бобылева рапортовала о выполнении программы на 120%. Смена получает имя Молокова и обязуется так же, как он, побеждать трудности Заполярья. Студент национальной совпартшколы Куболев приветствовал Молокова на остояцком

языке. Динамовцы заверили партию о готовности к обороне. В заключение выступил Молоков, который при напряженном внимании рассказал об участии в спасении челюскинцев и освоении летчиками самолетной техники.

«Красноярский рабочий»,
4 мая 1935 г.

Перелет закончен.

«...1 мая днем в Красноярск прилетел с севера Герой Советского Союза Василий Сергеевич Молоков. Он успешно закончил большой арктический перелет, выполнив все задания партии и правительства. Вместе с тов. Молоковым прилетел полярный пилот А. Д. Алексеев. Перелеты в это время по линии Красноярск — Диксон — небывалое событие в истории полярной авиации, регулярные рейсы по этой трассе прекратились больше месяца тому назад из-за неисправности аэродромов. Отважные пилоты от Подкаменной Тунгуски летели вперегонки с наступающей весной. Игарка встретила летчиков теплой погодой с дневными температурами до 6 градусов тепла. В П. Тунгуске аэродром уже залит водой. Здесь лыжи сменили на колеса. Обе машины благополучно поднялись с покрытого лужами аэродрома и через пять часов при встречном ветре опустились на аэродроме в Красноярске. Своим блестящим перелетом Молоков доказал полную возможность полетов по линии Красноярск — Игарка — Дудинка — Диксон круглый год, необходимо только большое внимание к полярной авиации со стороны красноярских организаций».

Василий Сергеевич использовал свой звездный статус только для пользы дела. Понятно, что к нему прислушались даже руководители края. Молоков избирался членом Красноярского крайкома ВКП(б), выступал на партийных пленумах и конференциях, причем не боялся выступать с критикой имеющихся недостатков и озвучивать проблемы, требующие решения. Так, на Красноярской краевой партконференции, состоявшейся 25–28 июня 1935 года, он говорил о необходимости поддержки авиагруппы со стороны партийных и хозяйственных организаций края, об отсутствии элементарных бытовых условий на трассах:

«...Авиация растет с каждым годом все больше и больше, налаживая живую связь, доставляя полярникам газеты, письма. Вы должны оказать всемерную помощь в налаживании авиасвязи на Севере, особенно с такими отдаленными пунктами, как Енисейск, Туруханск, Подкаменная Тунгуска, Дудинка. Но до сих пор вы, районные работники, нам в этом деле очень мало помогаете. А без напряженной работы, без помощи местных организаций у нас дело не наладится».

Вот у нас здесь, в Красноярске, есть центральная база, а я бы не сказал, что она имеет основательную поддержку со стороны городской партийной организации, потому что на базе работа идет не так, как это должно быть».

Значит, надо работой базы заинтересоваться.

Не лучше и в районах. Вот, например, в Енисейске на берегу нет спуска.

По-партизански приходится подходить с машиной.

И если нам придут на помощь, мы будем летать днем и ночью — куда хотите. Когда прикажете, тогда и будем летать. Только давайте помогать.

Я вчера вылетел из Дудинки. Всю ночь летел. Поспать некогда, да и негде. Хоть бы на полчаса отдохнуть. Остановился в Туруханске. Попросил матрац, а тебе: что еще за роскошь — спать на матрацах!.. Оно, конечно, можно и на досках поспать, но все-таки лучше, когда помягче под боком.

Ладно. Пусть нас не уважают в некоторых местах на Севере, а мы вас все-таки уважаем. Летаем и привозим почту и все, что нам поручают партия и правительство.

Разрешить быстро задачу освоения Севера в настоящее время без авиации почти невозможно. Поэтому вся партийная организация края и в особенности партийные организации на местах должны заняться налаживанием авиационной связи как близким и неотложным делом».

Продолжающее освоение Северного морского пути требовало идти дальше на восток. Рекордные перелеты продолжают. Хроника событий из газет:

«...18 июня 1935 года в 2.53 по местному времени экспрессом из Москвы в Красноярск прибыл Герой Советского Союза В. С. Молоков. Молоков приехал по поручению УВС ГУ СМП и назначен командиром воздушного корабля Дорнье Валь «Н-2» Енисейской авиагруппы,



В. С. Молоков. Диксон,
радиостанция.
17.04.1935



И. П. Мазурук, О. Ю. Шмидт, В. С. Молоков на авиабазе в Игарке. 1935 г.

на котором вылетит в Карское море для осуществления перелета по побережью Ледовитого океана и зимовкам нашего края».

«...Придавая исключительное значение работе Енисейской авиагруппы ГУ СМП в Арктике, из Москвы вместе с Молоковым в Красноярск прибыл начальник УВС ГУ СМП Н. А. Жигалев для инструктирования и проверки воздушных судов, летно-подъемного состава и авиабаз Красноярского края. 21 июня Жигалев совместно с командиром Енисейской авиагруппы Скворцовым на борту самолета Молокова вылетает в Заполярье, где подробно ознакомится с работой авиабаз и условиями работы в период воздушной навигации текущего года».



Самолет Н-2 находился на капитальном ремонте в Красноярском авиаремонтном заводе и вышел из ремонта 13 июля. Молоков должен был по первоначальному плану вылететь в Карское море для выполнения особого задания УВС ГУ СМП, но маршрут был изменен. За время с 16 июля по 12 сентября он пролетел 21 тысячу километров по маршруту Красноярск — Якутск — Нижнеколымск — Медвежий острова — мыс Шмидта — Уэлен — остров Врангеля — район Земли Андреева — мыс Шмидта — Игарка.

Кстати, очень характеризует Молокова тот факт, что из всех семи первых Героев Советского Союза он один вернулся на прежнее место работы рядового линейного пилота, отказавшись от высоких должностей и учебы в акаде-

мии (от автора: это ни в коем случае не в укор этим достойным людям!).

А Молокову было предложено ни много ни мало, как возглавить полярную авиацию. Трезво оценивающий недостаток образования (самоучка, грамоте в армии выучился) и не очень любивший командовать, Молоков был рад, что руководители страны не стали настаивать и разрешили вернуться в Красноярск и заниматься любимым делом. При этом дипломатично соглашался ездить и выступать с докладами об успехах советской авиации по стране и даже за границу, прекрасно понимая, что совсем «спрятаться» на севере ему все равно не дадут.

На одной из встреч с журналистами в Москве он рассказывал:

«...После спасения челюскинцев я получил полугодовой отпуск, но фактически только два месяца отдыхал на курорте, а остальное время провел в поездках за границу и по Советскому Союзу.

В конце июня 1934 года мы с тов. Леваневским и тов. Алкснисом поехали в Англию. Были в Лондоне, посетили несколько мест вокруг Лондона. По линии ВОКС мы сделали ряд докладов. Английская публика встречала нас горячо, восхваляла советскую авиацию.

В Голландии мы были в пяти городах, но виделись и говорили лишь с работниками нашей советской колонии. Были



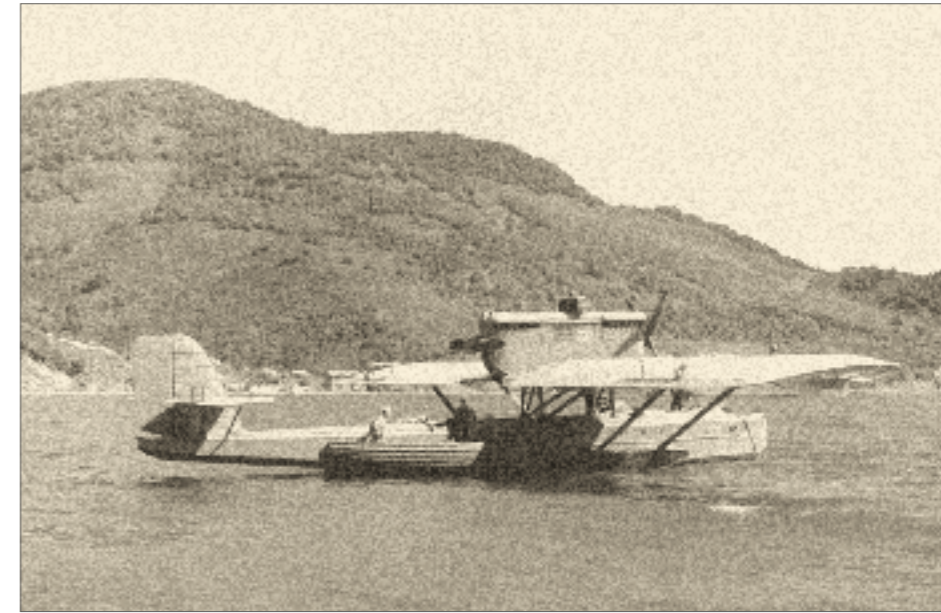
Василий Молоков и Вильгельм Пик.
30.12.1935

и в Берлине. И там наши встречи ограничивались только советской колонией».

Слова корреспондента:

«О своей поездке за границу тов. Молоков говорит без особого энтузиазма. Совсем по-другому, когда речь заходит о Советском Севере. Тут он сразу оживает: «Мне предлагают сейчас остаться здесь, ну а я никак не соглашусь. Я люблю Север».

В 1936 году В. С. Молоков выполнил кольцевой облет Северного морского пути. Общее протяжение маршрута — 26 300 км. Основная цель перелета состояла в инспекции хозяйства Главсевморпути. Экипаж самолета



Дорнье Валь Молокова на Камчатке

Дорнье Валь «СССР Н-2»: командир экипажа В. С. Молоков, штурман А. А. Ритслянд, первый бортмеханик Г. Т. Побежимов, второй бортмеханик В. И. Мишенков и четыре пассажира — корреспондент газеты «Правда» и работники Политуправления ГУ СМП. Попутно были произведены ледовые разведки.

Перед полетом самолет был капитально отремонтирован в Красноярске на КАРЗе. Лодку заново проклепали с расчетом на полную ее водонепроницаемость. Несущие плоскости перетянули. Все работы велись под непосредственным наблюдением бортмеханика Побежимова. В. С. Молоков сам вычертил на бумаге и по-

казал на макете, как нужно перегруппировать приборы на самолете с тем, чтобы предоставить пилоту наибольшие удобства.

Перелет начался в Красноярске 22 июля и закончился 19 сентября 1936 года.

Слаженная работа экипажа помогла успешно провести перелет. Благодаря штурману Ритслянду самолет ни разу не сбился с маршрута. Благодаря четкой работе бортмехаников на всем пути не было ни одного отказа техники. Мастерство летчика Молокова позволило успешно пройти трассу перелета на морском самолете, в том числе над большими массивами тайги, где приземление невозможно.

Полет Молокова был первым полетом в одну летную навигацию по Северному морскому пути, причем он был совершен с коммерческой нагрузкой. В. С. Молоков доказал, что при хорошей подготовке и технической выучке летного состава Великий Северный воздушный путь вполне проходим.

Четыре политработника ГУ СМП — участники перелета проверили все станции и зимовки по маршруту перелета. Состоянием некоторых были, мягко сказать, удивлены:

«...Здания «авиапортов» в Арктике никуда не годны. В Хатанге авиабаза расположена в развалившейся землянке. Аэропорт Тикси размещается в...самолетном ящике! Нет помещений для отдыха летного состава».

Заслуги экипажа были высоко оценены правительством СССР:

«Постановление ЦИК СССР
«О награждении экипажа
гидросамолета «СССР Н-2».
ЦИК СССР постановляет:

За исключительное мастерство, проявленное при облете в труднейших условиях впервые всей территории Крайнего Севера и трассы Северного морского пути от Берингова пролива до Белого моря, наградить экипаж гидросамолета «СССР Н-2»:

1. Командира гидросамолета Героя Советского Союза т. Молокова Василия Сергеевича, ранее на-



гражданного орденом Ленина — орденом Красной Звезды.

2. Первого бортмеханика Побезимова Григория Трофимовича, ранее награжденного орденом Красного Знамени — орденом Ленина.

3. Штурмана Ритслянд Алексея Александровича и второго бортмеханика Мишенкова Владимира Ильича — орденом Трудового Красного Знамени.

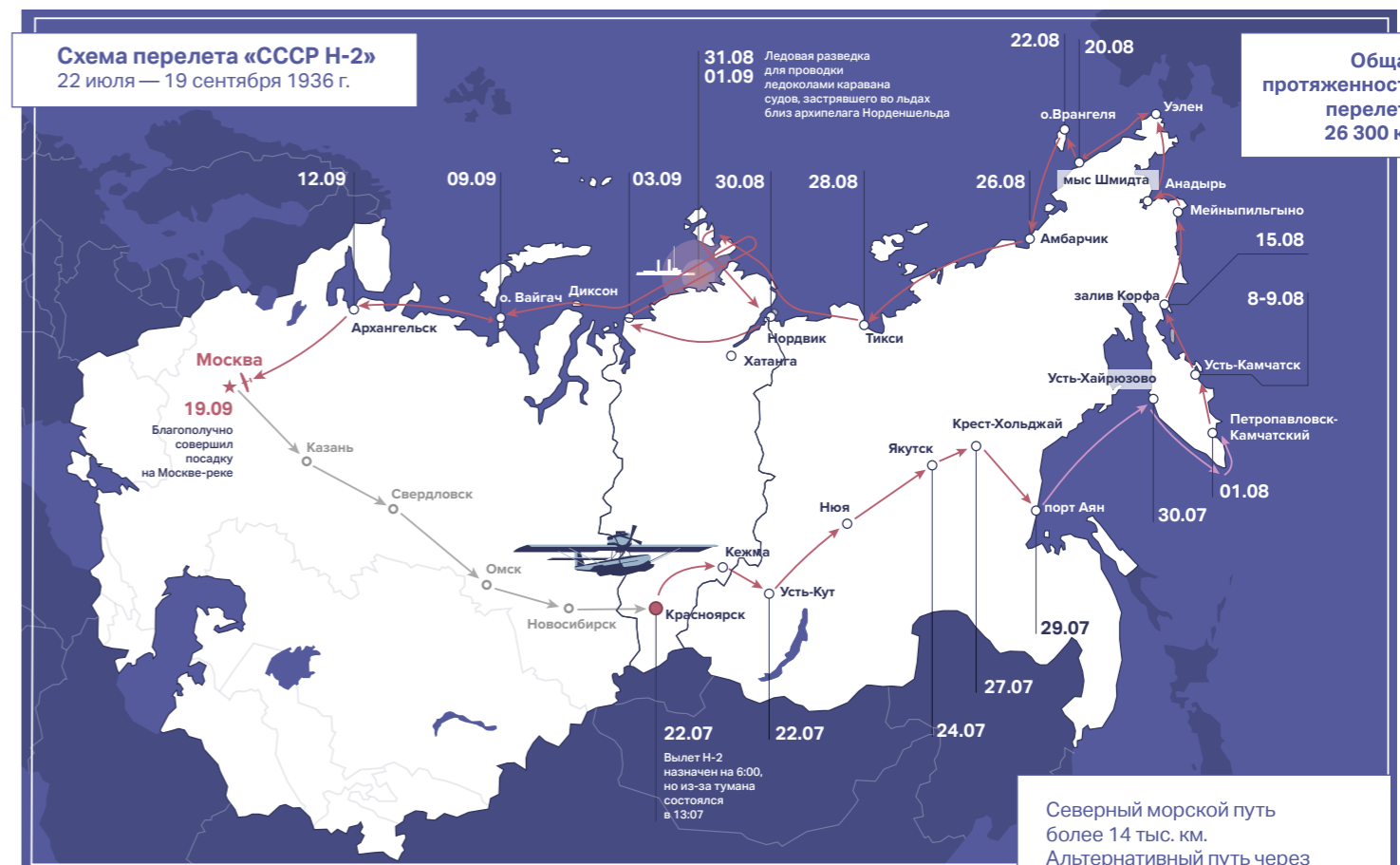
4. Участников перелета: начальника Политуправления Главсевморпути Бергавинова Сергея Адамовича, работников Главсевморпути Балагула Михаила Львовича

и Дубинина Андрея Артемьевича, специального корреспондента «Правды» Горбатова Бориса Леонтьевича — орденом Знак Почета.

5. Выдать денежную премию командиру гидросамолета Герою Советского Союза т. Молокову В. С. — 25 тысяч рублей, первому бортмеханику т. Побезимову Г. Т. — 15 тысяч рублей, штурману т. Ритслянду А. А. и второму бортмеханику т. Мишенкову В. И. — по 10 тысяч рублей.

Председатель ЦИК СССР
Г. Петровский.

Секретарь ЦИК СССР И. Акулов.
Москва. Кремль. 19 сентября 1936 г.».



Маршрут кольцевого облета Северного морского пути:

Красноярск — Стрелка — Кежма — Усть-Кут — Нюя — Якутск — Крест-Хольджай — Джуг — Джурский хребет — Харпузово — Петропавловск на Камчатке — Усть-Камчатск — бухта Провидения — Уэлен — м. Шмидта — остров Врангеля — бухта Амбарчик — бухта Тикси — бухта Прончищева — м. Челюскина — Нордвик — Хатанга — Кресты — вдоль по побережью Карского моря до мыса Челюскина с посадкой на о. Диксон — Вайгач — Архангельск — Вологда — Москва — Казань — Свердловск — Омск — Новосибирск — Красноярск.



6 октября 1936 года Василий Сергеевич с экипажем вернулись в Красноярск и продолжили работу на Енисейской авиалинии, летали из Дудинки в Хатангу, Волочанку и Норильск.

Как встречали своего героя жители Красноярска, писал «Красноярский рабочий» 6 октября 1936 г.:

«Город готовится к встрече Круг замкнут. 31 тысячу километров над полярными морями, горными хребтами, сквозь дожди, туманы и штормы прошла голубая «двойка». Василий Сергеевич Молоков и его славный экипаж — т. Побезимов Г. Т., Ритслянд А. А. и Мишенков В. И. — снова в Красноярске.

С утра город готовился к встрече любимца полярников и всей страны — Героя Советского Союза Василия Сергеевича Молокова.

Молниеносно разнеслась весть: в 7 часов 47 минут по московскому времени Молоков вылетел из Новосибирска, между четырьмя и пятью часами его надо ждать в Красноярске.

Но задолго до назначенного срока на берег Енисея и на улицы вышли трудящиеся и школьники города.

Катера, отходящие с пристани на остров Молокова, берутся с бою. К трем с половиной часам на острове собрались руководители края и города. Среди встречающих героический экипаж самолета «СССР Н-2» — секретарь краевого комитета партии тов. С. Т. Голуодов, уполномоченный комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б) по Красноярскому краю тов. С. Т. Хавкин,

заместитель председателя крайисполкома тов. Горчаев, начальник полярной авиации Главсевморпути тов. Шевелев, секретарь горкома партии тов. Степанов, старший майор государственной безопасности тов. Залпетер, члены бюро крайкома и президиума крайисполкома. На берегу — летчики полярной авиации, бортмеханики, представители городских организаций, печати и пионеры.

...На площадь Революции, где трибуна украшена портретами любимых вождей великого советского народа и портретами знатного летчика, стекались толпы народа: рабочие, служащие, пионеры, студенты, учащиеся — красноярцы пришли приветствовать своего замечательного согражданина-героя и его экипаж с завершением беспремерного полета.

Словно прорвало неведомую плотину, изо всех улиц текут люди со знаменами, цветами. Площадь взволнована звуками радостных песен, разносимых мощными репродукторами. После четырех она расцвела трепещущими коврами флагов, вспыхивающими под осенним, но еще теплым солнцем. Радостное волнующее зрелище: слышны песни, возбужденные голоса.

«Тонкие ценители» летного дела — два пионера — разговаривают вполголоса:

— Дымка не мешает? — спрашивает один.

— Ну, нет, дядя Вася не такой, чтобы обращать внимание на дымку. Все равно прилетит...

20 минут пятого. Взгляды нетерпеливо обращены на запад.

— Говорят, минут 20 назад он пролетел Ачинск. Вот-вот покажется.

На красных полотнищах горячие слова: «Привет Герою Советского Союза, завоевателю воздушных путей Севера, товарищу Молокову! Привет его достойным соратникам — Побезимову, Мишенкову и Ритслянду!», «Успехи нашей авиации — залог неприкосновенности наших границ».

На острове имени Молокова В 4 часа 25 минут спокойно вырывается из туманности черная точка. Она растет. Вскоре знаменитая лодка проплывает над площадью. Десятки тысяч людей жадными глазами следят за этой легендарной птицей, пронесшей славу советской авиации над самыми дальними морями, омывающими великий Советский Союз.

...Традиционный круг над городом — и самолет идет на посадку. В 4 часа 42 минуты киль голубой «двойки» коснулся сверкающей ряби Енисея на том же самом месте, где два с половиной месяца тому назад лодка оторвалась от воды, направляясь в свой беспремерный полет.

Из передней кабины показался Алексей Ритслянд со стропом для привязки самолета. Позади него появляется высокая фигура Григория Трофимовича Побезимова. У моторов, уже заглушивших свой рев, возится Володя Мишенков. Из задней кабины показывается Надежда Ивановна Молокова. Еще две-три минуты — и лодка у берега.



Молоков и Побезимов в Петропавловске-Камчатском. 1936 г.

Едва Василий Сергеевич покидает свое сиденье, как им немедленно овладевают пионеры. Они подносят ему большие букеты цветов, торопливо приглашают к себе в отряд, в гости.

Теплые, крепкие рукопожатия и поздравления с завершением грандиозного перелета и высокой наградой, в сопровождении руководителей края и города Василий Сергеевич и его спутники садятся в убранный цветами катер.

Берег Енисея усеян трудящимися Красноярска. Громкими возгласами встречается появление тов. Молокова на дебаркадере в окружении детей. «Да здравствуют Герои Советского Со-

юза!», «Да здравствует товарищ Молоков!», «Да здравствует вождь и руководитель партии великий Сталин!»

Василий Сергеевич и Надежда Ивановна вместе с пионерами садятся в автомобиль. В другую машину садятся Побезимов, Ритслянд и Мишенков. Под громкие приветственные возгласы засыпаемые цветами машины тронулись к площади Революции. По улицам города на всем пути до площади плотными шеренгами стояли трудящиеся Красноярска, пришедшие со знаменами, портретами вождей партии и правительства и Героев Советского Союза.

На площади Революции ...На площади Революции сотни портретов повторяют облик самого любимого человека в мире, вдохновителя всех героических дел нашей страны — Иосифа Виссарионовича Сталина.

Перед самым входом на трибуну выстроилась ударная бригада железнодорожников имени тов. Молокова с букетом цветов и портретами И. В. Сталина и его славного питомца В. С. Молокова. Бригада принесла тому, чье имя она носит, свой рапорт.

...В глубине улицы Ленина показываются машины. Выстраиваются и подтягиваются ряды. В 5 часов 45 минут к три-

буне, мягко шурша шинами, прибывают автомобили гостей, засыпанные цветами. Демонстранты бурно рукоплещут.

Василий Сергеевич, Побежимов, Ритслянд и Мишенков поднимаются на трибуну. Вместе с ними идут тт. Голюдов, Хавкин, Горчаев, Болховитин и другие. Гремит марш славных советских летчиков. На трибуну поднимаются пионеры с огромными букетами цветом.

Когда немного стихает бурный гул горящей встречи, тов. Болховитин открывает митинг. <...>

Речь Героя Советского Союза тов. Молокова

Товарищи, разрешите передать от экипажа самолета «СССР Н-2», от арктических работников горячий пролетарский привет! (Овации, крики «Ура!»).

Товарищи, разрешите от всего экипажа поблагодарить за вашу теплую, дружескую встречу.

Заканчивая работу в 1936 году, мы задания партии и правительства выполнили.

Желаем вам на ваших фронтах так же хорошо закончить замечательный 1936 год.

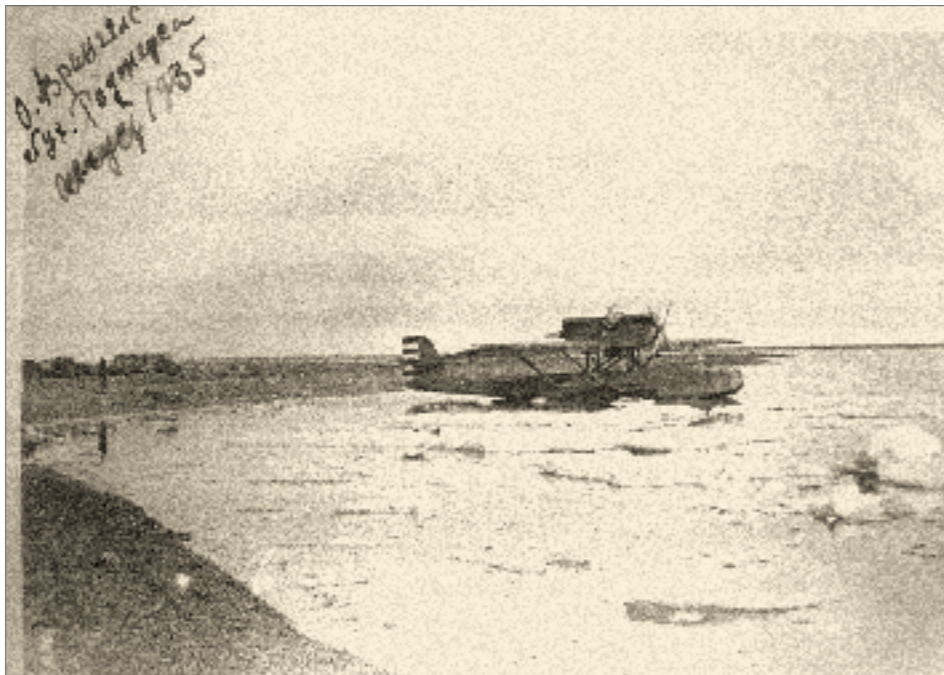
За ленинскую выдержку! За сталинские методы работы!

Да здравствует Всесоюзная Коммунистическая партия большевиков!

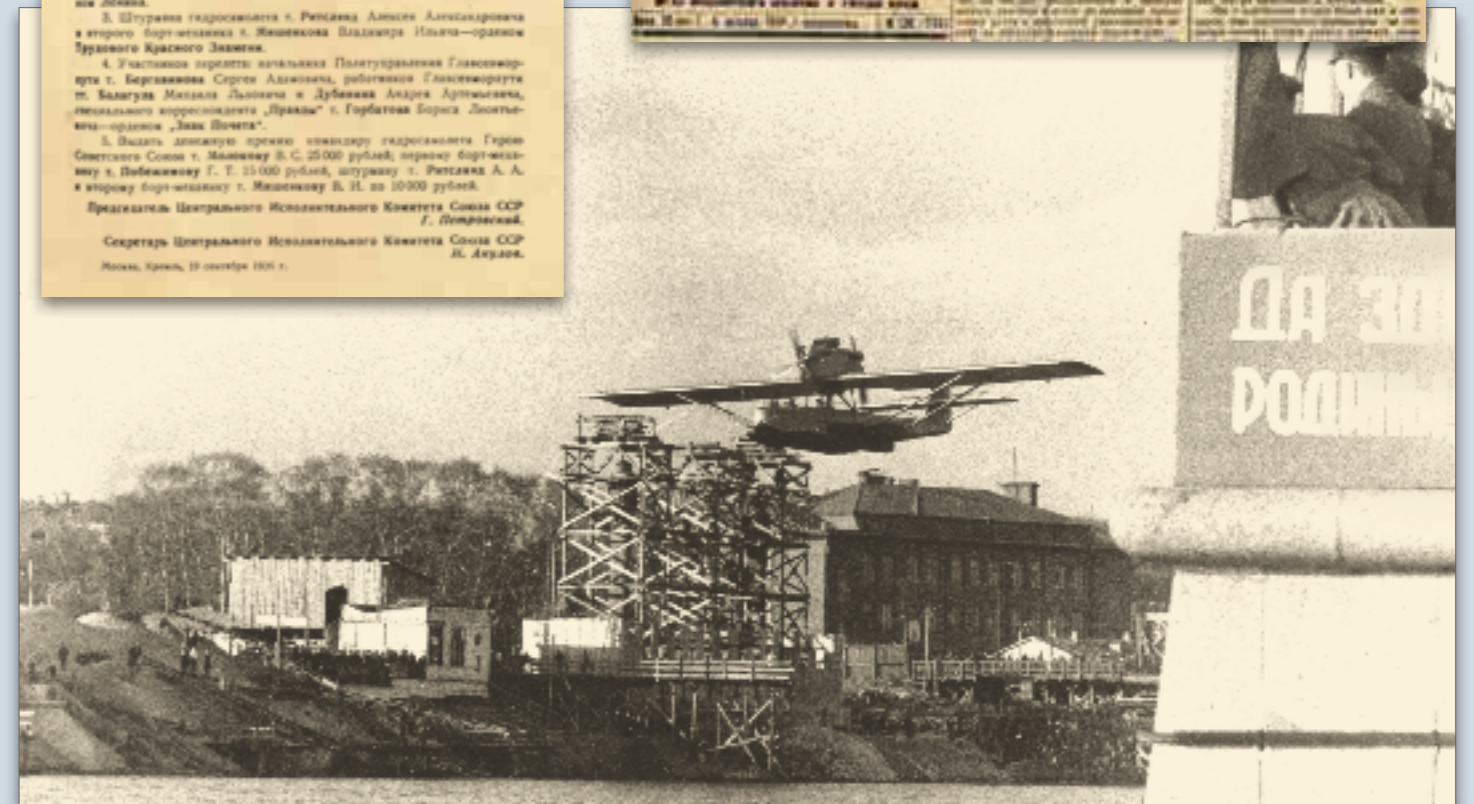
Да здравствует наш великий учитель — товарищ Сталин!»



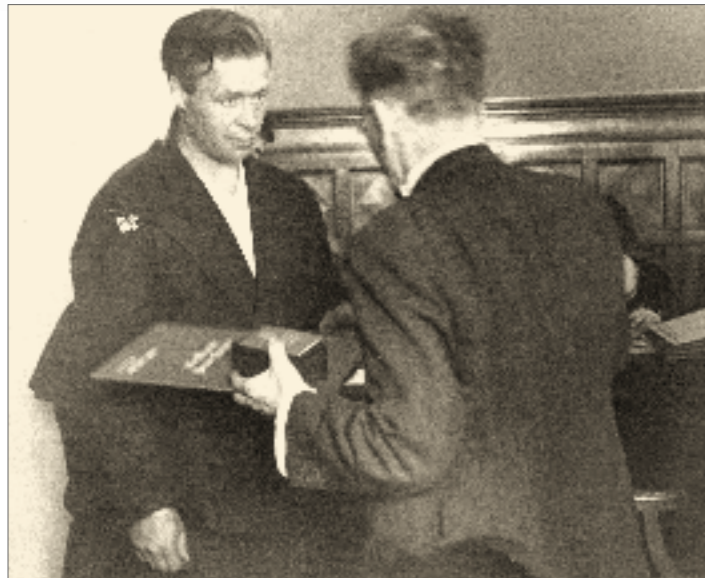
В. С. Молоков



Самолет Молокова в бухте Роджерса, остров Врангеля. 1935 г.



Посадка на Москву-реку, Центральный парк культуры и отдыха. 1936 г.



Вручение наград



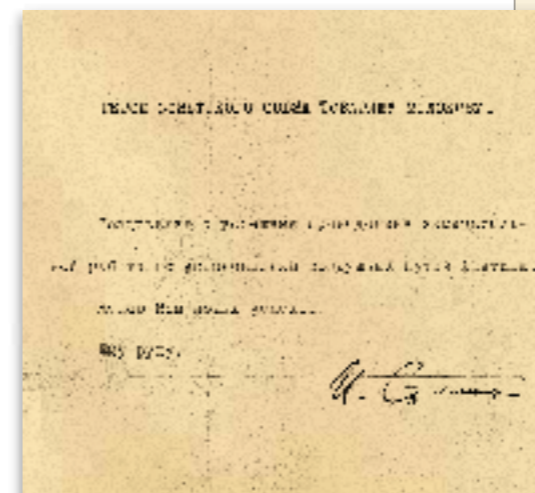
Посадка на Москву-реку. 1936 г.



Встреча после перелета



Письмо из дома



После перелета. Москва, 1936 г.

11 октября 1936 года В. С. Молоков был отозван в Москву, где получил новое назначение — командиром только что сформированного Московского авиаотряда особого назначения полярной авиации. Первыми задачами отряда стали приемка, дооборудование и перегонка на север самолетов, принятых от ВВС Красной армии, и обучение экипажей для этих самолетов. Полярная авиация планировала продолжать освоение воздушных трасс Красноярск—Игарка—Дудинка—о. Диксон, Иркутск—Якутск—бухта Тикси, Тюмень—Тобольск—Салехард—Новый порт.

На этой должности Василий Сергеевич проявил себя как хороший учитель и методист. Хотя, как говорится, «академиев не кончал», природный такт и терпение, помноженные на опыт и профессионализм, принесли хорошие результаты. Причем его как инструктора вспоминали добрым словом и бывшие курсанты 1920-х годов.

«Красноярский рабочий»,
5 октября 1936 г.:

Статья пилота Енисейской авиалинии Д. Тихонова «Учитель»

«...Морским пилотом меня сделал Василий Сергеевич Молоков. Я был сухопутным летчиком. В июле 1924 г. меня направили в школу гидроавиации. В числе других пяти пилотов я попал в группу инструктора В. С. Молокова. Слух о нем по школе шел хороший. Говорили, что он умеет хорошо объяснить и показать пилоту управление самолетом, «дает ручку». А это для пилота — многое.



В центре В. С. Молоков



В первые же полеты мы увидели, в чем заключается особенность методов обучения, которые применяет Василий Сергеевич. Он никогда не горячился и не нервничал. Самая же главная особенность в его методике сводилась к тому, что он добивался, чтобы его ученик, совершающий ту или иную ошибку, сам увидел, что он ошибся и понял, почему эта ошибка произошла. Всякую такую оплошность Молоков подробно разобрал с каждым своим учеником в отдельности и после этих разборов, в которых Молоков показывал высокое знание летного дела, ни у кого не оставалось никаких неясностей. Времени на объяснения Молоков никогда не жалел, а объяснять приходилось многое, так как учебников тогда в школе почти не было, и многое из того, что теперь можно узнать из книг, тогда приходилось разъяснять на словах. Это Молоков умел делать как никто другой. Такой уж он — умеет донести свою мысль до каждого человека, умеет излагать мысли так, что они не оставляют никаких недоуменных вопросов, умеет подтвердить их яркими примерами из летной практики.

Ручку управления он, верно, давал своим ученикам скорее, чем другие инструктора. Но давал далеко не всем, и лишь только после того, как глубоко убеждался, что его ученик не натворит беды. Некоторых своих учеников Молоков заставлял налетывать с ним по 7 часов, прежде чем они получали управление самолетом. Хотя чаще люди проходили обучение у него в срок более короткий, чем положено по норме (2 часа).

Молоков умел готовить хороших пилотов. Из нашей группы пилот Вековешников работает начальником штаба авиалинии Москва—Прага, пилот Стоякин командует эскадрилей ГВФ. У Молокова учились такие пилоты, как Кузьменко, который командует отрядом, Конкин, через его школу прошли Герои Советского Союза Доронин и Ляпидевский.

Со времени наших первых встреч у меня остались о В. С. Молокове самые теплые воспоминания. Впрочем, то же самое чувство к нему испытывают все, кто хоть раз встречался с ним, чувствуя на себе его обаяние.

Василий Сергеевич — чуткий и отзывчивый человек, который всегда с радостью помогал своему товарищу и словом, и делом. Он скромный, старается держаться в тени. Он опытен, расчетлив в работе, но в то же время он храбр и ему не чужд риск, когда он видит, что этот риск обоснован.

Это настоящий большевик, это человек, который в своей работе не шел по проторенным дорогам, а выбирал новые, трудные пути, показывал другим, как надо бороться с трудностями, давал яркий пример того, как эти трудности можно и нужно преодолевать. Путь Молокова как пилота — это путь освоения новых, сложных неизведанных воздушных трасс. Его последний полет — один из наиболее ярких примеров этого.

Тов. Молоков по праву занял одно из первых мест среди людей, со славными именами которых связаны победы над суровой и коварной арктической при-

родой, на каждом шагу встречающей человека смертельной опасностью. Он стоит в первой шеренге тех, кто по наказу нашего великого вождя тов. Сталина с величайшей скромностью, в полную меру своих сил, которых Молоков никогда не жалел, работает на благо родины, творит великое и почетное дело».

После рекордных перелетов Молокова в газетах появилось много статей его сослуживцев по полярной авиации, причем в этих публикациях Молоков был показан с разных сторон. Например, многие отмечали, что летчик Молоков не чурался «грязных» работ авиамоториста и авиатехника, никогда не делил с бортмехаником работу по типу «я летаю, ты чинишь».

«Красноярский рабочий»,
5 октября 1936 г.

Статья директора авиаремонтных мастерских Б. Крутского
«Пилот и механик»

Небольшая группа отважных пилотов начала по-деловому труднейшее дело — освоение Арктики. Это были Молоков, Липп, Алексеев и другие. В 1933 г. Молоков принял летающую лодку Н-2, которая верно служит ему и по сей день. Первый полет Василия Сергеевича был в Карское море, на проводку судов. Возил он пушнину, летал в ледовые разведки.

Здесь, в Красноярске, Василий Сергеевич встретился с Григорием Трофимовичем Побежимовым, которого он знал и раньше по морской летной шко-

ле. Первое время Побежимов работал бортмехаником у Алексеева, а потом перешел к Василию Сергеевичу. О Побежимове говорят, что он «бог» в своем деле. И действительно, вряд ли кто лучше Побежимова знает условия работы мотора в Арктике.

Молоков и Побежимов прекрасно сработались, и последние годы они неразлучны. Летать в условиях Арктики раньше, а на некоторых участках и сейчас, — не то, что на обычных трассах. В Арктике нет технических баз, там никому даже залить горючее. Все экипаж самолета делает сам.

Возиться с мотором, с горючим — дело механика. И вот характерная черта Молокова — он старается работать наравне с механиком. Он и инструмент ему подаст, и бочки с горючим поможет подкатить. Василий Сергеевич не гнушается никакой работой.

У Василия Сергеевича установилась какая-то спаянность с Побежимовым. Они понимают друг друга без слов, никто ничего не спрашивает и, между тем, все бывает сделано.

И Молоков, и Побежимов знают, что мотор обязательно должен «крутиться», а если он не крутится, значит, что-то не так. И спокойно, без волнения они выясняют, в чем дело. Василий Сергеевич сам был раньше механиком, опыт у него огромный, и совет его поэтому чрезвычайно ценен.

Когда что-нибудь не ладится, механик обычно волнуется. В экипаже Молокова этого нет. Василий Сергеевич умеет вовремя спокойно улыбнуться, сказать своим ровным голосом нужную фразу,

умеет вселить в человека уверенность в себе.

Его замечательные качества человека широко известны среди летного состава. С кем бы ни пришлось говорить о Василии Сергеевиче, все с любовью вспоминают о нем. Никто не помнит ни одного случая, когда бы Молоков нервничал, кричал.

Ремонтируют его самолет. Делают что-нибудь не так, как нужно. Василий Сергеевич подойдет, постоит, посмотрит, а потом деликатно, не обижая человека, скажет:

— А я бы вот сделал так-то и так-то, — и разъяснит, почему.

Подумаешь, подумаешь, и верно — прав Василий Сергеевич.

Летать с Молоковым хорошо. Даже в движениях у него есть уверенность в себе. Уверенность эта законная. Его посадка в Охотском море во время последнего перелета была исключительно трудна. На нее не всякий рискнет. Но риск Молокова — не риск бесшабашного человека. У Молокова все выверено и взвешено. Если он садился в море, значит, он был уверен в успехе».



Экипаж Молокова после вручения наград

Северный полюс

В мае 1937 года летчик Молоков совершил посадку на Северном полюсе.

Радиограмма О. Ю. Шмидта
26 мая 1937 г.:

«...Вылетев 25 мая в 23 часа 15 минут с о. Рудольфа, самолет «СССР Н-171» Героя Советского Союза тов. Молокова в 5 часов 45 минут 26 мая был точно над полюсом. Сделав круг, в 5 часов 52 минуты пошли по меридиану 50 градусов западной долготы к полярной станции. В 6 часов 24 минуты сели на льдину станции. Уверенное, без всяких поисков, нахождение нашего лагеря является изумительным образцом работы тов. Молокова и штурмана тов. Ритслянда. В лагере огромная радость. Остальные две машины Алексеева и Мазурука, вылетевшие позже, еще в воздухе».

«Красноярский рабочий»,
27 мая 1937 г.

«...Главное управление Северного морского пути получило с острова Рудольфа радиограмму о том, что остальные три самолета экспедиции поднялись 25 мая в воздух, взяв курс на станцию «Северный полюс». Флагманский корабль «СССР Н-171», пилотируемый Героем Советского Союза товарищем Молоковым, стартовал в 23 часа 15 минут. Вслед за ним стартовал самолет «СССР Н-172», управляемый известным полярным летчиком Алексеевым. Третьим поднялся самолет «СССР Н-169», пилотируемый летчиком Мазуруком.

На борту самолета товарища Молокова находится заместитель начальника экспедиции на Северный полюс т. Шевелев. Самолеты поддерживают в воздухе радиосвязь с островом Рудольфа и между собой».

Про воздушную экспедицию на Северный полюс написано много, про красноярцев на полюсе Вы уже прочитали в предыдущей главе. Скажем только, что, как и раньше, «...необычайно скромны Молоков. Везет груза больше всех, садится и взлетает лучше всех и всегда держится в тени». Это мнение одного из четверки папанинцев — астронома-магнитолога Е. К. Федорова.

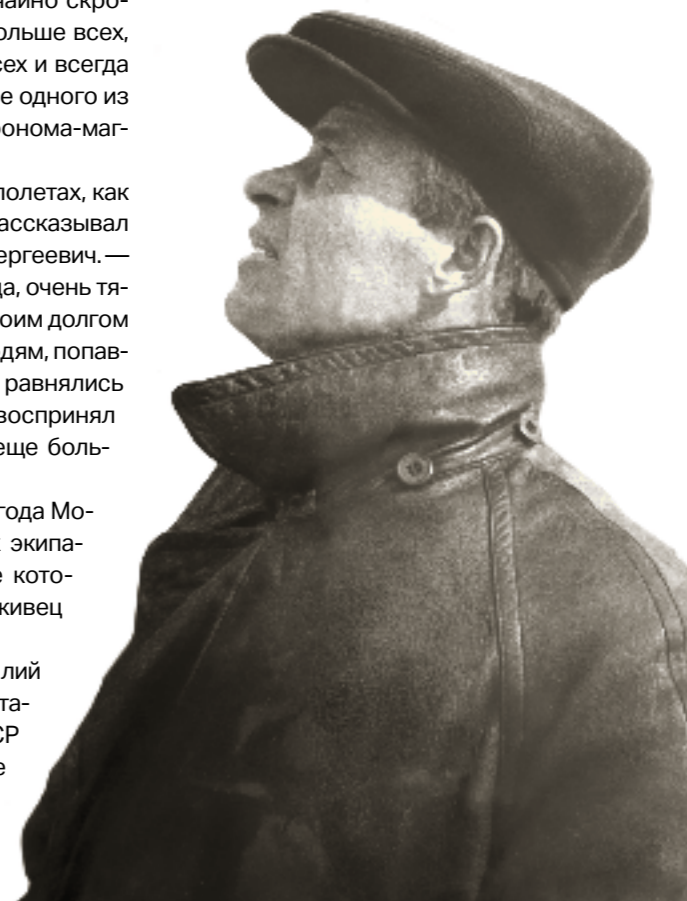
«Мы и не думали о своих полетах, как о каком-то геройстве, — рассказывал впоследствии Василий Сергеевич. — Это была наша работа, правда, очень тяжелая и опасная. Я считал своим долгом как можно скорее помочь людям, попавшим в беду. Но на нас теперь равнялись миллионы людей, и славу я воспринял как наказ народа работать еще больше и еще лучше».

В августе – декабре 1937 года Молоков участвовал в поисках экипажа Леваневского, в составе которого был его друг и сослуживец Григорий Побежимов.

В декабре 1937 года Василий Сергеевич был избран депутатом Верховного Совета СССР 1-го созыва. На банкете в Кремле 17 марта 1938 года на приеме папанинцев О. Ю. Шмидт поднял тост за Героев Советско-

го Союза, в том числе за Молокова. Поднялся И. В. Сталин и сказал:

«Молоков — один из героев, скромных и простых, который боится шума. Я пью за товарища Молокова не только потому, что он герой, а потому, что он скромный, простой человек, не требующий большого блеска».

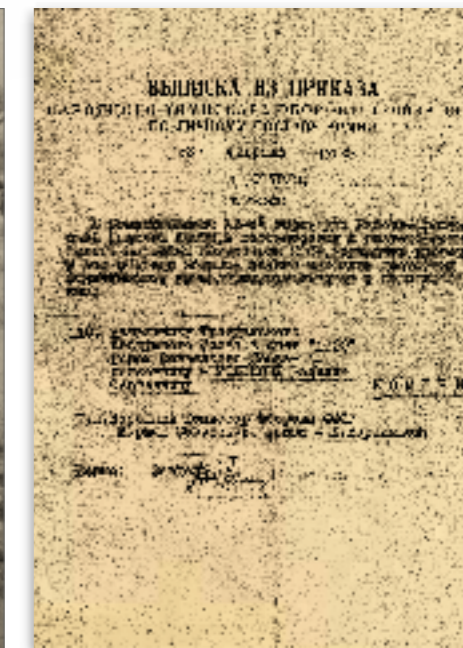




После высадки на Северный полюс

Экспедиция
на Северный полюс.
1937 г.

Бабушкин, Спиринов, Молоков перед экспедицией на Северный полюс. 22.05.1937.



Экипаж Молокова. 1937 г.



О. Ю. Шмидт и В. С. Молоков

Молоков и Алексеев
на центральном аэродроме в Москве

Экспедиция Северный полюс. 1937 г.



Москва, 1936 г.

Рекордные арктические перелеты 1935–1936 гг., блестящее участие в воздушной экспедиции на Северный полюс в 1937 году, выдающиеся командирские и человеческие качества Молокова не могли остаться без внимания у руководителей государства. В 1938 году он был назначен начальником Главного управления Гражданского воздушного флота при Совнаркоме СССР.

Авторитет Молокова в авиации был непререкаем. Огромным уважением он пользовался в среде профессионалов и как профессионал высочайшей квалификации (а не партийный функционер), и как руководитель, никогда не забывающий о людях, находящихся в его подчинении. Исключительно спокойный и четкий стиль руководства В. С. Молокова такой важнейшей отраслью народного хозяйства импонировал и руководителям государства, и многочисленному персоналу ГВФ.

22 февраля 1938 года Молокову было присвоено воинское звание «комбриг», и он был награжден медалью «XX лет РККА», 9 февраля 1939 года — воинское звание «комдив», 4 июня 1940 года — воинское звание «генерал-майор авиации».

В первых числах октября 1941 года Государственный комитет обороны СССР принял решение о строительстве воздушной трассы для перегона самолетов, получаемых по программе ленд-лиза из США. На заседании

Молоков
и Ворошилов. 1940 г.

После возвращения экспедиции на Северный полюс. 1937 г.

ГКО по этому вопросу докладывал начальник Главного управления ГВФ В. С. Молоков. Он предложил три варианта трассы: вдоль Северного морского пути; через Камчатку и Комсомольск-на-Амуре; через Берингов пролив — Чукотку — Колыму — Якутию до Красноярск. ГКО утвердил третий вариант. Преимуществом этого направления перед другими, кроме относительно короткого пути над морем, было наличие крупных населенных пунктов, деливших трассу на несколько почти равных участков. Важно было и то, что через конечный пункт — Красноярск — проходила Транссибирская магистраль. Кроме того, некоторые участки трассы ранее были изучены и облетаны экипажами ГВФ.

Постановлением ГКО № 739с от 09.10.1941 строить и эксплуатировать Красноярскую воздушную трассу ВВС Красной армии поручили Главному управлению ГВФ.

С мая 1942 года Гражданский воздушный флот был, по существу, полностью передан в ведение Военно-воздушных сил Красной армии. Молоков по личной просьбе был освобожден от занимаемой должности и, сдав дела, в июне 1942 года выехал как уполномоченный Государственного комитета обороны в Сибирь — проверять ход строительства авиатрассы. Выданный Молокову мандат, в котором всем военным, советским и партийным организациям вменялось в обязанность оказывать ему всяческую помощь, был подписан самим Сталиным.



В кабинете начальника ГУ ГВФ

Строительство трассы было осуществлено в небывало короткий срок — менее чем за год. В октябре 1942 года началась перегонка самолетов.

По окончании обследования трассы Молоков был вызван в Москву и назначен начальником ЛИИ (летно-испытательного института). Но Молоков не хотел и не мог оставаться в тылу, надеялся, что накопленный им опыт может пригодиться молодым

летчикам на фронте. С такими доводами он пришел к командующему ВВС А. А. Новикову и попросился на фронт. 19 июня 1943 года генерал-майор авиации Молоков был назначен командиром 213-й ночной бомбардировочной авиационной дивизии 1-й воздушной армии Западного фронта. В составе дивизии были авиаполки, вооруженные легкими ночными бомбардировщиками По-2, причем два полка были только что сформированы

из личного состава ГВФ. Летчики дивизии вели разведку, бомбили передний край и тылы противника. Кроме того, на дивизию было возложено обеспечение смоленских и брянских, а затем белорусских партизан. К концу войны дивизия за героизм и мужество, проявленные личным составом в боях за Отечество, получила почетное наименование «Витебская» и была награждена орденами Красного Знамени, Суворова и Кутузова II степени.



В штабе 213-й НБАД, 1944 г.





Командиры соединений 3-го Белорусского фронта. Молоков – в третьем ряду в центре

За умелое руководство соединением, огромный урон, нанесенный противнику дивизией, за высококачественную подготовку летных экипажей командир дивизии генерал-майор авиации В. С. Молоков был награжден четырьмя боевыми орденами.

После окончания войны Молоков был назначен заместителем начальни-

ка Главного управления Гидрометеослужбы при Совете Министров СССР. С 1947 года — в запасе, при этом долгое время возглавлял Высшую квалификационную комиссию при Главной инспекции ГУ ГВФ.

Герой Советского Союза (20.04.1934). Награжден медалью «Золотая Звезда», тремя орденами Ленина, двумя ор-

денами Красного Знамени, орденами Суворова II степени, Кутузова II степени, Отечественной войны I степени, Красной Звезды, медалями. Жил в Москве. Умер 29 декабря 1982 года.

Похоронен в Москве, на Кунцевском кладбище (участок 9-3)



Молоков. 1945 г.



Ляпидевский, Водопьянов, Молоков. Встреча с семьями



Молоков с космонавтами



Встреча ветеранов 1-й воздушной армии.
25.06.1977



Туполев Ту-214. Бортовой № RA-64508.
В эксплуатации с 3 июня 2005 г. до 5 февраля 2009 г.



Мемориальная доска,
г. Красноярск,
ул. 78-й Добровольческой бригады, 14а.
Установлена 29.02.2009 г.



Стела-памятник в сквере
имени Василия Молокова,
г. Красноярск, Советский район,
микрорайон Взлетка



**От автора:
Отец и сын**

Каким был летчиком Молоков, мне всегда было понятно — в превосходной степени, не иначе. Василий Сергеевич вместе с Ильей Павловичем Мазуруком — мои кумиры с детства. Но меня чисто по-человечески интересовало: каким был Молоков для своих близких? Ведь он был женат, имел сына. Видели ли они вообще своего Василия Сергеевича или он был вечным небесным странником? Хватало ли у него времени на личную жизнь, а, точнее, была ли у него так называемая личная жизнь?

Не думал, не гадал я, что окажусь в гостях у сына Василия Сергеевича Молокова — Валерия Васильевича и буду слушать ответы на свои вопросы из первых уст. Когда я ему позвонил по телефону — услышал абсолютно молодой и звонкий голос, хотя Валерию Васильевичу 3 октября 2014 года пошел «десятый десяток». Здоровье подводило, передвигался уже на коляске, возраст все-таки, но чувство юмора и бодрость духа — молодым позавидовать. Они — отец и сын — похожи очень сильно. Мало того, что похожи внешне. Природная скромность и неприхотливость — в крови у них обоих. Абсолютно так же, как в свое время Василий Сергеевич дотошным корреспондентам, его сын на мои просьбы рассказать о себе отбивался как мог словами: «Я ничего героического не совершал, был как все». О том, как это — «как все», я и хочу рассказать.



В. С. Молоков с сыном Валерием. 25 августа 1926 г.



Молоков с сыном Валерием. Красноярск, 1934 г.



*Семья Молокова в Москве.
Встреча героев. 1934 г.*



Молоков с женой



При всей своей занятости летчик Молоков про единственного сына не забывал. Умудрялся держать ситуацию под контролем, неназойливо подправляя, когда была в этом необходимость. Василий Сергеевич на сына не давил, мнение учитывал. Родившийся в 1924 году Валерий принадлежит к самому «выбитому» поколению фронтовиков — тем, кому исполнилось 18 в самый разгар войны — в 1942-м. Несмотря на то, что отец перед войной занимал высокий пост начальника Главного управления ГВФ (по-нынешнему министр гражданской авиации), семья жила очень скромно, не любили Молоковы выделяться. Может, в том числе и поэтому не получилось сыну знаменитого пилота продолжить летную династию — подвело здоровье, не прошел летную медкомиссию. Отец вмешиваться не стал, но и не стал препятствовать желанию сына все равно работать в авиации, хотя бы на земле. Сын за спиной отца не сидел. Сначала — Казанская спецшкола ВВС, потом призыв в РККА и — в солдатских погонах на фронт, авиамехаником в 213-ю ночную бомбардировочную авиадивизию, которой командовал отец, тоже выпросившийся бить врага, несмотря на возраст и высокую должность. В дивизии Валерий Молоков работал авиамехаником самолета По-2 сначала в одном из полков, потом в звене управления дивизии. Отца практически не видел, для командира дивизии генерала Молокова авиамеханик сержант Молоков был таким же рядовым подчиненным, как все, без всяких поблажек.



Дача Молоковых. 2013 г.

После окончания войны сержант Валерий Молоков еще два года служил авиамехаником. Уволился в 1947-м, приехал в Москву, поступил в МАИ на инженера-механика, потом перевелся в МВТУ им. Баумана. После его окончания распределился в НИИ радиосвязи. НИИ радиосвязи было тогда на острие новейших разработок для новой космической отрасли: делали приемники и передатчики для спусковых космических аппаратов. Валерий Молоков начинал с первых полетов — Белки и Стрелки, Гагарина, Титова и Терешковой. Постоянно в командировках на Байконуре. Старший инженер, ведущий инженер по технике связи УКВ для посадочных модулей космических кораблей и «Буранов». На пенсию ушел в 63 года.

Как подтверждение известной строки поэта: «... Из одного металла лют, медаль за бой, медаль за труд», за войну сержант Валерий Молоков был награжден орденом Отечественной войны 2-й степени, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За взятие Кенигсберга». А в мирное время за разработку и внедрение новой техники связи для космических кораблей — орденом Трудового Красного Знамени и медалью «За трудовую доблесть». Хранил Валерий Васильевич уникальную фотографию, подаренную ему на память о совместной работе коллективом первого отряда космонавтов с автографами каждого. А такое единодушное и уважительное признание его вклада в общее дело, на мой взгляд, дороже орденов.



Валерий Васильевич Молоков



На память Валерию Васильевичу Молокову от космонавтов



В гостях у Молоковых. 2010 г.

Сын не посрамил знаменитого отца, хотя ему не позавидуешь — без сомнения, всю его жизнь фамилия «держала в тонусе».

Очень хорошо помнил Валерий Васильевич Красноярск и остров Молокова 1934–1936 годов, где стоял дом, как ждали отца из полярных перелетов, как радовались всесоюзному признанию уважаемого в Красноярске всеми поголовно немногословного «дяди Васи» с продубленным северными ветрами лицом и порой негнуцимися пальцами...

1.5. КАРЗ — первый и единственный

Развитие авиационной промышленности в Красноярском крае в 1930-е годы было связано прежде всего с обеспечением деятельности подразделений Управления полярной авиации (в 1934 году оно еще называлось Управлением воздушной службы) Главного управления Северного морского пути (УПА ГУ СМП). Освоение северо-восточного побережья страны шло именно из Красноярска, ставшего главной гидроавиабазой ГУ СМП. Увеличивалось количество самолетов и возникла необходимость приблизить ремонтно-эксплуатационную базу УПА ГУ СМП к месту основного функционирования полярной авиации.

Решение о необходимости строительства авиаремонтной базы Севморпути в Красноярске было принято в начале 1933 года, но фактически к работам на острове приступили в 1934 году.

1 января 1934 года по приказу начальника Управления воздушной службы ГУ СМП М.И. Шевелева в городе Красноярске были открыты самолетомоторные мастерские, «...обязанности которых и являются производить ремонт и подготовку самолетов для работы в Арктике и обслуживание ремонтно-моторного парка авиалинии Красноярск — Игарка».

Под мастерские была предоставлена усадьба по адресу ул. Октябрьская, дом 20 (ныне ул. Дубровинского), представлявшая собой небольшое

жилое коммунальное здание и два полуразвалившихся сарая. Организатор и первый директор — Борис Григорьевич Крутский, инженер из рабочих, энергичный и хозяйственный человек. Первым заведующим производством был Константин Иванович Гробовский. Первыми квалифицированными работниками — инженер Болеслав Иванович Ромей, техники Владимир Ильич Баумцвейгер и Николай Петрович Шишкин, техник-дефектовщик Иван Григорьевич Поляков, мастера моторного цеха Семен Михайлович Саркисов и Николай Васильевич Гармашев, мастер столярного цеха Александр Григорьевич Турбов, контрольные мастера Яков Евстигнеевич Телеутов и Александр Михайлович Царевский¹.



Гидросамолеты Do J Wal

Мастерские являлись временными вплоть до окончания постройки и пуска нового ремонтного завода. Первоначально был утвержден штат мастерских 30 человек (списочный состав), впоследствии, с выявлением возможности развернуть работу более широко, набор рабочей силы стал производиться по потребности, вернее, по наличию производственных помещений. К концу года мощность мастерских выросла до 140 человек. Сразу взялись за обустройство: переоборудовали жилой дом под производственные помещения, на месте сараев соорудили небольшой цех вроде ангара и складское помещение. В цех входил самолет У-2, то есть ремонт небольших самолетов можно было проводить под крышей².

К ремонту самолетов коллектив Красноярских авиаремонтных мастерских (КАРМ) приступил в феврале 1934 года. Как писала газета «Красноярский рабочий» 26 августа 1934 года, тогда, в феврале, «...мастерским было предложено в аварийном порядке подготовить самолет, направляемый на спасение челюскинцев. В зимнюю стужу, под открытым небом, рабочие мастерских работали от зари до зари».

Одновременно в ГУ СМП разрабатывался проект завода. Кстати, одним из проектировщиков был инженер Михаил Иванович Шелухин, который впоследствии стал директором завода. Авиаремонтный завод рассматривался как составная часть Красноярской гидроавиабазы, строительство которой было развернуто в 1934 году на острове Телячий.

В постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) в 1934 году так и было указано: «...12. Считать необходимым постройку Главсевморпути специального завода в городе Красноярске как для переделки и приспособления самолетов, выпускаемых авиапромышленностью для работы на Севере, так и для капитального ремонта действующих самолетов»⁴.

26 августа 1934 года в газете «Красноярский рабочий» вышло интервью начальника мастерских Б.Г. Крутского, в котором он рассказал о рабочих буднях авиаремонтников:

«...К настоящему времени самолетный парк ГУ СМП вырос, что уже требует не просто ремонтных мастер-

ских, а ремонтного завода, к частичной стройке которого уже приступили.

Параллельно с этим организованы и частично уже оборудованы временные ремонтные мастерские, которым дано на зиму 1934—1935 гг. промзадания.

Программа зимнего ремонта в единицах, подлежащих ремонту, следующая: тяжелых самолетов — 5, почтовых — 3, авиамоторов — 50 плюс обслуживание линии Красноярск — Игарка текущим ремонтом.

Для многих летающих на самолетах и в особенности читающих про тот или иной героический полет работа воздушников представляется в виде самолета, имеющего на борту «воздушных волков», ведущих машину через пургу, туманы и неизведанные области. При этом совершенно забывают о незаметных героях, бьющихся над тем, чтобы машина в критический момент была абсолютно подчинена воле пилота и механика. Эти незаметные герои — ремонтники.

Как они работают?

В январе этого года по приказу начальника Управления воздушной службы ГУ СМП началась организация и оборудование реммастерских. Помещения для мастерских (усадьба по ул. Октябрьской, 20) — два гнилых сарая и небольшое каменное здание, доведенное хищнической эксплуатацией прежних хозяев до полной непригодности.

Силами небольшого коллектива мастерских удалось добиться полного переоборудования старого помещения, а на месте гнилых сараев отстроить новые цеха и склады.

С февраля и по настоящее время в этих кустарных мастерских отремонтировано и подготовлено к экспедициям 7 самолетов и 15 моторов. Причем мастерские не только не получили ни откуда помощи, но сумели выдержать противодействие многих организаций, ставивших палки в колеса.

Опись зданий и сооружений Авиаремонтных мастерских по ул. Октябрьской, 20:

- Контора-флигель: деревянный рубленый одноэтажный дом, 8,5 x 8,2 м, высота 3 м.
- Цеха № 1, 2, 3 — каменное одноэтажное здание 24 x 9 м, высота 4,4 м.
- Цех № 4 — деревянное здание.
- Материальный склад — деревянное здание.
- Столовая — деревянное здание.
- Испытательная станция на о. Молокова — одноэтажное деревянное здание.
- Общежитие на ул. Маркса, 21 — одноэтажный деревянный дом.
- Общежитие на о. Молокова — одноэтажный деревянный дом³.

Хуже всего сейчас обстоит дело с продовольствием и техснабжением. Контингент продпайков был утвержден только с третьего квартала, а до этого мастерские ходили и кланчили пайки у своих «богатых родственников» по ГУ СМП, имеющих излишки продовольствия.

В отношении техснабжения тоже неразбериха. УВС, обязанное нас снабжать, посылает оборудование аптекарскими дозами. Причем последнее попадает сперва в адрес управления линии Красноярск — Игарка, где приходится, и потом уже выдается мастерским с наценкой, с лихвой покрывающей транспортировку.

В феврале мастерским было предложено в аварийном порядке подготовить самолет, направляемый на спасение челюскинцев. Рабочие мастерских в зимнюю стужу, под открытым небом, не получая горячего питания, работали от зари до зари.

Сейчас, с наступлением зимних ремонтных работ, коллектив берет на себя обязательство на основе соцравнования и ударничества выдержать плановые сроки выхода из ремонта самолетов и моторов, а также дать высокую по качеству и минимальную по себестоимости продукцию.

Взамен этого ждем от снабженцев выполнения всех наших заявок на

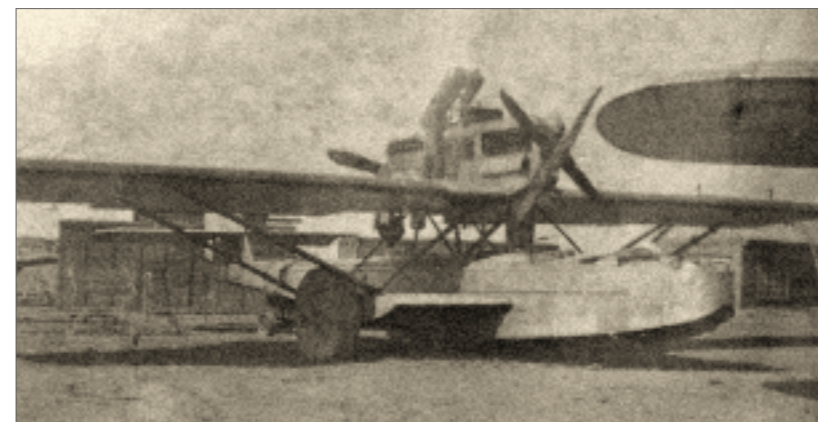
продовольственное и техснабжение. Ждем помощи от горкома комсомола, кстати, очень плохо шефствующего над нами»⁵.

К концу 1934 года в мастерских уже работало 142 человека. С авиационных предприятий страны в Красноярск были направлены десятки рабочих ведущих профессий. Появились специализированные цеха, хотя правильнее было бы их назвать участками: слесарно-механический, литейный, моторный, столярный, дюралевый, кузнечный, сварочный.

Согласно «Годовому отчету авиационных УВС ГУ СМП за 1934 г.»,



Первый самолет-лимузин на КАРЗе



Дорнье Валь на ремонте в КАРЗе



На о. Молокова

в 1934 году был произведен ремонт самолетов Дорнье Валь «СССР Н-2», Дорнье Валь «СССР Н-8», Дорнье Валь «СССР Н-10», Дорнье-Валь «СССР Н-26», П-5 «СССР Н-25», П-5 «СССР Н-27», Юнкерс W33 «СССР Н-5», ремонт поплавков у Юнкерса W33 «СССР Н-5» и ремонт моторов: Архимед, М-17, Л-5, БМВ, М-11.

В Государственном архиве Красноярского края сохранилось множество документов 1934 года о ремонте самолетов в мастерских, например:

«Акт о процентной готовности ремонта самолетов, находящихся в ремонте в КАРМ г. Красноярск 31 декабря 1934 г.

Инвентаризационная комиссия в составе председателя — заведующего производством тов. Грабовского и членов — тт. Царевского, Кожевникова, Миронова составили настоящий акт о процентной готовности ремонта са-

молета П-5 Н-25, подлежащего текущему ремонту.

При осмотре оказались проделаны следующие работы:

1. Отремонтировано левое нижнее крыло.
2. Заменены тросы управления самолетом.
3. Сняты все трубопроводы, отожжены, отремонтированы и отплены.
4. Снята правая передняя стойка центроплана.
5. Отремонтированы и установлены костыль и подльжник.
6. Очищены от ржавчины и смазаны все металлические детали самолета.

Все перечисленные работы составляют 35 % готовности самолета.

Председатель комиссии Грабовский.
Члены комиссии
Царевский, Кожевников, Миронов»⁶

«Инвентаризационная комиссия в составе председателя — заведующего производством Грабовского К. И. и членов — тт. Царевского, Кожевникова и Миронова составили настоящий акт о процентной готовности ремонта самолета В-33 Н-5, подлежащего капитальному ремонту.

При осмотре оказались проделаны следующие работы:

1. Самолет разобран полностью, промыт и очищен.
2. Отремонтированы:
 - а) шасси;
 - б) рулевое управление;
 - в) хвостовое оперение;
 - г) капоты;
 - д) радиатор;
 - е) крылья;
 - ж) бензо-, водо-, маслоарматура;
 - з) сидения.
3. Изготовлен новый глушитель.
4. Сняты с самолета днище фюзеляжа, центроплана и вся обшивка моторного кока.

5. Сняты старые и заготовлены новые подmotorные брусья и узлы крепления их (две штуки задние).

Все перечисленные работы составляют 32 % готовности самолета.

Председатель комиссии Грабовский.
Члены комиссии Царевский,
Кожевников, Миронов».⁷

Места для полноценного трудового процесса сильно не хватало и было принято решение в марте 1935 года мастерские передислоцировать на остров Молокова. Здесь КАРМ разместились в ангаре Енисейской авиалинии. Так как лучшего и большего по вместимости, кроме ангара, ничего не было, основные цеха — самолетосборочный, дюралевый, отдел подготовки производства, обойный цех, малярный, бригада смывщиц и слесари отдела подготовки производства — были размещены в указанном ангаре. Остальные цеха — моторный и механический — были размещены в помещении, предназначенном для технического имущества авиалинии, и столярный цех помещен в одной части временного барака каркасного типа, занимаемого общежитием рабочих.

Мастерские стали в состоянии производить капитально-восстановительный ремонт тяжелых самолетов. Это было крайне актуальным, так как необходимо было подготовить к летней навигации самолеты отряда ледовой разведки, которые планировалось в первых числах июня выпустить в Карское море



Ангар на о. Молокова



для проводки судов через льды Карского моря, вдоль побережья Ледовитого океана, острова Диксон, мыса Челюскин и моря Лаптевых. Поэтому на острове Молокова «...форсированными темпами идет тщательный осмотр и снаряжение воздушных судов, выделенных для работы в Арктике.

27 мая для руководства работой по подготовке самолета в Красноярск прибыл главный инженер Управления воздушных сил службы ГУ СМП тов. М. И. Шелухин.

Политуправление Севморпути, придавая исключительное значение работе Енисейской авиагруппы в навигацию текущего года, командировало в Красноярск на период подготовки авиаотрядов помощника по политчасти Главно-

го управления воздушных сил ГУ СМП тов. Еремина.

Кроме основной работы по проводке судов Карской экспедиции, воздушные суда Енисейской авиагруппы перебросят большое количество грузов и специалистов изыскательной партии и научных экспедиций, работающих по освоению Арктики»⁸.

В августе 1935 года Красноярские авиаремонтные мастерские были развернуты в Красноярский авиаремонтный завод (КАРЗ), ставший единственным предприятием в стране, где не только ремонтировали моторы и самолеты полярной авиации, но и приспособляли отдельные стандартные типы машин к эксплуатации в экстремаль-

ных условиях Севера. Ни один новый самолет, направляющийся в Арктику, не проходил мимо Красноярского авиаремонтного завода. Здесь его утепляли, делали закрытые кабины для экипажа, монтировали аэрофото съемочное оборудование, устанавливали новые радионавигационные приборы.

Структура КАРЗ:

- Отдел подготовки производства.
- Цех № 1 — смывка, разборка, дефектовка.
- Цех № 2 — механические работы.
- Цеха № 3 и № 4 — ремонтные: дюралевые, медницкие, столярные, обойные, малярные работы.
- Цех № 5 — сборочный: комплектровка, монтаж приборов и оборудования.
- Цех № 6 — моторный.
- Цех № 7 — главного механика: содержание механизмов и отопление.
- Отдел технического контроля (ОТК).

Но и на острове Молокова заводу было мало места, пять цехов работали в одном ангаре. Проблем хватало. Транспортных средств, можно сказать, не было (имелись две лошади и небольшой катер!!!), помещения практически не отапливались, электроэнергия — в недостаточном количестве и с перебоями, доставка рабочих с берега на остров — тоже проблема. Весной остров затапливало и завод неделями не работал. Главным «горем» для ремонтников было крайне плохое снабжение завода запчастями и расходными материалами. Срочные телеграммы

«наверх» хоть и были категоричными, но...

Телеграммы КАРЗа

№ 672 от 19 марта 1936 г.

в Арктикснаб:

«Примите срочные меры по отгрузке аэролаков, срывается работа»;

№ 6102 от 8 апреля:

«Сообщите, когда отгружен эмалит, перкаль. Их отсутствие задерживает окончание ремонта»;

№ 3125 от 13 апреля:

«Прошу воздействовать ускорению отгрузки эмалита»;

№ 6131 от 19 апреля:

«Получается задержка выпуска самолетов из-за отсутствия перкаля, эмалита, белил, фанеры 3–4 мм, медных шурупов 2х30, обыкновенных гвоздей»⁹.

Несмотря на все трудности, труженики КАРЗа при помощи авиалинии транспортом и рабочей силой в весьма жесткие сроки обеспечили ремонт и подготовку самолетов Енисейской авиалинии к ледовой разведке.

Было принято решение строить завод отдельно от гидроавиабазы, на правом берегу Енисея.



Понтон для ремонта моторов



Дорнье Валь «Н-233» на Абаканской протоке перед испытаниями после ремонта на КАРЗе



С. А. Захаров

В решении этого вопроса принял активное участие старейший полярный летчик Борис Григорьевич Чухновский. Он выбирал место для строительства завода, ему была предоставлена честь заложить первый камень в фундамент первого ангара.

В 1935–1936 гг. проводился ремонт самолетов Дорнье Валь, МП-1, МП-6, Р-6, Г-1, П-5, У-2, авиамоторов не только Енисейской авиагруппы, но и ГВФ, Аэрофотосъемки НКВД.

Красноярск превратился в основную базу полярной авиации. Многие рекордные авиационные трассы проходили через Красноярск. Здесь, на КАРЗе, для этих перелетов готовилась материальная часть. В марте 1935 года были подготовлены самолеты В. С. Молокова и М. В. Водопьянова для перелетов на о. Диксон и мыс Шмидта. 22 июля 1936 года с Абаканской протоки поднялся в воздух Дорнье Валь «СССР Н-2», пилотируемый В. С. Молоковым.

«Красноярский рабочий», 22 октября 1936 г.
Статья Е. Вересова
«Самолетная здравница»

«...На площадке перед ангаром мастерских стоит известная всему миру летающая лодка «СССР Н-2». На ней Молоков совершил нынешним летом свой великий перелет. Он известен всему миру — этот выдавший тысячи малых и больших геройств молоковский самолет. Но мало кому, даже в Красноярске, известно, кто, подготавливая легендарную машину к историческому путешествию, ремонтировал ее, любовно перебирая каждый ее винтик.

Вот и сейчас Н-2 стоит на площадке мастерских и скромно ждет своей очереди для ремонта рядом с другими величественными птицами с опознавательным знаком авиации Арктики. На их бортах следы многих холодных морей. Они оцарапаны тысячами бурных

полярных ветров. Сколько они видели, сколько тысяч труднейших километров покрыли они славными крыльями! На этих крыльях перевозится в холодную Эвенкию, Дудинку, Игарку бурная жизнь Большой земли, чтоб малые, ранее всеми забытые земли делать большими, кипящими общественным творчеством.

Машины стоят как могучие, но усталые орлы, оставившие немало перьев в боях со стихией. Они выйдут отсюда омоложенные, блестящие, готовые к новым тысячеверстным полетам.

Плотники и дюральщики переберут каждую нервюру, проверят каждую заклепку на листах плоскостей и сколько-нибудь сомнительные части заменят новыми. Стахановская бригада Ивановой обтянет их оперение новым хрустящим перкалем, стахановки-маляры Стародубцева или Родюкова покроют их тонким слоем блестящей алюминиевой краски, стахановка Ковалева со

старательностью влюбленного в свое дело живописца выведет на плоскостях и фюзеляже великую марку — начальные буквы своей славной родины. Самолеты пройдут через сотни умелых рук, и каждая из них оставит на них свой ласковый след.

Стародубцева и Родюкова — подруги-стахановки — ни на какой другой не сменяют свой труд и свои мастерские. Они, как и Вероника Юлиановна Ковалева, всю свою жизнь связали с мастерскими на острове Молокова. Трудно поверить, глядя на прекрасную отделку самолетов, на их строгие вылизанные формы, что от шасси до ветрянки насоса их заново отделявали, ремонтировали, заменяли новыми частями люди, которые еще год-два не имели представления ни о работе мастерских, ни тем более об авиационной промышленности.

Это самое большое достижение авиаремонтных мастерских, что за два года из вчерашних красноярских слесарей второй руки, домохозяек, чернорабочих здесь выросли десятки мотористов, дюральщиков, токарей, обтяжчиц, столяров, сборщиков, способных отлично (здесь иначе работать нельзя) выполнять тончайшие квалифицированные работы по ремонту самолетов.

Есть много извиняющих моментов в работе КАРМ. Они очень молоды. Им тесно и неудобно в тех помещениях, где они сейчас находятся. Им не хватает оборудования. Они нуждаются в помощи, которая им не всегда оказывается вовремя и в полной мере».

«...Красноярские авиаремонтные ма-

стерские за последнее время выросли, возмужали, выковали хорошие кадры рабочих-стахановцев. Но это еще не настоящие мастерские, и кадры их ни по количеству, ни по качеству еще не выполняют высокие требования, которые предъявляет им славная арктическая авиация. А мастерские могут и обязаны выполнять самые высокие требования.

Ремонтировать самолеты отлично, быстро и не перерасходуя средств, мастерские обязаны, не дожидаясь того времени, когда они будут переведены в строящиеся для них новые цеха на правом берегу. Хорошо работать можно и нужно в нынешних условиях. Стахановцы КАРМ доказывают это личным примером.

Пусть обновление, капитальный ремонт самолета Василия Сергеевича Молокова, чье славное имя носит земля, на которой стоят мастерские, станет новым этапом в работе их, этапом подлинно большевистской борьбы за работу, отличную во всех отношениях, работу, достойную замечательных стахановцев мастерских — здравницы арктических сил»¹⁰.

В 1938 году директором завода был назначен инженер И. А. Мурзин, не имевший опыта руководящей работы, что сильно сказалось на работе завода. Повлиял и переезд завода в новые недостроенные цеха на правом берегу Енисея. Нехватка квалифицированных кадров, особенно руководящих, затяжка строительства, неустроенность быта и провалы в плановой и финансовой работе привели к серьезным недостаткам.

В 1939 году должность директора завода принял главный инженер завода Василий Иванович Мельников.

Срочное принятие мер — укомплектование инженерами — выпускниками авиационных институтов, введение должности парторга ЦК ВКП(б), назначение в 1939 году директором завода опытного инженера и хозяйственника Сергея Антоновича Захарова выправило ситуацию, и завод снова вышел в число передовых предприятий отрасли и был награжден переходящими Красными знаменами Главсевморпути, Красноярского горкома ВКП(б) и исполкома горсовета.

В конце 1939 года за достройку цехов взялся сам завод, созданный отдел капитального строительства приступил к работе. Как бы сейчас сказали, строительство продолжилось «хозспособом», без отрыва от выполнения основных задач. На правом берегу начало работы складывалось крайне трудно:

«...Завод только в 1939 году приступил к освоению площадей и начал осваивать ремонтное производство. Необходимо указать, что корпус завода до настоящего времени не закончен даже строительной коробкой, не говоря о сантехническом монтаже и электропроводке. Завод имел в 1939 году большие убытки за счет дополнительных работ, связанных с перечисткой, промывкой деталей самолетов и моторов из-за течи крыши и заноса песком. Низкое качество работы и продукции завода во многом зависело от указанных причин. Завод не имеет воды, а для производства работ требуется боль-

шое количество таковой, в силу чего приходится прибегать к доставке в бочках, использованию пожарных машин. Отопление завода запроектировано и построено неправильно в разрезе технологии ремонтного производства.

Цеха, имеющие большую охлаждаемую поверхность, имеют малые агрегаты отопления с малой подачей тепла. В зимнее время в цехах имеем $-10-15^{\circ}\text{C}$, что не только влияет на производительность труда и качество, но и совершенно останавливает отдельные участки работ. За 1939 год завод имел около двух месяцев простоя ввиду холода, отсутствия угля и электроэнергии.

При проектировании завода последнему не дали энергетическую базу, в отсутствие электроэнергии в пиковые месяцы для города завод со снабжения снимался, и тем самым имели указанные выше простои, что в сильной степени повлияло на выполнение программы. Завод в прошедшем году только начинал переходить от кустарных мастерских к заводским методам работы, а, следовательно, искал и методы организации, и путь работы, разрешал как организационные вопросы, так и технические.

В 1939 году завод осваивал новые объекты ремонта в производстве с[амолетов] ДВ и Г-1, подготовки для запуска и производства совершенно не было. Техническая документация на заводе совершенно отсутствовала, что влияло на цикл ремонта, значительно удорожало себестоимость и влияло на организацию производства. Постройка завода шла без технологического

проекта, что вынудило эксплуатацию разместить цеха основные с подсобными, что неправильно и с технологической точки зрения, а также и со стороны организации труда. Касаясь оборудования завода, нужно отметить, что имеющееся оборудование морально устарело.

На заводе нет автоматов, нет пневмооборудования, нет вспомогательного необходимого оборудования (низковольтный свет, краскопульты). Завод работает на устаревших станках типа «Бромлей», отсутствуют клепальные, выколочные, давилые машины, и работа выполняется исключительно вручную, такие цеха, как дюралевый, столярный, имеют 100% ручной труд. Завод не имел кадров ни командного состава, ни производственного. В 1939 году завод был превращен в школу ФЗУ и имел 55% производственников — учеников и несовершеннолетних. Завод не имел и не имеет как оборудованной аэродромной площадки, так и гидроаэродрома. Это порождало поломки (Н-233, Н-236, Н-180) и вызывало удорожание себестоимости. Отсутствие оборудования (ввод, вывод, передвижка самолетов, тяжелых агрегатов) вызывало необходимость снятия всех рабочих завода, что расходовало рабочую силу не по назначению.

Помещений для материалов, запчастей и в особенности для рем[онтно-го] фонда и готовой продукции завод не имеет, а следовательно, готовая продукция хранилась на улице, и из-за заноса песком необходимо было производить контрольные переборки,

дополнительные чистки (Н-54, Н-53, Н-10) и т.д., на что расходовалась рабочая сила и средства»¹¹.

В мае 1939 года лучшие стахановцы завода были награждены значками «Почетному полярнику» и Похвальными грамотами ГУ СМП: токарь Костицын, инженер Лыхин, дюральщик Шумков, мастер Гилюк.

Через год среди работников завода появились и первые кавалеры правительственных наград: Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 4 мая 1940 года были награждены:

- орденом «Знак Почета»: начальник ЛИСа Борис Агров, парторг завода Ерванд Арутюнян, главный механик Павел Гостинчиков, начальник цеха Василий Кобозев, главный инженер завода Василий Мельников;
- медалью «За трудовую доблесть»: медник Перец Берзон, директор завода Сергей Захаров, мастер Михаил Потатуркин, рабочий Павел Стариков, слесарь Василий Тимофеев, главный конструктор Леонид Хохлов;
- медалью «За трудовое отличие»: рабочий Александр Щетинин.

К началу Великой Отечественной войны завод твердо занял почетное место среди лучших промышленных предприятий города. За эти годы было построено много промышленных зданий, сдано в эксплуатацию жилое пятиэтажное здание для работников завода и Енисейской авиалинии — «Авиадом».

За первую половину 1941 года КАРЗ

отремонтировал 3 Г-1, 11 МП-1, 8 Дорнье Валь, Валти, 2 МП-7, 2 Дугласа DF, S-43, собрал новый МП-7. С лета 1941 года встали на ремонт 11 Г-1, Р-6, 5 МП-1.¹²

Перестройка работы завода летом 1941 года на военный лад была осуществлена в два-три дня. На заводе появилась группа военных летчиков морской авиации, было организовано военное представительство. Заводу была поставлена задача не только ремонтировать, но и вооружать самолеты ледовой разведки для того, чтобы они могли дать отпор врагу, уже появившемуся в Арктике.

КБ завода разработало конструкции установок пулеметов на все марки самолетов УПА ГУ СМП, в механическом цеху выполнили монтаж. Получили и новый заказ, не связанный с авиацией. Заводу было поручено изготовление минометных боеприпасов. Многие квалифицированные рабочие, несмотря на бронь, ушли на фронт. К станкам встали старики, подростки и женщины. Передовые рабочие давали выработку в 200 и 300% от нормы, при отсутствии нужного оборудования изготавливали или восстанавливали сложнейшие узлы, детали, инструмент и оснастку.

В соответствии с планом эвакуации предприятий с западной части страны на восток на площади КАРЗа прибыл завод № 477 НКПА из Тульской области (ст. Лаптево). Первый эшелон прибыл в Красноярск на станцию Злобино 4 ноября 1941 года.

Эвакуированный завод № 477 НКПА в прошлом именовался «Красный плуг»

и выпускал сельхозинвентарь. Перед войной выпускал узлы и запасные части для самолетов-бомбардировщиков СБ.

Завод № 477 после эвакуации в г. Красноярск, установив во вновь организованных цехах оборудование, приступил к производственной деятельности на новом месте 10 декабря 1941 года.

С 23 ноября 1941 года цех № 11 был переведен на территорию острова Молокова для осуществления ремонта самолетов ледовой разведки.

С 15 января 1942 года на основании Постановления СНК СССР от 5 января 1942 г. и приказа по Главному управлению Северного морского пути от 13 января 1942 г. за № Р-4 завод им. Побежинова передается заводу № 477 НКПА по балансу на 1 января 1942 г. со всеми активами и пассивом. Руководство всеми производственными процессами и распоряжение всеми без исключения имущественно-материальными ценностями и денежными средствами переходит полностью к руководству завода № 477 НКПА.

В этот период ремонт самолетов был основной задачей объединенного завода. Ремонтировались самолеты полярной авиации, авиаотрядов Бампроекта ГУ ЛЖДС НКВД и Норилькомбината НКВД, аэрофотосъемочных отрядов Геодезии и картографии. Переоборудовали дальние бомбардировщики ДБ-3Ф, предназначенные для ВВС Беломорской военной флотилии, и ремонтировали перегонявшиеся с Комсомольска-на-Амуре на фронт



Бортмеханик ЛИС
А. И. Прийдак



Начальник ЛИС
Б. Н. Агров

и севшие с неисправностями на Красноярский и Канский аэродромы.

20 августа 1942 года распоряжением Совета народных комиссаров СССР завод № 477 передал Управлению полярной авиации ГУ СМП цеха ремонта самолетов и моторов. Цеха полностью перевели на остров Молокова, и там была организована Центральная авиаремонтная база (ЦАРБ), входящая в состав Енисейской авиагруппы УПА ГУ СМП. Директором ЦАРБ был назначен С. А. Захаров, а руководство заводом № 477 осталось за Ф. Г. Нестеровым.

Кстати, первым заданием ЦАРБ был капитальный ремонт легендарного Г-2 (АНТ-6) «СССР Н-172», на котором В. С. Молоков летал на Северный полюс в 1937 году. Самолет после ремонта должен был быть передан в ВВС Беломорской военной флотилии.

По производственному плану на 1943 год необходимо было выполнить ремонт 26 самолетов и 110 моторов.

Кроме того, было изготовлено 10 комплектов лыжных шасси для самолетов, 55 газогенераторов, 30 воздушных винтов и 4 комплекта поплавкового шасси.¹⁴

По производственному плану на 1944 год предстояло отремонтировать 20 самолетов, 110 моторов, 125 газогенераторов для автомобилей и тракторов.¹⁵

В 1944 году ЦАРБ отремонтировала МП-7 МАГОН УПА, МП-1, Г-1 и СП Енисейской, Игарской и Чукотской авиагрупп, три военно-морских МБР-2.¹⁶

В 1945 году было отремонтировано 26 самолетов, 118 моторов. В плане было изготовление деревянных катеров и шлюпок, деталей для самолетов (фонари, лыжи и прочее), аэродромного оборудования, автотракторных запчастей, текущий ремонт самолетов и моторов, винтов, лыж, поплавков, плавсредств, автотранспортного парка.¹⁷

ЦАРБ в годы войны выполняла задачи не только по ремонту самолетов полярной авиации. В 1942–1945 гг. специалисты ЦАРБ оказывали помощь инженерно-техническому составу Красноярского аэропорта ГВФ и 15-й авиабазы ВВС Красной армии в ремонте аварийных самолетов американского производства, поступавших в Красноярск из США по Красноярской воздушной трассе по программе ленд-лиза.

Передавая ремонт самолетов полярной авиации ЦАРБ, завод № 477 продолжал выполнять задания по изготовлению деталей и узлов для самолетов СБ (крылья, стабилизаторы, рули высоты,



Г. М. Бериев



Директор завода И. Я. Рехтман, зам. директора А. В. Коломенский, главный конструктор Г. М. Бериев. Красноярск, 1945 г.

рули поворота, элероны, щитки и др.), а также деталей снаряда М-13.

В 1943 году выпуск запчастей для самолетов СБ был прекращен, директором завода № 477 назначен инженер-полковник И. Я. Рехтман.

С 30 апреля 1943 года на завод № 477 возлагался ремонт и изготовление запчастей для самолетов Пе-2. Документация пришла с заводов № 39 г. Иркутска и № 99 г. Улан-Удэ. Практически сразу это решение было отменено, так как приказом НКАП от 3 мая 1943 года на заводе № 477 было организовано серийное производство военных гидросамолетов Бе-4 (КОР-2) и опытного гидросамолета — морского дальнего разведчика ЛЛ-143. Для выполнения этих задач было переведено в Красноярск с завода № 288 НКАП ОКБ ави-

аконструктора Георгия Михайловича Бериева¹⁸.

Первый самолет Бе-4 (КОР-2) был сдан в эксплуатацию в ноябре 1943 года. Всего за 1943–1945 гг. было выпущено 38 самолетов Бе-4. 1 ноября 1944 г. в основном закончен сборкой первый опытный гидросамолет ЛЛ-143, который был отправлен на место летных испытаний в Таганрог в апреле 1945 года.

После окончания войны с фашистами переход предприятий на мирные рельсы совершился не сразу. Многие заводы, в том числе и авиаремонтный, продолжали производить оборонную продукцию, так как война продолжалась на Дальнем Востоке. В ноябре 1945 года правительство принимает решение о передаче завода из Народ-

**Приказ и. о. заместителя начальника
ГУ СМП Ф. М. Кузичкина
г. Красноярск, 21 сентября 1942 г.**

не подлежит оглашению

Для быстрого развертывания Центральной авиаремонтной базы Главсевморпути приказываю:

I.

Центральную авиаремонтную базу (ЦАРБ) разместить на острове Молокова, для чего выделить следующие здания:

1. Помещение водных мастерских, в котором разместить моторный цех ЦАРБа с соответствующим переоборудованием, пристройкой дополнительного помещения для хранения ремонтного фонда, готовой продукции и строительства испытательной станции;
2. Помещение линейных мастерских, в котором разместить слесарно-механический цех и столярно-обойно-малярную мастерскую. К[оманди]ру Енисейской авиагруппы к 1 октября освободить помещение, занятое под склад группы;
3. Второй этаж пожарного депо, где разместить электро-, радиоприборную мастерскую;
4. Караульное помещение ВОХРа, которое использовать под склад имущества ЦАРБа, для чего начальнику инспекции ВОХРа тов. Федорову к 23 сентября с. г. освободить указанное помещение;
5. Холодный ангар под склад хранения и разборки ремонтного фонда;
6. Теплый ангар для ремонта и сборки самолетов;
7. Два складских помещения, занятых под имущество бывших мастерских Арктикснаба и ОЗОКСа Енисейской авиагруппы.

II.

Командиру Енисейской авиагруппы немедленно приступить к освобождению помещения бывшей гостиницы на острове Молокова, всех, живущих в указанном помещении, переселить, само помещение передать ЦАРБу.

Директору ЦАРБа тов. Захарову использовать указанное здание под следующее размещение: верхний этаж — под управление ЦАРБа, нижний этаж — под столовую.

Срок исполнения по освобождению помещений — 1 октября с. г.

III.

Командиру Енисейской авиагруппы передать в ведение ЦАРБа два катера (катер «Пилот» с обслуживающим персоналом и полуглиссер «Искра»).

IV.

Директору ЦАРБа Захарову представить мне к 1 октября с. г. промфинплан ЦАРБа на четыре месяца 1942 года и на 1943 год.

V.

В целях развертывания и производства строительства провести инвентаризацию всех сооружений, находящихся в эксплуатации Енисейской авиагруппы на о. Молокова, строящихся в 1942 году, и законсервированного строительства двухъярусного ангара на о. Молокова.

VI.

Провести инвентаризацию инструмента, инвентаря и стройматериалов ОЗОКСа Енисейской авиагруппы, находящегося на о. Молокова и передать его ОКСу ЦАРБа для строительства на о. Молокова.

Срок инвентаризации и передачи устанавливаю к 1 октября 1942 г.

VII.

Управлению капитального строительства ГУ СМП произвести передачу ЦАРБу заготовленных лесоматериалов на стр[ои-тельст]во стандартных двухэтажных пяти домов на левом берегу Енисея в г. Красноярске в количестве 500 куб[ических] метров для строительства двухъярусного ангара на о. Молокова.

VIII.

В связи с реорганизацией ОЗОКСа Енисейской авиагруппы и сокращения его аппарата с 1 октября с. г. передать в аппарат ОКСа ЦАРБа инженера Матросова А. М. для организации и развертывания строительства двухъярусного ангара на о. Молокова.

И. о. заместителя начальника

Главсевморпути инженер-полковник Ф. Кузичкин.¹³

ного комиссариата авиационной промышленности, в подчинении которого он находился в годы войны, старому, довоенному хозяину — ГУ СМП.

В приказе Главсевморпути от 13 ноября 1945 года читаем:

«Во исполнение постановления Совета Народных Комиссаров СССР считать авиаремонтный завод принятым и в дальнейшем именовать его заводом им. Побезимова.

Заводу приказано 18 декабря 1945 года принять в свое хозяйство Центральную авиаремонтную базу».

Директор завода Илья Яковлевич Рехтман, конструкторская группа во

главе с авиаконструктором Георгием Михайловичем Бериевым, многие другие руководящие работники и главные специалисты завода (всего около 800 человек) уезжают из Красноярска и возвращаются в Таганрог. Снимается и отправляется с завода наиболее ценное авиационное оборудование, разбираются и упаковываются для отправки незаконченные строительством агрегаты. Директором завода назначен В. И. Мельников.

С января 1946 года завод начал свою историю как судостроительный (изготовление речных катеров). Кроме того, оставалось еще задание по самолето-

ремонту: запущены в ремонт самолеты и моторы для ледовой разведки с расчетом окончания ремонта 1 мая 1946 года. Кроме того, начался выпуск и сугубо мирной продукции, организован цех ширпотреба. Заводом были освоены и выпускались в массовом количестве миски, поварешки, шумовки, стиральные доски, сковородки, детские кроватки. Разрабатывались чертежи для детского велосипеда, намечен выпуск первого детского велосипеда в марте 1946 года, выпуск первой детской коляски в начале апреля 1946 года. Алюминиевая посуда начала выпускаться в марте 1946 года.¹⁹

В январе 1950 года завод передан из ГУ СМП в ведение Министерства речного флота СССР.

Высоко оценил заслуги коллектива завода начальник УПА ГУ СМП Герой Советского Союза М. И. Шевелев:

«Без этого завода не могло быть бурного развития полярной авиации и не было бы столь быстрого развития северных районов нашей страны».

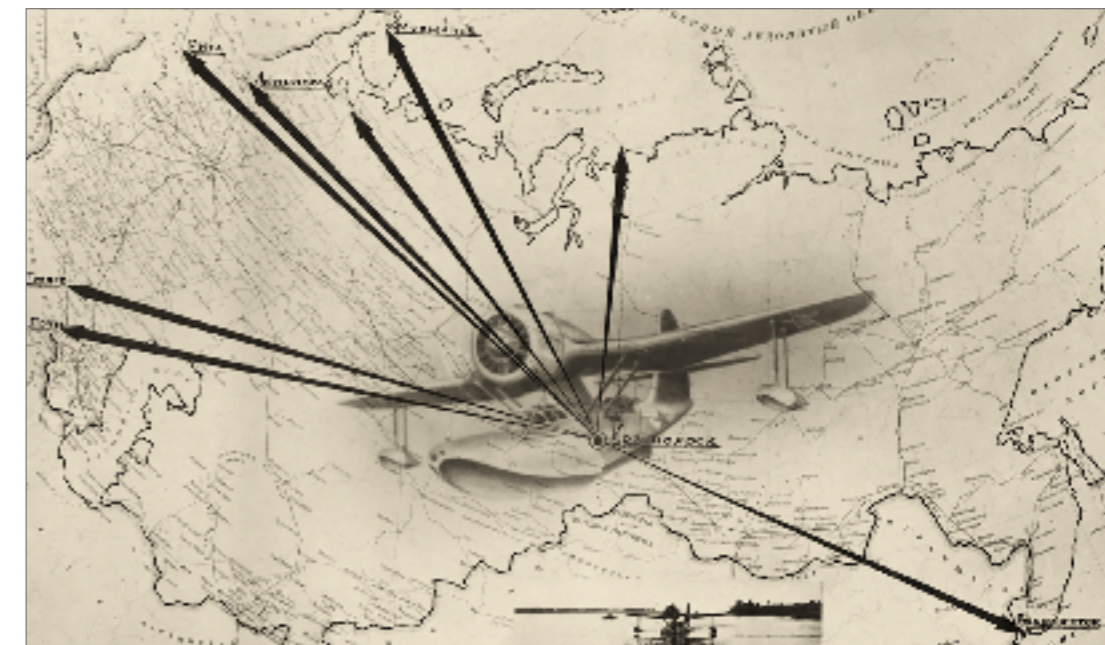
В 2009-2012 годы предприятие ОАО «Красноярский судостроительный завод» было полностью ликвидировано, на его месте построен жилой комплекс «Южный берег».



Be-4 в Красноярске. Ноябрь 1943 г.



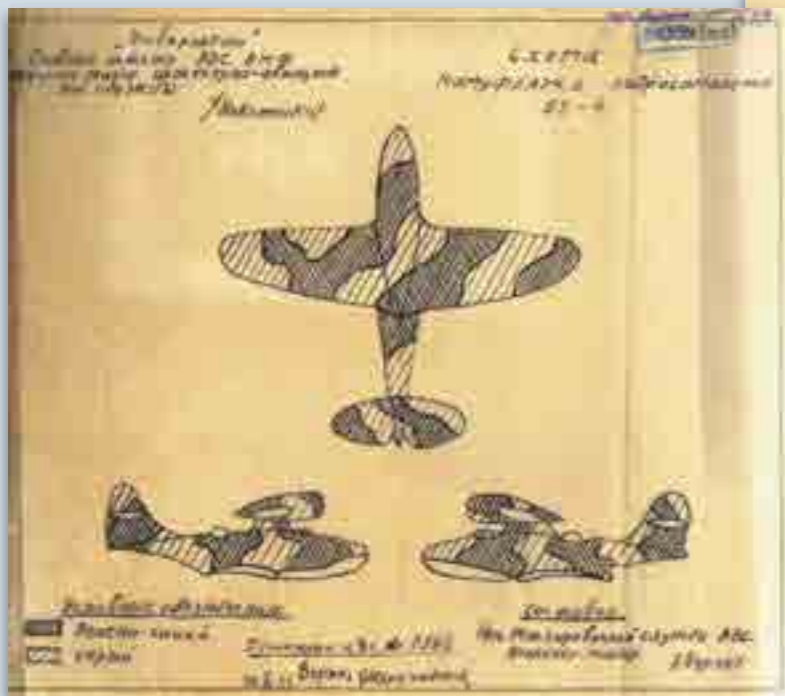
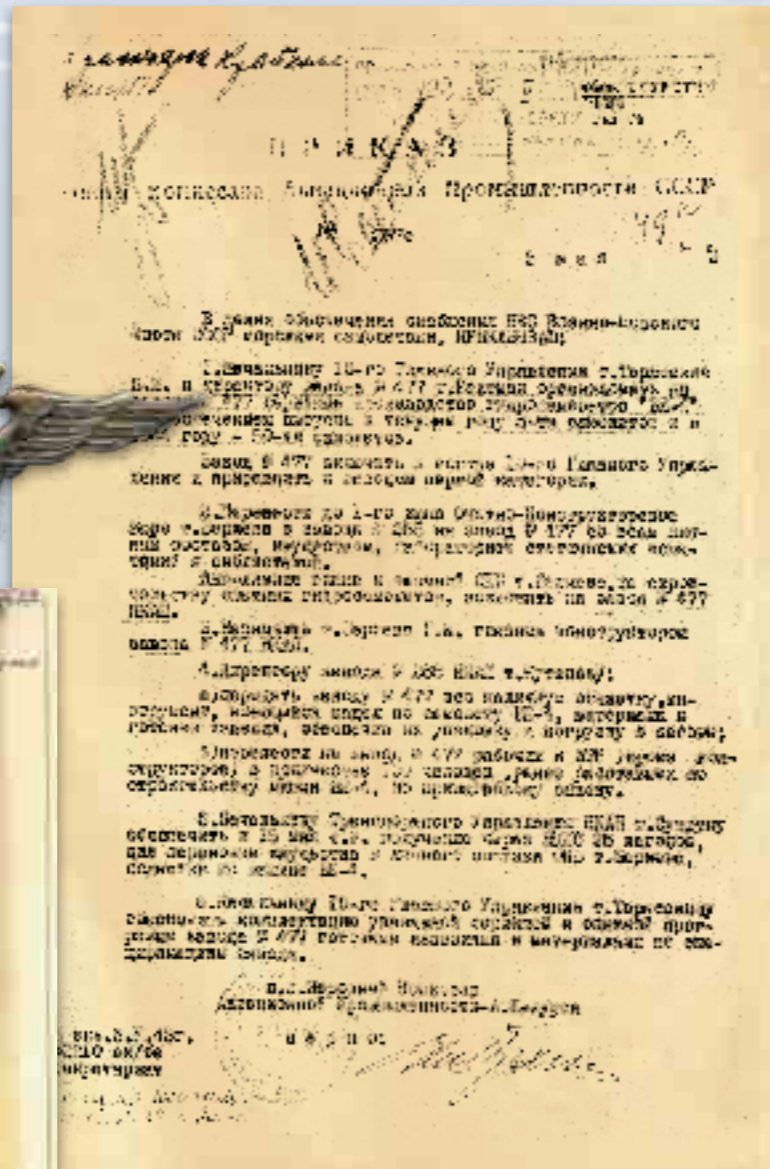
Be-4 в Красноярске



Карта поставок самолетов Be-4 из Красноярска

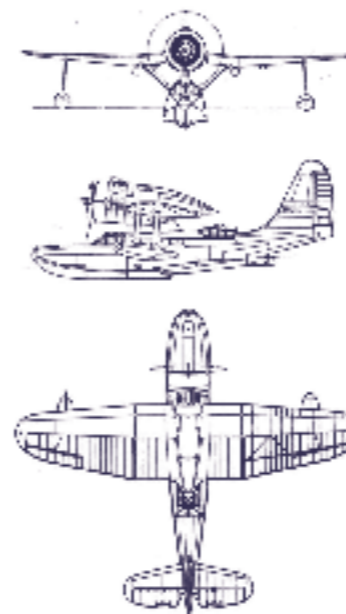


Производство самолетов Бе-4
в Красноярске. 1944 г.



Бе-4 (КОР-2)

Цельнометаллическая двухреданная
летающая лодка типа парасоль



В качестве силовой установки был выбран однорядный звездообразный двигатель воздушного охлаждения М-63 мощностью 1100 л. с. Экипаж состоял из летчика и штурмана, причем в кабине летчика мог устанавливаться второй съемный комплект органов управления самолетом. Вооружение состояло из одного неподвижного 7,62-мм пулемета ШКАС в носовой части лодки, такого же пулемета на турели МВ-5, расположенной в средней части лодки, и 200 кг бомб.

Бе-4 предназначался, прежде всего, для ведения ближней морской разведки, корректировки огня корабельной и береговой артиллерии, а также охраны тяжелых боевых кораблей от подводных лодок противника, противо-

дочного поиска, борьбы с небольшими боевыми кораблями и катерами.

В 1943 г. в соответствии с приказом НКАП № 267с от 3 мая, КБ Бериева было перебазировано в г. Красноярск на завод № 477 — бывшие авиаремонтные мастерские Главсевморпути. Там серийный выпуск и совершенствование Бе-4 продолжились. Бе-4 строили вплоть до окончания производства самолета в 1945 г. На заводе № 477 выпущено 38 самолетов Бе-4: 20 — в 1944 году и 18 — в 1945 году.

Во время войны 12 машин поступили на Черноморский флот, 12 — на Балтику, 4 — на Тихоокеанский флот. Остальные самолеты попали в строевые части морской авиации уже после окончания боевых действий.



Глава 2.

Енисейская авиагруппа — события и люди

164

2.1.

Под флагом
Главсевморпути

208

2.2.

В составе
Аэрофлота

222

2.3.

Снова —
полярники

232

2.4.

Продолжая
традиции.
Над Абаканской
протокой

Глава 2. ✨ Енисейская авиагруппа — события и люди

2.1. Под флагом Главсевморпути

В 1933 году Управлением воздушной службы ГУ СМП были заключены первые договоры. Енисейского региона касались следующие:

- на обеспечение Карских и Ленских экспедиций ледовой разведкой — на 195 летных часов,
- на ледовую разведку и аэрофото съемку Западно-Таймырской экспедиции — на 40 летных часов,
- на перевозку почты по линии Красноярск — Игарка,
- на перевозку с Енисея пушнины в Красноярск и Енисейск.

В летнюю навигацию 1933 года главными задачами оставались также ледовая разведка и проводка судов в Карском море и изыскательские работы на Западном Таймыре и на северо-востоке Сибири. Полярные летчики не подкачали, 12-я Карская экспедиция была успешно проведена. Было проведено обследование острова Диксон, фактории Гольчиха, Усть-Енисейского порта и Дудинки. ЮГ-1 «СССР Н-4» убыл с линии Красноярск — Игарка и под коман-

дой Ф. К. Куканова был прикомандирован ко второй экспедиции геолога С. В. Обручева и направлен на Чукотку. С самолетом убыл и енисейский пилот Георгий Александрович Страубе. ЮГ-1 «СССР Н-4» (командир экипажа Ф. К. Куканов, второй пилот Г. А. Страубе, бортмеханики В. Шадрин, Демидов) осенью (октябрь – ноябрь) 1933 года за 13 рейсов вывез 93 (!) человека с зазимовавших у мыса Биллингса кораблей экспедиции Дальстроя на мыс Северный (более 100 км). На одном самолете одним экипажем!

К концу 1933 года в УВС ГУ СМП поступило еще 12 самолетов. К имеющимся пяти самолетам добавились еще три самолета Дорнье Валь (Н-8, Н-9 и Н-10), пять самолетов У-2 (Н-12, Н-13, Н-14, Н-15, Н-18), два Ш-2 (Н-20 и Н-21), один ЮГ-1 Н-17 и один Савайя-55 Н-11.

Во время перегонки Дорнье Валь из Ленинграда летчиком Рябенко произошла вынужденная посадка в безлюдном районе. Самолет был спасен

только благодаря мужеству и самоотверженности бортмеханика Василия Лукича Ивашины.

Из статьи Эль-Регистана «В. Л. Ивашина»: «...Авиатехник Ивашина, работающий с 1929 года в полярных широтах, в октябре 1933 года вылетел из Ленинграда на Енисейский север на новом самолете «Дорнье Валь». Самолет пилотировал летчик Рябенко. На борту тяжелой морской машины находились второй пилот Жихарев, бортмеханик Орлов и два пассажира.

На Арктику уже надвигалась зима, погода с каждым днем становилась все хуже и хуже, дули холодные ветры, учащались туманы, пасмурные дни. Самолет, заблудившись в тумане, сжег почти весь запас горючего и в районе Мачуй-Сале, неподалеку от домика зимовщика Грудницкого, совершил посадку на воду.

Льдины уже плавали по реке, надо было уходить в надежное место. За

отсутствием бензина пришлось заправить баки самолета небольшим количеством керосина, которым поделилась зимовка с экипажем. Самолет взлетел на бензине, а через пять минут полета Ивашина перевел машину на керосин. И ничего — сильно дымила, но летела машина на керосине.

Экипаж решил пробиваться на зимовку Гыдоямю к Гыданской губе, рассчитывая здесь заправиться бензином. Внезапно налетевшая пурга сбила пилота с намеченного курса, громадная машина растерянно закружилась в снежном вихре. На 55-й минуте полета, воспользовавшись улучшением видимости, Ивашина посмотрел на баки с горючим и ахнул — кругом нуль! Оглядел местность — льды. Прошла минута. Моторы уже чихали, готовясь заглохнуть, когда летчик Рябенко, заметив среди льдов лужицу, пошел на посадку...

Дул сильный южный ветер, погоняя низко стелющиеся облака. Очертания берега то появлялись, то исчезали в тумане. О продолжении полета не приходилось и мечтать — в баках не было ни грамма керосина, ни капли бензина. Самолет качался на плавниках в небольшой полынье, зажатой со всех сторон льдами. Посадка совершена была в Гыдоямском заливе. Но где, в какой его части — неизвестно. А залив велик, он простирается на добрые сотни километров.

Потянулись томительные дни ожидания. Погода не улучшалась, густые туманы клубились надо льдами. На самолете имелась резиновая шлюпка — клипер-бот. Несколько попыток спу-

стить клипер-бот на воду окончились неудачей — ветер опрокидывал легкую лодку.

На 14-й день Ивашина решил все же сделать вылазку на берег. Жихарев, Греков и Ивашина, взяв из скудного остатка продовольствия жесткий пятнадцатидневный паек, ружья, топор, веревки и спальные мешки, спустились на клипер-бот. Ивашина сел на весла. Борясь со встречным ветром, он с огромным трудом выгреб к обрывистой кромке льда. Лед оказался слабый, он сейчас же проломился под тяжестью тела Ивашины.

Мокрый, в обледеневшей одежде, выкарабкался Ивашина на край льда, держа в зубах канат, привязанный к носу лодки. Товарищи ему подали весла. Подкладывая под колени весла, чтобы не провалиться в воду, бортмеханик медленно пополз по хрупкому льду. Он пополз на четвереньках, подкладывая под колени весла, таща за собой на канате клипер-бот, в котором сидели его товарищи. Он полз шаг за шагом в тумане, обвеваемый жестким ветром. Клипер-бот медленно плыл за ним. Ивашину никто не мог сменить: его и товарищей, сидевших в шлюпке, разделяло десятиметровое расстояние, которое невозможно было пройти, не провалившись под лед.

Пять километров полз на коленях Ивашина, таща на буксире груженную людьми и припасами шлюпку. Достигнув твердого льда, он вытащил на него клипер-бот. Здесь, привязав к спине спальные мешки, продовольствие и вскинув на плечи ружья, товарищи простились с героем-бортмехаником.

Они пошли влево по берегу, исчезнув в тумане. Ивашина пополз обратно, обвязав грудь буксирным канатом.

Совершенно изнеможенный, обесиленный, он лег плашмя на лед, почти достигнув кромки. Больше не было сил. Усилием воли он заставил себя проползти еще 10 метров, потом влез в спальный мешок и, повалившись на лед, уснул мертвым сном...

Плеск воды заставил лежащего на льду человека поднять голову. Немного [минут] спустя он полз опять, опираясь онемелыми руками на весла, превращенные в лыжи... для колен. Спустив клипер-бот на воду, Ивашина закружил в тумане по полынье, разыскивая самолет...

Огромные ледяные сосульки свисали с бортов самолета. Он леденел. Ночью неожиданно полил дождь, сменившийся штормом. Шторм бушевал трое суток. Брызги волн застывали на корпусе судна. В условиях низких температур воздуха кольцо открытой воды сужалось. Самолет леденел, тяжелел, все глубже осаживаясь корпусом. Надо было каждый час, каждую минуту быть готовым к катастрофе. Продовольствия оставалось на день, на два, не больше...

Ивашина, в прошлом моряк, лучше всех управлял лодкой. Решив эвакуироваться с самолета, экипаж все свои надежды возлагал на легкую резиновую шлюпку. Ее несколько раз спускали на воду. Ивашина выбивался из сил, работая веслами, но ничего не мог сделать. Ветер, со страшной силой дувший с берега, не давал утлому суденышку продвинуться вперед. <...>



Берега Ивашина достиг только на рассвете. <...> По берегу залива люди набрали плавника и развели костер. Обогрившись и высушив одежду, они решили ждать известий от Жихарева и Грекова, ушедших пять дней назад пешком по берегу. <...> Вечером неожиданно раздался далекий выстрел, и со стороны гор показались две фигуры. Это был Жихарев, возвратившийся к месту аварии с одним рыбаком.

Жихарев сообщил, что ему с Грековым удалось в километрах в 60-ти отсюда набрести на избу зимовщиков-рыбаков, с помощью которых они добрались до фактории Гыдоямо. Здесь оказались баки с горючим. По сообщению Жихарева, Греков двигался к месту посадки самолета с этим горючим, погруженным на нарты. Жихарев, немного отдохнув, пошел вместе с Ивашиной навстречу оленьему поезду. Шли двое суток, проваливаясь в снег и воду. Добравшись до рыбацкой избы, узнали, что олени нарты с бензином идут уже по тундре к берегу залива.

Нарты, груженные горючим, пришли к лагерю экипажа «Дорнье Валь» в вечернее время. Залив с каждым часом замерзал все более и более. Ивашина вместе с пилотом Рябенко, не теряя дорогого времени, сейчас же погрузили два бидона горючего на клипер-бот и отправились в плавание к самолету. В момент, когда лодка подходила к «Дорнье Валь», ее швырнуло волной, и громадные сосульки, свисшие с борта обледенелого самолета, пробили бок резинового клипер-бота. Воздух

зашипел как змея, клипер-бот сжался, и Рябенко с Ивашиной еле успели вскарабкаться на борт машины и втащить туда получившую пробоины лодку.

12 часов ночи. Не мешкая ни секунды, Ивашина вскрыл первый бидон и вылил его в бак. Он взялся за второй, как вдруг почувствовал сильный запах бензина. Ивашина впотьмах нащупал течь из поломанного бензопровода. Драгоценный бензин убежал. Что делать? Кинувшись к какоте, Ивашина замазал щель в бензопроводе мылом, остановив течь. Во втором бидоне вместо ожидаемого бензина оказалось масло. Опять неудача.

Поднялся ветер, забушевал шторм. Путь назад, к лагерю, был отрезан: в шлюпке — пробоина, резиновый клей остался на берегу, грозно рокочут волны в заливе, погруженном в чернильную тьму. Рябенко и Ивашина остались ночевать на самолете...

Утром, кое-как заклеив титаником заплатку на боку клипер-бота, Ивашина и Рябенко поплыли к берегу за горючим. В пути пришлось качать ножным насосом воздух в двойные резиновые стенки лодки. Ветер опять был встречный, южный, словно здесь никогда не бывает попутных ветров. Целый день греб Ивашина, чтобы сломить сопротивление ветра...

На следующее утро Ивашина и Рябенко с четырьмя бидонами горючего вновь поплыли к самолету. Залили баки, заправили машину. Мотор глохнет, не дает зажигания. Опять на дырята обледенелого самолета, пробили бок резинового клипер-бота. Воздух

зашипел как змея, клипер-бот сжался, и Рябенко с Ивашиной еле успели вскарабкаться на борт машины и втащить туда получившую пробоины лодку.

Согрев на берегу воду в бидонах и закутав их в спальные мешки, Ивашина еще раз переплыл залив. Заправил кипятком радиатор. Но мотор не работал. Ивашина пробыл на самолете еще сутки и, наконец, установив низкопробность добытого на Гыдоямо бензина, уступавшего по своему качеству даже керосину, уехал в отчаянии греться у костра. Было ясно, что с таким бензином мотор не издаст ни звука. Кажется, ничто не могло уже вырвать самолет из ледяных объятий арктической стихии.

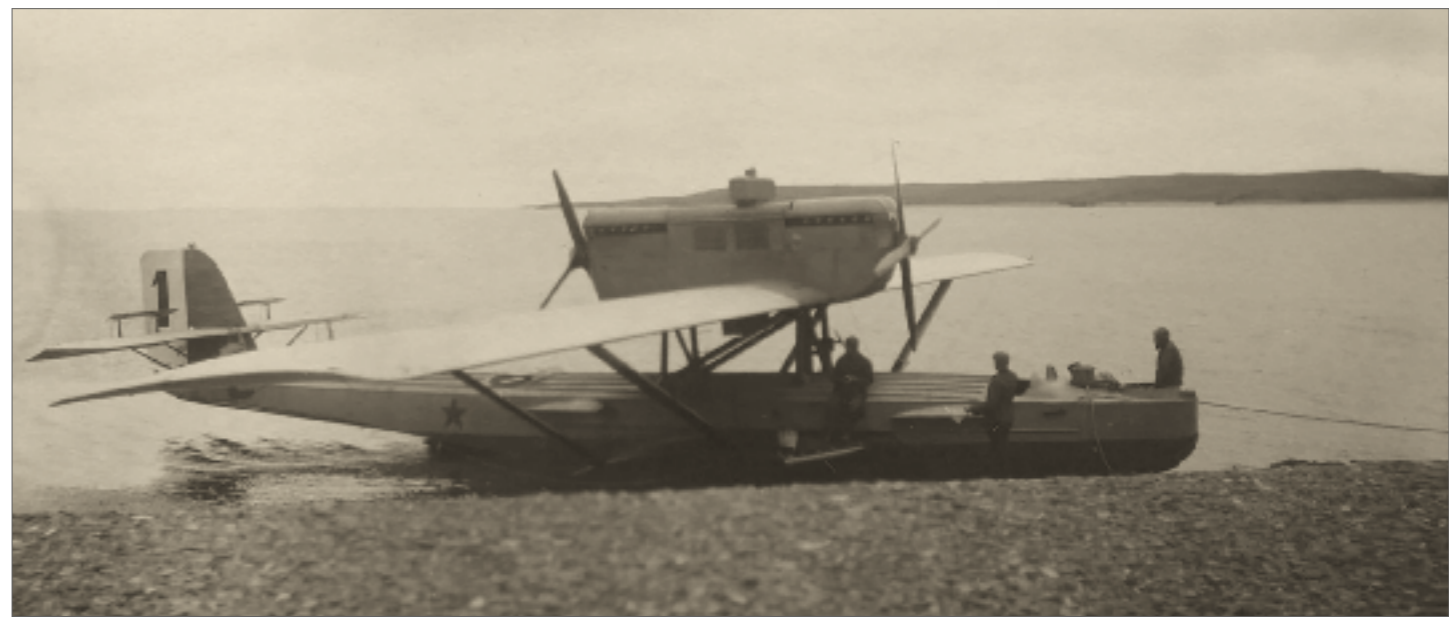
Зимовка самолета во льдах залива означала его гибель — это знали все. Радиостанция фактории Гыдоямо передала весть полярным станциям о бедственном положении «Дорнье Валь». На помощь замерзающему самолету вылетает пилот Алексеев.

Ивашина, гревший у костра свои распухшие от мороза пальцы, слышал шум мотора где-то там, над головой, но густой низкий туман, как нарочно надвинувшийся в полдень с юга, прикрыв непроницаемым пологом и лагерь на берегу, и беспомощную машину в заливе.

Алексеев, не обнаружив ни людей, ни самолета «Дорнье Валь», возвратился в Дудинку.

Ночью опять была снежная буря. Утром, взглянув на залив, люди обмерли — залив был скован льдами. Самолет исчез.

Снявшись с лагеря, экипаж «Дорнье Валь» пошел по берегу, держа путь на факторию Гыдоямо. Тяжело шагая по



Дорнье Валь на стоянке

снегу, они вдруг неожиданно в прояснившейся дали увидели очертания самолета, который растерянно кружился в шуге, окруженный льдинами. Льды затирали легкий корпус машины на глазах экипажа.

На фактории Гыдоямо экипажу удалось склотить спасательную экспедицию в составе 12-ти человек. Экспедиция разыскала самолет, впаивший во льды залива. Спасать машину было уже поздно — она одна весила 41/2 тонны, не считая 62 мешков пушнины в багажнике. Было решено оставить на обледеневшем самолете Жихарева и Ивашину, поручив им связаться с рыбацкими зимовщиками для организации широких спасательных работ. Ивашина заявил,

что он никуда от своего «Дорнье Валь» не уйдет.

Ивашина очень тяжело захворал. 29 октября, переборов болезнь, он отправился с Жихаревым на рыбацкие зимовки. За 80 километров от самолета на зимовках они наскоро склотили спасательный отряд в числе 16-ти рыбаков-добровольцев, достали багры, топоры, доски, веревку, две палатки. Кочующие в гыданской тундре туземцы охотно отдали оленей. Поезд в 40 нарт двинулся к самолету.

Вывать машину из льдов было очень трудно. Ивашина подошел к этому ответственному делу со всей серьезностью опытного авиатехника. Тут же, на льду, Ивашина стал изобре-

тать подъемник и полозья, на которых можно было бы вытянуть машину на берег, не проломив мягкого дюралюминиевого киля.

Для такого подъемника нужны были тяжелые бревна метров по 15–16 длиной, много бревен. В 8–10 километрах от места спасательных работ имелось достаточное количество нужного плавникового леса. К этому плавнику устремил свой взор Ивашина. Каждое бревно тащили к месту работ 3–4 дня.

Натаскав нужное количество леса, спасатели в течение 10-ти дней напряженного труда сделали ворот-подъемник Ивашины. Начали подрубить вокруг самолета лед. Киль обнажился, высвобождаясь из плена.

За три дня до наступления полярной ночи кончилось все продовольствие. Посланный за продуктами на зимовку рыбак почему-то задержался, люди делили между собой последние галеты. Спасательных работ не прекращали. Самолет, вырубленный из залива, лежал поверх льда. Осталось протащить его к берегу. Ивашина отмерил расстояние — 9 675 шагов.

Голодные люди, впрягшись в канаты, осторожно потащили самолет к берегу. Стояла ночь. Солнце ушло из Арктики почти на полгода. И в ночь, когда поднялась пурга, сбившиеся в кучу герои услышали лай собак. Это прибыло продовольствие на собачьих нартах.

9 675 шагов отряд героев-рыбаков прошел в 9 суток. Самолет вытащили на берег. Здесь Ивашина поставил плоскости машины, ее хвост и нос на якоря, накрепко заморозив их. Самолет окружили рамами, чтобы снега и бураны не причинили ему вреда. Остаться сторожить машину вызвался старик Иван Самбураков. Над самолетом он натянул брезент, расставил вокруг на снегу капканы на песцов, а сам великолепно устроился в кабине.

Ивашина ушел с рыбаками в зимовье. В течение декабря 1933 года, января, февраля, марта, апреля 1934 года не меньше трех раз в месяц он ездил на собаках навещать машину, очищая ее вместе с Самбураковым от снега. В конце мая, когда собаки уже не могли везти нарты, проваливаясь в рыхлый наст, Ивашина прошел 80 километров пешком к машине. <...>



П. Караул. 300 км севернее Дудинки вниз по Енисею. 1936 г.

Воды вскрылись только в августе 1934 года. <...>

Осмотрев местность, Ивашина предложил товарищам подвести к самолету воду. Протекавшая неподалеку речушка позволяла надеяться на успех задуманного предприятия. Две недели ушло на рытье канала, перемычку сорвали, и вода с жадным урчанием устремилась к машине. Самолет мягко качался на вешней воде.

Самолет по каналу был выведен в залив. Здесь он внезапно накренился, едва зачерпнув крылом воду. Машина села на подводный лед, который, как выяснилось, сковывал еще залив.

Трое суток Ивашина и Жихарев вели самолет по заливу, отталкиваясь шестью от подводного льда. Хотя и приближался конец августа, но льды крепко держались под водной поверхностью Гыданского залива. Встретив уходящую в тундру протоку, Ивашина и Жихарев приплавили к берегу самолет. Пришвартовав машину в надежном

месте и забрав ружья, они ушли вглубь тундры исследовать протоку.

После двухдневной разведки было установлено, что протока выходит в реку Юрибей. Радостные, они вернулись к машине, спасенной от неминуемой гибели. Впрягшись в бечеву, Ивашина, Жихарев и Кириллов потащили волоком самолет по протоке. 49 часов тянули бечеву по берегу три «бурлака». Тундра цвела под ногами, зеленея своими бескрайними просторами.

На реке Юрибее низкопробный гыдоямский бензин, принесший столько горя зимой Ивашине, приняв неожиданно вспышку, наполнил гулом и рокотом поршни и цилиндры моторов, замолкших 11 месяцев назад. Плавно руля по реке, красавец «Дорнье Валь» вышел к фактории Гыдоямю. Сюда 23 августа примчался по воздуху летчик В. Махоткин, доставивший горючее самолету, обязанному своим спасением бортмеханику Василию Лукичу Ивашине»¹.

Дорнье Валь «Н-8» из Севастополя в Хабаровск весной 1932 года переносил экипаж под командованием Сигизмунда Александровича Леваневского. В экипаже были красноярцы: второй пилот Г. А. Страубе и бортмеханик Б. Г. Крутский.

Из-за отсутствия своих ремонтных баз ремонт самолетов производился в Иркутских авиаремонтных мастерских ГВФ и на авиазаводе № 45 в Севастополе.

Старший инженер УПА ГУ СМП К. А. Москатов так писал об этом периоде работы:

«...Спорадические полеты периода 1924–1933 гг. дали некоторый опыт. С 1933 года совершались уже регулярные полеты, а также имелись три арктических воздушных линии по основным сибирским рекам: Оби, Енисею и Лене. Сейчас в Арктике эксплуатируется 8 типов самолетов»².

В 1933 году наибольший налет за год имел красноярский пилот Ян Степанович Липп — 388 часов на самолете Юнкерс W-33 «СССР Н-5», на котором он работал почти бессменно.

1934 год стал годом подъема для всей полярной авиации, и на Енисее в частности. Реорганизация «Комсеверпути» в Главное управление Северного морского пути при СНК СССР, превращение коммерческой организации в мощную государственную хозяйственную структуру привело к ускоренному развитию Управления воздушной службы — основного транспортного под-



МП-6 «Н-28» на Енисее

разделения ГУ СМП, обслуживающего в Арктике Северный морской путь и его научные и хозяйственные организации. Значительное пополнение самолетно-моторного парка, усиление кадрами было обусловлено обширными и трудными задачами, поставленными перед полярной авиацией. Началась организация сети воздушных линий с технически оборудованными постоянными авиабазами по всему побережью Северного морского пути.

Самолеты УВС ГУ СМП вели ледовые разведки для проводки караванов и отдельных судов в Карском, Лаптевых, Восточно-Сибирском и Чукотском морях, поддерживали связь с пароходами, между всеми полярными станциями и факториями вдоль побережья и с отдаленными островами, оказывали помощь бедствующим судам, отыскивали новые острова в неисследованных районах северных морей, обслуживали подъездные воздушные

пути к Северу, зверобойные, рыболовецкие и другие промысловые партии, научные экспедиции и гидрографические работы.

До 1934 года самолеты на Севере использовались только в летнюю навигацию. Впервые для зимних полетов на Север на авиалинии Красноярск — Усть-Порт была использована зима 1933–1934 гг. Первый самолет в период полярной ночи вылетел на Игарку 16 января 1934 года. Если летом самолет покрывал путь до Усть-Порта в двое суток, то из-за коротких зимних дней и пурги этот первый полет только до Игарки длился 10 дней, а второй из-за обледенения самолета — 20 дней. Однако, летчики блестяще освоили трудное дело зимней навигации. Прекрасный пример выдержки, мужественности и выносливости в зимних полетах показали летчики В. С. Молоков и Я. С. Липп³.

В 1934 году на ледовой разведке в Карском море шла непрерывная вахта летчиков А. Д. Алексеева, М. И. Козлова и В. М. Махоткина. В проводке судов Карской и Ленской экспедиции в летнюю навигацию 1934 года экипаж Дорнье Валь «Н-2» работал в следующем составе: командир самолета и первый пилот А. Д. Алексеев, второй пилот А. И. Тимофеев, летчик-наблюдатель Н. М. Жуков, первый бортмеханик Г. Т. Побежимов, второй бортмеханик С. К. Фрутецкий.

На восточном побережье Таймыра исключительно настойчиво и планомерно работал во время зимовки летчик М. Я. Линдель. Он налетал на самолете У-2 «Н-12» 52 000 км, за все время произвел только одну вынужденную посадку из-за отказа двигателя (вырвало цилиндр). Сделав из фюзеляжа сани, Линдель пешком направился к острову Домашний, до которого оставалось около 150 километров. Дорога была необычайно тяжелой. Выбившись из сил, в крайнем изнеможении летчик проходил в сутки по 6–10 км. Самодельные сани в конце концов пришли в негодность и их пришлось бросить. Взвалив самое необходимое на плечи, Линдель продолжал путь и в конце июля добрался до острова Домашний, где провел все лето в ожидании парохода для смены зимовщиков. Снял зимовщиков и Линделя с острова Домашний летчик А. Д. Алексеев⁴.

Весной и летом 1934 года летчик Ф. Б. Фарих вел ледовую разведку на Чукотском побережье на колесном самолете П-5, выполнил полет с мыса

Шмидта на о. Врангеля. Летчик М. А. Кошелев произвел с Земли Франца-Иосифа 50 полетов на Ш-2.

Летчик А. С. Прахов с бортмехаником Гриненко на МР-5, перелетев из Красноярска на о. Диксон, обеспечивали ледовой разведкой рейс ледокола «Садко». В задачу экспедиции входило изучение гидрологического и ледового режима пролива Шокальского и производство геологических работ на севере. Помимо научной работы, «Садко» должен был сменить зимовщиков на островах Каменева, мысе Желания и в других пунктах Новой Земли и поставить новую полярную станцию на мысе Оловянном.

На линии Красноярск — Игарка — Диксон на Юнкерсе W-33 «Н-5» работал экипаж в составе летчика Корбута и бортмеханика Малашкина, которые выполнили перелет по зарисовке с воздуха шхер Минина (начальник экспедиции Воробьев). Этот же экипаж совершил первый зимний полет на линии Красноярск — Дудинка.



Юнкерс W33 «Н-5» на причале

Экипаж ПР-5 «Н-25» (летчик К. Г. Неронен и бортмеханик В. И. Камразе) блестяще обслужил географическую экспедицию Сибирского госуниверситета от острова Диксон по берегам моря Лаптевых до мыса Челюскин и совершил с начальником СибГУ Игольниковым перелет по маршруту: о. Диксон — устье реки Пясины — вверх по реке Пясине до истоков ее и озера Пясинского и через сушу через Дудинку вернулся в Красноярск. На этом участке полеты на гидросамолете были проведены впервые.

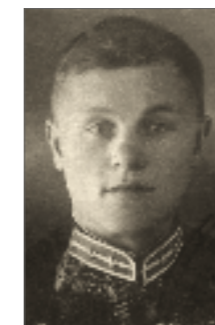
Экипаж Дорнье Валь «Н-26» (командир экипажа В. М. Махоткин, второй пилот Г. Д. Бубнов, летчик-наблюдатель М. Н. Зибрев, первый бортмеханик Н. Я. Орлов, второй бортмеханик Ф. И. Силантьев) с 9 июля перебросил три экспедиции на Хатангу, а затем с о. Диксон всю летнюю кампанию проработал на проводке судов Ленской и Карской экспедиций. Навигацию закончили блестяще без каких-либо ава-



Г. А. Страубе



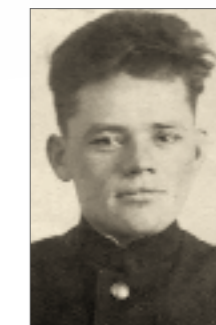
Г. К. Орлов



Е. Н. Николаев



П. С. Корбут



Е. Ф. Николаев



Д. Ф. Тихонов



Алексеев и Сугров у Н-172. 1937 г.



М. Я. Линдель



Г. Д. Бубнов



Н. Ф. Бузаев



рий, вылетали полную норму и полностью выполнили план работы⁵.

Конечно, не все было так радужно, были и проблемы. Сухопутные посадочные площадки не отвечали требованиям для посадки самолетов, например, в Енисейске площадка большую часть времени была покрыта водой. Отсутствие запчастей и материалов не позволяло производить своевременный ремонт самолетов и моторов. Продолжались трения с Наркомсвязи по работе радиостанций, низки были темпы строительства гидроавиабазы⁶.

Несмотря на все трудности, в 1934 году авиация нашего края сделала огромный рывок вперед в деле освоения Севера. В этом году была проложена пилотами Молоковым,

Алексеевым и Головиным воздушная трасса на бухту Тикси, регулярно работала линия Красноярск — Дудинка. Пилоты Молоков, Махоткин, Алексеев и Головин работали в полярных морях на проводке морских судов. В этом году полярная авиация проводила, кроме того, зимние полеты в Игарку, Дудинку, Хатангу и Норильск. В цифрах итоги 1934 года выглядят так: за год было перевезено по всем трассам 225 пассажиров, 11 036 кг груза, 6 863 кг почты, а всего 35 898 кг. Пилоты Енисейской авиагруппы ГУ СМП налетали за год 160 466 км за 896 летных часов.

Вообще на территории Красноярского края находилось довольно много организаций, подчиненных ГУ СМП. Так, по состоянию на 31 декабря 1934 года,

в обслуживании Красноярского территориального управления ГУ СМП находились:

- Управление ГУ СМП (146 человек).
- Красноярский затон: 16 судов, 160 человек.
- Зимовки: Коркино, Атаманово, Савоськино, Павловщина, Пискунова, Енисейск — 18 судов и 266 человек.
- Таймыртрест с обслуживающим персоналом ОРС, базы и транспортно-отдела — 288 человек.
- Красноярский совхоз — рабочих и служащих 677 человек.

Авиация:

- Енисейская авиагруппа ГУ СМП: — гидроаэропорт на о. Молокова, — трест «Авиагидрострой» (340 рабочих и служащих). Начальник С. З. Барановский.
- Авиамастерские (140 человек). Начальник Б. Г. Крутский.
- Авиаслужба (командный и летный состав: 50 человек, обслуживающий персонал 72 человека). Начальник авиалинии В. А. Прилуцкий. Самолетов — 13⁷.

Самолетов для выполнения огромного объема работ не хватало, и руководство Енисейской авиагруппы просило ГУ СМП передать авиагруппе несколько двухмоторных большегрузных самолетов.

В 1934–1935 гг. на Земле Франца-Иосифа были оставлены на зимовку для исследовательской работы самолеты У-2 и Ш-2 с летчиком Василием Даниловичем Волосоком.

В 1934 году Управление воздушной службы обслуживало сразу две авиалинии — новую Обскую и старую Енисейскую. Летного состава не хватало, поэтому пилоты Енисейской авиалинии периодически работали и там, и там. На линиях работали постоянно 10 самолетов, которые совершили за год 111 рейсов (32 — зимой и 79 — летом). Отлично работали летчики Алексеев, Антюшев, Быков, Головин, Козлов, Корбут, Липп, Махоткин, Молоков, Неронен, Прахов.

Самый большой налет за год был у пилота Корбута — 345 часов. Неронен налетал 297 часов, Головин — 293 часа, Алексеев — 266, Махоткин — 238 часов. Каждый из них летал на двух-трех типах самолетов.

К началу 1935 года на Севере было создано несколько почтово-пассажирских авиалиний:

- Тюмень — Обдорск,
- Красноярск — Игарка — Дудинка,
- Хабаровск — Анадырь — мыс Шмидта — о. Врангеля,
- Якутск — Тикси.

За два последних года (1933–1934 гг.) количество самолетов в Арктике увеличилось в 10–12 раз.

10 декабря 1934 года начальником УВС ГУ СМП М. И. Шевелевым были утверждены «Штаты авиалинии Красноярск — Диксон на 1935 г.»: из 77 человек личного состава — два руководителя и 18 человек технического состава, 57 человек — обслуживающий персонал. В составе авиалинии кроме гидропорта в Красноярске были авиабазы в Енисейске, Подкаменной Тунгуске, Верхне-Имбатском, Туруханске, Игарке, Дудинке, Гольчихе, Диксоне.

Как проходили полеты летчиков Енисейской авиалинии, можно увидеть на примере одного из рейсовых полетов из Красноярска в Дудинку и обратно пилота П. С. Корбута.

Из статьи Г. Кублицкого «Перелет Красноярск — Дудинка. Сквозь пургу и туманы»:

«...9 декабря с ледяного поля аэродрома авиагидробазы ГУ СМП стартовал самолет «СССР Н-40».

В бортовом журнале значилось, что самолет отправляется на рейс Красноярск — Дудинка — Красноярск под управлением пилота Корбута и имеет на борту груз почты.

Графа «бортмеханик» был прочеркнута. Корбут летел один, без бортмеханика. Рейс имел еще одну особенность.

Декабрь считается «мертвым», нелетным месяцем полярной авиалинии, декабрь — это месяц полярной ночи, морозов и пурги.

Тем не менее самолет вылетел именно в декабре.

...24 января «СССР Н-40» опустился на лед аэродрома Красноярска. Из кабины вылез обросший бородой Корбут и два пассажира из Дудинки.

Вот что рассказал тов. Корбут о своем полете:

— Вылетел я в легкий морозец, до Туруханска все шло как нельзя лучше; правда, мешала пурга, ну да это полбеды.

12 декабря подлетаю к Туруханску. Аэродром там довольно пакостный, бьют частые наледи. Ну, я выбрал место сбоку аэродрома и сажусь. Все-таки аэродром подвел: как только самолет потерял скорость, лыжа попала под наледь, хвост занесло — и правая лыжа была пробита, а подкостыльная совсем оторвалась.

13-го провозился с починкой, 14-го стал запускать мотор — не идет. Часа два прогревал — нет полного газа, да и только!



Диксон. 1930 г.



ЮГ-1 «Н-4» в Енисейске



Полярная станция, Земля Франца-Иосифа



Игарка, 1930 г.

Пошел на метеостанцию — взглянул на термометр, оказывается, 54 градуса мороза. Делать нечего — надо ждать.

18-го температура поднялась до 33 градусов мороза. Вылетел. Над Енисеем лежит плотный туман. Полетел к Игарке. Вот и протока... Иду на посадку, и тут только различаю, что не дым, а морозная мгла, плотный синеватый туман, застилающий протоку, делал невидимым даже сигнальный костер.

Мороз оказался настолько сильным, что мотор остановился на скорости 800 оборотов в минуту!

Когда летишь с бортмехаником, получается разделение труда и отдыха: в полете отдыхает бортмеханик, на аэродроме — пилот.

Когда летишь один, то после посадки часа два провозишься с самолетом, да на другой день перед вылетом часа три...

В 9 утра вылетел на Дудинку.

Собственно, в декабре в Игарке 9 утра и 9 ночи ничем не отличаются друг от друга: и в том, и в другом случае темно и холодно.

Отлетел километров 30, поднялась пурга. Два раза отбивался от Енисея в тундру.

Внизу от пурги все бело. Иду на высоте 20–30 метров.

Из снежного хаоса перед глазами неожиданно возникает длинная деревянная постройка. Дудинка! Набираю высоту, делаю вираж, другой, третий... Жду рассвета, чтобы сделать посадку. Смотрю на часы — часы показывают 11 дня! Ждать дня бесполезно... В это время вдалеке замечаю красную точку — сигнальный костер.

Еще один разворот — и самолет благополучно опускается на край Дудинского аэродрома.

В Дудинке пурга и мороз задержали вылет до 24 декабря.

24 декабря стартовал с двумя пассажирами в Игарку; в тот же день благополучно опустился на Игарском аэродроме.

25-го вылетели из Игарки. В полете произошла закупорка бензиновой системы, и в 15 километрах от Ангутихи пришлось сделать посадку.

От Игарки до Ангутихи нормально полет длится полтора часа. Встречный ветер в полете был настолько силен, что это же расстояние мы летели три часа.

В Ангутиху из Туруханска нам доставили паяльные лампы. Разогрели мотор, и на остатках бензина дотянули до Туруханска.

Сидим в Туруханске. Термометр показывает сначала 50, потом 53, 54, наконец, 59 градусов мороза. Лететь — нечего и думать.

Наконец, 9 января мороз «сдал», зато поднялся встречный ветер. Дотянули только до Зыряновой.

Следующая посадка — в Верхнеимбатском, где сменили масляную лампу. На Подкаменной Тунгуске при осмотре самолета обнаружилось, что без смены поршневых колец продолжать дальнейший полет невозможно, о чем и была дана телеграмма в Красноярск. Из Красноярска вылетел самолет «СССР Н-22» под управлением пилота Николаева при бортмеханике Краснопевцеве. Самолет доставил запасные части очень быстро,

несмотря на то, что Николаев летел по зимней трассе впервые.

24-го оба наши самолета благополучно опустились в Красноярске»⁸.

В январе 1935 года Красноярская авиаслужба ГУ СМП была развернута в Енисейскую авиагруппу УВС ГУ СМП. Начальником Енисейской авиагруппы был назначен Иван Федорович Скворцов. В составе авиагруппы было три авиаотряда.

В первом авиаотряде было 4 самолета:

- МП-1 «Н-54» летчик Липп, бортмеханик Фрутецкий на линии Дудинка — Хатанга;

- МП-1 «Н-53» летчик Николаев, бортмеханик Корнилов на линии Красноярск — Дудинка;

- МП-1 «Н-101» летчик Грацианский, бортмеханик Орлов — с 20 июля направлен на восток в Нагаево, Анадырь;

- МП-1 «Н-33» был на начало навигации без экипажа.

- ★ Командиром отряда назначен Я. С. Липп,
- ★ старшим техником — Н. В. Аникин.

Во втором авиаотряде — 5 самолетов:

- Дорнье Валь «Н-26» летчик Алексеев, бортмеханик Сугробов — с 11 июля на о. Вайгач;

- Дорнье Валь «Н-10» летчик Махоткин, бортмеханик Ивашина — с 17 июля на Диксоне;

- Дорнье Валь «Н-2» летчик Молоков, бортмеханик Побежимов — с 16 июля на Чукотке;

- МП-1 «Н-102» летчик Орлов, бортмеханик Камразе — на линии Диксон — Дудинка.

- ★ Командиром отряда назначен В. М. Махоткин.



МП-6 «Н-29» на Лене. 1936 г.

В третьем авиаотряде — 10 самолетов:

- У-2 «Н-22» и Р-5 «Н-46» летчик Иеске на подготовке летчиков;

- СП «Н-40» летчик Бузаев на линии Красноярск — Енисейск;

- Р-6 «Н-29» летчик Черевичный ожидался к 20 июля;

- остальные самолеты Р-5 «Н-27», Р-5 «Н-69», Р-6 «Н-31», СП «Н-59», СП «Н-60», Р-6 «Н-32» требовали ремонта.

Планировалось что Р-6 «Н-29» и Р-6 «Н-32» перейдут в ведение Ленской авиагруппы УВС ГУ СМП⁹.

5 февраля 1935 года из Красноярска по маршруту Красноярск — Игарка — Дудинка — Хатанга — мыс Нордвик вылетел пилот Головин с бортмехаником Назаровым. Цель полета — продолжение линии от Дудинки на Нордвик, изыскание посадочных площадок. Этот участок к тому времени был практически не исследован.

19 февраля из Красноярска на Р-5 Н-25 на Нордвик вылетел экипаж А. Д. Алексеева. На борту бортмеханик Сугробов и парторг бухты Нордвик Гобес. Перед отлетом пилот рассказал журналисту газеты «Красноярский рабочий» о маршруте:

«...Перелет от Дудинки по исследованной трассе, имеющей аэродромы и посадочные площадки, является наиболее легкой частью пути. На этой линии имеются базы в Подкаменной Тунгуске, Имбатском, Туруханске, Игарке. Наиболее трудная часть перелета начинается за Дудинкой. От Дудинки я полечу на Пясинское озеро, затем по реке Пясине до устья Дудыпты. Дальнейший путь лежит по Дудыпте до впадения Авама; после небольшого подъема вверх по Аваму я пересеку водораздел между Авамом и Хетой. На водораздельном участке расположено становище Волчанка. Весьма вероятно, что Волчанка явится наиболее удобным промежуточным пунктом маршрута для постройки зимней базы. Затем я полечу по реке Хете до Хатанги и дальше вдоль Хатангского залива на мыс Нордвик»¹⁰.



МП-1 «Н-102» в бухте Тихой

15–16 февраля 1935 года в Красноярске сели два специально оборудованных для севера МР-6 (АНТ-7), которые летчики И. И. Черевичный и В. М. Махоткин перегнали из Москвы для работы на линии Красноярск — Дудинка. Забрав груз, почту, литературу и пассажиров, ожидающих продвижение на север более 3 месяцев, самолеты вылетели в Дудинку.

Из статьи «Красноярск — Дудинка — Красноярск за 18 часов»:

«...21 февраля в 5.40 вечера в Красноярск вернулся из Дудинки самолет АНТ-7, пилотируемый Махоткиным. Первый в сезоне почтово-пассажирский рейс Красноярск — Дудинка — Красноярск прошел весьма удачно. О своем полете тов. Махоткин рассказал следующее: «...Я вылетел из Красноярска 17 февраля с пятью пассажира-

ми. В тот же день достиг Подкаменной Тунгуски. В Подкаменной пришлось задержаться на день из-за нелетной погоды. 19 февраля я сделал посадку в Дудинке, а 20-го утром самолет был готов к обратному рейсу. Из Дудинки я взял 5 пассажиров: уполномоченного Востсибкрая по Северу тов. Фельдмана и 4 участников гидрографической экспедиции Белова, обследовавшей по заданию ГУ СМП море Лаптевых и устье Хатанги. Кроме пассажиров на борт самолета было принято 400 кг почты и пушины. На обратном пути я останавливался только в П. Тунгуске. Весь путь до Дудинки и обратно (4 060 км) проделан за 18 с половиной летных часов»¹¹.

Из статьи «Рекордный рейс пилота Махоткина»:

«...Линейные пилоты авиалинии Красноярск — Дудинка, тщательно изучив

трассу, добились за зимний навигационный период 1934–1935 гг. значительного сокращения сроков перелетов от Красноярска до Дудинки. На днях пилот Махоткин на самолете АНТ-7 совершил рекордный по скорости перелет. Вылетев из Красноярска 26 марта в 7.30 утра, пилот в тот же день достиг Дудинки, взял пассажиров и груз и вылетел обратно. В Игарке самолет остался на ночевку, а утром вылетел в Красноярск. 27 марта в 6.30 вечера самолет Махоткина опустился на Красноярском аэродроме. Таким образом весь рейс Красноярск — Дудинка — Красноярск (4 060 км) проделан пилотом за 35 часов, из них 20 часов самолет находился в воздухе. В пути Махоткин делал остановки в Подкаменной Тунгуске, Туруханске и Игарке»¹².

В июле 1935 года начальником Енисейской авиагруппы назначен комбриг Анатолий Петрович Минин. Самолет Р-6 «Н-29» И. И. Черевичного был направлен на работу в Ленской авиагруппе и 31 июля стартовал с острова Молокова в направлении на Иркутск. Отряд тяжелых самолетов после тщательной подготовки в АРМ на острове Молокова вылетел на ледовую разведку в Карское море. Дорнье Валь «Н-26» (экипаж: А. Д. Алексеев, Т. Ф. Еременко, Н. М. Жуков, К. Н. Сугробов, А. Пидточенный) должен был выполнить ответственное задание ГУ СМП по проводке судов Карской экспедиции в порт Игарку и Новый порт на Оби.

«...От острова Вайгач гидросамолет начнет ледовую разведку у Маточкина

и Югорского шаров и по побережью Новой Земли до мыса Желания. Кроме того, гидросамолет обслужит ряд арктических зимовок и перебросит в разных направлениях научно-исследовательские экспедиции»¹³.

Про экипаж Дорнье Валь «Н-8» на ледовой разведке писали в газете: «...На днях в Красноярск вернулся из продолжительного воздушного полета над водами Арктики тяжелый морской самолет авиаслужбы Главсевморпути Н-8. Самолет под управлением полярного летчика Головина при втором пилоте Смыслове, штурмане-радисте Штепенко и бортмеханиках Кекушеве и Краснопевкове работал на ледовой разведке по проводке судов в одном из наиболее ответственных секторов Северного морского пути — в море Лаптевых.

Штурман воздушного корабля товарищ Штепенко рассказал подробности этого интересного воздушного рейса: — В первый рейс мы вылетели из Красноярска 27 июня. До 19 июля наша работа заключалась в линейном рейсировании по трассе Красноярск — Дудинка. 20 июля мы получили задание перебросить на Хатангу людей и оборудование экспедиции портовых изысканий.

Закончив эти чисто транспортные операции, 28 июля мы вылетели в море Лаптевых, имея задание обеспечить ледовой разведкой ледокол «Ермак».

2 августа прилетели на мыс Нордвик, где застали еще довольно холодную погоду; местами лежал лед. Мыс Нордвик возвышается в виде горы,

равномерно ниспадающей к морю. Эта гора замечательна тем, что она сложена в основном из каменной соли. Геологи, впервые открывшие это, высказали предположение, что в районах мыса возможны залегающие нефти. С тех пор пустынный мыс Нордвик ожил. В прошлом году здесь высадились большая группа специалистов-нефтяников с целью производства нефтяных изысканий.

Бухта у Нордвика служила нам приютом в течение 12 томительных дней: шесть дней бушевал шторм.

Наконец, нам дали благоприятную метеосводку. Мы покинули мыс и взяли курс на бухту Прончищевой (в западной части моря Лаптевых).

Бухта Прончищевой оказалась забитой льдом (как, впрочем, и все Таймырское побережье, мимо которого мы летели). С трудом отыскав место для посадки, благополучно снизились. 14 августа вылетели на ледовую разведку в западную часть моря Лаптевых и вскоре разыскали во льдах ледокол «Ермак», занятый проводкой каравана из четырех пароходов.

«Ермак» шел вдоль кромки льдов, тянувшейся почти на 100 морских миль. Мы разыскали проход среди этих льдов и указали по радио курс «Ермаку», который, руководствуясь нашими данными, вывел караван судов в зону чистой воды.

На другой день вновь вылетели на разведку, причем достигли 77 градуса северной широты (район острова Андрия). Пробыли в воздухе пять с половиной часов.



<...> 20 августа мы вылетели в бухту Тикси, а оттуда, захватив почту, взяли курс на зимовки Ляховских островов.

25 августа нам предстоял ответственный полет на самый северный из группы Новосибирских островов — остров Котельный, куда не летал еще ни один самолет. Через час после полета у нас в воздухе неожиданно лопнул болт. Несмотря на то, что снизились мы в трех милях от берега, море оказалось настолько мелким, что самолет засел на мели. Свыше 12 часов пытались мы сняться с мели; выбросили лишний груз, вылили запас бензина, слазили в воду и раскачивали самолет — все было напрасно. Пришлось надуть клипербот, всем, за исключением Головина, пересаживаться на него и облегчить тем самым самолет, создать возможность для взлета. Головину удалось взлететь, а нам пришлось плыть на клиперботе четыре мили к новому месту посадки. Бензина у нас осталось ничтожное количество, и мы вернулись в Тикси.

30 августа вновь получили радиogramму от «Ермака» с приказанием произвести ледовую разведку пролива Вилькицкого. На этот раз бухта Прончищевой была так забита льдом, что пароход «Куйбышев», производивший в ней смену зимовщиков, три дня не мог выйти из бухты, а ледорез «Литке» — войти в бухту...

Произведя разведку пролива Вилькицкого, мы получили распоряжение вылететь в Булун за начальником политуправления Главсевморпути т. Бергавиновым, производящим объезд ленских предприятий Главсевморпути.

5 сентября, захватив Бергавинова, мы вылетели в Тикси, где встретились с Василием Сергеевичем Молоковым, возвращающимся на своем самолете с острова Врангеля.

10 сентября наши самолеты прилетели в Нордвик, где т. Бергавинов пересел на ледорез «Литке», а наш самолет и самолет т. Молокова полетели через Хатангу в Игарку.

12 сентября, — заканчивая беседу, сказал т. Штепенко, — мы были уже в Игарке и оттуда вылетели в Красноярск»¹⁴.

У Красноярского политотдела ГУ СМП появился свой печатный орган. Первый номер газеты «Большевик Арктики» вышел 5 мая 1935 года тиражом в 1000 экземпляров.

Продолжалось освоение воздушных трасс Севера. В июне 1935 года было принято решение об организации сухопутного аэродрома в Енисейске. Открыта воздушная линия Красноярск — Тура летчиком Я. С. Липпом на самолете МП-1 «Н-54» 23–24 июля 1935 года. Авиационная связь Красноярска с Эвенкийским национальным округом стала постоянной.

Об открытии воздушной линии в Эвенкию писал «Красноярский рабочий»:

«...Сегодня в 3 часа по местному времени линейно-экспедиционный самолет Н-54 взлетит с Абаканской протоки (остров имени Молокова) в первый почтово-пассажирский рейс Красноярск — Тура.

Население Эвенкийского национального округа, на тысячи километров оторванное от магистрали, впервые увидит самолет.

Самолет Н-54 пилотирует опытный полярный летчик командир авиаотряда т. Липп Ян Степанович. На борту самолета: т. Балахонов Н. Н. — зам. зав. отдела руководящих парторганов крайкома ВКП(б), т. Москалев П. Ф. — член партколлегии КПК края и т. Чернявский М. И. — секретарь Эвенкийского окружкома ВКП(б). Кроме того, самолет заберет первую воздушную почту.

Бригада крайкома ВКП(б) обследует состояние партийной работы в Эвенкийском нац. округе и окажет практическую помощь окружной партийной организации.

На основании правительственного решения с этого момента с центром Эвенкийского нац. округа — Турой — устанавливается регулярное авиасообщение.

В Туре организуется авиабаза, склад горючего и смазочных материалов и небольшая ремонтно-механическая мастерская»¹⁵.

«...Гидросамолет Н-54 под управлением пилота Липпа вернулся вчера из Туры.

Окружной комитет партии совместно с партийной и комсомольской организациями, промышленниками и зверобоями устроили т. Липпу дружескую встречу.

Было созвано объединенное торжественное заседание, на котором пилоту была вручена почетная грамота. Тов. Липпа занесли на районную красную

доску как пилота, впервые открывшего гидролинию на Туру; его премировали полярным костюмом. Экипаж самолета был премирован меховыми чулками и унтами.

Районные организации приняли все меры к тому, чтобы обеспечить своевременный отлет тов. Липпа в обратный рейс. Пилоту были даны подробные указания, где можно сделать посадку на промежуточных пунктах, где имеются пороги на реке и т. д.

На обратном пути тов. Липп залетал на Игарку, откуда доставил в Красноярск шесть пассажиров»¹⁶.

Интересный факт: в полете 15 августа среди пассажиров Липпа была американская журналистка Рут Грубер. Она очень хотела посетить Игарку и Диксон»¹⁷.

В августе 1935 года командир отряда Енисейской авиагруппы Николай Мартынович Иеске на одномоторных самолетах Р-5 и У-2 сделал ряд разведочных полетов в районы рудоуправлений треста «Енисейзолото» с тем, чтобы установить регулярное авиасообщение приисков с центром нашего края.

Кроме решения хозяйственных вопросов важным был и агитационно-пропагандистский эффект этих полетов — в таких районах, как Пировский, таежные крестьяне впервые увидели самолет.

Захватили полярные пилоты и юг края: Н. М. Иеске со своим отрядом в интересах треста побывал в Даур-



Рут Грубер

ском, Балахтинском, Новоселовском, Абаканском, Минусинском, Идринском районах и в Черногорских копиях»¹⁸.

Из заметки «Воздушная трасса Соврудник — Красноярск»:

«...Командир отряда Енисейской авиагруппы опытный пилот т. Иеске на одномоторных самолетах Р-5 и У-2 сделал ряд интересных разведочных полетов в районы рудоуправлений треста «Енисейзолото» с тем, чтобы установить регулярное авиасообщение приисков с центром нашего края.

К наиболее интересным полетам нужно отнести исследование новой воздушной трассы Красноярск — Соврудник (Северо-Енисейская тайга).

Придерживаясь Нифантьевского вьючного тракта, т. Иеске на самолете У-2 пролетел над густой щетиной почти безлюдной тайги. В этом районе высота лесистых гор достигает 1 000 метров.

Посадочных площадок абсолютно нет. Перелеты сопряжены с большим риском.

Первый в истории Соврудника прилет сюда самолета явился большим праздником для всей общественности рудника.

Вечером под руководством бортмеханика т. Лукина горняки расчищали посадочную площадку на вершине горы для подъема самолета, а т. Иеске на автомашине отправился исследовать голое плато у Новомариинского прииска для будущего аэродрома.

Утром самолет У-2 провожало все население Соврудника. Самолет, благополучно взлетев с посадочной площадки, взял курс на село Назимово по рекам Инашимо, Тея и Тис. На этой трассе имеется возможность без особых затрат оборудовать три площадки на случай вынужденных посадок»¹⁹.

Встреча самолетов на Северо-Енисейском руднике 8 августа также вылилась в большой праздник:

«...На новый, прекрасно укатанный аэродром вышло почти все население рудника во главе с секретарем РК ВКП(б) тов. Шутовым, директором тов. Уваровым и секретарем РК ВЛКСМ тов. Екатериненко. Встречать самолеты приехало окрестное население с Викторовского, Новомариинского и Старомариинского приисков. Собравшиеся горячо приветствовали пилотов.

Командиру отряда тов. Иеске за освоение этой трудной трассы выдана премия в 1 500 рублей, тов. Бузаеву — 500 рублей.

В обратный рейс тов. Иеске взял на борт самолета секретаря РК ВКП(б) тов. Шутова, зав. транспортом рудника тов. Гольдберга и дочь директора рудника пионерку Лелю Уварову, которая хочет сделать в Красноярске кое-какие покупки и побывать в звуковом кино»²⁰.

Повезло пионерке, скажем прямо! Прежде всего в том, что она дочь директора рудника. Другим пионеркам, по-видимому, даже не предлагалось...

7 августа 1935 года летчик Е. Н. Николаев с бортмехаником С. Г. Корниловым на МП-1 Н-53 проложили новую прямую трассу Дудинка — Норильск, произведя посадку у самого Норильска на озере Стрихнинном. До этого самолеты летали только до Часовни, находящейся в 18 км от Норильска. Переброска пассажиров, грузов и продовольствия от Часовни (месторождение никеля) до Норильска задерживалась, так как между этими пунктами лежит труднопроходимая тун-

дра. Специальным приказом управления Норильстроя за ударную работу по освоению новой трассы летчик Николаев был награжден именными часами²¹.

Ко дню авиации 1935 года Енисейская авиагруппа пришла со значительными достижениями в деле освоения северных трасс, самыми главным из которых было регулярное воздушное сообщение с отдаленными районами края. Через день летали самолеты на линии Красноярск — Северный рудник, ежедневно — по линии Красноярск — Енисейск, по мере надобности — Красноярск — Абакан, четыре раза в месяц — Красноярск — Дудинка — Хатанга и один раз в месяц — Красноярск — Туруханск — Тура.

На Енисейской авиалинии в 1935 году эксплуатировалось 30 самолетов семи разных типов, в том числе такой «экс-клюдив», как бывший самолет Слепнева, единственный в СССР Флитстер «СССР Н-55», купленный в США для участия в спасении челюскинцев. Разношерстность самолетно-моторного парка сильно усложняла эксплуатацию и ремонт техники, к тому же этот авиапарк уже не отвечал требованиям времени: отсутствие элементарных удобств для экипажа и пассажиров, малая вместимость и грузоподъемность, малый радиус действия. Вытягивали показатели только самолеты Дорнье Валь, практически выработавшие к этому времени свой ресурс.

После окончания летней навигации началась обычная межсезонная работа по ремонту самолетов и подготовке к следующему сезону. В виде экспери-

мента были открыты полеты в межсезонье с 15 октября на участках Красноярск — Дудинка, Дудинка — Норильск. Предпринимались полеты и в зимнее время, особенно отличился экипаж пилота Николая Федоровича Бузаева.

Значительно увеличилась зона влияния Красноярского политотдела ГУ СМП в 1935 году. В нее стали входить:

1. Все предприятия и учреждения СМП в Красноярске:
 - Речной затон с судомастерскими.
 - Сетепосадочная мастерская.
 - Графитная фабрика.
 - Центральная гидроавибаза.
 - Авиаремонтные мастерские.
 - Енисейская база и мастерские СибГУ.
2. Авиалиния Красноярск — Диксон с аэростанциями в Енисейске и Подкаменной Тунгуске.
3. Речной флот: теплоход «Красноярский рабочий» и другие.
4. Полярные и северные метео- и радиостанции, посты и наблюдательные пункты: Иркутск, Красноярск, Придивная, Енисейск, Нижняя Тунгуска.
5. Судостроительная верфь в Придивной.
6. Торгово-складские базы Арктикснаба в Красноярске.
7. Совхозы: Красногорский, Придивинский.

В январе 1936 года Управление воздушной службы ГУ СМП было переименовано в Управление Полярной авиации ГУ СМП.



В. С. Молоков, Г. Т. Побежимов, инженер Б. Г. Крутский, зам. начальника Енисейской авиалинии А. Г. Робуш. 1937 г.

Постановление бюро Красноярского крайкома ВКП(б) и президиума исполкома Красноярского краевого Совета депутатов трудящихся, г. Красноярск, 22 декабря 1935 г.

Отмечая блестящие полеты летчика Бузаева Николая Федоровича, инженера линии Крутского Бориса Григорьевича, бортмеханика Лукина Николая Дмитриевича:

1. Впервые проложена зимняя трасса в условиях короткого зимнего дня Красноярск — Игарка;
2. В тяжелых метеорологических условиях (50° мороза, зимние пурги) поставлен рекорд скорости перелета. 17 декабря Красноярск — Туруханск покрыт без посадки за 7 летных часов;
3. Перелетом 17–20 декабря доказана возможность нормальных зимних перелетов наравне с летними;
4. Все полеты производились с полной коммерческой загрузкой, бюро краевого комитета ВКП(б) и президиум краевого исполнительного комитета постановляют:

За образцовые полеты, впервые проведенные в зимний период (ноябрь–декабрь) в условиях Заполярья, и применение стахановских методов в работе объявить благодарность летчику Бузаеву, инженеру Крутскому, механику Лукину и премировать:

 - летчика Бузаева Н. Ф. — легковой машиной;
 - инженера Крутского Б. Г. — мотоциклом;
 - бортмеханика Лукина Н. Д. — часами.

Секретарь крайкома ВКП(б) Голюдов. Председатель крайисполкома Решиков.²²

25 января 1936 года работники ГУ СМП были приняты в Кремле заместителями Председателя СНК СССР В. Я. Чубарем, Н. К. Антиповым и секретарем ЦК ВКП(б) А. А. Андреевым. В беседе приняли активное участие начальник управления полярной авиации М. И. Шевелев, начальник Игарского политотдела ГУ СМП В. П. Остроумова, красноярские летчики В. С. Молоков и А. Д. Алексеев. Красноярцы воспользовались ситуацией, выступили с критикой и с дельными предложениями.

М. И. Шевелев:

«...В 1935 г. нашей основной задачей, как и в прошлые годы, была ледовая разведка. Обслуживание линий занимает все больший удельный вес в нашей работе. В 1935 г. мы летали регулярно по Оби, Енисею и Лене. Мы перевозили такие грузы, на которые даже рассчитывать было трудно: овес, арматурное железо, гвозди, сапоги. Возили в Норильск, на прииски Союззолота. Нужна механизация оборудования аэродромов, специальные машины и катера, бензооборудование».

А. Д. Алексеев:

«...Один из тормозов — ГВФ не имеет самолетов законченного пассажирского типа».

В. С. Молоков:

«...Много времени уходит на зарядку (заправку) самолета из-за необорудованности авиастанций. У нас летчик, бортмеханик представляют собой тех

же рабочих. Когда нужно, они слезают с самолета и начинают бочки катать, бензин заряжать. Отдохнуть для экипажа 20–30 минут было бы полезно, но если приходится ждать, пропадет час, а то и больше. Экипажам на морских перевозках еще хуже и помогать некому и подчас спать негде».

На выступлении начальника Игарского политотдела ГУ СМП Валентины Петровны Остроумовой, позднее напечатанном в виде статьи в журнале «Советская Арктика», стоит остановиться особо, а еще лучше опубликовать его полностью. Оно сыграло тогда очень большое значение в перемене отношения руководства страны и ГУ СМП к обеспечению летного состава полярной авиации. Валентина Петровна перед этим сделала акцент на том, что «...2 000 000 км обслуживает Игарский политотдел. На этом пространстве живет 15 000 национального населения и 15 000 в самой Игарке. 70 % населения Игарки — спецпереселенцы».

А далее о том, с какими трудностями сталкиваются летчики и что нужно сделать для улучшения ситуации:

«...Продуктивно использовать летное время.

При быстрой и резкой смене температуры, ветров и туманов летная погода на Севере должна быть уловлена и использована полностью. На самом деле, летные возможности используются только на 25–30 %. Зависит это от условий, в которые поставлены летчики.

Вот пример из полетов, в которых я непосредственно участвовала. После

двух дней вынужденного ожидания пурга, наконец, прекратилась, видимость стала прекрасная. Ветер менял направление. Лететь до Норильска — всего 30–40 минут. Но тут начинается «пусковой период». Во-первых, от авиабазы до аэродрома (расстояние — минимум 1,5–2 км) 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 2–3 часов. Покуда грелся мотор (при мне это продолжалось 5–6 часов), погода опять ухудшилась. Летчик все-таки поднимается, но, пробыв минут пять в воздухе и потеряв видимость, он, конечно, возвращается обратно. После этого — опять сидение. Потом опять наступает летная пора, опять бесконечное подогревание и т.д. Если к этому прибавить, что от резкой смены температуры (например, 28 апреля в Дудинке за 3 часа температура упала с 20 градусов мороза до нуля) пусковое магнето начинает капризничать, то для того, чтобы пролететь полчаса или час, нужно потратить еще два часа на смену или просушку отсыревшего магнето.

Чтобы устранить все эти недочеты, мы предполагаем построить передвижные ангарчики (Молоков и Головин целиком одобрили это мероприятие). После полета самолет сунет голову с мотором в этот ангарчик, брезентовая дверь плотно затянет его, и мотор будет находиться все время в нормальной температуре. Для полета достаточно будет провернуть пропеллер.

Ангарчик — простой фанерный ящик с кирпичной печкой. Стоять он должен на санках. С момента завоза в него мотора там должно быть постоянное дежурство. Такой ангарчик будет стоить около пяти тысяч рублей. Построить его можно в течение нескольких дней и в Дудинке, и в Норильске, и в Усть-Порту, не говоря уже об Игарке. Преимущества его огромны — помимо сохранения летного времени, мы избавляемся от опасности сжечь мотор при подогреве паяльными лампами. Кроме того, на разогрев масла в ангарчике опять-таки уйдет в 10 раз меньше времени, чем в настоящих условиях. Изнашиваемость мотора будет тогда значительно меньше. И, наконец, летный состав будет работать в нормальных условиях.

Для того, чтобы летный состав не терял времени и силы при передвижении с аэродрома и обратно, нужно, чтобы при каждой авиабазе была лошадь или чтобы хозяйственные организации Главсевморпути по требованию начальника авиабазы предоставляли лошадь или собак.

Организовать связь

Самолеты на 75 % летают вслепую. Если погода установилась в Дудинке, то для того, чтобы лететь наверняка, нужно знать погоду в Усть-Порту. Но тут начинаются «родовые муки» с радио- и метеостанциями.

Радиостанции на 50 % принадлежат Наркомсвязи. В той же, например, Дудинке нет совсем радиции Главсевморпути, а на запрос о погоде наркомсвязев-

ские станции отвечают, что метеосводки они обязаны давать только в 8 часов утра, а в 4 часа дня они по расписанию передают только общие телеграммы.

Это в лучшем случае. В худшем — они просто не отвечают на вызов, заявляя, что будут говорить только тогда, «когда придет расписание».

На мои требования давать из Дудинки сведения о погоде в радию Главсевморпути Дудинская радиция ответила, что это невозможно, так как радиция Главсевморпути «чужая».

Когда нам удалось организовать четкую работу радиции Главсевморпути, то мы уперлись в стену радиции Наркомсвязи. Наконец, если налаживалась работа всех радиостанций, то подводили метеостанции, которые тоже дают сводки о погоде только по своим расписаниям, а не тогда, когда это нужно летчикам. Прилеты и вылеты поэтому неожиданны. Прилетев 25 апреля поздно ночью, Молоков долго кружил над аэродромом Игарки, не видя, куда и как сесть.

Что надо делать?

1. Необходимо добиться, чтобы все радиции Заполярья (и по линии северных авиалиний) были немедленно переданы Главсевморпути. Помимо улучшения летного дела, это укрепит и радиосвязь. Работники наркомсвязевских радиций плохо обеспечены зарплатой и питанием. Радиостанции Наркомсвязи также не укомплектованы кадрами. Работники радиции Дудинки единогласно заявили, что если радиция

перейдет в Главсевморпути, то они все согласны самозакрепить еще года на два.

2. Работу радиций следует организовать таким образом, чтобы в любое время, по особому призывному звуку радиция прекращала текущую работу, отвечала бы на этот «летный призыв» и передавала или метеосводку, или сообщение о вылете. Технически это вполне возможно. Переключение не занимает больше 1,5–2 минут. Передача может занять максимум 5 минут. Это мало отзовется на текущей работе. А если в крайнем случае какая-нибудь телеграмма опоздает на час-другой, урон государству от этого будет значительно меньше, чем от разбитых самолетов и замороженных людей.
3. Метеосводки должны даваться по первому запросу летчика. Работники метеостанции Дудинки подтвердили полную возможность дать в 15-минутный срок метеосводку о наличной погоде.

Лучше обслуживать летный состав

Материальное, культурное и политическое обслуживание летного состава скверное. Если в этом не будет резкого перелома, то и дальше будет растраниваться ценнейший людской материал.

Одежда

И летчики, и механики отправляются из Москвы недостаточно экипированными. Ведь когда я, Головин и Исаев «засели» на два дня в ледяной яме, то на летчиков было жутко тогда смотреть. Мокрые от снега кожаные куртки и штаны на ветру замерзли и превращались в железный панцирь. Для того, чтобы откапывать снег, нужно было делать нечеловеческие усилия. Нельзя было согнуть руку, не говоря уже о промерзании тела в таком панцире.

Необходимо выработать стандарт одежды летчика и механика: пыжиковый костюм, пыжиковые брюки, бакари на заказ с чертоходами и галошами, пыжиковые шапки с двойным мехом, легкие нижние рубашки на меху (какие делаются экспедиционным отрядам) и легкие рукавицы с двойным мехом. Пыжиковые костюмы обязательно должны одеваться через голову или должны быть сшиты на манер комбинезонов с автоматической застежкой. До тех пор, пока наши снабжающие организации не будут четки в этих вопросах, необходимо будет перед отправкой проверять обмундирование каждого летчика.

Об аварийном пайке

Аварийный паек заплембировывается в Москве. Содержание пайка летчикам неизвестно. Застрав в пути, мы испытывали большую нужду в огне — спичках. Вскрыли паек. Ни спичек, ни папирос, ни галет, ни шоколада, ничего концентрированного, чем можно было бы поддержать силы. Напихано банок

с консервированным мясом, колбасой, которые все промерзли.

Аварийный паек должен состоять из концентрированной, питательной, незамерзающей пищи, в частности, шоколад должен занять в нем основное место.

На наших самолетах отсутствует элементарный инструмент, необходимый в условиях Арктики. Например, когда мы застряли, то в самолете не оказалось простой лопаты, яму мы себе копали сучьями заполярной лиственницы, ни у кого из экипажа не оказалось даже перочинного ножика, чтобы вскрыть банки с консервами. Почему бы, например, не снабдить каждого летчика зажигалкой (бензин всегда есть).

Нет и культурного, и политического обслуживания. Мы считаем необходимым прикрепить к каждому экипажу работника политотдела. Разработали программу индивидуальных тематических занятий. Полагаем, что будут заниматься.

Наши летчики — все на подбор: энтузиасты, с большой выносливостью и большой преданностью делу. Но имеются и отрицательные моменты — не совсем здоровое иногда рекордсменство (например, перелеты в прошлом году в течение одного дня Красноярск — Дудинка и обратно), примиренческое отношение к безобразиям на авиабазах (систематическая перегрузка самолетов).

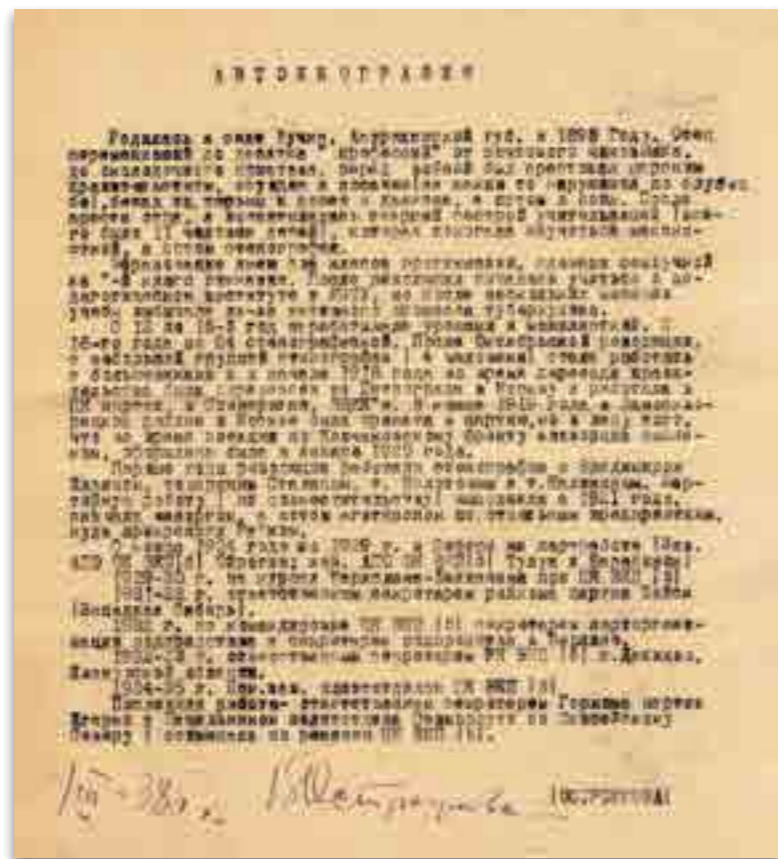
Но если удовлетворителен летный состав, то недостаточно удовлетворителен состав начальников авиабаз. Взять хотя бы Красноярск. Начальников авиапорта за год сменили четыре раза.

Когда мы как следует наладим условия авиасвязи, то продуктивность работы самолетов будет в несколько раз больше и, кроме того, срок их работы также можно будет значительно увеличить. Т. Молоков и Головин предполагают совершить пробные полеты в полярные ночи. Мы с ними подрабатываем вопрос о круглогодичном полете»²³.

Надо отметить, что вопросы обеспечения полярной авиации ставились нашими рядовыми пилотами на очень высоком уровне. Ну а, как известно, «капля камень точит».



В. П. Остроумова (справа)



О. Ю. Шмидт, говоря о задачах ГУ СМП на 1936 год, подчеркивал:

«...Нечего и говорить, что авиация на Севере особенно незаменимый вид транспорта. Отсюда наше огромное внимание к авиации. Мы с вами должны подойти к нашей авиации сугубо требовательно и критически. Блестящие имена героев-летчиков могут сорвать сколько угодно аплодисментов. Но придется говорить о том, что отдельные подвиги не могут заменить организации, а с организацией на линиях и на местах еще очень слабо. Нелепо требовать от авиатора напряженного героизма в таких условиях, где можно создать нормальное положение, когда можно летать и без героизма. Пусть они проявляют героизм, когда перелетают через океан, но почему с героизмом нужно летать из Енисейска в Турханск — это непонятно. Очевидно, что нужно обеспечить такие условия в смысле радиосвязи, маяков, базы, питания, чтобы эта линия действовала так же, как и любая европейская линия. Будем усиливать хозяйственное значение авиации. Перевозки в Норильск овса не менее важны, чем перевозки золота. И мы ими очень гордимся»²⁴.

От «напряженного героизма» стали переходить к нормальной плановой работе. Авиация — это то же производство, тот же завод, с теми же законами развития. Обычными понятиями стали «промышленно-финансовый план», «планирование грузоперевозок», «тарификация» и т.д. Начал проходить ажиотаж первых лет советской власти,



В. М. Махоткин



А. П. Кацетадзе



К. Г. Неронен



Ф. Т. Еременко

когда надо было доказать всему миру дееспособность молодого государства новой формации. То, что на первых порах упускалось из виду в погоне за освоением безбрежных северных просторств в кратчайшие сроки и любым путем, иногда против всяких законов, инструкций и требований, теперь стало вводиться в обязательном порядке в повседневную деятельность.

Интересное впечатление о штабе авиагруппы от корреспондента газеты «Красноярский рабочий» Георгия Ивановича Кублицкого:

«...В тридцатых годах именно Енисей был главной среди воздушных дорог в Арктику, а Красноярск — тем местом, где летчики готовились к дальним рейсам. Протока за бывшим Телячьим островом, переименованным в остров Молокова, принимала и отправляла машины полярной авиации.

Перелетами руководила Енисейская авиагруппа. Она помещалась в двухэтажном деревянном доме на улице Вейнбаума. Каким же малым штатом обходились тогда важные, нужные ор-

ганизации! Весь рабочий состав размещался в небольших комнатах первого этажа. На втором жил начальник группы Минин, участник гражданской войны, человек партизанской хватки, крикун и ругатель. Там же останавливались летчики, готовящиеся к полету или возвратившиеся из Арктики. И в этом вот небольшом доме сосредотачивалось командование всеми воздушными операциями на Енисейском Севере, куда от Красноярска по прямой было больше двух тысяч километров, а если развернуть оперативный фронт зимовок и районы ледовых разведок, набиралось еще тысячи три-четыре.

Редакцию и авиагруппу разделяли менее десяти минут хода. Редкий день я не заглядывал туда — и какие знакомства там завязывались! Тогда рейсы на Север считались экспедиционными перелетами. Скажем, перелет Москва — Тикси, Москва — Якутск, Москва — Диксон. И все маршруты — через Красноярск. Буду честен: некоторые, быстро ставшие известными, полярные летчики свысока смотрели на пишущую

братию, разговаривали неохотно: «Небось, наврете с три короба». Но Василий Молоков, Павел Головин, Василий Махоткин, Иван Черевичный, Михаил Водопьянов, Анатолий Алексеев, да и многие другие обладали достаточной душевной культурой, чтобы найти время для журналиста, проторчавшего несколько часов на стылом аэродроме в ожидании самолета, севшего где-то на вынужденную»²⁵.

Напряженный труд экипажей Енисейской авиагруппы продолжался. 31 января пилот Головин с бортмехаником Камразе, получив в Москве новый самолет «Сталь-2», вылетели на нем в Игарку. Это был по сути испытательный полет. На «Сталь-2» возлагались большие надежды, так как самолет был приспособлен для полетов по приборам, имел закрытую кабину и планировался на замену изношенным Р-5 на северных трассах.

Большое внимание стало придаваться учебе личного состава. В ГУ СМП передали школу морских летчиков в Николаеве, в Красноярске открылись трехмесячные курсы по повышению квалификации наземного состава полярной авиации. Технический состав проходил обучение и на курсах в дислоцированной в Красноярске 44-й авиабригаде ВВС РККА.

Планы были грандиозными: помимо плановых ежегодных работ, объем которых увеличивался, Енисейской авиагруппе предстояла перевозка 750 тонн груза из Дудинки в Норильск. Успешное развертывание в 1936 году



Почтово-пассажирский самолет «Сталь-2»

строительства Норильского комбината в значительной мере зависело от своевременной заброски самолетами хозяйственных и строительных грузов, так как никакими иными транспортными средствами грузы забросить к сроку было невозможно. Без этих перевозок «Норильскстрой» выполнить свой план не мог. Забежим вперед и скажем, что на этой работе особенно отличились пилоты Еременко и Задков, которые вместо запланированных 750 перевезли 810 тонн грузов. Достаточно указать, что они на своих самолетах перебрасывали такие грузы, как котлы и двигатель с маховиком диаметром в два метра²⁶.

В работе авиации, наряду с увеличением пассажирского движения, все большее значение стала приобретать перевозка товаров в глубинные пункты региона.

Большим плюсом было то, что на Енисейской линии был опытный летный состав (самые старые летчики работали с 1929 года). Очень большую роль сыграло и расположение в Красноярске центральной гидроавиабазы полярной авиации и авиаремонтного завода. Созданный в Красноярске за предыдущие годы авиационный комплекс уже мог выполнять серьезные задачи.

Строительство продолжалось ускоренными темпами. В 1936 году начали строить авиабазы в Игарке и Дудинке, в Енисейске было намечено строительство бензохранилища на 75 тонн, в Подкаменной Тунгуске и Туруханске — аэростанции и бензохранилища, в Верхне-Имбатском и Игарке — бензохранилища, в Дудинке — ремонтных мастерских, аэростанции и двух бензохранилищ. 31 июля 1936 года организуется производственно-монтажная и строительная конторы при

Енисейской авиалинии УПА ГУ СМП с базой на о. Молокова для производства работ по монтажу бензохранилищ и строительству производственно-технических сооружений в Красноярске, Енисейске, Подкаменной Тунгуске, Туруханске, Игарке, Дудинке.

Несмотря на то, что ледовые условия в Арктике в этом году были исключительно тяжелыми, задание партии и правительства было выполнено. Воздушными ледовыми разведками была обеспечена проводка каравана судов, идущих с запада на восток под руководством О. Ю. Шмидта. В необычайно тяжелых условиях в навигацию 1936 года 160 морских судов благополучно прошли по всем направлениям Северного морского пути, причем ни одно судно не зазимовало.

Из заметки А. Алексеева «На ледовых разведках»:

«...В тяжелые ледовые годы особенно ярко ощущается исключительное значение полярной разведывательной авиации. Ледовая обстановка 1936 года на пути ленских караванов была особенно тяжелой. Навигация открылась поздно, в последних числах августа. Весь август мой самолет Н-26 и самолет Н-10 летчика Козлова летали с безрадостными результатами: лед 9–10 баллов и постоянные норд-весты не давали возможности прохода судам.

Только в самых последних числах августа выявилась возможность прохода в непосредственной близости от берега. Единственно возможный путь пролегал через южную часть архипелага Норденшельда, через пролив Матисе-



П. Г. Головин



Т. П. Зафатаев



Н. Л. Сырокваша



Ф. К. Куканов

Итоги работы полярной авиации	1933	1934	1935	1936
Количество полярных авиалиний	1	2	8	10
Протяженность, км	1 780	4 160	8 602	11 395

на. Пролив этот был почти не исследован в отношении глубин. Начальником гидрографического управления Главсевморпути тов. Орловским были произведены с рекордной быстротой промеры глубин, выявившие полную возможность прохождения даже глубоководных судов. В дальнейшем караваны судов шли этим проливом без особых трудностей.

За истекшую кампанию мы сделали около 40 разведок. В самый напряженный период навигации в наших разведках принимал участие начальник Управления полярной авиации т. Шевелев.

В текущую кампанию мы максимально использовали ту подготовительную

работу, которая была произведена в прошлые годы по созданию специальных авиабаз.

Радиус действия наших самолетов не позволил вести планомерную работу по разведкам севернее 78 параллели. Задачей нашего ближайшего будущего будет охват нашими разведками и более северных широт примерно до 83 параллели.

Сейчас еще трудно сказать, насколько плавание в этих высоких широтах практически осуществимо, но, во всяком случае, такие полеты значительно расширят наше понимание процессов, которые определяют то или иное ледовое положение»²⁷.

Енисейская авиагруппа в 1936 году имела удельный вес в УПА ГУ СМП 73 % и по численности, и по результатам работы.

Рекордсменом по налету снова стал Ян Степанович Липп, который за летнюю навигацию налетал 524 часа, покрыв расстояние в 109 тысяч километров²⁸.

В 1937 году была утверждена штатная структура Енисейской авиагруппы, которая состояла из многочисленных служб и отделов:

- Управление авиагруппы — 45 человек.
- Объединенный отдел снабжения — 39 человек.
- Штат аэропортов и авиабаз Енисейской авиагруппы — 277 человек.
- Летный состав — 33 человека. Самолетов — 40, в эксплуатации — 22.

В составе авиагруппы были:

- Красноярский гидропорт,
- Красноярский сухопутный аэродром,
- авиабазы – Енисейск, Подкаменная Тунгуска, Верхне-Имбатск, Туруханск, Дудинка, Соврудник, Игарка, Тура, Волочанка, Хатанга, Нордвик, Усть-Порт, Гольчиха и Дудинские ЛАРМ.

В жилищно-коммунальный сектор в г.Красноярске входили: общежития (Вейнбаума, 8, Вейнбаума, 12, Октябрьская, 20), жилые дома (Урицкого, 2,

Урицкого, 61, Ленина, 143, Ленина, 139, К. Маркса, 3, К. Маркса, 78, Богграда, 34), гостиница, три дома и шесть барачных о. Молокова.

По распоряжению ГУ СМП грузы для Хатанги, не доставленные судами в навигацию 1936 года, перевозились самолетами Енисейской авиагруппы. Для выполнения плана хатангских перевозок был сформирован отряд из тяжелых самолетов Г-1. Отряд должен был перебросить для населения Хатанги и тундры 150 тонн различных грузов.

Руководство УПА ГУ СМП искало различные, порой нестандартные ходы, улучшающие воздушное обслуживание отдаленных уголков Севера.

Если в 1934–1936 гг. мечтали обеспечить хотя бы два-три рейса в год с письмами, посылками, газетами на каждую полярную станцию, то в 1937 году стояла задача охватить регулярным воздушным сообщением все полярные станции на побережье. Кроме того, в связи с тем, что многочисленные фактории и поселения в большинстве случаев не имели возможности обеспечить посадку самолета, было предложено сбрасывать вымпелы (посылки) с газетами при пролете над небольшими поселениями.

Управление Енисейской авиалинии по инициативе Я. С. Липпа решило провести интересный опыт — поставить летающую лодку МП-1 на лыжи. Дело в том, что эта не имеющая шасси летающая лодка могла использоваться только в летнюю навигацию, зиму стояла на хранении. При условии установки

самолета на лыжи становился реальным взлет и посадка по льду и снегу. Изменение конструкции — рискованное мероприятие, но риск был оправдан необходимостью. Лыжные шасси были сконструированы и изготовлены на КАРЗе. Самолет был успешно испытан в воздухе и на земле летчиком Дмитрием Федоровичем Тихоновым. Тихонов 7–11 февраля в Енисейске совершил 7 посадок и взлетов с заснеженного аэродрома. Испытания показали полную пригодность самолета к зимней эксплуатации. 13 февраля инициатор и идейный вдохновитель переделки Я. С. Липп повел МП-1 на лыжах в линейный рейс до Подкаменной Тунгуски²⁹.

На лыжи поставили все МП-1, находящиеся в авиагруппе. Ввод этих машин в зимнюю эксплуатацию значительно увеличил пассажирские и грузовые возможности самолетного парка. Каждая машина МП-1 брала на борт 4 пассажиров и 100 кг груза, причем пассажиры находились в специально оборудованных закрытых кабинах.

Центральный исполнительный комитет Союза ССР в своем постановлении от 25 февраля 1937 года наградил орденами «за настойчивость и преданность при выполнении важнейшего задания в северных морях» 331 человека, в том числе 139 работников Главсевморпути. Из енисейских тружеников орденом Ленина был награжден полярный летчик, командир сводного отряда ледовой разведки А. Д. Алексеев, орденом Красной Звезды командир самолета Н-10 М. И. Козлов, ставший уже командиром Чукотского

авиаотряда М. Н. Каминский, командир самолета Н-29 И. И. Черевичный, летчик П. Г. Головин, начальник полярной станции острова Диксон Г. Н. Боровиков, парторг острова Диксон И. И. Гобис, первый бортмеханик самолета Н-26 К. П. Сугробов, начальник полярной станции мыса Челюскин Л. В. Рузов. Орденом «Знак Почета» был награжден бортмеханик В. И. Камразе.³⁰

С марта 1937 году на трассе Дудинка — Волочанка начали работать тяжелые самолеты летчиков Тихонова, Линделя и Махоткина. Перед навигацией на острове Молокова шла тщательная подготовка машин к ответственному рейсам.

Из статьи Г. Кублицкого «Будни пилотов»:

«...Рассказывает больше Тихонов, Бузаев вставляет короткие замечания. Оба чисто выбриты и настроены весьма благодушно. Пять дней тому назад Бузаев был в тундре, где-то между Хатангой и Волочанкой. Потом к нему присоединился воздушный попутчик — Тихонов, и оба помчались из тундры на встречу весне — в Красноярск.

Зимняя воздушная навигация официально давно закончилась. Енисей, такой прочный и надежный зимой, сейчас только в очень немногих местах способен выдержать двухмоторную тяжелую птицу. Аэродромы «раскисли». Но пилоты все-таки пробились и благополучно посадили самолеты на Красноярском аэродроме. Отсюда и хорошее настроение. Приятно все-таки после пятимесячного созерцания тундры и укусов



М. Н. Каминский



М. И. Козлов



МП-1 на лыжах

мороза увидеть подснежники и убедиться, что термометр не разучился показывать 20 градусов тепла в тени!

Пилоты рассказывали о буднях летной жизни за полярным кругом, об отдельных эпизодах:

— Ну, о том, как мы летели из Дудинки в Волочанку с грузами при хорошей погоде, я думаю, распространяться не стоит, — говорит Тихонов, — я лучше расскажу о «лагере Линделя». Это было в конце марта. Пуржило здорово. Получаю радио: Линделю не хватило

бензина, он сел где-то не то в районе Пясинского озера, не то около Караула. Ну, хорошо. Беру я на борт две бочки бензину...

— ...и кубометр дров, — вставляет Бузаев.

— Да, и кубометр дров, и иду в воздух. Хожу над тундрой час, другой, третий... Наконец, вижу, по реке Моксунихе что-то чернеет, вроде самолета. Подлетаю. Они. Сел. У Линделя не самолет, а ковчег — 11 человек.

— Причем у одной пассажирки начались родовые схватки, — вскользь отмечает Бузаев, — а врачей-акушеров, между прочим, нет.

— Совершенно верно. Пока переливали бензин и рассаживали пассажиров, прошел снежок. Я сначала на него не обратил внимания. Однако, когда собрался лететь, вижу, лететь-то и некуда: от носа самолета хвост еле видно... Мотор остановить нельзя: дров хватит только, чтобы разогреть воду для Линделя. Так 13 часов, пока немного не прояснило, моторы на всю тундру ревели, не переставая. Поднялся. Пролетел несколько минут и попал в густое молоко. Пришлось лететь вслепую. К счастью, минут через 40 внизу открылся Енисей, ориентируясь по нему, я добрался до Дудинки. Вот и все. Теперь, Николай Федорович, расскажи, как ты блуждал по трассе.

Бузаев широко улыбается:

— Ну, это пустяки. Купчин должен был мне показать трассу через факторию Кресты. Он летит на лимузине, я — на тяжелом самолете и все время его обгоняю. Вижу — впереди, как стена, туман. Решил Купчина вперед пропустить. Только сделал разворот — Купчин назад повернул. Я за ним вдогонку. Летим. Долго летим. Солнце уже село, появилась луна. Летим. Я пишу бортмеханику записку: «Много ли бензину осталось?» Отвечает: «На полчаса». Как раз в это время заметил вдали дымок. Решил садиться. Послал по радио сигнал: «Иду на вынужденную».

— Как раз в это время, — вставляет Тихонов, — я запросил Туруханск о ме-

стонахождении их и получил «точный» ответ: «Бузаев сидит в тундре неизвестно где, а Купчин — в 40 километрах от него».

— Оказалось, что в темноте мы пролетели Волочанку и сели в оленеводческом совхозе «Боярка». Купчин действительно приземлился поблизости — у него тоже не хватило горючего, и он сел прямо в тундре.

Н. Ф. Бузаев и Д. Ф. Тихонов, линейные пилоты Енисейской авиалинии, вернулись в Красноярск последними. Пилоты выполнили задание по перевозкам грузов на Хатангу. Уже перед отлетом в Красноярск, весной, Бузаев слетал на Хатангу, а Тихонов за три дня перебрал из Дудинки в Волочанку 40 лесорубов. После короткого отдыха, сменив лыжи на поплавки, пилоты опять поведут машины на Север выполнять не заметную, но важную, если так можно выразиться, летно-хозяйственную работу»³¹.

На ледовой разведке по-прежнему работали экипажи А. Д. Алексева и М. И. Козлова.

Из «Отчета о работе Енисейской гидроавиалинии за 1937 год»:

Выполнено 1 620 рейсов
из них строго по расписанию 1 036
Налет часов 8 007
Перевезено пассажиров 5 444
Перевезено почты 81 200 кг
Перевезено грузов 250 500 кг

Корреспондент «Красноярского рабочего» П. Войтик в новогоднем номере 1938 года, подводя итоги работы летчи-



М. И. Шевелев и С. П. Ванюшин. 1936 г.

ков Енисейской авиагруппы в 1937 году, написал очень мудрые слова:

«...Вовремя прийти на аэродром, вовремя вылететь и прилететь, точно взлететь и приземлиться, аккуратно выполнить летный план при всяких условиях, летать без аварий и происшествий, сохранить машину — все это не так просто, как кажется. И если в такой стаха-



С. К. Фрутецкий, А. Д. Алексеев, Г. Т. Побежимов



Инженер П. Ф. Тихлер у самолета СП «Н-60»

новской работе нет внешнего эффекта, то еще совсем не значит, что нет трудностей, что она лишена смелости, отваги, мастерства. А именно такую трудную и почетную работу по-большевистски скромно делают Смирнов, Липп, Самохвалов, Купчин и другие. Рейсы по трассе. Норильские перевозки. Полеты над тундрой в Хатангу. Об этом редко пишут. Из скромности. Но зато хорошо известно политическое и хозяйственное значение полетов Самохвалова, Купчина для Севера, для Хатанги, Волочанки, Норильска, для ненцев, нганасан, саха»³².



В штабе Енисейской авиагруппы И. Г. Миссан, О. Ю. Шмидт, командир авиагруппы С. П. Ванюшин. 1938 г.

В 1938 году наши енисейские пилоты-первопроходцы уже занимали высокие руководящие должности: Василий Сергеевич Молоков был назначен начальником Главного управления ГВФ, а Анатолий Дмитриевич Алексеев 28 марта 1938 года — заместителем начальника ГУ СМП, курирующим полярную авиацию.

Управление Енисейской авиагруппы УПА ГУ СМП возглавлял Сергей Петрович Ванюшин, и находилось оно в Красноярске по ул. Вейнбаума, 16. Главной авиабазой авиагруппы продолжал оставаться остров Молокова.

Численность личного состава Енисейской авиагруппы в 1938 году:

- летно-подъемный состав — 63, в том числе:
 - пилотов — 25,
 - бортмехаников — 31,
 - бортрадистов — 7,
 - инженерного и технического состава — 104,
 - рабочих — 93,
 - служащих — 60,
 - учеников — 9,
 - младшего обслуживающего персонала — 59 человек.
- Итого: 530 человек.



Г. В. Косухин



А. А. Ритслянд



М. И. Чагин



МП-1 на о. Молокова



Остров Молокова. 1937 г.

1938 год начался для летчиков Енисейской авиагруппы со спасательной операции. Тяжелые ледовые условия навигации северных морей задержали осенью прошлого года караваны советских судов в Карском море и море Лаптевых. Караваны остались на зимовку. 23 февраля ГУ СМП решило отправить в море Лаптевых в район дрейфа ледоколов «Садко», «Седов» и «Малыгин» воздушную экспедицию из девяти самолетов:

- три самолета Г-2 (АНТ-6) под руководством Героя Советского Союза А. Д. Алексеева. Им было поручено снять с дрейфующих судов большую часть находящихся там людей (около 300 человек) и доставить на эти корабли различное снаряжение, радиооборудование, почту, газеты и продукты. Командирами кораблей АНТ-6 назначены⁵:
 - Герои Советского Союза А. Д. Алексеев (Н-172),
 - П. Г. Головин (Н-170),
 - пилот Г. К. Орлов (Н-171).
В экипаже Орлова — второй пилот Э. К. Пусэп, штурман Л. М. Рубинштейн, бортмеханики П. Г. Петенин, С. К. Фрутецкий, Е. И. Чернышев, бортрадист О. А. Куксин. Экипажи этих воздушных кораблей были скомплектованы в основном из участников экспедиции на Северный полюс.



АНТ-6 «Авиаарктика». 1937 г.

- три самолета Р-6 и три самолета Г-1 получили задачу снять людей с каравана ледокола «Ленин». Одним из самолетов Р-6 Ленской авиагруппы командовал красноярец Сергей Александрович Асямов. Командиры кораблей Г-1 красноярцы:
 - Купчин (Н-177),
 - Задков (Н-227),
 - Николаев (Н-228).

Самолеты Г-1 вывезли с каравана ледокола «Ленин» 78 человек, отряд Рябкова из Ленской авиагруппы на самолетах Р-6 Н-160, Н-163 и Н-29 вывез тоже 78 человек.

Для переброски зимовщикам необходимых грузов — продуктов питания,

теплой одежды, запасных частей и для вывозки зимовщиков на материк Енисейская авиагруппа в конце февраля направила в район дрейфа каравана с ледоколом «Литке» экспедицию в составе трех самолетов Г-1:

- Н-175:
 - командир экипажа В. М. Махоткин,
 - бортмеханики З. И. Стрижков, М. И. Моисеев,
 - бортрадист Г. В. Абросимов.
- Н-118:
 - командир экипажа Ф. Т. Еременко,
 - бортмеханики Зафатаев, Левочкин,
 - бортрадист Лаврушко
 - штурман Кононенко.

- Н-176:
 - командир экипажа Д. Ф. Тихонов,
 - бортмеханики Тарановский, Чекмасов,
 - бортрадист Богаткин.

На всех самолетах были устанавливались длинноволновые приемо-передающие радиостанции, кроме действующих на них коротковолновых.

Спасательная экспедиция закончилась только 11 мая. В результате с дрейфующих судов самолеты эвакуировали на материк свыше 400 человек.

За успешное выполнение правительственного задания по перевозке грузов на зимовки Арктики командованием авиалинии ГУ СМП экипажу самолета Н-175 была объявлена благодарность и вручены награды: командиру корабля пилоту 1-го класса

орденоносцу Василию Михайловичу Махоткину — именные часы и денежная премия, бортмеханикам З. И. Стрижкову, М. И. Моисееву и бортрадисту Г. В. Абросимову — именные часы.

В это же время на западе в Гренландском море развернулась другая спасательная операция — снятие с дрейфующей льдины зимовщиков станции «Северный полюс-1». Занимались этим военные моряки, но на



МП-1 «Н-150» на заправке. Поселок Волочанка, Таймыр



Легкий транспортный самолет Vultee V-1A5

борту направленных в район дрейфа кораблей «Таймыр» и «Мурман» находились самолеты У-2 и Р-5 и экипажи наших летчиков — ледовых разведчиков И. И. Черевичного и Г. П. Власова. В этой экспедиции отличился экипаж летчика Г. П. Власова, после неоднократных полетов обнаруживший льдину с зимовщиками и спасший севший на вынужденную посадку на льдине экипаж И. И. Черевичного³³.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 марта 1938 года «за отличное выполнение правительственного задания о снятии персонала дрейфующей станции «Северный полюс» награждать экипаж и экспедиционный состав судов «Таймыр», «Мурман», «Мурманец»

и «Ермак»: пилот Геннадий Петрович Власов был награжден орденом Ленина, бортмеханик Михаил Иванович Чагин — орденом «Знак Почета».

В 1938 году возникла проблема с назначением командира Енисейской авиагруппы. За январь – март 1938 года временно исполняющих обязанности командира авиагруппы сменилось пять человек. Командовали авиалинией пилоты Тихонов, Кононенко, Фурсов, Липп, инженер Тихлер.

Набирающие силу репрессии против руководящих кадров привели к тому, что занять командную должность никто не желал даже в приказном порядке. «Не ошибается только тот, кто не работает» — эта мудрая фраза не слу-



В. С. Чечин, неизвестный, И. И. Черевичный

жила оправданием для виновных в тех или иных упущениях. Опытные пилоты, не лишённые авторитета и командных навыков, отказывались от должности командира авиагруппы и предпочитали заниматься линейной летной работой, отвечать только за себя, не желая брать ответственность за огромный коллектив в таких ненормальных условиях.

Командир авиагруппы Сергей Петрович Ванюшин, проводя анализ работы в зимнюю навигацию 1937–1938 гг. и по подготовке авиагруппы к летней навигации 1937 года, констатировал факт, что «...Енисейская линия является первой по объёму, но по качеству она последняя».

Невозможность использования зимой тяжелых летающих лодок привела к тому, что дорогие машины большую часть времени стояли без движения, изнашиваясь больше от простоя, чем от полетов. До сих пор не были получены выпрашиваемые у Москвы четырехмоторные Г-2. Полученные импортные Дугласы DF «Н-205» и «Н-206» при перегонке получили повреждения и требовали хорошо обученных экипажей. Хорошо, что в 1937 году в авиагруппе получили новые МП-1, которые опять же на свой страх и риск сами переделали на лыжное шасси для того, чтобы можно было использовать их зимой. Если бы эта самостоятельная переделка привела хоть

к одной аварии, последствия были бы предсказуемы — инициаторы рацпредложения как минимум оказались бы «в местах не столь отдаленных».

В 1936–1938 гг. СССР были закуплены в США несколько типов самолетов с целью их изучения и производства по лицензии в СССР. В составе группы специалистов в США находились и наши «полярные асы» — бортмеханики Г. Т. Побежимов и В. С. Чечин. Старшим летчиком был С. А. Леваневский. В итоге после изучения и испытаний в НИИ ГВФ в Енисейскую авиагруппу в разное время попали самолеты Валти В-1А «Н-208», амфибия Сикорский S-43 «Н-207», летающие лодки Консолидейтед РВУ-1 «Н-243», Ду-

глас DF «Н-205» и «Н-206». Самым комфортабельным был Дуглас — он был рассчитан на 32 пассажирских места и экипаж в 4 человека.

Неудачная судьба оказалась только у Валти «Н-208». После рекордного перелета на нем С. А. Леваневского из Лос-Анджелеса в Москву в 1936 году (с посадкой и переоборудованием на колесное шасси в Красноярске) самолет долго изучался в ЦАГИ, крайне редко летал в Москве, в основном как тренировочный, и в начале войны был передан в Игарскую авиагруппу полярной авиации. 2 декабря 1941 года пилот А. В. Киселев потерпел на нем аварию, и самолет больше не восстанавливался.



Douglas DF «H-206»



Douglas DF-195

Пассажирская
летающая лодка

Свободнонесущий высокоплан с двумя двигателями «Райт Циклон» мощностью 850 л. с. каждый, при длине 21,1 м и размахе крыла 29 м он имел полетную массу около 13 тонн. Самолет развивал скорость до 286 км/ч, имел посадочную скорость 104 км/ч, практический потолок — 4 350 м. При полной коммерческой нагрузке 2 200 кг он мог лететь без посадки 800 км и 4 000 км — в перегоночном варианте, то есть без загрузки, но с заправленными под пробки бензобаками.

В 1937 г. СССР купил в США два самолета Дуглас DF-195, в разобранном

виде они прибыли в Ленинград и были переданы в состав Управления полярной авиации Главсевморпути, где получили номера Н-205 и Н-206.

Н-205 испытывал в Севастополе летчик Антюшев, повредил при посадке. После ремонта с октября 1937 г. в эксплуатации. Н-206 испытывал экипаж Головина, бортмеханики Чечин, Фрутецкий. Уже в августе 1937-го первый Дуглас DF «Н-206» передали Енисейской авиагруппе. Он начал летать по линии Красноярск — Игарка — Дудинка, перевозя пассажиров и грузы. В 1938 году оба самолета уже регулярно занимались

перевозками в Сибири. В мае 1939-го Н-205 и Н-206 перевели в Ленскую авиагруппу. Оба самолета эксплуатировались на Лене. Н-205 разбились при посадке в Якутске в 1941 г. Н-206 эксплуатировался в Якутской авиагруппе ГВФ до 1946 г.

Комфортабельные летающие лодки Дуглас DF встали на линию Красноярск — Игарка. Многоместные и удобные, они сразу привлекли внимание жителей края.



П. Ф. Тихлер



Г. П. Власов



В. В. Афонин



В. Г. Таран



А. М. Сурнин



В. П. Смирнов



Так выглядел гидросамлет Катина в 1939 г.



Каталина в Карском море



Douglas DF «H-205» на о. Молокова

Золотые руки бортмехаников

Полярные летчики очень ценили своих бортмехаников. Учитывая сложнейшие условия эксплуатации самолетов и моторов в условиях Крайнего Севера, в равной степени как от летного мастерства пилота, так и от профессионализма и изобретательности бортмеханика порой зависела сама жизнь.

В журнале «Советская Арктика» были напечатаны статьи о полярных бортмеханиках Викторе Степановиче Чечине и Глебе Владимировиче Косухине, выдержки из которых представим вашему вниманию.

О Чечине:

«...На реке Ленивой поздней осенью 1936 года Козлов во время старта разбил лодку своего самолета. Опытного летчика обманула вода, скатившаяся накануне отлета машины. Ленивая коварно обмелела, и там, где еще вчера было глубоко, сегодня оказались подводные камни, пропоровшие днище лодочного самолета. До окончания навигации оставались считанные дни. Полярные реки уже шуговали. Аварийная комиссия пришла к печальному выводу, что спасти самолет в столь позднее время вдали от ремонтных мастерских невозможно.

Уныло смотрел командир на свой самолет, который еще только час назад готов был к любому полету. Теперь, с пробитым днищем, он стал подобен захромавшему коню, на котором далеко не уедешь. Это была авария перед

концом блестяще завершенной навигации.

— Думаю, Матвей Ильич, что не все потеряно, — сказал Чечин командиру Козлову. — Попробуем сами подлатать днище.

— Да тут клепка не простая, — нерешительно возразил Козлов, а у самого затеплилась надежда. — Днище пропороли как раз на редане. Тут клепка сложная!

— Осилим и ее, — сказал Чечин.

Козлов знал, что бортмеханик не станет говорить зря — не из таких людей, чтобы хвастать.

Для того, чтобы начать ремонт воздушного корабля, надо было строить деревянный помост. Плавника поблизости не было; пришлось разобрать пристройку у сарая. Доски перетаскивали по тундре километра за два. В снегопад, стужу и ветер тащили летчики бруски и бревна к месту будущего ремонта.

Когда помост был закончен, самолет подняли на него.

Чечин осмотрел пробоины. Три большие заплаты предстояло положить на днище, причем одна из них — на редане — должна была быть фигурной.

Шесть дней стучали молотки. Когда работа была закончена, пригласили аварийную комиссию для осмотра произведенного ремонта.

Дюралевые листы, закрывшие пробоины, плотно прилегли к самолету. Тонкая работа бортмеханика вызвала всеобщее восхищение.

После чечинского ремонта лодка больше не текла.

Вскоре машина прибыла в Красноярск на зимнюю стоянку. Инженеры осмотрели произведенный летчиком ремонт и сказали, что лучше заклепать не смогли бы и в мастерских. Переклепывать не придется.

Летать с таким бортмехаником — значит иметь надежное моторное хозяйство и обеспеченную материальную часть. Не зря приглашали Чечина в ответственные полеты на новых машинах и Головин, и Леваневский. Не зря поручали Чечину производить запуск сложных моторов на новом американском четырехмоторном гиганте «Глен-Мартин», базировавшемся близ Москвы.

Чечин летал на «Консолидейтед» и на «Дугласе» — новейших американских самолетах. Он дважды побывал за границей, знакомился с французскими моторостроительными заводами, жил в Калифорнии вместе с Леваневским и Побежимовым, совершенствуя свои познания в моторном деле».

О Косухине:

«...Сборка самолетов и крупные монтажные работы выпадали на долю Глеба Владимировича на протяжении всех лет работы в полярной авиации. Ему приходилось иметь дело и с дорогими отечественными, и с импортными машинами. Одной из наиболее сложных и интересных работ была сборка летающей лодки «Консолидейтед». В апреле 1938 года в Ленинградском торговом порту с океанского парохода было выгружено 16 больших ящиков из тонкого прочного леса и огромная лодка.

Косухин, находившийся тогда в Ленинграде, получил по телеграфу из Москвы распоряжение принять грузы и произвести сборку самолета в Гребном порту.

Времени для сборки оставалось очень мало. Друзья снабдили Косухина англо-русскими словарями. По словарям он и расшифровывал английские надписи. Работа эта была нелегкая, тем более что часто по-английски одним и тем же словом называются совершенно различные детали. Лингвистические пробелы восполняли опыт, знание авиационной техники, интуиция механика.

Если бы самолет прибыл непосредственно от фирмы, к нему были бы приложены подробное руководство по сборке, чертежи, спецификации. Но прибывший самолет находился уже в эксплуатации, на нем совершил много полетов известный американский полярный исследователь Вилкинс. Единственным справочным материалом по сборке могли служить... две фотографии машины в полете, случайно найденные в кабине. И, как ни странно, эти две фотографии сильно облегчили работу.

Косухин собрал этот самолет, сочтавший в своей конструкции самые новейшие достижения мировой авиационной техники. Всю работу, вплоть до заворачивания гаек, проделал он собственными руками, не доверяя своим молодым и еще малоопытным помощникам. Здесь хорошо пригодились полученные им во время прежней работы на заводе дополнительные

специальности слесаря, медника, клепальщика.

Однажды в полете на линии Красноярск — Дудинка сгорел мотор. Косухин в тот момент находился в пассажирской кабине и заметил аварию лишь тогда, когда уже начался сильный выхлоп и из мотора показался огонь. Самолет, пилотируемый летчиком Грацианским, совершил вынужденную посадку на Енисее, вблизи глухого поселка, недалеко от впадения Нижней Тунгуски.

Бортмеханик определил причину неисправности. Для устранения дефекта необходимы были некоторые детали, отсутствовавшие на самолете. В это время возле самолета опустился летчик Липп, вылетевший на поиски. Косухин и его второй механик остались ночевать на самолете, а пилоты улетели в Туруханск.

Ночь была холодная, а механики были в летнем обмундировании. Всю ночь пришлось согревать друг друга теплотой своих тел. На другой день катер прибуksировал самолет в Туруханск, на реку Нижнюю Тунгуску.

Сутки работали механики на причале в Туруханске. Проснувшись на следующее утро, они увидели, что машина их стояла вмерзшая в лед.

Быстро стали обкалывать еще не толстый ледяной покров и отбуксировали самолет на Енисей. Здесь на плаву в очень короткий срок механики перебрали мотор и сменили дефектные детали. Самолет мог продолжать свой путь.

Во время проводки судов Карской и Ленской экспедиций 1934 года Косухин работал на ледовой разведке с летчиком М. Козловым. Хрупкая амфибия Ш-2 постоянно требовала от механика заботливого ухода, осторожного обращения и частных мелких ремонтов.

В 1940 году Косухину предстояло выполнить сложную работу по подготовке к полетам на ледовую разведку. Пришлось реконструировать винтомоторную группу «Консолидейтед». Американские моторы «Пратт и Уитней», установленные на самолете «Кинсолидейтед», долго проработали без смены деталей, и в этом году их нужно было либо капитально ремонтировать, либо заменить новыми. Детали, необходимые для ремонта, вовремя из Америки не поступили, самолету угрожало остаться в бездействии. Если же установить моторы другой конструкции, нужно было изменить и моторные рамы. Решили произвести соответствующую замену моторных рам и узлов крепления их к центроплану. Установив новые моторы, нужно было также заново смонтировать управление моторами, произвести новую проводку масло- и бензосистем.

Вся эта обширная работа производилась на ремонтном заводе при непосредственном участии и под наблюдением Косухина.

Самолет «Консолидейтед» со сменными моторами участвовал в ледовой разведке 1940 года.



1938-й

В Красноярском крае к 1938 году была установлена авиасвязь со всеми отдаленными уголками. Летчики Енисейской авиагруппы побывали в таких отдаленных местах, где раньше население вообще не имело представления о самолете. В частности, самолеты были в Красноселькупске, Толька, Ратта. Налажено регулярное воздушное сообщение между Красноярском и Дудинкой, Красноярском и Турой, Кежмой, Мотыгино. На этих авиалиниях и в особенности на линии Красноярск — Игарка летали отечественные самолеты МП-1.

28 марта утром пилот Енисейской авиалинии Василий Петрович Смирнов с экипажем в составе бортмехаников М. Карпова, К. Фомина и бортрадиста А. Павлова на самолете Г-1 «Н-116» вылетел со специальным заданием по маршруту Красноярск — Игарка — Дудинка — Игарка — Красноярск. Стартовав в Красноярске, сделав посадку в Верхне-Имбатске и Туруханске, самолет под Игаркой попал в снежную пургу.

«...Прорвавшись сквозь тучи, Н-116 сделал короткую посадку в Игарке, потом в Дудинке и, приняв на борт 4 пассажира, в этот же день снова возвратился в Игарку. На следующий день, несмотря на плохую погоду, самолет стартовал, взяв курс на Красноярск. На линии снова погнал в снежную пургу, а затем в проливной дождь. Пройдя 40 минут слепым полетом, корабль в 18 часов благополучно приземлился на Красноярском аэродроме. Молодой

летчик В. П. Смирнов совершил замечательный рейс: путь 4 600 км он прошел за 20 летных и 34 путевых часа вместо 6 суток по расписанию. Летчики Енисейской авиалинии еще не делали таких перелетов»³⁴.

В конце мая 1938 года открылось регулярное движение самолетов на линии Енисейск — Северо-Енисейск. Первый самолет, управляемый пилотом Г. Батурой, доставил в Северо-Енисейск 160 кг избирательных документов и почты.

Основной задачей тяжелых гидросамолетов оставалась ледовая разведка в Карском море. В. М. Махоткин на Дорнье Валь «Н-235» совершил ряд полетов от бухты Варнек до острова Белый. Летать приходилось при самых неблагоприятных условиях. На море в это время свирепствовал десятибалльный шторм.

М. И. Козлов на новом гидросамолете дальнего радиуса действия Консолидейтед РВУ-1 «Н-243» вылетел на ледовую разведку на Диксон. Самолет Дорнье Валь «Н-233» под управлением Н. Л. Сырокваши произвел ледовую разведку по маршруту Диксон — о. Известий — Скотт Гансен — мыс Входной — Диксон. Полет производился в тяжелых метеоусловиях. Туман вынуждал летчика временами вести самолет на высоте нескольких метров. «Н-233» летал над льдами без посадки несколько часов. Самолет Дорнье Валь «Н-8» под управлением пилота Головина вылетел на Дудинку и дальше на море.

В Москве пилоты П. Г. Головин и Г. К. Орлов получили задачу на пере-

леты вдоль берегов Северного Ледовитого океана. Головин на самолете-амфибии Сикорский S-43 «Н-207» должен облететь восточный сектор Советской Арктики от бухты Тикси до мыса Уэлен. Орлов на Дорнье Валь «Н-240» — облететь с посадками острова и берега северных морей, расположенные к западу от бухты Тикси.

26 июля летчик Николаев, производя ледовую разведку, совершил на двухмоторном гидросамолете Дорнье Валь «Н-237» полет над Карским морем по маршруту: устье реки Таймыра — остров Русский — мыс Неупокоева — мыс Челюскин. Отсюда он возвратился к устью реки Таймыра, где благополучно посадил гидросамолет на воду.

6 августа с острова Диксон к мысу Молотова взлетел самолет Н-243, пилотируемый М. И. Козловым. В этот рейс летчик Козлов обследовал район до мыса Молотова и острова Большевик. Сведения, полученные от него, дали возможность ледоколу «Ермак» определить выход изо льдов в обратный путь. Ледокол, не теряя времени, двинулся с караваном, держа курс в Карское море. Четырнадцать часов пришлось летчику Козлову пробыть в воздухе, перекрывая треугольник протяжением 2 500 километров.

Читая заметки о работе енисейских авиаторов тех лет, иногда вызывает удивление характер груза. Например, крайне важным было развезти по всем полярным зимовкам и факториям только что вышедший из печати «Краткий курс истории ВКП(б)».



МП-6 «Н-29» Черевичного на севере. 1936 г.



Игарка, 1938 г.

«...Из Красноярского гидропорта на самолете МП-1 «Н-178» вылетел пилот В. Т. Самохвалов. Груз, которым заполнены отсеки самолета, несколько необычен. Здесь 825 комплектов журналов «Партийное строительство», в которых помещен «Краткий курс истории ВКП(б)». Журналы отпечатаны по специальному заданию для далеких северных зимовок, аэросвязь с которыми при наступлении арктической зимы будет надолго прервана. Они должны быть доставлены на Диксон, Хатангу, Нордвик, в Гальчиху, в Эвенкию, в устье реки Таймыр, на Волочанку, в Усть Порт и ряд других пунктов Крайнего Севера.

Тов. Самохвалов доставит ценный груз до Игарки. В Туруханске часть комплектов должен перегрузить на свой

самолет летчик Липп и вылететь с ними в Эвенкию. Два других самолета, если позволит погода, полетят на Диксон и Хатангу. Кроме журналов «Партийное строительство» самолетом для зимовок отправлены номера газеты «Правда» и литература к 20-летию комсомола»³⁵.

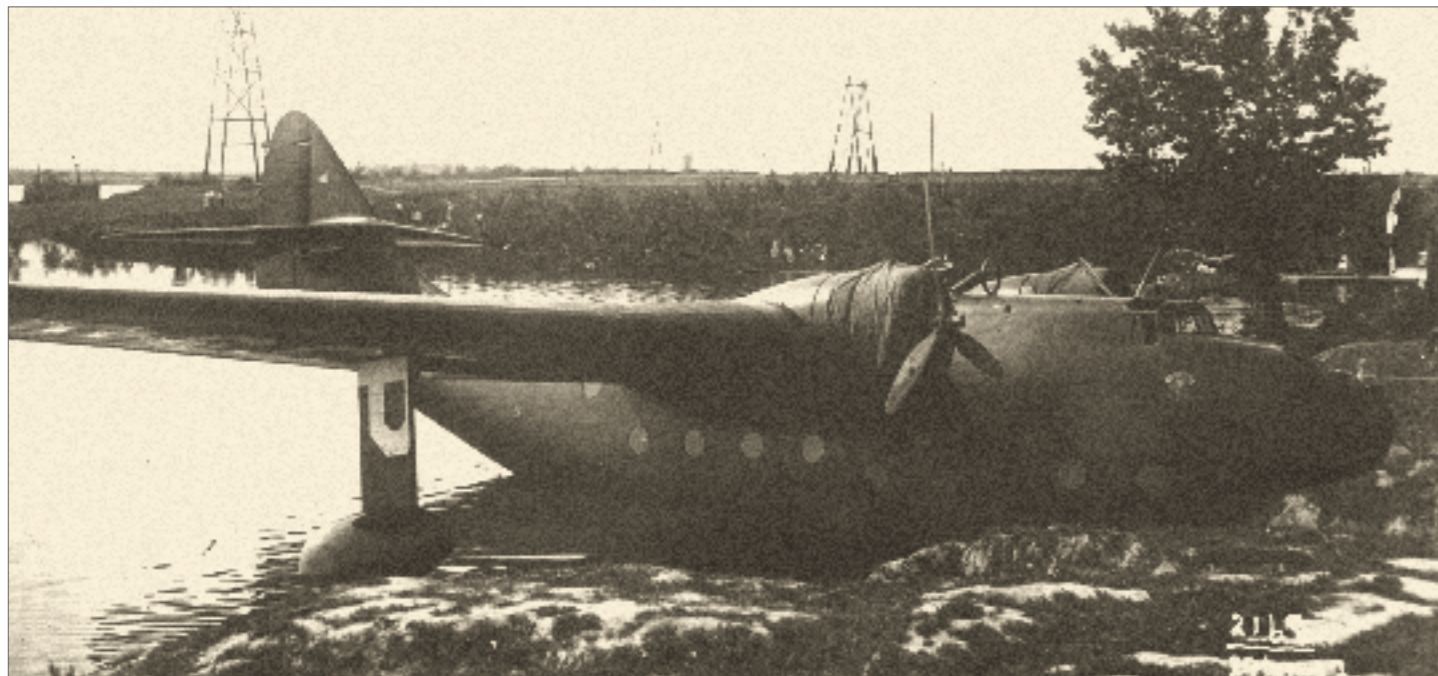
И это туда, где порой не было ни одного партийца, да и грамотой владели далеко не все, где оленеводы Авамо-Хатангской тундры сочиняли песни о летчиках:

Песня «Стальная птица», опубликованная в газете «Красноярский комсомолец»:³⁶

«Оленчик по тундре бежит, бежит...
Много снов мы спим в снегу...
Ой, длинен путь до Хеты-реки,
Ой, ой!
Но вот прилетела к нам в тундру
Новая птица, быстрая как пуля,
Советская птица.
Ой, ой!
Эта стальная птица не знает снов
Быстрая как ветер,
Хорошая птица,
Ой, ой!»

Такие были времена...

В Игарку летал красавец Дуглас DF, за штурвалом которого сидели Герой Советского Союза Павел Головин и Василий Задков:



Douglas DF «H-205»

«...Вдали слышен рев мотора. Ближе слышнее. Огромная летающая лодка уже взмывает водяную пыль протоки. Пассажиры, несколько часов тому назад вылетевшие из Красноярска, покидают удобные глубокие кожаные кресла кабины. В самолете можно курить, можно, нажав кнопку, получить стакан чаю с лимоном или бутылку нарзана. Путешествие из Красноярска в расположенный под боком Ачинск продолжается куда дольше и протекает с меньшими удобствами, чем полет в Игарку. В уютном зале аэропорта можно прочесть прибывшую с опозданием на четыре дня «Правду» и сегодняшний номер «Красноярского рабочего»³⁷.

Енисейская авиалиния от Красноярска до Диксона до августа 1938 года находилась в ведении УПА ГУ СМП. Это было необходимо в то время, когда трасса была плохо изучена и регулярная рейсовая работа была затруднена. К 1938 году южная часть трассы от Красноярска до Игарки была уже хорошо освоена и превратилась в обычный почтово-пассажирский воздушный путь на комфортабельных самолетах.

Решением СНК СССР от 29.08.1938 г. ГУ СМП было предложено передать предприятия на хорошо освоённой территории Севера соответствующим местным организациям. Поэтому южная

часть Енисейской авиалинии от Красноярска до Игарки с ответвлениями на Кожму, Байкит и Туру была передана в ведение ГУ ГВФ. Почтово-пассажирские рейсовые самолеты ГВФ с 1938 года должны были летать до Игарки. В Дудинку, на Диксон, Нордвик, залив Кожевникова и другие пункты Дальнего Севера должны были продолжать летать из Игарки самолеты полярной авиации. Енисейская авиагруппа УПА ГУ СМП передала ГВФ все самолеты, кроме экспедиционных, приспособленных к полярным условиям, машин и была расформирована.

Основные операции по передаче всего самолетного хозяйства, сооружений,

а также летно-подъемного состава в ведение ГУ ГВФ к октябрю 1938 года были закончены. В Красноярске начала работать Енисейская авиагруппа ГВФ. Приказом начальника ГУ ГВФ начальником Енисейской авиагруппы ГВФ был назначен пилот 1-го класса Дмитрий Григорьевич Кармановский. Большая часть личного состава авиагруппы перешла в ГВФ и сменила кокарды на фуражках. Часть летного состава перешла в Игарскую, Чукотскую авиагруппы полярной авиации и Московский авиаотряд особого назначения.

В День авиации в «Красноярском рабочем» была опубликована статья Героя Советского Союза Павла Головина «Полярные летчики», ставшая прощанием с Красноярском и своеобразной благодарностью Енисейской авиалинии и своим соратникам:

«...В каком бы конце необъятного Союза вы ни подняли бы голову вверх, всегда можно видеть крылья самолета, услышать ровный гул мотора, почувствовать, как далеко шагнула советская авиация, созданная руками большевиков, выросшая в непобедимую силу.

На дальних рубежах воздушные корабли хранят спокойствие границ. Поплавки самолетов касаются далеких северных рек и морей, связывая самые отдаленные уголки нашей родины с центром. Если саранча появляется на колхозных полях, самолеты проходят над ней бреющим полетом и очищают посевы от грозившей опасности. Если в глухом, медвежьем углу умирает ребенок, великий Сталин посылает туда своего крылатого посланца на выручку.

Велика и могуча советская авиационная держава. Почетное место в ней занимает закаленный отряд полярных летчиков.

Большевики победили Арктику. Раскрыты тайны полюса, в местах, где никогда не ступала нога человека, появились люди, раскинулись зимовки, радиостанции будоражат эфир. Проводится огромная напряженная работа по освоению далекого Севера. И Север отдает свои богатства стране. По великому Северному пути проходят пароходы, некогда отсталые и порабощенные царем народы возродились к новой светлой жизни. И во всех этих мероприятиях большую и почетную работу проделали полярные летчики. Это они летали на ледовые разведки, чтобы проложить путь караванам судов, это они забрасывали грузы и почту отдаленным зимовкам, связывали далекий Север с Большой землей.

Большая часть Красноярского края прилегает к полярному кругу и лежит за ним. Громадные пространства Енисейского Севера по своей территории равняются нескольким европейским государствам. Трудны и не хожены воздушные дороги над Красноярским краем. Тайга, горы, туманы и пурга становятся на пути летчиков. Но большевистское упорство и воля к победе всегда побеждали. Мужественные люди пролагали новые воздушные пути и делали огромной ответственности дело — освоение Арктики.

В борьбе с природой закалялись и росли люди. Страна давала им в руки первоклассную технику, и она, помноженная на большевистскую волю, де-

лала чудеса. Недавно полярная авиация Енисейского Севера отмечала свое десятилетие. Но как она выросла за этот короткий отрезок времени! Большое количество самолетов летает над необъятными просторами края. Комфортабельные пассажирские машины за несколько часов перебрасывают пассажиров в Заполярье. Над побережьем Карского моря летают ледовые разведчики. Край, как и вся страна, живет напряженной авиационной жизнью.

А как выросли люди, воспитавшиеся на этой трассе! Скромный и молчаливый Василий Сергеевич Молоков, чье имя является символом мужества, скромности и преданности делу, — вырос и закалился на воздушных линиях Енисейского Севера. Здесь он прошел суровую школу полярного летчика, здесь воспитались в нем черты, присущие герою. Молоков рос вместе с ростом полярной авиации, воспитавшей немало прекрасных людей. Награжденный правительством он, Герой Советского Союза, сейчас занимает почетный пост начальника Гражданского воздушного флота нашей страны.

Высокую, плотную фигуру Анатолия Дмитриевича Алексева знает вся страна. Командир одного из воздушных кораблей, победивших Северный полюс, Анатолий Дмитриевич тоже прошел школу Енисейского Севера. Здесь он летал на ледовые разведки, работал на линии. Большой мастер своего дела прекрасно освоил эту трассу.

И я сам очень многому научился на Енисейском Севере. Здесь мне пришлось очень много работать и на линии,



и на разведке. Я исколесил все огромные просторы Енисейского Заполярья. И высокому званию Героя Советского Союза, которым я сейчас награжден, я во многом обязан работе на Севере Красноярского края.

А сколько еще прекрасных летчиков вырастила эта трасса мужества! Смелый полярный пилот-орденоносец М. И. Козлов, летчик-орденоносец В. М. Махоткин, старый полярный пилот Я. С. Липп — все они летали и росли на Енисейских авиалиниях. Выросла и талантливая молодежь. Смирнов, Самохвалов, Афонин и десятки других полярных пилотов беззаветно и преданно делают большую и ответственную работу.

Сильна и могуча наша страна — самая авиационная страна мира. Под неустанной опекой партии и ее вождя — великого Сталина — советская авиация покрыла себя неувядаемой славой. Покорение Северного полюса, перелеты Чкалова и Громова из Москвы в Америку, полеты Коккинаки — это не предел для советских летчиков. Сталинские соколы впишут еще немало славных страниц в историю авиации.

И если черные птицы появятся у наших рубежей, если враг осмелится напасть на наш границы, в небо взвоятся тысячи советских самолетов. За их штурвалами будут сидеть бесстрашные советские летчики, воспитанные великим Сталиным, партией, страной. И мы, полярные летчики, пересядем на боевые машины, и весь наш опыт, все наше мужество отдадим на благо нашей великой родины»³⁹.



Отчет о работе воздушных линий по Енисейской авиагруппе УПА ГУ СМП за 1938 год³⁸

Всего по плану линейных рейсов	2 073
Выполнено	1 642
в т. ч. строго по расписанию	1 406
Выполнено внеплановых рейсов	139
Налет часов	7 805
Покрыто км	146 9877
Перевезено пассажиров	7 603 человека
Перевезено почты	83 558 кг
Перевезено грузов	190 766 кг

Линии союзного значения	протяженность, км
Красноярск — Енисейск — Красноярск	412
Красноярск — Игарка — Красноярск	1 773
Красноярск — Дудинка — Красноярск	2 021
Красноярск — Диксон — Красноярск	2 759
Красноярск — Мотыгино — Красноярск	447
Красноярск — Богучаны — Красноярск	679
Красноярск — Кежма — Красноярск	1 026
Красноярск — Тура — Красноярск	2 319
Красноярск — Абаканск — Красноярск	322
Красноярск — Байкит — Красноярск	1 492
Красноярск — Канск — Красноярск	202
Красноярск — Иркутск — Красноярск	1 750
Иркутск — Киренск — Иркутск	1 048
Енисейск — Северо-Енисейск — Енисейск	366
Енисейск — Брянка — Енисейск	165
Игарка — Дудинка — Игарка	248
Дудинка — Усть-Порт — Дудинка	112
Дудинка — Волочанка — Дудинка	505
Дудинка — Хатанга — Дудинка	880
Дудинка — Нордвик — Дудинка	1 480
Дудинка — Караул — Дудинка	224
Дудинка — Норильск — Дудинка	110
Дудинка — Гольчиха — Дудинка	410
Туруханск — Тура — Туруханск	847
Подкаменная Тунгуска — Большой Порог — Подкаменная Тунгуска	334



2.2. В составе Аэрофлота.

Енисейская авиагруппа ГВФ в 1938–1942 гг.

До 1938 года все воздушные перевозки на территории Красноярского края выполняла Енисейская авиагруппа полярной авиации (УПА ГУ СМП). Созданная на Енисее в 1929 году полярная авиация продолжала сохранять свою монополию в небе Красноярского края, но уже мощное развитие получил и Гражданский воздушный флот. Через Красноярский край проходила важнейшая воздушная линия ГВФ — Воздушная магистраль Москва — Иркутск (ВММИ). Сухопутный аэродром Красноярск находился в составе этой магистрали и подчинялся Управлению ВММИ, расположенному в Москве. Кроме того, ставилась задача охватить воздушными перевозками не только север, но и юг края. А при этом в большинстве случаев уже необходимы сухопутные аэродромы и колесные самолеты. Но при этом гидропорт на острове Молокова никак не мог остаться без дела — многоводные реки Красноярского края и гидроаэродромы рядом с прибрежными населенными пунктами оставались важным звеном транспортной системы огромного региона.

В 1938 году Совнарком СССР принял решение о сужении сферы деятельности ГУ СМП с целью концентрации сил на более глубоком изучении и освоении Северного морского пути. Кос-

нулось это и полярной авиации. Грузоперевозки стали передавать в ГВФ, оставляя за УПА ледовую разведку и проводки судов.

29 августа 1938 года вышло Постановление СНК СССР «О передаче ГУ ГВФ Обской и части Енисейской (от Красноярска до Игарки) авиалиний ГУ СМП», в котором предусматривалось, что:

«...Енисейская авиалиния передается из ведения ГУ СМП в ведение Аэрофлота в части от Красноярска до Игарки (Аэропорт Игарка с его оборудованием остается в ведении ГУ СМП) с подлетными авиалиниями: Красноярск — Енисейск — Туруханск — Тура, Красноярск — Кежма, Енисейск — Со-врудник, П. Тунгуска — Байкит.

Аэрофлоту передается самолетно-моторный парк Енисейской авиалинии за исключением самолетов: Дорнье Валь, Дуглас, Сикорский, двух самолетов МП-1 № Н-178 и Н-180, специально оборудованных для аэрофотосъемки»¹.

Полеты из Игарки в Дудинку, на Диксон, Нордвик, залив Кожевникова и другие пункты Дальнего Севера оставили за самолетами полярной авиации. Енисейская авиагруппа ГУ СМП передала в ГВФ 19 самолетов.

С октября 1938 года в Красноярске начала работать Енисейская авиагрупп-

па ГВФ. Приказом Начальника ГУ ГВФ начальником Енисейской авиагруппы ГВФ был назначен пилот 1-го класса Дмитрий Григорьевич Кармановский. Новый начальник авиагруппы был недоволен принятым хозяйством. По его мнению, *«...Финансирование авиалинии идет из рук вон плохо, задолженность выходит за пределы смет. Бухгалтерия является отсталым участком, отчетность запущена. Техотдел перестал быть оперативной единицей, связывающей эксплуатацию непосредственно с производственными задачами. Среди работников авиалинии дисциплина расхлябана. К зимней навигации на авиалинии своевременно не готовились. На некоторых участках горючее не заброшено. Нет масла, лигроина, керосина. Производственный план в Енисейске не выполнен. По строительству тоже. Таковы предварительные итоги передачи авиалинии».*

Несмотря на такое состояние дел, Енисейская авиагруппа ГВФ по-прежнему сохраняла свое ведущее значение как почти единственный вид транспорта и связи с Севером, с национальными округами, с северными золотыми рудниками, с отдаленными районами Приангарья — особенно в зимнее время.

Реорганизация внесла определенную смуту в уже сложившийся за несколько лет коллектив. Люди, техника, имущество подверглись разделу. Одна, большая, часть людей (в основном наземный и обслуживающий состав) и техники перешла в ГВФ, другая, меньшая, осталась в полярной авиации. К руководству пришли новые люди. Какие-то сложившиеся связи и отношения были нарушены. В результате реорганизационной сумятицы авиагруппа плохо подготовилась к зимней навигации, не выполнила производственный план, работала с огромными убытками. Несмотря на уменьшенный объем задач, остались старые штаты обслуживающего персонала и особенно управления, явно не нужные в таком количестве. Машин — мало, летчиков — много. В газете появляются критические статьи, но общими усилиями положение стало выправляться.

До весны 1939 года Енисейская авиагруппа ГВФ состояла из одного Красноярского транспортного гидроотряда. Весной 1939 года в Абакане был организован 217-й авиаотряд спецприменения и с 1 октября 1939 года в Енисейске — 231-й авиаотряд спецприменения местных воздушных линий. Оба эти отряда вошли в состав Енисейской авиагруппы ГВФ.



Кокарда ГВФ



Д. Г. Кармановский



Н. П. Скринский



Н. И. Литижинский



Летчики Енисейской авиагруппы ГВФ у самолета СП, справа Б. И. Кузнецов. 1938 г.

217-й Абаканский АОСР

Функции отряда:

- связь южных районов с центром Красноярского края и центром Хакасской автономной области г. Абаканом;
- обслуживание сельского и лесного хозяйства, аэрофотосъемка лесов, патрулирование лесов от пожара, борьба с вредителями лесного и сельского хозяйства;
- оказание экстренной медицинской помощи населению отдаленных пунктов.

По состоянию на 1 сентября 1939 г. отряд имел в своем составе 25 самолетов, 8 аэродромов. Личный состав: пилотов — 33, техников — 11, мотористов — 15, инженеров — 3. Вместе с остальным личным составом всего 156 человек.

Командир 217-го авиаотряда ГВФ — Кульгин Павел Петрович.

231-й Енисейский АОСР

Воздушная линия: Енисейск — Соврудник, протяженность 270 км.

Самолетный парк — 17 самолетов СП и АП.

Командир отряда — Афонин Владимир Васильевич.

В октябре 1941 году почти весь личный состав авиаотряда убыл на фронт, а оставшиеся работали с удвоенной силой. В аэропорту работали в основном женщины. Из летного состава осталось работать только три пилота: Павел Савельевич Гуляев, Василий Константинович Перепелкин, Павел Георгиевич Солодов.



П. П. Кульгин



В. В. Афонин



П. С. Гуляев



П. Г. Солодов



М. И. Бутовский



А. К. Прокопов

Новый 1939 год Енисейская авиагруппа ГВФ начала в новом качестве с новыми задачами. Появились новые самолеты. Самолетный парк на 1.01.1939 г. включал 6 самолетов Г-1, 3 самолета ПР-5 и 12 самолетов МП-1 (МП-1бис). Самолеты Г-1 были получены от ВВС Красной армии, а МП-1 от авиации Черноморского флота. С лета 1939 г. на линию Красноярск — Игарка был запланирован «воздушный экспресс» — комфортабельная 32-местная импортная летающая лодка Дуглас DF (одна из двух, купленных в США)³.

Личный состав тоже значительно обновился. «Старая полярная гвардия» постаралась остаться в полярной авиации. В марте 1939 года начальником Енисейской авиагруппы ГВФ был назначен болгарский военный летчик — эмигрант Василий Славчев Петров (настоящее имя — Борис Ганев), после эмиграции в СССР работавший командиром отряда во 2-й Тамбовской школе пилотов ГВФ, награжденный за успехи в подготовке летчиков орденом «Знак Почета». Заместителем командира авиагруппы назначен Михаил Васильевич Тейман. Командиром Красноярского транспортного гидроотряда — военный летчик майор Николай Васильевич Васильев.

Из старых летных кадров остались пилоты Ян Степанович Липп, Маркус Исаакович Бутовский, Григорий Дмитриевич Бубнов, Алексей Карпович Прокопов, Василий Петрович Смирнов, Геннадий Петрович Власов да вырос-



Зам. начальника авиагруппы М. В. Тейман проводит предполетную подготовку

ший из техников в бортмеханики Александр Федорович Рогачев.

Остальной летный состав — прибыл и был назначен на должности в конце 1938 — начале 1939 года. В их числе командиры самолетов Г-1 М. Н. Критский, И. П. Кирьянов, Г. Р. Штегман, вторые пилоты А. И. Шишов, И. И. Горбунов, В. С. Ивакин, Б. И. Кузнецов, К. В. Новоселов, летчики ПР-5 Г. С. Науменко, В. Г. Таран, В. П. Вуков, Е. М. Хмельковский⁴.

Работа воздушных линий Енисейской авиагруппы ГВФ в 1939 году проходила в трудных климатических

и метеорологических условиях. Короткий день зимой увеличивал продолжительность рейса в сравнении с летним в 2,5–3 раза. Разность температур на протяжении линии уменьшала навигационный период, снижая безопасность полета. В зимний период в северных условиях один полет Красноярск — Игарка и обратно длился 8–10 дней (пурга, 60 градусов мороза, полярная ночь).

В зимнюю и вторую половину летней навигации 1939 года авиагруппа была в состоянии обеспечить перевозку из Красноярска на Север исключительно

Протяженность воздушных трасс Енисейской авиагруппы ГВФ²

Трассы союзного значения		Трассы местного значения	
Красноярск — Игарка	1 495 км	Енисейск — Соврудник	270 км
Красноярск — Тура	2 114	Абакан — Красноярск	340
Красноярск — Байкит	1 349	Абакан — Балыкса	185
Красноярск — Кежма	1 026	Абакан — Каратуз	285
Красноярск — Енисейск	336	Абакан — Таштып	210
Красноярск — Мотыгино	447		
Итого:	6 767 км	Итого:	1 290 км

пассажиров и почты. Невыполнение плана по грузам объяснялось в основном уменьшением коммерческой загрузки и отсутствием самолетов Г-2.

Не было возможности заключать договоры на перевозку груза из Красноярска на Север в начале летней навигации ввиду того, что грузы на Север завозились один раз в году крупными партиями, доставка их производилась исключительно на катерах и пароходах, к отправке на самолете поступали только мелкие партии случайного груза для срочной доставки.

Договоры на перевозку груза с Севера в Красноярск не заключались из-за высокого авиационного тарифа: 10 рублей 10 копеек за 1 кг груза. Имеющаяся на Севере рыба и пушнина доставлялась в Красноярск летом пароходами, пушнина зимой гужевым транспортом.

Кроме того, на линии Красноярск — Игарка выполнял коммерческие рейсы Игарский авиаотряд УПА ГУ СМП, который создавал сложности работе Енисейской авиагруппы ГВФ, вывешивая рекламные плакаты, давая объявления, обращаясь в организации за пассажирами, тем самым перехватывая заказы на коммерческую загрузку.

Работа 217-го АОСП (Абакан) вернулась только со 2-го квартала. 231-й и 217-й АОСП выполняли полеты по местной воздушной связи и по санитарной авиации, выполняли лесотаксацию по договорам с Новосибирской авиалесоэкспедицией, патрулирование лесов от пожара по договорам с Красноярским трестом «Лесавиа»,



Самолет Г-1 на поплавах

опыление леса, перевозку грузов на линии Енисейск — Соврудник и Абакан — Балыкса (по договорам с трестами «Енисейзолото» и «Хакасзолото»), перевозку почты (по договорам с Крайсвязью) по маршрутам: Красноярск — Абакан, Абакан — Курагино — Каратуз — Ермаки, Абакан — Аскиз — Таштып — Бея.

Самая большая проблема — укомплектованность личным составом. Имелся некомплект по всем группам работников, за исключением первых пилотов. По инженерно-техническим работникам некомплект составлял 80%. Вызвано это было большой текучестью кадров из-за неудовлетворительных жилищно-бытовых условий. В конце года в авиагруппу пришли пилоты из реорганизованной Батайской авиашколы и выпускники Балашовской авиашколы. К концу года началось укомплектование отрядов инженерно-техническим составом⁵.

Начальник Красноярского гидропорта, один из первых российских пилотов, герой Первой мировой войны и полный

георгиевский кавалер Тимофей Кузьмич Кравцов 1 октября 1939 года убыл к новому месту работы и сдал дела Геннадию Ивановичу Амосову.

В 1940 году основная трасса транспортного авиаотряда Красноярск — Игарка по климатическим условиям была разделена на два участка: Красноярск — Подкаменная Тунгуска и Подкаменная Тунгуска — Игарка, где разница температур доходила до 20 градусов, что создавало дополнительные трудности в обслуживании и эксплуатации самолетно-моторного парка. Аэропорт Подкаменная Тунгуска стал базовым.

Красноярский транспортный гидроотряд являлся самым крупным летным подразделением в Енисейской авиагруппе. Отряду приходилось работать в сложных климатических и метеорологических условиях Крайнего Севера. Длина обслуживаемой трассы достигала свыше 2 000 километров, была плохо оборудована средствами связи и плохо обеспечивалась гидрометеослужбой. Несмотря на эти трудности,

коллектив отряда на основе стахановских методов работы в 1940 году добился значительного улучшения работы. Было сэкономлено 65,2 тонны горючего и 7,5 тонн смазочного материала. Экономия горючего была достигнута летно-подъемным составом, благодаря использованию наивыигрышных режимов полета и грамотной эксплуатации материальной части.

Социалистическое соревнование было развернуто среди всего лично-

го состава отряда. Летно-подъемный состав соревновался по экипажам, а технический — по бригадам. Из соревнующихся 75% выполнило свои обязательства. Лучшим экипажем был признан экипаж И. П. Кирьянова, бортмеханики А. Н. Соколенко, А. Ф. Белых, бортрадист М. С. Гусаров, лучшим аэропортом — Подкаменная Тунгуска, начальник аэропорта П. Г. Иванов.

Гидропорт и гидробаза на острове Молокова оставались в авиагруппе ос-



И. П. Кирьянов



А. Ф. Белых



П. С. Гусаров



П. Г. Иванов



Экипаж Г. Р. Штегмана в Красноярском гидропорту. 1938 г. Бортмеханик Соколенко, командир корабля Штегман, второй пилот Кузнецов, бортмеханик Федоров



новными. Все объяснялось просто: на линии Красноярск — Игарка сухопутных аэродромов, кроме Енисейска, не было. Поэтому гидросамолеты оставались основным средством воздушного транспорта. Взлет и посадка происходили летом с гидроаэродромов, зимой — с ледяных аэродромов на реке Енисей. Зимой короткий северный день и плохие метеоусловия увеличивали продолжительность рейса по сравнению с летом в 2,5–3 раза. Вся работа летно-технического состава проходила круглый год под открытым небом: зимой при температурах, достигающих -55 – -60° , что сильно снижало производительность труда.

Все воздушные линии эксплуатировались только в дневное время, для ночных полетов не были оборудованы. Радиофицирована только линия Красноярск — Игарка⁶.

Несмотря на то, что Енисейская авиагруппа ГВФ только к концу 1939 года была укомплектована личным составом и техникой, только началось слаживание коллективов авиаотрядов спецприменения, в планах на 1940 год скидка на это не делалась. Был сделан вывод, что линии местной воздушной связи в большинстве открыты непродуманно, без учета реальных потребностей населения. Так выяснилось, что Абаканский отряд может обойтись одним звеном самолетов, без крупных затрат на строительство самолетного парка и содержание штата, а за счет этого можно увеличить авиацию в Южно-Енисейском районе, необходимость в которой очевидна.

Конкуренция на рынке воздушных перевозок была высока. На линии Красноярск — Игарка кроме Енисейской авиагруппы ГВФ работали Полярная авиация, авиация Норильстроя НКВД, авиалесоохрана и аэрофото съемка. Все они претендовали на выполнение платных перевозок и в силу этого дезорганизовали работу Енисейской авиагруппы ГВФ. Единогласного руководства авиацией в крае не имелось, соответственно, не было разграничения полномочий и сфер деятельности⁷.

Основные труженики авиагруппы — это, безусловно, летный состав.

В 1940 году в штате Енисейской авиагруппы ГВФ было 89 пилотов, 16 бортмехаников, 15 бортрадистов. Плохо было с инженерно-техническим составом: из требуемых 15 инженеров в наличии было 10, а допущенных к исполнению обязанностей из них всего 5. Из 41 авиатехника только 18 человек было допущено к исполнению обязанностей⁸.

При всем при том поставленные задачи выполнялись. Успешно работала санитарная авиация. Об итогах работы Красноярской санитарной авиастанции за год существования писал корреспондент Л. Гераскина в заметке



Летчики Енисейской авиагруппы ГВФ у самолета У-2



Санитарная авиация Ш-2 «К-5»



Пилоты 231-го авиаотряда: Вьюшков, неизв., Белозеров. Енисейск

«На самолете к больному»: «...В начале июня исполнился год с момента организации в Красноярске санитарной авиастанции. За это время врачи станции проделали огромную работу по спасению жизни людей, живущих в самых отдаленных уголках нашего необъятного края.

За год самолеты сделали 250 вылетов, налетали 1 298 часов, покрыв расстояние в 144 425 километров!

В любую погоду врачи Зайцев, Суховская, Левин, Ситникова вылетали на помощь людям, вступали в борьбу со смертью за человеческую жизнь и всюду выходили из нее победителями.

Санитарный самолет побывал в 47 районах края. В Казачинский он прилетал 25 раз, в Енисейский — 12, в Богучанский — 5, в Кежемский — 8, в Верхнеусинский — 8 раз и т. д.

Врачи оказали помощь 1 461 больному. Сделано 88 операций, произведено 33 переливания крови. Случалось производить редкие в медицинской практике операции.

В Енисейске гражданин Серков получил ножевую рану в бедро. Были повреждены бедренная артерия и бедренная вена. Между ними возникло сообщение крови. На этой почве у больного развилась артериовенозная аневризма. Серкову была сделана сложная операция, которая окончилась вполне благополучно.

Немало сложных операций проделано хирургами-гинекологами. Достаточно сказать, что им пришлось сделать пяти роженицам «кесарево сечение» и произвести 6 операций, связанных с внематочной беременностью.

Нередко врачи попадали по дороге в чрезвычайно затруднительные положения. 31 марта хирург Зайцев вылетел из Ванавары вместе с 13-летним сыном Сережей, которого он взял с собой «прокатиться».

Пролетев 40 минут, самолет сделал вынужденную посадку на болоте в 57 километрах (как это потом выяснилось) от Ванавары. Летчик Мосалев и Зайцев подсчитали свои запасы: у них оказалось всего лишь 3 стограммовых булочки и 2 килограмма сливочного масла. Одев на самолет чехлы и взяв с собой бортовые документы, все трое, проваливаясь в снег, побрели в сторону Ванавары и заблудились. Пять суток провели в тайге без огня, без пищи.

В Красноярске была организована специальная комиссия по розыску са-

нитарного самолета. Районные организации Тунгусско-Чунского, Кежемского и Богучанского районов организовали 200 партийцев и комсомольцев, которые на лыжах вышли искать пропавших. 4 апреля командир бригады охотников Тунгусско-Чунского района эвенков Пикунов нашел тов. Зайцева и его спутников по следам. 12 апреля все трое уже были в Красноярске.

Санитарная станция своими успехами обязана самоотверженной работе летчиков санитарного звена. В любую погоду они отправлялись в полет.

В письмах, которыми люди выражают благодарность за спасение жизни, наряду с именем врача стоит имя летчика. Учителя Анциферовской школы Енисейского района Никитина и Коптеров пишут: «Выносим благодарность врачу Ситниковой и славному летчику, сумевшим своевременно оказать помощь нашим детям».

Особенную самоотверженность в этой нелегкой работе проявили летчики В. Жоголев, А. Керимов и Ф. Шихонин»⁹.

Самолетами летали даже ондатры! Из заметки Завьялова-Тобольского «Необычные «пассажиры»:

«...Недавно из поселка Тура вылетел в дальний рейс самолет, пилотируемый известным летчиком-орденоносцем тов. Я. С. Липпом. Самолет взял курс на озеро Муртинско-Чириндинской котловины. На борту самолета находились 82 необычных «пассажира» — ондатры. Ровно через 4 часа самолет произвел посадку, и зверьки были вселены на но-

вое местожительство. Через несколько лет здесь будет широко развит пушной промысел»¹⁰.

Протяженность воздушных линий Енисейской авиагруппы ГВФ в 1941 году составила 4 418 км без перекрывающихся участков.

3 февраля 1941 года начальник Енисейской авиагруппы ГВФ В. С. Петров был назначен начальником Курсов высшей летной подготовки ГВФ. Сменил его на должности начальника авиагруппы старейший пилот Енисейской авиалинии Ян Степанович Липп. Принимал Ян Степанович сложное и большое хозяйство: только персонала — 668 человек, самолетов — 78, из них исправных, в эксплуатации — 60.

Самолетно-моторный парк авиагруппы:

Транспортный гидроотряд — 38 самолетов: 2 самолета Г-2, 7 Г-1, 4 ПР-5, 1 П-5, 1 УТ-2, 2 ПС-7, 17 МП-1, 4 У-2.

231-й авиаотряд — 17 самолетов: 7 АП, 10 СП.

217-й авиаотряд — 23 самолета: 1 П-5, 8 АП, 8 СП, 3 С-2, 1 Я-6, 2 У-2¹¹.

Сразу же после приемки хозяйства авиагруппы Ян Степанович принялся за планирование летней навигации. Имеющегося парка самолетов оказалось достаточно, чтобы все авиалинии работали как положено.

Из заметки Н. Пospelова «Доставка рыбы на самолетах»:

«...Красноярский рыбопромышленный трест организовал доставку

в Красноярск свежемороженой рыбы. Ее привозят на самолетах с Севера — из Игарки, Верхнеимбатска и Туруханска — пилоты Енисейской авиагруппы. В течение февраля, марта и половины апреля они привезли с промыслов 6 000 килограммов высококачественной рыбы сиговых и краснорослых пород — осетра, нельмы, муксуна, сига.

Во время летней аэронавигации с низовьев Енисея — из Игарки и Туруханска — в Красноярск будет доставлено на самолетах 15 000 килограммов замороженной рыбы»¹².

В начале июня Енисейская авиагруппа ГВФ получила особое задание от Эвенкийского окружного комитета ВКП(б) — организовать воздушное сообщение с Турой в зимний период¹³.

С началом летней навигации пошла плановая работа летного состава по перевозкам пассажиров и грузов. На линии вышли три самолета Г-1:

- Л-2945 В. И. Масленникова,
- Л-2946 Г. Р. Штегмана
- Л-2952 М. Н. Критского;
- 16 самолетов МП-1, летчики:
 - А. Н. Шишов,
 - В. Г. Таран,
 - И. И. Горбунов,
 - С. В. Смирнов,
 - М. Н. Медведев,
 - И. П. Кирьянов,
 - В. К. Беляевский,
 - В. А. Смирнов,
 - Г. С. Науменко,
 - В. П. Вуков,
 - И. Г. Мосалев,
 - М. И. Бутовский,

- А. А. Плештис,
- Б. И. Кузнецов,
- Н. П. Дрындин,
- А. Я. Ильин,
- В. Н. Тырсинов,
- В. В. Афонин,
- Е. М. Хмельковский;
- 3 самолета ПР-5, летчики:
 - М. Н. Медведев,
 - Е. В. Ведилин,
 - С. Т. Величаев¹⁴.

Несмотря на обеспеченность летным составом и достаточный парк самолетов, плановые показатели были низкими. Проблема — в отсутствии плановой загрузки.

А 22 июня 1941 года началась война...

За день до начала войны красноярским пилотам пришлось устанавливать воздушную связь с независимым тогда соседом — Тувинской Народной Республикой. Еще в ноябре 1940 года в Москве между ГУ ГВФ и Советом Министров Тувинской Народной Республики (ТНР) было заключено соответствующее соглашение. Реальные действия начались перед самой войной. 21 июня 1941 года был подписан Приказ начальника ГУ ГВФ № 49 «Об утверждении государственной воздушной линии Красноярск — Кызыл». В июне 1941 года экипаж Енисейской авиагруппы ГВФ в составе пилотов В. А. Смирнова, В. К. Беляевского и авиатехника В. В. Мисака совершил в Кызыл три рейса без коммерческой загрузки.



Тува, п. Майнакык

В связи с начавшейся войной, с согласия ГУ ГВФ линия была закрыта¹⁵.

Аналогичная ситуация получилась и с линией в Эвенкию. Начальник Енисейской авиагруппы Я. С. Липп 12 августа 1941 года в своем письме в окружном ВКП(б) писал:

«...Движение самолетов по линии Красноярск — Тура в зимнюю навигацию 1941 года будет производиться только лишь для обеспечения пере-

возки грузов, имеющих народно-хозяйственное и оборонное значение, но не свыше трех рейсов в месяц и при обязательном условии обеспечения авиагруппы загрузкой в обоих направлениях в договорном порядке. Предполагаемое открытие линии — в конце января 1942 года».¹⁶

С момента объявления войны производственная работа подразделений была перестроена на военный лад. Личный состав наземных служб подлежал мобилизации. Первым ушел на фронт начальник службы движения Сергей Алексеевич Павлов. С июля началось откомандирование летных экипажей с самолетами на обеспечение нужд фронта.

Лучшая часть летно-технического состава была направлена в особые авиагруппы ГВФ для работы по обеспечению фронта. Из списочного состава авиагруппы 670 человек (включая и учебные эскадрильи) убыло за 1941 год 429 человек. Прибыло за этот же период 169 человек (в основном выпускники летных училищ). Летный состав транспортной авиации обновился почти полностью.

Из транспортного гидроотряда 72 % летного состава работало на обслуживании фронта, 231-й АОСП вылетел на фронт в состав Прибалтийской ОАГ ГВФ на своих самолетах полным составом во главе с командиром отряда Владимиром Ивановичем Негадовым. В целях замены ушедших на фронт радиоспециалистов отделом связи были организованы четырехмесячные курсы, на которых было подготовлено 29 радистов¹⁷.

На фронт ушли почти все — и люди, и самолеты.

Особенности работы авиагруппы в 1941 году состояли в том, что в этом году хозяйство авиагруппы было подвергнуто разрушению стихией ве-

сеннего наводнения, что не могло не отразиться на проведении летней навигации и ремонте материальной части линейными мастерскими. Но, несмотря на имевшиеся трудности, подразделения с поставленными задачами справились. Основная работа во втором полугодии 1941-го — обеспечение нужд обороны, полеты на север — по одному самолету в день, по боковым трассам — два раза в месяц, за исключением спецзаданий. Полеты в Кызыл — один раз в неделю. Один экипаж работал ежедневно по зондированию атмосферы.

В августе 1941 года в транспортном отряде осталось всего два экипажа, остальные выбыли на фронт. По местным линиям полеты выполнялись только по связи и перевозке грузов для золотой промышленности (Соврудник и Балыксинский рудник). Енисейский авиаотряд работал по перевозке оборудования для новых шахт.

Пять экипажей спецприменения на самолетах Ш-2 заканчивали аэровизуальные работы в районах Туры и Байкита. На охране лесов работало три экипажа 231-го авиаотряда. Санитарная авиация — три самолета выполняли в основном задания по заявкам госпиталей.

В связи с тем, что в Абакане 217-й АОСП не имел коммерческой загрузки, в 1-м квартале 1941 года были законсервированы воздушные линии Абакан — Таштып — Бея, Абакан — Курагино, Красноярск — Абакан, а сам отряд был реорганизован в авиазвено.

ЛАРМ до войны выполняли производственную программу — два капремонта самолетов СП в месяц. С июля 1941 года — в 2,5 раза больше. Получив задание на ремонт моторов для нужд фронта, ремонтировали два мотора М-11 в день (раньше — один мотор в два дня). В связи с отсутствием ремфонда и материалов, рационализаторскими предложениями добились даже экономии средств, затраченных на ремонты. Вместо отбраковки детали подвергались ремонту и реставрации с последующей постановкой на самолеты и моторы. Изыскивались списанные запчасти в отрядах, эскадрильях и других организациях и также восстанавливались путем ремонта. Специалисты-ремонтники ставили новые детали только при невозможности ремонта имеющихся.

В создании фонда обороны приняли участие все работники авиагруппы. Во всех подразделениях были проведены собрания и митинги, на которых было принято решение об отчислении однодневного, двухдневного и трехдневного заработка до окончания войны. Проводились массовые воскресники с отчислением средств в фонд обороны.

Большая работа была проведена поллитотделом и парторганизациями по сбору теплых вещей для Красной армии. В этом важнейшем мероприятии приняли участие все до единого. Всего было сдано на районные склады 737 вещей и деньгами 5 758 рублей для приобретения вещей.

Обращение работников управления Енисейской авиагруппы к бойцам, командирам, комиссарам и политработникам действующей армии г. Красноярск, 7 сентября 1941 г.

не подлежит оглашению

Дорогие товарищи!

Бойцы, командиры, комиссары и политработники!

Вам, мужественным сынам нашей Родины, славным защитникам нашей свободы, нашего достояния, посылаем скромные подарки из далекого сибирского города Красноярска.

Работники управления Енисейской авиагруппы Гражданского воздушного флота внесли кто сколько мог свои трудовые сбережения, чтобы приобрести подарки и вручить их бойцам действующей армии.

Мы с восхищением следим за героической борьбой наших воинов с озверелыми ордами германского фашизма. Мы, находясь в глубоком тылу, стараемся всем, чем можем, помочь вам, дорогие товарищи, в быстрейшем разгроме фашистских бандитов. Лучшие наши пилоты, бортмеханики, бортрадисты, техники, мотористы направлены в действующую армию. Коллектив работников авиагруппы решил ежемесячно до полного разгрома фашистов отчислять в фонд обороны страны свой полуторадневный заработок. В этот же замечательный фонд обороны мы внесли около 3 000 руб., заработанных нами на воскреснике 17 августа и 7 сентября. Нами внесено на 11 тыс. руб. облигаций и других ценностей. Сейчас мы собираем теплую одежду и обувь, чтобы послать к зиме мужественным защитникам нашей Родины. Мы постараемся, чтобы наши бойцы ни в чем не нуждались.

Мы заверяем вас, наши славные защитники, что мы готовы в любую минуту выступить с оружием в руках и громить фашистских гадов. Военное дело из нас изучает каждый — и мужчина и женщина.

Наш вам наказ — крепче бейте озверелых бандитов, не давайте им пощады. Уверены, что победа не за горами, враг будет разбит.

До скорого свидания, дорогие товарищи!

По поручению коллектива управления Енисейской авиагруппы ГВФ Липп, Вишневецкая, Устюгов, Зискинд, Матюхин.¹⁸



Обоз с зерном в фонд обороны

В августе 1941 года были сформированы две учебные авиаэскадрильи по подготовке пилотов на У-2 в Абакане и Боготоле¹⁹.

До конца 1941 было выпущено 418 человек — курсантов с хорошими показателями.

За 1941 год авиагруппой выполнено 111 спецрейсов, в том числе:

- для крайкома ВКП (б) — 3,
- для Хакасского обкома ВКП(б),
- для райкомов ВКП (б) — 10,
- для НКВД — 2,
- по заданиям НКО — 8,
- для заводов Наркомата
- вооружения — 6,
- для ЕнУРПа — 17.

Во всех перечисленных случаях перевозились спецгрузы и пассажиры. Для ЕнУРПа рейсы выполнялись с целью доставки запчастей к потерпевшему аварии теплоходу, команды, гребные винты и другое оборудование для зазимовавших судов на Севере.

На счету санитарной авиации 347 вылетов, перевезено 369 врачей и медперсонала, 39 больных²⁰.

В 1942 году Енисейская авиагруппа ГВФ планово работала только первое полугодие. Оставшимися самолетами транспортного отряда план перевозок все-таки был выполнен. Выбыли два самолета Г-1. Один из них был передан Обскому отряду, а второй послан в спецрейс для одного из оборонных заводов, где был задержан продолжительное время. В основном перевозки производились главным образом



Пилоты В. П. Вуков и Б. И. Кузнецов. 1938 г.

для Наркомата обороны. Вывозилось теплое обмундирование, собранное в северных районах, посылки для бойцов и командиров действующей армии, а также мобилизованные красноармейцы для пополнения частей РККА. Кроме того, в первом квартале было выполнено 5 спецрейсов по заданиям НКО.

Авиация местных воздушных линий работала, главным образом поддерживая связь с золотыми приисками: Енисейск, Соврудник, Абакан и Балыкса, а также выполняла спецзадания по перевозке людей²¹.

В связи с тем, что большая часть личного состава и матчасти Енисейской авиагруппы ГВФ убыла на фронт, было принято воздушные перевозки по гидроавиалиниям на территории Красноярского края снова передать Полярной авиации ГУ СМП.

По состоянию на 1 июля 1942 года, во вновь созданную Енисейскую авиагруппу УПА ГУ СМП были переданы гидролинии Красноярск — Кежма, Крас-



Пилоты Негадов, Ведилин. Енисейск, 1940 г.

ноярск — Игарка, Туруханск — Тура, Подкаменная Тунгуска — Байкит, сухопутная линия Енисейск — Соврудник.

Линия Красноярск — Абакан, санитарное звено, учебные авиаэскадрильи и работы по зондированию остались в распоряжении ГУ ГВФ.

В УПА ГУ СМП передали 26 самолетов:

- 6 самолетов Г-1,
- 13 самолетов МП-1,
- 6 самолетов СП,
- 1 самолет Я-6.

В распоряжении ГУ ГВФ остались 16 самолетов:

- 7 самолетов СП,
- 2 самолета С-2,
- один С-1,
- 4 самолета Ш-2, 2 самолета П-5.

Списочный состав авиагруппы, переданный в УПА ГУ СМП, — 422 человека (по штату 455).

84-я и 91-я УАЭ ГВФ были переданы Восточно-Сибирскому управлению ГВФ.



Петров Василий Славчев Настоящее имя — Ганев Борис Радев

Родился 31 июля 1902 года в с. Лозица Плевненского округа Болгарии. Болгарин. В 1923—1924 г. учитель в с. Лозица. С марта 1924 по май 1931 г. служил в Болгарской армии — рядовой, курсант-пилот, летчик бомбардировочного отряда. Окончил школу офицеров запаса в Софии в 1927 году. Подпоручик. За участие в первомайской демонстрации уволен из армии. По линии Коминтерна 17.12.1931 эмигрировал в СССР со своими товарищами-летчиками Кирилом Кириловым, Захари Захариевым и Николой Ватовым. По рекомендации Георгия Димитрова, их направили на летное обучение в Тамбовскую летную школу ГВФ. Чтобы избежать преследования их семей в Болгарии со стороны профашистских болгарских властей, все находились в СССР под конспиративными именами: Борис Ганев стал Василием Петровым, Захари Захариев — Волканом Горановым, Никола Ватов — Пикаром Ивановым, Кирил Кирилов — Кирилом Бенковским.

С 12.1931 — инструктор-пилот, с 09.1932 — командир отряда, с 10.1933 — командир эскадрильи, с 07.1937 — начальник штаба Тамбовской ШП ГВФ. С 03.1939 — начальник Енисейской авиагруппы ГВФ. С 03.1941 — начальник курсов Высшей летной подготовки ГВФ г. Минводы. В сентябре 1943 г. — инспектор авиаслужбы ГУ ГВФ в Ташкентском аэропорту. 18.11.1944 откомандирован в распоряжение ЦК ВКП(б) и направлен в Болгарию.

В Болгарии: с 12.1944 — начальник отдела боевой подготовки ВВС Болгарской Народной Армии. С 1947 по 1948 г. — Генеральный директор Болгарской гражданской авиации.

Майор Красной армии. Награжден орденом «Знак Почета» (Постановлением ЦИК СССР 01.07.1936 — за безаварийную летную работу эскадрильи в течение 5 лет), знаком «Отличник Аэрофлота» (1938).

Полковник Болгарских ВВС. Посмертно присвоено воинское звание генерал-майора.

Погиб во время контрольного полета на Ю-52 Болгарской гражданской авиации во время захвата самолета террористами 30.06.1948.

Обстоятельства происшествия: Полет 30 июня 1948 года с пассажирами на борту по линии Бургас — София. Как пассажир летел бывший военный летчик Страшимир Михалакиев. Во время полета вооруженный Михалакиев вошел в пилотскую кабину и застрелил в упор проверяющего экипаж полковника Ганева и бортрадиста Недялко Недялкова, после чего ранил пилота Любена Шороплева, тяжело ранил бортехника Мазнева, сел в пилотское кресло и с большим трудом посадил самолет в Стамбуле. Там попросил политического убежища и остался. Пассажиры и самолет турецкие власти вернули в Болгарию.



2.3. Снова — полярники

Полярная авиация в Красноярском крае 1938–1945 гг.

Отряд ледовой разведки
МАГОН УПА ГУ СМП,
1938–1942 гг.

После реорганизации УПА ГУ СМП в 1938 году и передачи воздушных линий в ГВФ оставшиеся самолеты и экипажи, независимо от места базирования, были сведены под единое командование в Московскую авиагруппу особого назначения (МАГОН). В отряд ледовой разведки (13 летчиков, 9 штурманов, 1 инженер, 22 бортмеханика и 13 бортрадистов. Всего — 58 человек) вошел и оставшийся в УПА персонал Енисейской авиагруппы полярной авиации.

На ледовой разведке в Карском море, у о. Диксон, полуострова Таймыр и Североземельского пролива работали экипажи А. Д. Алексеева, А. Н. Грацианского, М. И. Козлова, Н. Л. Сырокваши. В восточной части Арктики работали экипажи С. А. Асямова, Е. Ф. Николаева и И. И. Черевичного.

Особенно большая нагрузка выпала на МП-7 (ГСТ) «Н-275» И. И. Черевичного. В его экипаж входили второй пилот А. Н. Хлебутин, штурман В. И. Аккуратов, бортрадист А. А. Макаров, бортмеханики В. С. Чечин, В. Д. Терентьев, В. К. Каратанов.

До навигации 1939 года на трассе Северного морского пути самолеты,

как правило, несли службу тактической авиаразведки. Она определялась районом плавания морских судов, т.е. в пределах 200–300 км от берегов материка (за исключением моря Лаптевых и отдельных полетов Н-243 в 1938 году в Карском море). В навигацию 1939 года задачи авиаразведки расширились. Проводилась глубокая стратегическая разведка до 80 градусов северной широты¹.

В 1938 году все зазимовавшие в северных морях пароходы были выведены на чистую воду. Остался продолжать дрейф из-за неисправности руля ледокольный пароход «Георгий Седов» с командой в 15 человек. Чтобы оказать своевременную помощь команде судна руководством УПА было организовано дежурство самолета на острове Рудольфа. Выбор пал на красноярский экипаж самолета АНТ-6 «Н-171» в следующем составе: командир экипажа Г. К. Орлов, второй пилот Э. К. Пусэп, штурман Л. М. Рубинштейн, радист О. А. Куксин, бортмеханики П. П. Петенин, И. В. Мельников и Е. И. Чернышев. Дежурство затянлось с 16 апреля 1939 по 13 января 1940 года. Команда ледокола в полном составе была удостоена звания Героев

Советского Союза, экипаж Н-171 был награжден орденами.

*«Указ Президиума
Верховного Совета СССР
«О награждении экипажа
самолета Н-171»
3 февраля 1940 г.*

*За отличное выполнение задания
правительства по несению охраны безопасности дрейфа ледокольного парохода «Георгий Седов» наградить состав экипажа самолета Н-171 полярной авиации Главсевморпути, находящийся на острове Рудольфа:*

*– орденом Красной Звезды:
Орлова Георгия
Константиновича — командира
экипажа самолета Н-171, ранее
награжденного орденом Ленина;
Пусэпа Энделя Карловича —
пилота самолета Н-171;
Рубинштейна Льва Мироновича —
штурмана самолета Н-171,
ранее награжденного орденом
Трудового Красного Знамени;*

*– орденом Трудового
Красного Знамени:
Петенина Павла Павловича —*

бортмеханика самолета Н-171, ранее награжденного орденом Красной Звезды;

- орденом «Знак Почета»:
Мельникова Ивана Васильевича — бортмеханика самолета Н-171, ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени;
Чернышева Евгения Илларионовича — бортмеханика самолета Н-171, ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени;*
- медалью «За трудовую доблесть»:
Куксина Олега Архиповича — бортрадиста самолета Н-171, ранее награжденного орденами Трудового Красного Знамени и «Знак Почета»².*

В 1939 году начальником УПА И. П. Мазуруком была поддержана инициатива летчиков летать летом в Арктике на колесных машинах. Пилот Л. Г. Крузе на самолете с колесным шасси облетел северное побережье до бухты Тикси, совершая посадки на естественные аэродромы — морские и речные галечные косы, сухие тундровые плато. Этот исследовательский полет позволил сделать однозначный вывод о возможности использования на севере колесных самолетов.

В 1939 году впервые были введены преднавигационные ледовые разведки. Самолет S-43 «Н-207» под управлением А. Д. Алексеева проводил преднавигационные разведки в Западном секторе Арктики. 3 июля Н-207 завершил план и передал вахту самолету Н-303, прибывшему в Усть-Кару. Н-207



А. А. Нехлопоченко



П. В. Левандовский



М. И. Козлов



В. К. Беляевский

перешел на изыскательские работы в районе от острова Вайгач до бухты Тикси. Задача — изыскание мест для строительства авиабаз в устьях рек. За несколько лет экипажем Н-207 были составлены лоции маршрутов: Красноярск — Диксон — о. Белый — о. Вайгач, Красноярск — Усть-Енисейский Порт — Новый Порт — о. Вайгач, Красноярск — Туруханск — Хальмерседе — о. Вайгач. Наиболее благоприятным оказался последний вариант, он проходил над населенными пунктами и мало зависел от плохих погод, преобладающих на морском побережье.

Особенно трудно было обследовать озера, которые предполагалось использовать в качестве запасных посадочных площадок. Для измерения глубин этих озер с самолета был применен следующий метод: на веревку определенной длины с одного конца привязывается груз, с другого — окрашенный поплавочек. Если поплавок тонет, это означало, что глубина достаточная и посадку производить можно. Бытовая сторона экспедиционной жизни экипа-

жа мало отличалась от прошлых лет. Почти всю навигацию экипаж прожил в самолете, спал в спальных мешках. Пищу, состоящую главным образом из концентратов, готовили также на самолете. Недостающим продовольствием экипаж снабжали работники полярных станций³.

В июле 1939 года экипажи самолетов Н-207 и Н-243 совершали из Игарки разведывательные полеты вглубь Карского моря. Командир самолета Н-243 — М. И. Козлов, командир Н-207 — Герой Советского Союза А. Д. Алексеев.

Ледовая разведка 1939 года отличалась от прошлых лет организованностью, плановостью и массовостью летных работ. Если раньше разведывательные работы носили экспедиционный характер, то в 1939 году был применен метод патрулирования. За определенными участками моря были закреплены самолеты, которые вели непрерывное наблюдение за состоянием льдов. Новый метод дал положительные результаты. В 1939 году на

разведке в море Лаптевых работал экипаж самолета Н-275 И. Черевичного, а в Карском море — Н-243 М. Козлова. Несмотря на исключительно тяжелые условия разведки в этом году, экипажи самолетов полностью справились с заданием и своими регулярными наблюдениями обеспечили плавание судов в полярных бассейнах⁴.

За отличное овладение техникой своего дела, за безаварийность в самолетовождении, за самоотверженную стахановскую работу в деле освоения Северного морского пути приказом по Главсевморпути № 327 награжден значком «Почетный полярник» старейший пилот I класса Ян Степанович Липп⁵.

Основной работой полярной авиации в 1940 году, как и прежде, была ледовая разведка. Морские корабли ходили теперь от Мурманска до мыса Дежнева и далее до Владивостока. В связи с этим и театр ледовой разведки, ограничивавшийся некогда пределами Карского моря, к 1940 году охватывал все побережье полярных морей СССР. Рамки ледовой разведки расширились и в пространстве (далеко вглубь полярного бассейна), и во времени (не только в летнюю навигацию, а в период с апреля по октябрь). Материалы воздушной разведки льдов поступали непосредственно в Бюро ледовых прогнозов Арктического НИИ и в Штаб морской проводки.

К навигации вернулись на линию полярные летчики, участвовавшие в боевых действиях против белофиннов.



Каталина «Н-34» на Енисее

Матвей Ильич Козлов и Александр Павлович Штепенко были награждены орденами Красного Знамени⁶.

За выдающиеся заслуги в деле освоения Северного морского пути и районов Крайнего Севера, а также за образцовую и самоотверженную работу в период арктических навигаций 1938 и 1939 годов Указом Президиума Верховного Совета СССР «О награждении работников Главсевморпути» от 3 мая 1940 года были награждены многие работники Енисейской и Игарской авиагрупп, в том числе орденом Ленина Липп Ян Степанович⁷.

Из заметки, опубликованной в газете «Красноярский рабочий»:

«...Известный полярный летчик-орденоносец т. Черевичный сделал боль-

шой зимний перелет по полярным станциям и зимовкам Севморпути. На борту самолета находилась бригада артистов московской эстрады и два пропагандиста. На острове Диксон артисты дали четыре концерта, докладчики прочли две лекции по теории марксизма-ленинизма и сделали два доклада о международном положении. Такая работа проведена во многих населенных пунктах Арктики. Всего т. Черевичный пролетел около 40 тысяч километров»⁸.

Из заметки О. Щетинина «Прилет самолета Черевичного»:

«...9 марта в 9 часов 55 минут на Диксоне приземлился самолет Н-169, пилотируемый известным полярным летчиком-орденоносцем Черевичным.

На борту самолета, вылетевшего из Дудинки, 11 пассажиров: артисты, кинооператор, политработники, диктор радиогазеты и другие. Диксоновцы радушно встретили прилетевших. Кроме пассажиров самолет доставил на остров письма, посылки, газеты и журналы.

Вечером работник политуправления Главсевморпути тов. Белов сделал полярникам доклад о международном положении, после которого были торжественно вручены награды от руководства Главсевморпути лучшим полярникам тт. Левыкину, Шацилло, Бабич, Михайлову, Морошкину, Румянцеву, Чодинову, Кожемякину и Гнедо.

Награжденные заверили, что навигацию 1940 года встретят полной готовностью.

В 10 часов вечера полярники с удовольствием слушали концерт с участием московских артистов Баженова, Давидова, Балашова и Орленевой.

Через несколько дней самолет Н-169, вылетев с Диксона, возьмет курс на восток и продолжит свой облет трассы Главсевморпути»⁹.

В 1941 году командование полярной авиации решило осуществить первый зимний коммерческий рейс значительно раньше, чем в прошлые годы. Прежде в течение зимних месяцев удавалось провести только один рейс. В этом году решено было увеличить количество зимних коммерческих перелетов до двух или трех и в связи с этим изменить сроки вылета. Раньше в зимние коммерческие рейсы самолеты

вылетали в последних числах марта, теперь днем вылета было установлено 1 февраля.

Самолет Н-171 летел по следующему маршруту: Москва — Архангельск — Нарьян-Мар — Усть-Кара — Игарка — Хатанга — мыс Косистый — бухта Тикси — Чокурдах — Кресты Колымские — Певек — мыс Шмидта — Анадырь и обратно по тому же маршруту.

Политуправление Главсевморпути поручило летному составу почетную обязанность — провести в местах посадки беседы с полярниками и коренным населением по различным вопросам социалистического строительства. На самолете находился и специальный докладчик политуправления Мордвинов. Во время рейса он сделал много докладов о международном положении, о капиталистических странах и международной политике Советского Союза. Мордвинова летчики видели только в полете. Едва самолет приземлялся, как он уже «исчезал». Часто докладчику приходилось уезжать на собаках за 20–30 км от базы, чтобы сделать доклад в каком-нибудь клубе или поселке.

В состав экипажа самолета Н-171 входили: командир самолета А. Н. Тягунин, 2-й пилот С. П. Осипов, штурман Л. М. Рубинштейн, бортрадист Б. И. Ануфриев, 1-й бортмеханик П. П. Петенин, 2-й бортмеханик В. П. Берзин и 3-й бортмеханик С. А. Михайлов.

Самолет Н-171 на всем пути из Москвы на Чукотку и обратно постоянно летел с полной коммерческой загрузкой¹⁰.

В начале 1941 года на ледовой разведке в УПА ГУ СМП находились: Дорнье Валь «Н-238» (командир корабля С. А. Асямов), «Н-236» (М. Н. Каминский), «Н-237» (А. Н. Хлебутин), «Н-8» (П. Д. Михельсон), «Н-233» (Г. П. Власов), «Н-234» (В. М. Сургучев), «Н-239» (Г. Я. Червоноокий), «Н-240» (С. П. Антюшев), «Н-10» (А. Т. Стрельцов), «Н-235» (А. М. Сурнин).

21 июня 1941 года М. В. Водопьянов, Э. К. Пусэп, А. П. Штепенко вели ледовую разведку в Карском море. Они пробыли в воздухе 25 часов подряд, осмотрели огромный район и, только посадив машину, узнали, что началась война. Спустя несколько дней они уже воевали в составе Авиации дальнего действия. В июле 1941 года из отряда ледовой разведки убыли в 81-ю авиационную дивизию дальнего действия летчики С. А. Асямов, А. Н. Тягунин, в 1-й минно-торпедный авиаполк ВВС Балтийского флота — М. И. Козлов.

9 июля 1941 года из экипажей полярной авиации была сформирована 2-я авиагруппа ВВС Северного флота, командир — полковник Илья Павлович Мазурук. Задача — разведка и охрана северного побережья. База — аэродром Ягодник под Архангельском, гидроаэродромы: на озере Тоиндо под Амдермой, на озере Холмовском, в Иоканьге (вместе с 118-м ОРАП ВВС Северного флота), в губе Белушья на Новой Земле, аэродромы: Амдерма, Куя, Холмогоры, Кег-остров, Мезень.

2-я Авиагруппа в середине 1942 г. была реорганизована в 3-ю Авиагруппу в составе Беломорской военно-морской флотилии (БВМФ) на о. Ягодник. В ее составе: 16-й транспортный авиаотряд, 49-я МРАЭ на о. Холмовском, 24-е звено связи на Соловецких островах, 11-я учебная эскадрилья, авиабаза и наземные службы. Самолеты: ГСТ, Ли-2, У-2, МБР-2.

В это время на острове Молокова началась работа по установке стрелкового и бомбового вооружения на самолеты полярной авиации.

Из оставшихся на ледовой разведке в УПА ГУ СМП два экипажа погибли:

— 17 августа 1941 года в районе Новой Земли пропал без вести во время выполнения боевого задания экипаж Дорнье Валь «Н-235»: командир экипажа капитан Сурнин Александр Михайлович, штурман старший лейтенант Барышев Сергей Васильевич, борттехник воентехник 1-го ранга Жуков Иван Ильич, бортмеханик воентехник 2-го ранга Дюрягин Александр Иванович, стрелок-радист старшина Николаев Петр Михайлович;

— линейный самолет Игарского авиаотряда УПА ГУ СМП Дорнье Валь «Н-8» с августа 1941 года, базируясь в губе Белушья на Новой Земле, работал на поиске немецких подводных лодок в Баренцевом море. 2 января 1942 года не вернулся из разведки. Командир экипажа майор Михельсон Петр Давыдович, бортмеханик Левин, радист Пименов считаются пропавшими без вести.

В соответствии с Планом эвакуации, в г. Красноярск были эвакуированы различные предприятия и организации с запада страны, в том числе и организации ГУ СМП (осенью 1941 года). Для ГУ СМП это стало абсолютно логичным решением, учитывая, что главная база УПА ГУ СМП всегда находилась в Красноярске. Пришлось вывозить из Москвы все сложное аэродромное и техническое хозяйство, центральные склады Арктикснаба, эвакуировать технику и материалы Арктикстроя.

Основная группа работников ГУ СМП во главе с Кренкелем и начальником

Политуправления ГУ СМП Владимиром Петровичем Рябчиковым убыла в Красноярск. Часть аппарата ГУ СМП и Арктический институт находились в Красноярске всю войну. Директор Арктического института Герой Советского Союза капитан 2-го ранга В.Х. Буйницкий являлся одновременно уполномоченным ГУ СМП в Красноярске¹¹.

В июле 1942 года в связи с очередной реорганизацией и воссозданием Енисейской авиагруппы УПА ГУ СМП, енисейские экипажи и самолеты, работавшие в отряде ледовой разведки МАГОН УПА ГУ СМП, снова вернулись под «красноярское» руководство.



Кабинет начальника Енисейской авиагруппы. 1940 г.



Consolidated PBY-1

Многоцелевая летающая лодка

В 1937 году была куплена для поисков экипажа Н-209 Леваневского. В июне 1938 разобранную летающую лодку выгрузили в Гребном порту в Ленинграде. Самолет предназначался для полярной авиации, которая и предоставила для него экипаж. Командир экипажа — М. И. Козлов, второй пилот — Э. К. Пусэп, штурман — Б. И. Ануфриев, бортмеханик — Г. В. Косухин. Через месяц самолет был готов к полетам и 5 июля 1938 года его перегнали на базу Полярной авиации в Химках. Там самолет подвергли подробному изучению специалисты завода № 156. Впоследствии этот самолет под обозначением Н-243 долго эксплуатировался Енисейской авиагруппой УПА ГУ СМП. Н-243 вел ледовую разведку, перевозил людей и грузы. Был уничто-

жен у причала артиллерийским огнем немецкой подводной лодки 25 июля 1942 г. в гавани Новой Земли.

На основе лицензии фирмы «Консолидейтед» от 09.01.1937 Каталины PBY-1 с моторами R-1820-G3 (аналогом которых были советские М-62ИР) строились в Таганроге на авиазаводе № 31 под наименованием ГСТ (гидросамолет транспортный), доработками советского варианта занималось КБ Г. М. Бериева (всего было изготовлено 27 самолетов), с 1944 года поступали по ленд-лизу из США. До середины 1950-х годов они являлись основным типом в советской гидроавиации.

В УПА ГУ СМП ГСТ начали поступать в 1940 году под наименованием МП-7.

Самолет Consolidated модель 28 имел военное обозначение PBY-1 — PB

(patrol-bomber патрульный бомбардировщик) 1-й модели Y (условное обозначение фирмы «Консолидейтед» по системе ВМС США) 1-й модификации.

Позже по ленд-лизу поставлялись Consolidated модель PBY-6A — PB (patrol-bomber) вариант амфибия. PBN-1 стали поступать из США в СССР летом 1944 года.

По выработке ресурса моторов на некоторых PBN-1 были установлены отечественные АШ-82ФН. Допустимая взлетная масса машины возросла до 17 170 кг (против 12 250 кг до модернизации). Увеличились скорость и потолок. Машины стали называть КМ-1 и КМ-2.

Всего в полярной авиации в эксплуатации находилось 20 летающих лодок PBN-1 и одна PBY-1 (Н-243).

Енисейская авиагруппа полярной авиации (УПА ГУ СМП) в 1942–1945 гг.

Распоряжением СНК СССР № 11340-рс от 15.06.1942 Главным управлением ГВФ в ведение ГУ СМП была передана из состава Енисейской авиагруппы ГВФ Енисейская гидроавиалиния Красноярск — Игарка, с подлетными авиалиниями: Енисейск — Соврудник, Красноярск — Кежма, Подкаменная Тунгуска — Байкит и Туруханск — Тура. Было приказано передачу гидроавиалинии произвести по балансу на 1 июля 1942 года¹².

Связано это было прежде всего с тем, что фактически весь личный состав и самолеты Енисейской авиагруппы ГВФ в 1941 — начале 1942 года были переданы для обеспечения действующих частей фронта. Ничего не оставалось, как переложить обязанности по перевозкам пассажиров и народно-хозяйственных грузов снова на полярную авиацию. Вновь была сформирована Енисейская авиагруппа УПА ГУ СМП для обслуживания линии Красноярск — Игарка с ответвлениями на Туру, Байкит, Кежму и Соврудник.

24 июля 1942 года командиром Енисейской авиагруппы УПА ГУ СМП был назначен Апполон Александрович Нехлопоченко. Летно-подъемный состав авиагруппы: 26 пилотов, 19 бортмехаников, 19 бортрадистов¹³.

После передачи Енисейской авиагруппы ГВФ в УПА ГУ СМП опять всем самолетам поменяли опознавательные

знаки с буквы «Л» — Гражданского воздушного флота — на букву «Н» — полярной авиации. На октябрь 1942 года в Енисейской авиагруппе УПА ГУ СМП числилось 26 самолетов, переданных из ГВФ: 6 самолетов Г-1, 13 самолетов МП-1, 6 самолетов СП и один Я-6.

С 1942 года Енисейская и Игарская авиагруппы кроме перевозок для ГУ СМП основным заданием имели обеспечение «Норильскстроя» и горно-металлургического комбината воздушными перевозками. 29 апреля 1942 года Норильский ГМК выдал первую тонну высококачественного никеля для металлургической промышленности. Полярные летчики доставляли из Красноярска в Норильск грузы, а оттуда вывозили металл. Из Дудинки в Красноярск было перевезено стратегического металла 32 984 кг.

Самолетами СП обслуживалась воздушная линия Енисейск — Соврудник — Ярцево — Красноярск.

В 1943 году перед авиагруппой стояли следующие задачи: выполнить плановые воздушные перевозки пассажиров и грузов, а также и внеплановые перевозки пассажиров военно-пересыльного пункта, крайвоенкомата, крайздрава и других организаций. В этом году на авиагруппу были возложены серьезные задачи по обслуживанию зазимовавшего на реке Енисей флота, Норильского комбината и нужд рыбной промышленности.

Причем требовалось доставить на Север груз ЕнУРПа для аварийных судов в ноябре — декабре, т. е. в то время, когда на реке Енисей посадка са-

молетов невозможна. Нужны были сухопутные аэродромы. Этот вопрос не раз возникал в прошлом, но дело считалось невыполненным, так как, по мнению специалистов, для постройки требовались большие затраты средств. В 1943 году сухопутные аэродромы были созданы силами работников авиагруппы и почти без затраты средств, что дало возможность перевезти в срок грузы, необходимые для спасения судов. Не будь их — не было бы возможности летать в Туруханск и Игарку¹⁴.

Как всегда, самолеты выручали в крайних ситуациях. Так, в марте — апреле 1943 года для обеспечения плана добычи рыбы Хатангским рыбзаводом необходимо было переброшить самолетом из Дудинки в Хатангу 15 тонн сетематериалов, а для пуска консервного завода в Усть-Порту — 4 тонны из Игарки в Дудинку. Задача была выполнена. Завод начал работать в срок¹⁵.

Количество самолетов в авиагруппе на 01.05.1943 — шесть Г-1 и один П-5. Командиры кораблей: М. Н. Каминский, В. А. Смирнов, Ф. С. Морозов, Г. В. Осадин, С. А. Петров, С. Н. Кулик.

Летный состав работал, не считаясь со временем отдыха, санитарные нормы налета часов значительно перевыполнялись. Зачастую полеты производились в погоду ниже установленного минимума, за один день экипаж самолета делал рейс свыше 2 000 км. Хорошо работал инженерно-технический состав. Инженеры и техники, подчас проработавшие в течение всего дня на

подготовке самолетов к вылету, оставались на работе до утра, обеспечивая вылет вечером прибывшего в аэропорт самолета. Несмотря на уход за это время значительной части личного состава в ряды Красной армии, коллектив авиагруппы с поставленными задачами справился¹⁶.

Особенно хорошо работал экипаж в составе пилота Осадина, бортмеханика Чулакова, бортрадиста Росса. Они в течение 1943 года удерживали первенство в соревновании. Хорошо работал пилот-стахановец Максим Дмитриевич Тюриков, который в течение всего 1943 года удерживал второе место в соревновании среди летного состава авиагруппы. В связи с нехваткой бортрадистов в экипажах Г-1 были подготовлены для летной работы две девушки радиооператора — Татьяна Разумова и Екатерина Круглова¹⁷.

В 1943 году план по перевозке пассажиров был перевыполнен на 66,9 %, по перевозке грузов — на 67,2 %¹⁸.

В 1944 году район деятельности Енисейской авиагруппы УПА ГУ СМП по реке Енисей охватывал районы Красноярского края: Енисейский, Ярцевский, Туруханский, Эвенкийский национальный округ. По реке Ангара: Удерецкий, Богучанский и Кежемский. В состав Енисейской авиагруппы входили 12 гидропортов и сухопутный аэропорт. Вместо 14 экипажей имелось 8, часть летного состава была откомандирована в Московскую авиагруппу.

Производительность труда экипажей транспортных самолетов в январе составила 156 %. Лучшие

показатели на вновь освоенных самолетах Г-1 опять имели пилот М. Д. Тюриков, занявший первое место, и пилот Н. А. Добудогло, занявший второе место. На самолетах МП-1 первое место занял пилот П. С. Вьюшков¹⁹.

29 июня 1944 года командиром Енисейской авиагруппы УПА ГУ СМП был назначен Петр Васильевич Левандовский, заместителем командира — Валериан Васильевич Попов. Численность летного состава на 01.06.1944 — 29 человек, в том числе: 13 пилотов, 9 бортмехаников, 7 бортрадистов. Всего личного состава в авиагруппе — 382 человека²⁰.

В связи с изношенностью старого самолетного парка (самолетов Г-1, Г-2, МП-1) и невозможностью их использования руководство авиагруппы запросило у руководства УПА ГУ СМП новые самолеты: 6 самолетов С-47, 4 самолета МП-7 Консолидейтед и 5 самолетов СП. Указывалось, что эти самолеты будут работать только на Енисее, а боковые трассы — Кежма, Богучаны, Байкит, Тура будут обслуживаться старым парком.

Ледовой разведкой продолжали заниматься экипажи МАГОН, прикомандированные к Енисейской и Игарской авиагруппам. В 1944 году навигация была очень тяжелой в ледовом отношении. Летчики Черевичный, Стрельцов и Задков по многу часов летали над ледяными массивами в поисках удобных путей для проводки судов в Тикси, Нордвик и Хатангу.

В зимнюю навигацию 1944–1945 гг. в Енисейской авиагруппе были на-

значены два самолета Г-2: Н-172, командир корабля Смирнов и Н-333, Науменко; три Г-1: Н-232, Беляевский, Н-291, Тюриков, Н-315, Петров; два МП-1: Н-147, Негадов, МП-1 «Н-204» Вьюшков²¹.

В 1945 году основными задачами были: перевозка военных импортных грузов Дудинка — Красноярск, о. Диксон — Нансен — Таймыр, спецрейсы по перевозке заключенных для «Норильстроя». В эксплуатации находилось 12 типов самолетов: С-47, МП-7, МП-1, Г-1, Г-2, СП, С-2, Ли-2, Ще-2, Р-5, трофейные немецкие Ю-52 и Си-204 Зибель. В 1945 году в авиагруппе летно-подъемный состав насчитывал 32 человека.

После окончания войны при переходе к работе в мирных условиях первыми встали вопросы о создании в Красноярске линейных мастерских, обеспечении авиагруппы запасными частями на поступившую новую часть (особенно на Зибели и Ю-52), о создании новой базы обслуживания сухопутных самолетов, о пополнении автопарка и средств механизации, о выделении обмундирования для летно-подъемного и инженерно-технического состава, об улучшении питания летно-подъемного состава на трассе. В связи с тяжелым положением с жильем просили УПА о строительстве 4-этажного жилого дома.

Согласно решению исполкома крайсовета и бюро крайкома ВКП(б) от 31 июля 1945 г., Енисейская авиагруппа была обязана в 1945 году подготовить



сухопутные аэродромы в Туруханске, Подкаменной Тунгуске, Верхнеимбатске, Мотыгино, Богучанах и Кежме. Были выбраны площадки, проведены топографические работы и началось строительство аэродромов.

За 1941–1945 годы самолетный парк Енисейской и Игарской авиагрупп поллярной авиации изнашивался настолько, что на линейную работу могли выйти максимум 5–6 самолетов, что не обеспечивало растущие потребности края в воздушных перевозках. Поэтому сразу после окончания войны руководители края начали бить тревогу и обращаться в вышестоящие органы власти.

«Докладная записка секретаря Красноярского крайкома ВКП(б) секретарю ЦК ВКП(б) Г. М. Маленкову от 5 июня 1945 г.

Единственным видом транспорта, могущим обеспечивать круглогодичную связь края с районами Крайнего Севера, расположенными от краевого центра — города Красноярска — на расстоянии до 1 700 километров, является воздушный транспорт.

Наличие в крае двух подразделений Главного управления Северного морского пути (Енисейской авиагруппы, действующей на участке Красноярск — Игарка, Игарской авиагруппы, действующей на участке Игарка к северу по Таймырскому и Эвенкийскому национальным округам) ни в коей мере не обеспечивает возросшие потребности края по перевозкам грузов, почты

Показатели работы Енисейской авиагруппы УПА ГУ СМП за 1942–1945 гг.				
	1942	1943	1944	1945
Налет часов	5 221	5 526	5 231	5 331
Перевезено пассажиров	3 617	4 765	5 797	8 979
Перевезено почты и грузов, тонн	158,7	311,6	342	550,6

и пассажиров. Каждое из этих подразделений является самостоятельным, подчинено непосредственно Управлению поллярной авиации и в большей степени предназначено для обслуживания северных точек Северного морского пути, в силу чего регулярное сообщение на установленных трассах отсутствует.

Вместе с тем, как Енисейская, так и Игарская авиагруппы располагают очень малым количеством давно устаревших самолетов и моторов типов Г-1, МП-1, Г-2, которые к тому же не укомплектованы необходимыми аэронавигационными приборами и запчастями.

Имеющийся самолетный парк эксплуатируется в зимних условиях на лыжах, но современные колесные самолеты не могут быть эффективно использованы ввиду отсутствия сухопутных аэродромов и запасных площадок.

Отсутствие сухопутных аэродромов и запасных площадок усложняет также безопасность движения. Участок Енисейск — Дудинка протяжением в 1 400 километров не имеет, например, ни одной посадочной площадки.

В целях улучшения работы воздушного транспорта по круглогодичному обслуживанию нужд Красноярского края и восстановления регулярной связи с районами Крайнего Севера крайком ВКП(б) убедительно просит Вас:

- Обязать начальника ГУ СМП контр-адмирала тов. Папанина:
 - Произвести изыскательные работы и оформить техническую документацию по строительству сухопутных аэродромов и запасных посадочных площадок в соответствии с дислокацией, обеспечивающей безопасность полетов по авиалиниям, расположенным на территории Красноярского края;
 - Слить Енисейскую и Игарскую авиагруппы, выделив от Енисейской авиагруппы отряд с местом базирования в г. Игарке.
- Обязать заместителя наркома внутренних дел тов. Завенягина принять на себя строительство сухопутных аэродромов и запас-

ных площадок по дислокации ГУ СМП силами и средствами Наркомата внутренних дел.

- Обязать начальника Аэрофлота маршала авиации тов. Астахова выделить в 1945 году Енисейской авиагруппе:
 - самолетов С-47 6 штук;
 - самолетов лыжно-поплавкового варианта 6 штук;
 - гидросамолетов 6 штук;
 - передатчиков типа «Волга» 8 штук;
 - передатчиков типа «КВ» 8 штук;
 - передатчиков типа «МРК-08» 8 штук;
 - приемников ВЭ-3 или ТМ-10 16 штук.
- Обязать начальника Главного управления гидрометеослужбы генерал-лейтенанта тов. Федорова обеспечить расширение сети гидрометслужбы и надежное линейное и кольцевое метеобслуживание авиации Красноярского края.
- Поручить начальнику Аэрофлота тов. Астахову совместно с начальником ГУ СМП тов. Папаниным полностью укомплектовать Енисейскую авиагруппу соответствующими летно-техническими кадрами, а также оснастить гидроаэропорты и аэродромы необходимыми средствами механизации, транспортом и буксировочными

главдвинцами, обеспечивающими полную безопасность круглогодичной работы авиации, обязав одновременно представить свои соображения о коренном улучшении работы и перспективах развития авиации в Красноярском крае.

Секретарь Красноярского краевого комитета ВКП(б)».²²

Большим праздником для полярников стало 2 декабря 1945 года. В этот день был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР, которым 2 159 работников Северного морского пути были награждены орденами и медалями за успешное выполнение заданий правительства и самоотверженную работу по освоению Северного морского пути в дни Отечественной войны. В их числе было немало работников Енисейской и Игарской авиагрупп УПА ГУ СМП.





2.4. Продолжая традиции. Над Абаканской протокой

В составе Красноярского управления ГВФ, 1946–1950 гг.

Постановлением СНК СССР № 2823 от 4 ноября 1945 года Енисейская авиагруппа УПА ГУ СМП передается в ГВФ, и на ее базе создается Красноярское территориальное управление ГВФ. До конца 1945 года проходил процесс приема-передачи, и актом от 30 декабря 1945 года этот процесс был завершен. На момент передачи руководил Енисейской авиагруппой Петр Васильевич Левандовский.

Первым начальником Красноярского управления ГВФ был назначен подполковник Георгий Павлович Зайцев, до назначения работавший начальником политотдела Западно-Сибирского управления ГВФ.

Что представляло собой Красноярское управление ГВФ в первый год своей работы?

Воздушные линии:

1. Красноярск — Игарка (гидролиния) протяженностью 1 500 км с портами Красноярск, Енисейск, Подкаменная Тунгуска, Верхнеимбатск, Туруханск.
2. Туруханск — Тура (гидролиния) протяженностью 735 км с портами Кочумдек, Тура;

3. Подкаменная Тунгуска — Байкит (гидролиния) протяженностью 456 км с портом Байкит.

4. Красноярск — Кежма (гидролиния) протяженностью 814 км с портами Мотыгино, Богучаны, Кежма.

5. Енисейск — Соврудник (сухопутная) протяженностью 252 км с портом Соврудник.

6. Красноярск — Кызыл (сухопутная) протяженностью 600 км.

Начиная работу на базе Енисейской авиагруппы УПА ГУ СМП, Красноярское управление ГВФ имело один самолет С-47, один самолет Ю-52, один самолет МП-7 и десять самолетов По-2 (СП, С-2). В январе 1946 года от Красноярской воздушной трассы было принято три самолета С-47 и в марте — один С-47 от Якутского управления ГВФ. Кроме того, в феврале – марте 1946 года были прикомандированы два самолета С-47 10-й гвардейской авиатранспортной дивизии ГВФ.

В марте 1946 года из Казанского авиазавода прибыли 3 самолета С-2.

В Красноярское управление ГВФ была передана и ЦАРБ УПА на о. Молокова. Но организованные на базе ЦАРБ линейные авиаремонтные мастерские (АРМ-67) ввиду отсутствия там сухопутной площадки в летний период не могли производить ремонт сухопутных самолетов.

Доставшийся в хозяйство Красноярский гидропорт имел связь с городом в виде одной двусторонней телефонной линии и не имел специального электрооборудования для ночных полетов. Сетью радиостанций были охвачены все действующие аэропорты, но радиостанции были устаревшими и изношенными.

Гидролинии эксплуатировались в периоды в среднем со второй половины мая до второй половины октября, остальной период не эксплуатировались из-за осеннего замерзания и весеннего вскрытия рек. К 1946 году были частично построены и приспособлены для полетов ВПП в Богучанах, Кежме, Сумароково, Енисейске, а также использовались естественные острова в Мотыгино и Туруханске (заливаемые водой в весенние паводки),

что позволяло производить полеты на самолетах колесного типа летом по линии Красноярск — Енисейск — Сумароково. Посадка в Туруханске и Мотыгино была возможна только со второй половины июля, после спада воды и открытия острова. Зимой полеты на колесах были возможны для всех типов самолетов по линиям Красноярск — Дудинка, Красноярск — Кежма при условии хорошей укатки снега на посадочных полосах, для чего были необходимы трактора. В аэропорты Тура и Байкит полеты могли производиться только летом на гидросамолетах и зимой со второй половины декабря до первой половины апреля на самолетах только лыжного типа с посадкой на ледяные аэродромы с неукатанным снежным покровом.

В самом Красноярском гидропорту находились: здание аэровокзала, в котором были размещены все службы аэропорта, теплый кирпичный ангар 35 x 45 м, холодный деревянный ангар (подлежащий из-за ветхого состояния немедленному сносу), бетонный гидроспуск, бензохранилище, каменные здания ЛАРМ, котельной и аварийной электростанции. По штату в гидропорту на 01.01.1946 было 99 человек.

Своего сухопутного аэродрома у управления не было, пользовались услугами военного аэродрома. Акватория гидропорта на Абаканской протоке Енисея размером 1500 x 300 м могла эксплуатироваться с первой половины мая до сентября, после чего наступало сильное оменение реки,



Летчики 217-го АОСП. Абакан, 1946 г.

и посадка производилась на основном русле реки Енисей. Зимой для полетов использовался ледовый аэродром (замерзшая акватория), начиная со второй половины декабря до первой половины апреля для всех типов самолетов на колесах.

Гидропорты (в Мотыгино, Богучанах, Кежме, Совруднике, Байките, Верхнеимбатске, Туруханске, Туре, Кочумдеке) по оборудованию были похожи: деревянное здание порта с помещением для отдыха летных экипажей, здание радиостанции, склад ГСМ (в бочках на открытом воздухе), акватория реки — гидроаэродром. Заправка самолетов в порту производилась вручную. Временная посадочная площадка для сухопутных самолетов была не везде.

Получше были оборудованы только

аэропорты в Енисейске и Подкаменной Тунгуске¹.

Для нормальной и безопасной эксплуатации самолетов на колесах в течение круглого года требовалось:

1. Строительство сухопутных аэродромов в Туруханске, Подкаменной Тунгуске, Богучанах, Кежме, Мотыгино.
2. Расширение аэродрома в Енисейске в направлении господствующих ветров размером 1 200 x 100 м.
3. Изыскание сухопутных аэродромов в Южно-Енисейске и Северо-Енисейске в направлении господствующих ветров размером 1 200 x 100 м.



В. В. Мальков



А. И. Романов



Л. Г. Швецов



Заправка самолета на стоянке

Проблема была и с кадрами, особенно не хватало технического состава, радиоспециалистов².

В январе 1946 года из Западно-Сибирского управления ГВФ был передан 217-й Абаканский авиаотряд. Самолетно-моторный парк — всего 15 самолетов: шесть С-2, шесть По-2, один СП, два АП³.

В феврале 1946 года Красноярский сухопутный аэропорт ГВФ I класса, в годы войны подчинявшийся Управлению воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль (УВТКУ), в связи с расформированием УВТКУ был передан в Красноярское управление ГВФ. Часть офицеров и сержантов Красноярской воздушной трассы была назначена на должности в различные подразделения Красноярского

управления ГВФ: главным инженером управления стал инженер-капитан Николай Александрович Милуков, начальником отдела МТО — майор Лазарь Михайлович Каган, начальником отдела перевозок — старший лейтенант Семен Шлемович Баранов, начальником службы движения — старший лейтенант Виктор Михайлович Иванов, начальником АНС — майор Александр Григорьевич Найденко⁴.

Практически весь личный состав Енисейской авиагруппы УПА ГУ СМП был передан в Красноярское управление ГВФ и составил основу коллектива на многие годы.

9 марта 1946 года был организован 256-й авиаотряд в Енисейске. Самолетный парк — 15 самолетов: шесть С-2, семь По-2, два СП.

В марте же в Красноярском сухопутном аэропорту из тяжелых самолетов сформирован 14-й УТО и 26-й транспортный авиаотряд, в который вошли ПС-84, МП-7, Ю-52 и семь самолетов С-47 (к четырем имеющимся добавились три С-47, переданные из 10-й ГвАТД ГВФ). В апреле к ним добавились еще два трофейных Ю-52⁵.

В апреле 1946 года в состав Красноярского управления вошло Кызыльское авиазвено.

1 июня 1946 года в Красноярском аэропорту организовали санитарное звено (пять самолетов).

2 июля 1946 года на базе Кызыльского авиазвена был организован 273-й Кызыльский АОСП на самолетах С-2 и По-2⁶.



Экипаж Негадова на подготовке к вылету

Из воспоминаний бортмеханика Г. С. Шклярова:

«В конце 1945 — начале 1946 г. в Красноярске скопилось несколько тысяч демобилизованных солдат и офицеров, проживающих в районах Крайнего Севера и Приангарья, которые после демобилизации стремились попасть домой. Своих самолетов в Красноярске для выполнения этой работы не было. Для выполнения этой задачи в Красноярск было направлено 4 самолета С-47 с экипажами с Красноярской воздушной трассы. Самолеты с экипажами были переданы в сформированный 26-й транспортный отряд Красноярского управления ГВФ. Это экипажи командиров кораблей Хлопцева, Колмакова, Папанова и Мядзель. Сформированный 26-й отряд был не-

большой — 40–45 человек. В отряде, кроме С-47, несколько По-2, один МП-7. Позднее отряд получил три трофейных Ю-52. По заданию крайкома партии и его первого секретаря Аристову А. Б. начались перевозки демобилизованных. В то время (зима 1946 года) отряд базировался на острове Молокова в гидропорту на Абаканской протоке. Оттуда взлетали и садились. Экипаж Колмакова выполнил 27 рейсов в аэропорты Дудинка, Игарка, Туруханск, Хатанга, Енисейск, Мотыгино, Кежма, Тура, Подкаменная Тунгуска. Полеты были сложными — не было ВПП, средств заправки, радиотехнических средств обеспечения полетов. Бензин в бочках подвозили к самолету на санях. Запомнился полет в Туру. Мороз 64 градуса. Посадку произвели на лед



Экипаж Каталины:
бортрадист Парфенов, неизв.,
бортмеханик Бывшев, пилот Сахаров.
Остров Молокова

замерзшей реки. Полоса была обозначена елочками. Толщина снежного покрова льда — 40–50 см. Для подготовки полосы к взлету самолета были привлечены все жители поселка Тура. Построенные в ряды они в течение нескольких суток утаптывали снег на льду. В условиях 64-градусного мороза моторы грели лампами АПЛ несколько часов, заправку самолета бензином производили вручную — ведрами, используя большую воронку с замшей. Спали в помещении одетые в меховые костюмы около печки-«буржуйки». Углы и стены комнаты покрыты льдом. Самолет с демобилизованными встречали почти все жители поселков — каждый ждал своих. Это были стихийные митинги со слезами радости и гордости за Победу. В аэропорту Кежма встречать



Каталина после аварии. Фото из архива В. В. Малькова

самолет вышли все от детей до стариков, и так везде.

Весной 1946 года 26-й авиаотряд перебазировался в Красноярский сухопутный аэропорт. Полеты со льда Абаканской протоки стали невозможными и опасными. В сухопутном аэропорту не было служебных помещений, под здание аэровокзала было выделено непригодное для этого помещение. Летом 1946 года начались полеты из Красноярска в Москву в аэропорт «Внуково». Рейс продолжался 14–15 часов с 3–4 посадками: Новосибирск, Омск, Свердловск, Казань. Летом начались полеты на новых летающих лодках «Каталинах». Они базировались на Абаканской протоке. Очень вместительные, использовались на ледовой разведке и проводке судов по Северному морскому пути. Первым командиром отряда был назначен Василий Иванович Хлопцев. Опытный лет-

чик, до войны летал на Дальнем Востоке, в войну командиром С-47 перевозил экипажи по Красноярской воздушной трассе. В состав 26-го отряда влились летчики Енисейской авиагруппы Добудогло Н. А., Негадов В. И., Осадин Г. В., Науменко, Гаев, Вуков, бортмеханики Кирьянов, Бывшев, Соколенко. В мае 1946 года после демобилизации из Внуково прибыл командир корабля Гришкин И. А. Начались нормальные полеты по местным и союзным линиям. Пополнился парк самолетов: Ли-2, ТС-62. Особенно большой объем перевозок был на Норильск. В 1946–1947 гг. отряд пополнился новыми кадрами. Житейские трудности, конечно, были. Жили в частном секторе и на съемных квартирах, везде пешком, в лучшем случае, на грузовом «Студебеккере».

В 1947 году в наличии было уже 73 самолета: 9 С-47, 6 Ли-2, 4 Ю-52,

МП-7, Каталина РВН-1, 25 С-2, 10 По-2, 7 По-2Л, 10 Ш-2.

Сменивший 7 июня 1947 года подполковника Зайцева на посту начальника управления Марк Федорович Березкин очень много сделал для становления гражданской авиации в крае. Сам стиль руководства нового начальника располагал к себе подчиненных. В первый месяц работы в Управлении Марк Федорович объехал все самые дальние уголки теперь уже своего хозяйства, выяснил проблемы, познакомился с подчиненными. Главным, конечно же, в первые послевоенные годы было жилье, снабжение.

В IV квартале 1947 года были организованы отдельные авиазвенья в аэропортах Туруханск, Тура, Богучаны, Кежма, Ванавара. В каждом авиазвене было три самолета По-2 или Ш-2.

1 ноября 1949 года организован 36-й транспортный авиаотряд в составе 13 самолетов Ли-2 и ТС-62 и 13 экипажей в Красноярске с последующим перебазированием в аэропорт Надежда (г. Норильск).

В конце 1940 — начале 1950-х гг. полеты на север из Красноярска стали регулярнее — на реку садились гидросамолеты, сухопутные приземлялись на остров в восьми километрах от Туры, где была удобная для посадки мелкокаменистая коса. Позже здесь базировались сухопутные По-2, Ан-2. Последние с наступлением зимы «переобувались» с колес на лыжи, а весной переоборудовались на гидровариант, становились на поплавок. Такой Ан-2 мог доставить пассажиров почту в самые

отдаленные поселки Эвенкии — Ессей, Чиринду, Эконду, не говоря о поселках на берегах Нижней Тунгуски.

Красноярский гидропорт находился в эксплуатации до начала строительства коммунального моста через Енисей. Гидроаэродром на Абаканской протоке использовался в конце 1940-х — 1950-е для полетов рейсовых Каталин РВН-1 на линии Красноярск — Подкаменная Тунгуска — Туруханск — Валек, поплавковых По-2 и Ш-2 в Кежму, Богучаны, Мотыгино, позднее Ан-2, испытаний гидросамолетов,

проходивших ремонт на КАРЗе, затем после перепрофилировании завода — для испытания глиссеров, катеров.

После постройки в 1961 году моста через Енисей полеты с Абаканской протоки были запрещены, да и к этому времени все полеты выполнялись с Красноярского сухопутного аэропорта. Тяжелые гидросамолеты РВН-1 были списаны, поплавковые Ан-2, Як-12 продолжали использоваться только на севере. Гидроаэродром на острове Молокова прекратил свою деятельность. Здания были переданы ДОСААФ, в зда-

нии гидропорта был организован клуб водно-моторного спорта.

Красноярская авиация оказала огромное влияние на развитие всей страны и особенно Севера. Без авиации не были бы возможными ни прокладка и эксплуатация Северного морского пути, ни работа многочисленных научно-исследовательских экспедиций. Красноярский гидропорт и авиабаза на острове Молокова должны остаться в истории как место рождения полярной авиации, как место святое для всех людей, неравнодушных к истории освоения Севера.



Строительство Коммунального моста. 1959 г.



Непростая судьба начальника Красноярской авиации

Речь пойдет о Марке Федоровиче Березкине, начальнике управления с 1947 по 1951 год, оставившем о себе много хорошего в памяти всех, кому довелось поработать под его руководством.

Марк Федорович очень много сделал для становления гражданской авиации в крае. Сам стиль руководства нового начальника располагал к себе подчиненных. В первый месяц работы в управлении Марк Федорович объехал все самые дальние уголки теперь уже своего хозяйства, выяснил проблемы, познакомился с подчиненными. Главными, конечно же, в первые послевоенные годы было жилье и снабжение. Невысокие зарплаты при постоянной занятости приводили к тому, что семьи летчиков и техников часто ютились неизвестно где и жили чуть ли не впроголодь.

Первое, что сделал новый начальник, — приступил к строительству жи-

лья и созданию нормальных условий работы для подчиненных. Ветераны вспоминают, что Марк Федорович обладал феноменальной памятью на лица, знал всех своих многочисленных подчиненных по имени-отчеству, во все вникал лично и никогда не забывал о данных кому-либо обещаниях.

Иногда серьезные вопросы решались и хитростью. Начальник управления никак не мог добиться ассигнований на строительство аэровокзала в сухопутном аэропорту Красноярска (нынешняя Взлетка). Помог случай. В марте – апреле 1948 года начальник Главного управления ГВФ генерал-полковник авиации Байдуков летел в Иркутск и не планировал посадку в Красноярске. Зная об этом, Березкин попросил его сделать посадку в Красноярске для встречи с первым секретарем крайкома ВКП(б) Аристовым, который якобы очень просит этой встречи. Аристову же Березкин сказал, что это Байдуков хочет встретиться с ним. По большому счету, обманул обоих. Результат — Байдуков сел в Красноярске, встретился с Аристовым в аэропорту. Присутствовавший при встрече Марк Федорович постарался показать Байдукову, в каком ужасном состоянии находится старый аэропорт, и тот сказал: «Строить аэровокзал надо начинать немедленно, чтобы в план 1949 года этот пункт включить уже как «закончить строительство аэровокзала в Красноярске». Были выделены деньги, и в 1949-м аэровокзал был построен. Тогда же началось строительство здания управления ГВФ в центре города, ставшее знаменитым

Домом летчиков (ул. Мира, 112 — ул. Ленина, 127). Само расположение здания управления авиации рядом с Домом Советов четко характеризовало тот высокий статус, который придавался авиации в крае.

Но мало кто знал непростую судьбу нового начальника управления. А Марк Федорович в 1930-е годы был корпусным комиссаром (соответствует воинскому званию генерал-полковника), начальником Политуправления ВВС РККА, командующим Военно-воздушными силами Северо-Кавказского военного округа.

Но этому высокому воинскому званию и должности предшествовала неотделимая от истории страны жизнь человека «из низов» — сына слесаря и прислуги, встретившего советскую власть с восторгом своих юношеских лет (Марк родился 14 августа 1901 года в д. Лазурцы Каневского уезда Киевской губернии). В начале 1917 года он уехал к родственникам в Сибирь, работал столяром и на рыбном промысле. В 1918 году вернулся в Киев и поступил в железнодорожное училище. В апреле 1919-го бросил учебу, вступил в ВКП(б) и в мае 1919 года добровольцем записался в Красную армию подрывником в 1-й Украинский червонный бронедивизион. Участвовал в боях против войск Петлюры в мае — сентябре 1919 года — командиром броневика. С сентября 1919 года началась политическая карьера молодого и способного парня, ставшего членом партии большевиков, наверное, все-таки по призыву. В то время на посты военных

комиссаров воинских частей и соединений подбирались, как правило, наиболее подготовленные в политическом и военном отношении коммунисты, на деле показавшие свою преданность и верность партии, всецело поддерживающие политику руководства ВКП(б) и советского правительства.

Марк Березкин был способным политработником. За совсем небольшой период — каких-то 4 года — он от агитатора уездного военкомата и политрука госпиталя стал помощником начальника политуправления 5-й Армии, затем помощником начальника политсекретариата Главного управления военно-учебных заведений Красной армии. Окончил курсы высшего политсостава при Военно-политической академии им. Ленина в 1927 году, курсы высшего политсостава при Военной академии им. Фрунзе в 1931-м. В промежутках между учебой — военный комиссар стрелкового корпуса, военный комиссар управления оборонного строительства Украинского военного округа.

Генеральская должность в 29 лет — это о чем-то говорит? Наверное, о недюжинных способностях и умении работать с людьми. Характерный факт: когда в 1933 году тогда еще дивизионный комиссар Березкин был «брошен» на усиление в авиацию и назначен заместителем начальника политуправления Украинского военного округа по ВВС, он посчитал для себя обязательным окончить курсы летной подготовки при Харьковской авиашколе, чтобы никто из пилотов не мог укорить комиссара его «наземным» прошлым. В 1933 году

комиссар Березкин получил от ВЦИК УССР грамоту «Герой труда». С мая 1935 года — начальник политуправления Харьковского военного округа. С ноября 1935 года — корпусной комиссар, помощник начальника Управления ВВС РККА по политчасти. Постановлением ВЦИК от 25 мая 1936 года «...за успехи в боевой и политической подготовке подчиненных воинских частей» он был награжден орденом Ленина. В феврале 1937-го назначен на командную должность — командующим ВВС Северо-Кавказского военного округа. Казалось бы, впереди прекрасные перспективы для 36-летнего генерала. Но... все рухнуло в одночасье...

В августе 1937 года корпусной комиссар Березкин был отстранен от должности без объяснения причин, а в сентябре — уволен из рядов Красной армии в запас. А дальше до боли знакомая нам по фильмам и книгам ситуация страшного ожидания стука ночью в дверь людей в кожаных пальто и зловещего «черного ворона» у ворот.

Марк Федорович Березкин был арестован 15 декабря 1937 года в Ростове-на-Дону с предъявлением обвинения по ст. 58 п. 2, 7, 8, 11 УК РСФСР.

Основания для ареста: по доносу был арестован начальник Управления ВУЗ РККА армейский комиссар 2-го ранга Иосиф Еремеевич Славин. Ему вменялось в вину пособничество «троцкистам» и участие в военном заговоре. А Березкину «не повезло» быть назначенным в свое время в политуправление 5-й Армии именно Слави-

ным, а отсюда якобы и связь. И пошел ком донос, исходя из того, что если Славин — враг, то все, кто с ним рядом, несомненно, тоже враги. Иосифа Еремеевича Славина на допросах сломали. Судить его трудно, не зная, какой изощренности пыткам он подвергался. Славин «признался», что был «завербован» в антисоветский заговор и в свою очередь «завербовал» ряд своих сослуживцев, список которых был уже услужливо составлен следователем. Попал в этот список и ничего не подозревавший, но прошедший по нескольким доносам как сослуживец Славина Марк Федорович Березкин, к тому времени уже корпусной комиссар, командующий ВВС военного округа. 15 марта 1938 года суд приговорил И. Е. Славина к расстрелу. Под каток репрессий попали и все его сослуживцы и товарищи.

С 15 декабря 1937 года по 15 февраля 1941 года Березкин находился под следствием в тюрьме НКВД. Несмотря на нескончаемые допросы, угрозы, различные посулы, он ничего не признал и ничего не подписал. Были ли железными нервы и сила воли оклеветанного комиссара? Не знаем... Наверное, да.

Военным трибуналом Северо-Кавказского военного округа 3 сентября 1940 года с корпусного комиссара Березкина все обвинения были сняты, и он был полностью оправдан. Освобожден 15 февраля 1941 г. (находился в заключении 3 года 2 месяца) и направлен на лечение в военный санаторий в Сочи. Вернули и отобранный при аресте орден Ленина.

Сразу же 15 февраля 1941 года Березкин дает телеграмму Наркому обороны маршалу Тимошенко:

«Оправдан, ходатайствую о восстановлении в РККА. Моя жизнь принадлежит партии Ленина-Сталина. Бывший корпусной комиссар Березкин». 3 февраля 1942 года он был восстановлен в правах члена ВКП(б).

3 марта 1941 года — письмо Начальнику Главного политического управления Красной армии: *«Прошу Вас восстановить меня в кадрах Красной Армии. <...> Судом оправдан, в партии восстановлен без взыскания... Я возбуждал ходатайство перед ГУ ВВС РККА об определении меня на командную работу в ВВС, но ходатайство удовлетворено не было по причинам от меня не зависящим. Вся моя жизнь прошла в Красной Армии. Я вырос в армии, воспитан армией, люблю и знаю, полагаю военное дело и политработу в армии. Я член ВКП(б) с 17-летнего возраста. Я хочу в рядах Красной Армии, на фронте, где сочтет нужным ЦК партии, принять участие в активной борьбе с фашизмом за Родину, за Сталина!»*

4 марта 1941 года Березкин написал письмо начальнику ГУ ВВС РККА генерал-лейтенанту Рычагову с просьбой о восстановлении в Красной армии. Тот в свою очередь написал рапорт Наркому обороны маршалу Тимошенко (исх. от 04.03.1941), где просил восстановить М. Ф. Березкина в рядах Красной армии и назначить заместителем начальника 4-го управления ГУ ВВС РККА с присвоением воинского звания

«полковник». Вопрос, почему корпусному комиссару (генеральское звание) предлагалось присвоить звание полковника, задавать было некому: генерал-лейтенант Рычагов был расстрелян в октябре 1941-го.

В августе 1941 года восстановленному в правах Марку Федоровичу поручили руководить трикотажной фабрикой «Красная Звезда» (г. Москва, ул. Валовая, 8).

Он безропотно вынужден был согласиться, но пытался достучаться «до верхов».

В одном из писем новому начальнику ГлавПУРа А. С. Щербакову Марк Федорович пишет:

«Мне стыдно сейчас быть вне рядов армии, наряду со стариками и инвалидами. Мне, корпусному комиссару, с орденом Ленина на груди стыдно отсиживаться в артели. Меня работницы артели спрашивают, почему я не в армии во время войны? Что я могу им ответить? Почему меня не берут? Может быть, мое высокое воинское звание является препятствием?.. Очевидно, что я в армии безоговорочно пойду на любую работу, независимо от моего высокого звания».

В следующем письме в тот же адрес: *«Если я не могу служить в армии на командно-политической работе, прошу Вас разрешить принять меня рядовым бойцом. Мне 42 года, возраст призывной...»*

С подобного содержания письмами полностью оправданный и ни в чем не

виновный комиссар многократно обращался в различные высшие органы с одной лишь целью — дать ему возможность в условиях войны применить свой опыт там, где он будет максимально полезен, — в действующей армии. Причем просит назначить его на любую работу. Но все безрезультатно! На все письма были только отрицательные ответы типа «находитесь в запасе».

С июня 1942 года Марк Федорович — директор завода № 1 Наркомата минеральных боеприпасов г. Москвы. На фронт, по до сих пор непонятным причинам, Березкина так и не пустили. И в воинском звании (а корпусному комиссару по переаттестации соответствовало воинское звание генерал-лейтенанта) не восстановили.

Только в конце 1943 года Березкина наконец перевели из промышленности в близкое ему по духу авиационное ведомство, но не в ВВС, а в Гражданский воздушный флот, и направили в Баку исполняющим обязанности начальника Азербайджанского управления ГВФ. В феврале 1944 года бывшему корпусному комиссару присвоили воинское звание подполковника (на 4 ступени ниже!) и с должности убрали приставку «ИО». Но он был рад и этому, рад, что снова оказался в авиации, снова, хоть и в тылу, руководил летчиками. Азербайджанская группа была весьма специфическим подразделением ГВФ, в ее функциях было в том числе и обеспечение воздушной связью и перевозками

советских воинских частей, дислоцированных в Иране, участие в перевозках импортных оборонных грузов, поступавших в Азербайджан по южному трансиранскому маршруту.

Марк Федорович в 1944–1945 гг. за многолетнюю службу в Красной армии был награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды. Вручили ему и медали «За оборону Москвы» и «За победу над Германией».

После окончания войны М. Ф. Березкин, прекрасно показавший себя (да и кто бы сомневался!) на должности начальника управления, был переведен в центральный аппарат Главного управления ГВФ в Москву и занимал должности начальника Управления капитального строительства, заместителя начальника Центрального управления снабжения, заместителя начальника Управления материально-технического снабжения.

С 7 июня 1947 года судьба связала его с Красноярским краем — он был назначен начальником Красноярского управления ГВФ. Только в июле 1949 года ставший полковником Березкин не прекращал попыток восстановить справедливость и вернуться в ряды Красной армии и неоднократно обращался с просьбами к Министру обороны, Главкому ВВС и руководству ГВФ. В 1948 году в очередной раз получил отказ: «Ваш переход на командную должность в ВВС нецелесообразен, имея в виду крайнюю необходимость сохранения руководящих кадров в ГВФ».

В Красноярске Марк Федорович работал почти четыре года, многое сделал, оставил о себе хорошую память. Провел переход авиаотрядов на новую авиационную технику. Строились аэродромы в районных центрах. Были построены современный и красивый аэровокзал, жилые дома для авиаторов, в том числе Дом летчиков на Мира, 112, в котором и сегодня размещается руководство красноярской авиации. Этот дом сохранил дух того времени, на его стене — мемориальные доски знаменитым красноярским авиаторам Я. С. Липпу, С. А. Асямову, Э. К. Пусэпу и С. К. Фрутецкому. На входе всех посетителей встречает бюст пилота 1930-х годов.

Кстати, сам начальник управления жил в простом деревянном доме. На месте этого дома сейчас ПИК «Офсет». Марк Федорович очень любил поздним вечером посидеть во дворе с соседскими мужиками и поговорить «за жизнь». Никто из соседей наверняка и не предполагал, что за человек в скромной одежде сидит с ними за одним столом... Умер Марк Федорович для всех неожиданно, в Красноярске на рабочем месте 3 мая 1951 года, не дожив и до 50. Как бы ни заставлял себя примириться с обстоятельствами НАСТОЯЩИЙ (в правильном понимании этого слова!) комиссар, наверное, зарубки на сердце, оставленные несправедливостью партийных чиновников, все-таки дали о себе знать. Вполне возможно, Марк Федорович все эти годы борьбы за честное имя успокаивал себя тем, что «хорошо, что живой...».

Похоронен бывший начальник Красноярской авиации в Москве. В Доме летчиков на втором этаже с галереи портретов руководителей Красноярского управления гражданской авиации смотрит на посетителей и Марк Федорович Березкин. На портрете он в генеральской форме. Художник, писавший портрет, решил таким образом восстановить справедливость, хотя бы посмертно. И он правильно сделал...

P.S. Проверкой Главной военной прокуратуры СССР в 1955 году было установлено, что И. Е. Славин осужден необоснованно, дело его сфальсифицировано ГУГБ НКВД СССР. 17 января 1956 года Иосиф Еремеевич Славин полностью реабилитирован. Посмертно...

Жена Марка Федоровича Березкина Фаня Самойловна Шуцкевер была в 1938 году после ареста мужа тоже арестована и осуждена на 8 лет ИТЛ. Дети — 17-летняя Елена, 10-летняя Наталья, трехлетний Петр — остались без родителей. Отца они дождалась, а маму нет... Фаня Самойловна умерла в тюрьме. Виновата она была только в том, что ее мужем был предполагаемый враг народа, который, кстати, таковым не оказался.

Верна ли пословица «Лес рубят — щепки летят»? НЕТ.



Глава 3.

Живой памятник

244

3.1.

Быть ли острову музеем?

254

3.2.

«Парк-музей освоения Севера»
на острове Молокова —
дело чести

290

3.3.

Главный экспонат —
легенда войны и мира

Глава 3. ✦ Живой памятник

3.1. Быть ли острову музеем?

Организация и работа музеев различной направленности продолжает быть актуальной составляющей истории современной России. Музеи вносят значительный вклад в социальное и духовное развитие нашей страны, что предопределяет глубокую ответственность нашего государства и всего российского народа в деле сохранения культурного наследия и его передачи потомкам.

Особое место просветительская деятельность музеев занимает в системе образования, патриотического воспитания молодежи, формирования чувства сопричастности к своему Отечеству, к деяниям предков, к сохранению и приумножению социокультурных, воинских и других традиций нашей цивилизации. Важнейшим и наиболее актуальным направлением является региональная тематическая направленность музеев, создаваемых для популяризации истории конкретного региона или конкретного вида деятельности.

Эта работа требует активного вовлечения заинтересованных лиц, изучения

документов различных архивов, серьезной поисковой и исследовательской деятельности. Для этого прежде всего необходима скоординированная работа органов местного самоуправления и общественности, в том числе научных организаций, краеведов, различных обществ любителей старины, национальных культурных обществ и иных организаций гражданского общества. Только благодаря этому возможно сохранение и передача будущим поколениям достоверной истории.

Экспедиционный центр Русского географического общества в Сибирском федеральном округе весной 2016 года выступил с инициативой создания в Красноярске Музея освоения русского Севера. Своим толчком послужила планируемая экспедиция по эвакуации с Таймыра в Красноярск самолета С-47, имеющего славную историю и чудом сохранившегося до наших дней. Ведь восстановленный самолет может стать изюминкой экспозиции — символом полярной авиации, без которой осво-

ения северных территорий в полной мере не получилось бы никогда.

По мнению инициаторов, актуальность инициативы определялась несколькими факторами, главными из которых являлись:

1. На территории России существует только один специализированный музей, посвященный тематике освоения северных территорий, — Музей Арктики и Антарктики (г. Санкт-Петербург). Ограниченность экспозиционных площадей и удаленность от регионов не позволяет отразить многогранную историю освоения Севера в полном объеме.
2. Красноярск в 1920–1940-е гг. играл главенствующую роль в освоении северных и северо-восточных территорий страны как крупнейшая база полярной авиации и по праву может претендовать на место создания музея именно такой направленности.

3. В годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Красноярский край являлся самой северо-восточной территорией страны, где проходили боевые действия против немецко-фашистских захватчиков (Диксон) и ключевым звеном Красноярской воздушной трассы (Аляска — Сибирь) по перегону авиационной техники, поступавшей в СССР из США по программе ленд-лиза.

4. Красноярский край и в настоящее время продолжает оставаться форпостом в освоении природных богатств севера, развитии промышленности на севере, в выполнении различных задач в Арктике, поставленных Президентом и Правительством Российской Федерации.

Красноярский край имеет стратегически важное местоположение в географии, экономике и истории России. Географическое расположение города Красноярска в центре великой страны на пересечении стратегически важных путей — железнодорожного Транссиба, пересекающего страну с запада на восток, и реки Енисей, пересекающей страну с юга на север, предопределило формирование конкретных целей и задач, стоящих перед регионом, его руководством и жителями.

Расположение на пересечении транспортных путей, причем с выходом в океан, позволило региону стать транспортным логистическим цен-



г. Красноярск, Коммунальный мост через Енисей

тром, связующим воздушный, железнодорожный, речной и морской транспорт.

В том числе по причине удаленности от границ страны Красноярский край занял в экономике страны значительную нишу именно оборонной, горно-химической и ракетно-космической промышленности, цветной металлургии, добычи золота и редкоземельных металлов и долгое время был регионом, почти полностью закрытым для посещения иностранцами.

В истории России Енисейская губерния и Красноярский край тоже не на последнем месте. Именно в советский период значение среднего сибир-

ского региона для народного хозяйства страны возросло многократно. Красноярский край — это форпост освоения природных богатств страны, некоторые из которых добываются и применяются в промышленном производстве только на территории края. Красноярский край и река Енисей в 1930-е годы стали базой создания и развития полярной авиации и точкой развития севера и северо-востока страны.

В годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Красноярск стал не только ключевым звеном воздушной трассы по поставке боевых и транспортных самолетов из США в СССР по программе ленд-лиза, но и городом, принявшим



г. Красноярск, панорама левого берега р. Енисей

в эвакуацию множество промышленных предприятий и учреждений оборонной промышленности, центром формирования воинских соединений и подготовки кадров для фронта.

Особенной страницей истории является история освоения Енисейского Севера, ставшего еще в первые годы становления советской власти центром экспортно-импортных транспортных операций, жизненно важных для молодого советского государства. Енисейский Север — точка притяжения многих великих людей, изменивших карту России.

Выход из Енисейского залива в Карское море и Северный Ледовитый оке-

ан сделал регион центром обеспечения Крайнего Севера и обслуживания судов, авиации и береговой инфраструктуры Северного морского пути, что остается актуальным и в настоящее время.

Красноярский край — прямой наследник традиций и многолетняя исследовательская лаборатория Русского географического общества, хранитель памяти об исследовательских экспедициях, связанных с именами Миддендорфа, Нансена, Мессершмидта, Ушакова, Урванцева, героических событиях, связанных с обороной Диксона.

В России музеи истории освоения северных территорий — единичны.

Наиболее известен Музей Арктики и Антарктики в Санкт-Петербурге, менее — народный Музей авиации Севера в Архангельске, еще менее — экспозиции в локальных музеях в Ямало-Ненецком округе и на территории так называемого русского Севера (Республика Карелия и Коми, Пермского края, Архангельской, Вологодской, Мурманской, Новгородской и Псковской областей).

К сожалению, в нашем городе, фактически родоначальнике полярной авиации, жителям почти неизвестна история освоения севера края 1920–1940-х годов. Музей авиации прекратил свою деятельность вместе с авиакомпанией

«КрасЭйр» в 2008 году. В краеведческом музее эта тема не самая главная, и это нормально, так как главному краевому музею надо охватить историю края во всех аспектах, а на имеющихся площадях это сделать весьма непросто.

Таким образом, мечта краеведов о специализированном Музее освоения Севера получила шанс осуществиться с помощью Русского географического общества.

Совместно с Сибирским федеральным университетом Экспедиционный центр РГО в СФО 17 мая 2016 года провел круглый стол с целью обсуждения концепции создания Музея освоения русского Севера в Красноярске.

Были приглашены представители:

- администрации Красноярского края и города Красноярска;
- министерства культуры края и городского управления культуры;
- крупных промышленных предприятий региона («СУЭК», «Полюс», «Русал», «Норильский никель»);
- Государственного архива Красноярского края;
- Красноярского краевого краеведческого музея;
- музея «Мемориал Победы»;
- науки: специалисты-историки, этнографы и географы (СФУ, КГПУ);
- СМИ («Красноярский рабочий», «Наш Красноярский край», «Городские новости»), новостных интернет-ресурсов, ТК «Енисей-регион», ГТРК, «Афонтово», режиссеры-документалисты;
- краеведческих и ветеранских организаций.

Обсуждались следующие вопросы:

1. Нужен ли музей такой направленности в Красноярске?
2. Возможно ли использовать сохранившийся в Красноярске ангар аэропорта на Взлетке под помещение для музея?
3. Какие разделы (экспозиции) должны быть в музее?
4. Каким образом будет происходить комплектование фондов будущего музея?
5. Как сделать музей максимально интересным и познавательным для посетителей разного возраста?

В начале работы участниками круглого стола было предложено:

1. Определиться с границами понятия «русский Север».
2. Понять, что даст создание музея Красноярску, Красноярскому краю и северным территориям?

По результатам обсуждения заявленной темы круглого стола его участниками были вынесены следующие рекомендации:

1. Создание в Красноярске Музея освоения русского Севера считать своевременным и актуальным.
2. Определить юридический статус музея, зарегистрировать музей как юридическое лицо в государственных органах.
3. Под помещение для музея рассматривать историческое здание бывшего ангара аэропорта на ул. Взлетной в г. Красноярске.



4. Экспозиции будущего музея максимально привязать к истории красноярского региона.
5. Обязательными темами разделов (экспозиций) музея определить:
 - Освоение Арктических территорий в VII—XIX веках. Мангазея, Енисейск, Туруханск. Торговые операции.
 - Коренные малочисленные народы Севера. Этнография, быт.
 - Пешие полярные экспедиции.
 - Морские и речные полярные экспедиции.
 - Полярная авиация, ледовые разведки 1929–1940 гг. Спасение челюскинцев. Рекордные перелеты полярных летчиков.
 - Война на Севере 1941–1945 гг. Диксон. Охрана и оборона Северного морского пути. Боевые операции в северных морях. Полярные конвои.
 - История Красноярской воздушной трассы (Аляска — Сибирь) 1942–1945 гг.
 - Промышленное освоение Севера: Игарка, Дудинка, Норильск — Норильский ГМК, золотопромышленные компании на севере края и др.
 - Высокоширотные экспедиции Красноярского управления гражданской авиации 1974–1990 гг.
 - Арктика сегодня. Барнео, полярные экспедиции РГО.
 - Зал славы русских путешественников.

6. Предусмотреть в проекте музея:

- Организацию зеленой зоны с аллеями и местами отдыха вокруг здания музея.
- Памятник героям Красноярской воздушной трассы.
- Кинолекционный зал на 20–30 человек.
- Зал авиасимуляторов (авиатренажеров) — на 5–10 рабочих мест.
- В центре ангара — натурный экспонат — самолет С-47 (экспедиция по эвакуации самолета с Таймыра в Красноярск тогда была намечена на август 2016 г.).
- Модели-копии самолетов и вертолетов полярной авиации, макеты исторических кораблей ГУ СМП.

7. Начать реальную работу пока еще не имеющего помещения музея в следующем формате:

- Передвижные выставки (с рекламой как выставки от музея) — компактные и мобильные с возможностью перевозки автотранспортом. Вариант возимого комплекта выставки: баннеры, фото на пенокартоне, переносные закрывающиеся витрины с экспонатами, стойки для баннеров, фильм или видеопрезентация, текст лекции, раздаточный материал (календари, буклеты и др. с символикой РГО). Планировать проведение выставок по территории края в школах, му-

зеях, библиотеках, Домах культуры и т.п. (срок — 7–10 дней в каждом месте).

- Проводить публичные лекции с показом документальных фильмов по темам РГО: краевая библиотека, вузы, Дом офицеров, Дом кино.
- Регулярное освещение выставочной деятельности музея на ТВ: новостные сюжеты, участие в тематических программах.
- Размещать статьи и заметки о проводимых выставках и лекциях в СМИ — краевых, районных, ведомственных, вузовских.
- Размещать заметки о работе музея в городские новостные сайты.
- От имени музея выступать с инициативой увековечения памяти знаменитых полярных исследователей и организаторов освоения Севера в формате «Зала славы русских путешественников и исследователей Севера» и на территориях: установка мемориальных досок, памятных знаков, наименования улиц, именных скверов и т.п.
- Вести активную издательскую деятельность: книги, буклеты, открытки, конверты, календари, коллекционные тематические серии филателистической продукции (не более 100 экз.) с гашением специальным штемпелем Почты России к конкретным знаменательным событиям или датам.

Общее решение участников круглого стола: создание Музея освоения русского Севера в Красноярске — поддержать.

Протокол заседания был направлен в Полярную комиссию при Правительстве Красноярского края. После доклада И. А. Спириденко на Полярной комиссии Губернатор Красноярского края В. А. Толоконский дал поручение (№ 78ГП от 23.06.2016) проработать вопрос создания Музея освоения Севера в г. Красноярске. Срок исполнения: 01.08.2016.

После данного поручения состоялась рабочая встреча И. А. Спириденко с Первым заместителем Губернатора Красноярского края С. А. Пономаренко и Министром культуры Красноярского края Е. Н. Мироненко, на которой обсуждалась возможная организационно-правовая форма будущего музея. Далее состоялась подобная встреча с Председателем Правительства Красноярского края В. Томенко. Однако ни в том, ни в другом случае никакого решения принято не было.

Тем не менее краевым отделением РГО на территории Красноярского края началась активная работа по сбору исторических сведений и экспонатов для будущего музея. Например, в рамках данной работы, в два этапа (1-й этап — август 2016 г., 2-й этап — март 2017 г.) состоялась международная экспедиция по эвакуации с Таймыра самолета Дуглас С-47, перегнанного в СССР по воздушной трассе Аляска — Сибирь и совершившего аварийную

посадку в тундре в 1947 году экипажем во главе с М. Д. Тюриковым. В старте экспедиции в августе 2016 года вместе с организаторами и родственниками членов экипажа принял участие А. В. Усс, который был проинформирован о целях и задачах проекта музея и поддержал инициативу его создания. Тогда же было решено, что самолет станет одним из уникальных экспонатов наряду с теплоходом «Красноярский рабочий», построенном на верфи F. Schichau GmbH Elbing в Германии в 1930 году и работавшим на Енисее многие годы.

Стоит отметить, что в организации доставки самолета с Таймыра в Красноярск по реке Енисей активно участвовали министр транспорта Красноярского края С. В. Еремин (ныне глава г. Красноярска), глава Таймыра С. А. Ткаченко, представители Красноярского и Заполярного транспортных филиалов «Норильского никеля» О. Г. Шпагин и А. А. Новаков, а также генеральный директор авиакомпании «Аэрогео» А. Г. Мамаев.

Ничего, что пока у музея нет стен. Если «театр начинается с вешалки», то музей начинается с выставки. Проводились мероприятия просветительского характера: лекции, круглые столы, выставки, выступления на радио, телевидении, издавались статьи и книги по истории освоения Севера, организовывались экспедиции.

21 октября 2016 года в библиотеке Сибирского федерального университета Экспедиционный центр Русского географического общества в Сибирском



Библиотека Сибирского федерального университета

федеральном округе при содействии Гуманитарного института СФУ провел конференцию по теме «Формирование Музея освоения русского Севера».

Целью конференции было подведение итогов экспедиции по эвакуации с полуострова Таймыр самолета Дуглас С-47, совершившего аварийную посадку в тундре в 1947 году, и проведение дискуссии по теме создания Музея освоения русского Севера.

Отдельным пунктом программы конференции был круглый стол «Сохраняя историю» — доклады историков, представителей общественной палаты г. Красноярска о важных исторических объектах на территории города и края, требующих внимания, сохранения

и демонстрации широкой общественности.

При подведении итогов экспедиции «Дуглас ждет», успешно проведенной 2–16 августа 2016 года, собравшиеся выслушали доклады организаторов и участников экспедиции Александра Матвеева «О технических особенностях разборки самолета» и Сергея Алексева «Планы реставрации и сохранения самолета», посмотрели видеофильм об экспедиции, после чего инициаторам, организаторам, попечителям и участникам экспедиции были вручены благодарственные письма от Первого вице-президента Русского географического общества Героя Советского Союза и Героя Российской Федерации

Артура Николаевича Чилингарова «За неоценимый вклад и активное участие в решении задач международной экспедиции РГО по эвакуации самолета Дуглас С-47.

В дискуссии по теме «Формирование Музея освоения русского Севера» (общественные слушания проводились также в библиотеке СФУ в мае 2016 года) повторно поднимались вопросы о необходимости создания музея именно такой тематики в Красноярске, о его концепции, организационно-правовой форме, месте нахождения, финансировании. Было принято решение о разработке специалистами концепции музея и представления ее на рассмотрение администрации края.

В дискуссии «Сохраняя историю» поднимались вопросы о необходимости реставрации теплохода «Красноярский рабочий» (В. А. Косогов) и доставки в Красноярск рубки подводной лодки «Красноярск» К-173 (Ю. А. Шумилов) с целью использования в музейной работе.

Также были сделаны интересные доклады об артефактах на Енисейском Севере (В. А. Удалов) и о памятнике Никифору Бегичеву на Диксоне (Р. Братчун).

Участникам и гостям мероприятия Экспедиционный центр РГО в СФО представил выставку фотопланшетов и экспонатов по темам разделов будущего «Музея освоения русского Севера».



Конференция в СФУ

Состав экспозиции:

1. История Красноярского отделения РГО и ЭЦ.
 - История Красноярского краевого отделения РГО.
 - Краеведческий музей в составе Красноярского краевого отдела РГО.
2. История освоения Приенисейского Севера.
 - Коч — первое парусное судно енисейских мореходов.
 - Мангазея. Экспедиции XVII–XVIII вв.
3. Морские и речные экспедиции на севере края.
 - Теплоход «Красноярский рабочий» — история.
 - Теплоход «Красноярский рабочий» в 2016 году.
 - Война на Севере. Оборона Диксона.
4. Полярная авиация в освоении севера.
 - Полярная авиация в Приенисейском крае.
 - Первый коммерческий рейс на Север 4 марта 1926 г. Воздушная экспедиция на Северный полюс в 1937 г.
 - Полярная авиация в Красноярском крае в 1930-е годы.
 - Красноярская воздушная трасса 1942–1945 гг.
 - Высокоширотные экспедиции Красноярского управления гражданской авиации 1969–1989 гг.



Конференция в СФУ

5. Промышленное освоение северных территорий.
 - «Норильский никель».
 - «СУЭК».
 - «Полюс Золото».
6. Экспедиции ЭЦ РГО.
 - Международная экспедиция «Борт Тюрникова. Возвращение».
 - Ледовый лагерь «Барнео».
 - «Темза» и «Северное сияние» найдены на Енисее.
7. Структура музея. «Зал славы русских путешественников».
 - Музей освоения русского Севера.
 - Русский путешественник Федор Конюхов.
 - Экспедиции русского путешественника Федора Конюхова.

В январе 2017 года проект музея был одобрен на заседании Правления Красноярского землячества в Москве под руководством Владимира Ивановича Долгих.

Неоднократно обсуждалось место и название будущего музея, учитывали множество мнений и в итоге отказались от первоначального плана размещения музея в здании бывшего ангара из-за ограниченности площадей самого ангара и прилегающей территории в одном из самых густонаселенных районов города.

В марте 2017 года во время рабочей встречи экс-глава Красноярска Э. Ш. Акбулатов предложил И. А. Спириденко музейную концепцию территориально привязать к историческому острову Молокова, мотивируя тем, что более исторически привязанного ме-

ста к заявленной тематике музея трудно найти на карте Красноярска.

В Русском географическом обществе приняли это предложение, учитывая, что остров Молокова (бывший Телячий) является колыбелью полярной авиации и сегодня на острове сохранились остатки зданий, служивших полярной авиации, к сожалению, используемые для других целей.

Претерпело изменения и первоначальное название музея. Было решено отказаться от слов «русского Севера» в названии музея, чтобы не перекликаться с исторически сложившимся наименованием северо-западного региона страны.

И самое главное — идея создания на острове Молокова не просто здания музея, а воспользовавшись имеющимся на острове ландшафтом,



парка-музея и тем самым возможность связать воедино историю с необходимостью сохранения чувствительной природы Севера, что крайне актуально в настоящее время.

В итоге остановились на названии «Парк-музей освоения Севера» и месте — остров Молокова на реке Енисей в черте города Красноярска.

В целом, к предпосылкам создания крупного тематического музея освоения Севера именно на острове Молокова в Красноярске относятся такие факторы, как:

- отсутствие на территории Российской Федерации не просто музея, а именно ландшафтного парка-музея, посвященного истории освоения и развития Севера, причем на историческом месте, имеющем непосредственное отношение к зарождению полярной авиации;
- необходимость популяризации истории исследований и освоения Севера путешественниками и первопроходцами, персоналий, прославивших свои имена в морских, речных, полярных экспедициях, военных сражениях на Северном морском пути, на Красноярской воздушной трассе (Аляска — Сибирь);
- актуальность раскрытия темы промышленного освоения природных богатств Севера, ресурсоэффективности и экологической промышленной политики при разработке природных ре-

сурсов и при этом сохранении уникальной природы Севера;

- возможность создания научно-исследовательской лаборатории на площадке парка-музея, объединяющей ученых с целью организации системного исследования артефактов освоения сибирского Севера;
- возможность создания эффективной площадки для дискуссий по развитию международных бизнес-проектов, улучшению экологической ситуации, экономическому развитию северных территорий региона;
- возможность постоянного пополнения фондов музея экспедициями Красноярского краевого отделения Русского географического общества, исследования уже имеющихся ценных технических раритетов (самолет полярной авиации С-47, теплоход «Красноярский рабочий», паровоз серии «Ов» 501-й стройки (железная дорога Салехард — Игарка), архивных источников.

Остров Молокова — это символ освоения Севера. Именно здесь располагался первый гидропорт и авиабаза полярной авиации. Отсюда стартовали воздушные полярные экспедиции. Остров и сегодня хранит исторический памятник, сердце гидропорта — здание диспетчерской. Остров Молокова — это территория, пропитанная энергетикой первопроходцев освоения Арктики.

Остров Молокова расположен в центральной части города Красноярска на реке Енисей, соединен насыпной дамбой с островом Отдыха. Он назван в честь участника спасения экспедиции О. Ю. Шмидта на пароходе «Челюскин» Героя Советского Союза полярного летчика Василия Сергеевича Молокова. До этого остров назывался Телячьим. На острове в 1934 году были организованы авиаремонтные мастерские, ставшие основой для развернутого позднее Красноярского авиаремонтного завода. До конца 1940-х годов Красноярский авиаремонтный завод был единственным заводом в Советском Союзе, где серийные самолеты адаптировали к полетам в условиях Крайнего Севера: утепляли кабины, монтировали устройства для аэрофотосъемки и радионавигации. Буквально каждый самолет, отправляющийся в Арктику, проходил через Красноярский авиаремонтный завод.

Остров Молокова находится на оси города. По урбанистической концепции «Большого Красноярска» город должен развиваться вдоль Енисея, и в его центре на островах должны быть места для спорта, отдыха, туризма и культуры. Остров Молокова находится между территориями спорта и активного отдыха — островом Татышев и островом Отдыха, и с парком-музеем на своей территории станет не менее важной для жителей территорией получения исторических и экологических знаний. С мыса острова Молокова как с обзорной точки от-



г. Красноярск, вид на о. Молокова со стороны о. Отдыха

крывается вид на место зарождения города — Красный Яр и Стрелку, место слияния Енисея и Качи.

Остров Молокова — рекреационная зона в самом центре Красноярска, природная территория, сохраненная для будущих поколений. Сформированная экологически ориентированная среда парка-музея бережно сохранит уникальный ландшафт, будет воспитывать исследовательский интерес и восстанавливать связь красноярцев с великой сибирской природой — могучим Енисеем и суровой тайгой.

Удобное расположение музея в самом центре города, между левым и правым берегом, посреди Енисея, крайне выгодно при посещении Крас-

ноярска туристами, для семейных уикендов, а также для групповых экскурсий. Ощутить в себе «север» и пробудить сибирский характер — эти впечатления останутся с каждым посетителем парка-музея. Посетитель парка-музея прикоснется к миру удивительных историй освоения сурового, заповедного, величественного края земли — енисейского Севера.

Кто открыл Сибирь, почему появилась Мангазея, что за секретная воздушная трасса Аляска — Сибирь, существует ли земля Санникова — ответы на эти вопросы можно будет получить здесь. Уникальная коллекция артефактов и исторических документов вместе с технологиями и тех-

ническими решениями бережного отношения к чувствительной северной природе при промышленном освоении территорий и месторождений, расположенная на исторически значимом месте, станет объединяющим центром образовательной, научно-исследовательской деятельности, презентации и популяризации современных технологий и технологических решений, международной дискуссионной площадкой.

Создание Парка-музея освоения Севера именно в городе Красноярске на острове Молокова — очень символично и важно для сохранения исторической памяти. Наш путь на Север начинался отсюда!



3.2. «Парк-музей освоения Севера» на острове Молокова — дело чести

Хронология событий

Идея создания Парка-музея освоения Севера на острове Молокова в городе Красноярске родилась под влиянием развивающихся сегодня процессов в обществе, а именно: восстановления исторической справедливости, увековечения подвигов наших предков, воспитания подрастающего поколения на высоких нравственных идеалах, в стремлении развивать нашу экономику более рационально и эффективно.

С самого начала реализации этой идеи помощь и поддержку проекту оказывал А. В. Усс, ныне Губернатор Красноярского края.

2017

В апреле 2017 года состоялись рабочие встречи И. А. Спириденко с представителями ФПГ («СУЭК» и «Норильский никель») по вопросу создания концепции и обсуждения проекта «Парк-музей освоения Севера» на острове Молокова.

В День полярника 21 мая 2017 года на острове Молокова был установлен памятный знак в честь будущего музея. Был проведен торжественный митинг, в котором приняли участие около

200 человек, включая представителей ключевых СМИ Красноярского края, полярников, общественников, молодежного движения «Юнармия» и клуба «Патриот» г. Красноярска. По поручению Губернатора открыл мероприятие Председатель Правительства Красноярского края В. П. Томенко. Информационную телеграмму и благодарность за инициативу на имя Президента Русского географического общества С. К. Шойгу отправил Э. Ш. Акбулатов.

В период с мая по август 2017 года было проведено несколько круглых столов с обсуждением будущей концепции, изданы книги, посвященные Красноярской воздушной трассе (Аляска — Сибирь) и развитию полярной авиации в Красноярском крае, продолжались съемки документальной трилогии Э. Астраханцевой «Крылья. Ворота Крайнего Севера».

В результате договоренностей с «СУЭК» и «Норильским никелем» по финансированию проекта, 12 октября 2017 года был заключен договор о разработке концепции «Парка-музея освоения Севера» на острове Молокова Красноярским краевым отделением РГО с группой красноярских музеологов-концептологов.

Заключен договор с группой архитекторов по созданию эскизного проекта парка-музея, созданы пре-



Памятный знак РГО на о. Молокова



зентационный видеоролик в профессиональном исполнении с использованием архивных материалов и современных спецэффектов и информационный буклет. Продолжается работа по сбору архивных исторических документов. Планируются новые экспедиции по поиску и доставке будущих экспонатов.

8 декабря 2017 года состоялось отчетно-выборное Общее собрание Красноярского краевого отделения РГО, на котором председателем отделения был избран Игорь Анатольевич Спириденко.

21 июня 2017 года митрополит Красноярский и Ачинский Пантелеймон поддержал идею создания парка-музея.

16 декабря 2017 года в Москве ВРИО Губернатора Красноярского



В штаб-квартире РГО. 2018 г.

края А. В. Усс подписал с руководителями финансово-промышленных групп Красноярского края Меморандум о взаимодействии при реализации крупных инвестиционных проектов.

2018

11 апреля 2018 года проект «Парк-музей освоения Севера» на острове Молокова в Красноярске поддержали участники XIII Генеральной ассамблеи «Северный форум» в рамках XV Красноярского экономического форума.

13 апреля 2018 года Первый вице-президент РГО А. Н. Чилингаров представил идею создания парка-музея Главе города Красноярска С. В. Ере-

мину, который поддержал данный проект и выразил мнение, что для его реализации требуется волевое решение руководства Красноярского края и Президента Русского географического общества — чтобы далее внести изменения в Генеральный план г. Красноярска, включая остров Молокова.

19 апреля 2018 года на заседании Совета Гражданской ассамблеи Красноярского края проект был презентован председателем Красноярского краевого отделения РГО И. А. Спириденко и поддержан единогласно.

В июле 2018 года проект «Парк-музей освоения Севера» на острове Молокова был презентован Президенту РГО С. К. Шойгу и получил поддержку. Сергеем Кужугетовичем было направлено письмо в адрес и.о. Губерна-



Председатель Попечительского совета РГО Владимир Путин вручил награду руководителю экспедиции «Борт Тюрикова» Игорю Спириденко

тора Красноярского края А. В. Усса (№ РГО-18-1852 от 25 июля 2018 г.) с предложением в целях реализации этого и других проектов отделения возглавить Попечительский совет Красноярского краевого отделения ВОО РГО. 4 сентября 2018 года в адрес Президента РГО С. К. Шойгу было направлено ответное письмо (№ 1-09226 от 4 сентября 2018 г.) за подписью А. В. Усса о согласии возглавить Попечительский совет ККО ВОО РГО.

7 декабря 2018 года в Государственном Кремлевском дворце проект «Борт Тюрикова. Возвращение» Красноярского краевого отделения РГО был признан победителем Премии РГО

в номинации «Лучшая экспедиция по России». Это одна из главных наград в области географии, экологии, сохранения и популяризации природного и историко-культурного наследия России. В 2018 году на соискание премии поступило более 540 заявок из 76 регионов страны и иностранных государств.

Премия председатель ККО РГО Игорю Анатольевичу Спириденко вручил Президент России, Председатель Попечительского совета РГО Владимир Владимирович Путин. На торжественном заседании вручения Премия РГО прозвучало, что самолет Дуглас С-47, доставленный из таймырской тундры в Красноярск, является будущим экс-

понатом Парка-музея освоения Севера на острове Молокова. Президентом РГО С. К. Шойгу было высказано мнение, что история полета и героические действия экипажа достойны стать сценарием художественного фильма.

Предполагается, что героическая история борта Тюрикова и сам самолет С-47 после восстановления станут ключевым экспонатом экспозиции Парка-музея на острове Молокова.

2019

Со 2 по 12 марта 2019 года в городе Красноярске проходила XXIX Всемирная зимняя универсиада-2019. В культурную программу универсиады была включена локация «Мыс Челюскин», подготовленная Красноярским краевым отделением РГО, — стилизация полярной станции и метеостанции 1950-х годов. Там были представлены радиорубка и уникальные вещи из фондов РГО и известных советских полярников — Валентина Арсентьевича Удалова и Геннадия Михайловича Доронина. Также была организована работа фотозоны, полевой кухни и «Полярной почты» — можно было прямо с площадки отправить специальную тематическую открытку Русского географического общества. Рядом с палатками стоял полярный вертолет Ми-2.

Более 100 тысяч человек посетили площадку РГО в дни универсиады. «Мыс Челюскин» стал одной из самых популярных локаций в Парке Универсиады. Тысячи посетителей оставили свои

отзывы о площадке РГО. Многие из них обратились к организаторам этой исторической площадки с просьбой сохранить ее идею в виде постоянно действующего музейного комплекса. «Мы, подруги-одноклассницы Валентина Кононова и Нина Карелова, посетили полярную станцию и соприкоснулись с эпохой нашей молодости. Встретили предметы советского времени. Хотим, чтобы в Красноярске создали музей освоения Севера», — говорится в одном из отзывов.

«Активность и многочисленные позитивные отклики наших посетителей — это своеобразный социологический срез, который мы провели на площадке. Для нас просто очевидно, что людям необходимо сохранение исторической памяти о Севере — то, чем и занимается Русское географическое общество. Есть своеобразный информационный голод. Поддержка посетителей площадки РГО в Парке Универсиады — важное тому подтверждение. Проект РГО по созданию в Красноярске на острове Молокова уникального Парка-музея освоения Севера, безусловно, отражает запросы нашего общества», — сказал председатель Красноярского краевого отделения Русского географического общества И. А. Спириденко.

29 марта 2019 года в рамках Красноярского экономического форума-2019 состоялось первое заседание Попечительского совета Красноярского краевого отделения Русского географического общества. Председателем Попечительского совета стал Губер-



Локация ККО РГО «Мыс Челюскина» на XXIX Всемирной зимней универсиаде 2019 года в г. Красноярске

натор Красноярского края Александр Викторович Усс. В состав совета вошли общественные деятели, представители крупного бизнеса и меценаты.

Проект «Парк-музей освоения Севера» был одобрен органами государственной власти Красноярского края. В рамках реализации проекта создана рабочая группа, состав которой утвержден распоряжением Губерна-

тора Красноярского края А. В. Усса от 30.05.2019 № 272-рг.

По итогам заседаний рабочей группы и во исполнение поручения Губернатора края А. В. Усса по продолжению работы над проектом АО «Территориальный градостроительный институт «Красноярскгражданпроект» по заказу КГКУ «Управление капитального строительства» на основании государ-

ственного контракта от 02.12.2019 разработана документация по планировке территории для размещения объекта регионального значения «Парк-музей освоения Севера» в Красноярске на территории острова Молокова.

Агентством по туризму Красноярского края совместно с министерством строительства Красноярского края проведена работа по внесению объекта в Схему территориального планирования Красноярского края, утвержденную постановлением Правительства Красноярского края от 08.07.2020 № 485-п «О внесении изменений в постановление Правительства Красноярского края от 26.07.2011 № 449-п «Об утверждении схемы территориального планирования Красноярского края». В Схеме «Парк-музей освоения Севера» учтен в перечне объектов капитального строительства регионального значения в области туризма. Сроки реализации — 2020–2030 гг. (1-я очередь).

С 23 по 25 октября 2019 года в Красноярске был проведен VII Сибирский исторический форум «Енисейская Сибирь в истории России». Мероприятие — ежегодное, ставшее традиционным. В числе организаторов — Правительство Красноярского края, Министерство науки и высшего образования РФ, Сибирский федеральный университет и Русское географическое общество.

«Сибирский исторический форум не случайно проходит на берегах Енисея в Красноярске. Это подчеркивает значение Сибири и Красноярского края для современной России. Именно на



Встреча с Губернатором на Сибирском историческом форуме. 23.10.2019

этой земле более трех тысяч лет назад существовали цивилизации, которые во многом предопределили особенности культуры целого континента, я имею в виду Юго-Восточную Азию», — отметил Губернатор Красноярского края, председатель Попечительского совета Красноярского краевого отделения РГО А. В. Усс.

На исторический форум приехали практически все ведущие современные историки из сибирских и дальневосточных городов, а также более 30 ученых из Москвы и Санкт-Петербурга, а также их коллеги из США, Кореи, Китая и Финляндии.

В пленарном заседании принял участие председатель Красноярского краевого отделения Русского географического общества И. А. Спириденко. Он зачитал приветственное слово Первого вице-президента Русского географического общества Артура Николаевича Чилингарова.

В нем, в частности, говорится: «Красноярцы самым непосредственным образом связаны со многими экспедициями — как на Северный полюс, так и в приполярные территории. Именно красноярские полярники в частности занимались проводкой судов по Северному морскому пути, изучением дна Се-

верного Ледовитого океана, работали на Северном полюсе и метеостанциях.

Очень радует, что в Красноярском крае чтут и помнят традиции героев-полярников. Запланировано создание Парка-музея освоения Севера на историческом острове Молокова в Красноярске, в котором найдут отражение героические будни полярников, внесших свой вклад в освоение Севера».

Основная программа мероприятий форума прошла в Сибирском федеральном университете. Одна из ключевых площадок была представлена Красноярским краевым отделением Русского географического общества — «Енисейск в истории Великих географических открытий. Освоение Арктики и Северного морского пути».

Председатель краевого отделения РГО И. А. Спириденко отметил, что историческое наследие освоения Севера — это то фундаментальное, на чем основывается вектор нашего развития. Он сделал доклад о проекте «Парк-музей освоения Севера» на историческом острове Молокова в Красноярске.

«На острове Молокова планируется не просто традиционный музейный объект, а ландшафтный парк-музей гуманитарно-экологического направления, который украсит город и даст возможность новым поколениям прикоснуться к истории и стать в будущем участниками нового освоения арктических территорий», — подчеркнул И. А. Спириденко.

Участники дискуссии поддержали идею создания такого уникального парка-музея в Красноярске.



Художник Константин Войнов у портрета Василия Молокова

2020

13 февраля 2020 года в Красноярске на пароходе-музее «Св. Николай» состоялось «спецгашение» — на почтовые конверты с портретом прославленного полярного летчика, Героя Советского Союза Василия Сергеевича Молокова поставили уникальные штампы «Почты России». Торжественное мероприятие прошло в память о 125-летию со дня рождения Героя.

Специальный выпуск почтовой продукции был инициирован Управлением федеральной почтовой службы

Красноярского края и Красноярским краеведческим музеем. Художественный маркированный конверт выпущен тиражом 200 тысяч экземпляров и будет распространяться по всей России.

В качестве изображения для почтового конверта был взят портрет «Герой Советского Союза Молоков В. С.» из фондов Красноярского краевого краеведческого музея, автор — заслуженный художник России, член Русского географического общества Константин Войнов. Он работал над этим портретом в течение года.

2021

Заседание Попечительского совета Красноярского краевого отделения Русского географического общества прошло 14 апреля в рамках Красноярского экономического форума — 2021. На встрече подвели итоги 2020 года и наметили планы на будущее.

Заседание провел председатель Попечительского совета — губернатор Красноярского края А. В. Усс. Как отметил в ходе мероприятия председатель Красноярского краевого отделения РГО И. А. Спириденко, в 2020 году, несмотря на ограничения, отделение провело более 100 мероприятий — экспедиций, патриотических, благотворительных и просветительских акций, научно-практических конференций, общее число участников которых составило 33 228 человек.

2021 год, в котором отделение отметит свое 120-летие, также будет насыщен событиями. В честь наступающего юбилея в крае пройдут выездное заседание президиума Совета регионов Русского географического общества, а также научно-практическая конференция в рамках Сибирского исторического форума «200 лет Енисейской губернии и 120 лет краевому отделению РГО».

«Проекты Красноярского краевого отделения РГО известны во всей России, здесь работают настоящие профессионалы. Неудивительно, что и интерес к деятельности РГО в Красноярском крае растет. Я считаю, что именно работа Попечительского сове-



Вручение И. А. Спириденко медали РГО. 14.04.2021

та позволит вывести отделение на еще более высокий уровень, решать еще более масштабные задачи», — подчеркнул заместитель Исполнительного директора — директор Департамента регионального развития исполнительной дирекции Русского географического общества Сергей Васильевич Корлыханов.

Красноярское краевое отделение входит в тройку лидеров по активности и качеству реализуемых проектов среди региональных отделений РГО в России. Александр Усс особо подчеркнул, что 2020 год будет юбилейным.

«Считаю, что нужно сохранить лидерство и укрепить позиции. В успехах отделения огромный вклад председа-

теля — Игоря Спириденко. Уверен, проекты РГО на территории Красноярского края будут достойно реализованы, а Попечительский совет поможет это осуществить», — сказал он.

В заключение мероприятия С. В. Корлыханов вручил губернатору Красноярского края А. В. Уссу Почетную грамоту от Президента РГО С. К. Шойгу, а председателю Красноярского краевого отделения И. А. Спириденко — Малую серебряную медаль РГО.

Будущее проекта

По вопросу восстановления самолета С-47 до состояния музейного экспоната подобран подрядчик ООО «Геликоптер» (г. Новосибирск), имеющее опыт восстановления раритетной авиатехники вплоть до летного состояния.

Учитывая уникальность и большое общественное значение проекта, от имени Губернатора края А. В. Усса были направлены письма крупным финансово-промышленным субъектам с предложением принять участие в финансировании работ, связанных с реставрацией самолета С-47 (письмо исполнительному директору ВОО «РГО» А. А. Манукяну от первого заместителя Губернатора Крас-

ноярского края — руководителя Администрации Губернатора Красноярского края С. А. Пономаренко от 26.01.2021 г. № 5-0648).

В сентябре 2021 года на очередном Сибирском историческом форуме в Красноярске будет вестись речь в том числе и о двух глобальных проектах Красноярского краевого отделения

РГО — проекте «Парк-музей освоения Севера» на острове Молокова и Сибирской штаб-квартире Русского географического общества в Красноярске.

Так что, несмотря на то, что проект требует значительных затрат, дело на месте не стоит, проект движется к реализации, и надеемся — будет реализован.



Основные положения концепции

Миссия

Миссия парка-музея Севера — сохранить культурное и историческое наследие северных территорий, накопленный исследовательский опыт и живые истории и передать эти знания будущим поколениям.

Тема освоения сибирского Севера будет раскрыта через современный музейный подход, то есть через обращение к личным историям великих путешественников и первопроходцев, героев военных кампаний и исследовательских экспедиций.

В экспозициях парка-музея Севера планируется раскрыть следующие темы:

- морские, речные, полярные экспедиции великих путешественников и первопроходцев;
- подвиги героев Великой Отечественной войны (оборона Диксона и Северного морского пути, Красноярская воздушная трасса (Аляска — Сибирь), взаимодействие с союзниками по программе ленд-лиза);
- освоение Приенисейского Севера;
- промышленное освоение северных территорий, охрана окружающей среды через экспозиции, рассказывающие о формах, методах и приемах ресурсоэффективности и экологической промышленной политики в использовании природных ресурсов, и сохранение природы Севера;

- изучение карты «белых пятен» — уникальных природных и исторических зон Севера, затерянных экспедиций и исчезнувших путешественников, сокрытых уникальных природных богатств.

Задачи

- Создание парка-музея как гуманитарно-экологического полигона, сохраняющего историко-документальное наследие сибирского Севера, транслирующего духовные ценности освоения Севера и акцентирующего вопросы охраны окружающей среды в Арктике и применении новейших экологических технологий при промышленном освоении Севера.
- Создание музейного комплекса об истории освоения Севера Красноярского края через личные истории участников экспедиций, промышленного освоения, военных событий и индивидуальных путешествий.
- Создание научно-исследовательского центра для обработки авторских и коллективных исследований сибирского Севера, проведение исследовательских конференций и собраний.
- Пополнение и комплектование архива документов, артефактов и художественных произведений на тему освоения сибирского Севера.
- Формирование комфортной природной среды в виде трех прогу-

лочных маршрутов для изучения особенностей природы и истории освоения сибирского Севера, с частичным применением технологий использования промышленных отходов, с целью возврата их в экономический оборот, при проектировании благоустройства парковой территории.

- Создание Маркета — нового публичного пространства туристической направленности с предметами, товарами и презентациями декоративно-прикладного искусства северных народов Красноярского края.
- Создание сети тематических павильонов-инсталляций, раскрывающих феноменологию сибирского Севера.

Идеи и образы

Генеральная идея пространственного сценария парка-музея рассматривается через природные Стихии и Время: первопроходческое путешествие на Север по Воде, Земле, Воздуху, в Прошлом, Настоящем и Будущем. Этот концептуальный механизм реализуется в двух масштабах — в объеме музейного здания и на территории ландшафтно-тематического парка.

В основе идеи парка-музея четыре концепта: Север, Путь, Первопроходец, Сохранение чувствительной северной природы.

Сам остров Молокова — это символ Севера, территории испытаний, хра-

нителя памяти. Следы ландшафтной, архитектурной, технологической памяти, советской цивилизации остров-музей хранит подобно вечной мерзлоте, в которой до сих пор хранятся остатки древних цивилизаций.

Остров Молокова — это остров-корабль, остров-самолет, остров-паровоз, стремящийся на Север, отправная точка и хранитель памяти.

Путь — это главный сюжет освоения Севера. Освоение шло тремя путями: по воде, земле, воздуху. Енисей, в центре которого остров Молокова, — начало пути на Север.

Первопроходец — человек Севера. Люди, осваивавшие территорию по земле, воде и воздуху, всегда имели сверхпричину — завоевательная кампания, торговый промысел, защита страны, разведка ископаемых, поиск Земли Санникова. Люди, один на один оставшиеся с белым безмолвием, бескрайним одиночеством, на краю света, сами стали Севером. Это особый тип героя — сильного, преодолевшего испытания стихии, страх, холод, тоску, безумие.

Сохранение чувствительной северной природы — присутствие человека-первопроходца, промышленное освоение территорий неразрывно связано с необходимостью организации мероприятий по охране окружающей природы.

Именно поэтому, кроме демонстрации промышленного освоения и покорения Севера, должны быть показаны технологии, отражающие принципы экологической промышленной полити-

ки, позволяющие сохранять уникальную северную природу.

Природоохранные технологии также поддерживают генеральную идею пространственного сценария парка и проходят через Стихии — Воздух, Вода, Земля и Время — Прошлое, Настоящее и Будущее.

Экспозиции павильона «Промышленная экология» расскажут о технологиях по устранению экологического ущерба в результате прошлой экономической деятельности, познакомят с современными технологиями, отвечающими принципам экологической промышленной политики и освоению природоподобных технологий будущего.

Центральные экспонаты, включенные в главную композицию Парка-музея освоения Севера, также в свою очередь поддерживают генеральную идею пространственного сценария парка: Воздух — самолет Дуглас С-47, Вода — пароход «Красноярский рабочий», Земля — паровоз серии «Ов» 501-й стройки.

Пространственный сценарий

Пространство и время в музее-парке организовано согласно общей концепции пути первопроходца. Предполагается двухчасовая прогулка внутри музея и снаружи по системе павильонов. Музейная тропа — «тропа героев» для детей, взрослых и семей.

Каждый становится героем, проходя особый путь по специально подготов-

ленной среде. Прогулка организована по принципу погружения в знание и ландшафт.

Модели поведения посетителя: путешествие (прогулка) и исследование (наблюдение, эксперимент).

Аудитория

Целевая аудитория музея состоит из трех типов: семья, молодежь, туристы. Музей рассчитан на активную работу со школами, вузами, профильными специалистами по изучению территории Севера Красноярского края, а также на туристов внутренних (жители города Красноярска) и внешних (Красноярский край, Россия, мир).

Учитывая задачи городского, регионального, федерального и международного значения, целевой посетитель парка-музея — самая широкая аудитория. Ядро целевой аудитории — семьи и туристы. Особая группа — профессионалы в области истории, антропологии, природы северных регионов. Типы аудитории:

- дошкольники и школьники в возрасте от 6 до 17 лет;
- взрослые граждане РФ;
- ученые и исследователи, профессиональная аудитория;
- участники экспедиций, члены Русского географического общества;
- иностранные посетители.

Для каждого типа аудитории в музее должны быть предусмотрены свой вид сервиса и коммуникации — аудиогиды



для индивидуальных посещений иностранных туристов, доступ к архиву сибирского отделения РГО, специальные занятия для организованных групп и т. п.

Парк-музей Севера — остров для всей семьи. Папа повторит перелет по трассе Аляска — Сибирь в виртуальном самолете, сын освоит морзянку на рации в Доме полярника, бабушка найдет здесь деликатесную нельму на уху, мама наконец узнает тайну Земли Санникова. Музейная тропа — «тропа героев» для детей, взрослых и семей, где каждый становится героем, проходя особый путь в специально подготовленной среде. Совершив путешествие через остров, каждый сможет ощутить в себе Север и истоки сибирского характера.

Структура

1. Музейный комплекс
2. Маркет
3. Сибирская штаб-квартира РГО
4. Региональный Центр ресурсной эффективности — павильон «Промышленная экология»
5. Тематические павильоны (12 павильонов)
6. Причал
7. Автостоянка для посетителей
8. Гидропорт
9. Теплоход «Красноярский рабочий»
10. Самолет Дуглас С-47
11. Паровоз серии «Ов» 501-й постройки (железная дорога Салехард — Игарка).

Общая площадь парка-музея Севера — 22 га.

Музей занимает площадь 4 га, в которую включены главное здание (5 000 кв. м), служебная парковка, уличное кафе, причал и часть акватории с теплоходом «Красноярский рабочий».

Главное здание музея состоит из 21 тематической зоны (2 500 кв. м), временной экспозиции, медиатеки, лаборатории, детской студии кинозала, кафе, магазина, туалетов, складов, фондов, гаража.

По типу музей относится к гибридно-му: это музейный комплекс, сочетающий в себе исторический, технический, естественно-научный и гуманитарный типы музея. Такой подход обеспечивает многостороннее освещение темы и потенциальный интерес широкой публики.

Музей расширяет границы классического хранителя знания и наследует функции Русского географического общества, потому не только собирает и показывает уникальные смыслы и артефакты, но и исследует. В исследовательскую программу музея заложена обработка существующих данных по теме освоения сибирского Севера, мероприятий по охране окружающей среды, а также экспедиции для исследователей, презентация результатов исследований на специальных конференциях, в рамках временных и передвижных выставочных проектов. Также образовательная программа для школьников ориентирована на исследование и формирование бережного отношения к окружающей природе,

изучение природоподобия как будущей рациональной, ресурсоэффективной модели.

Партнером Русского географического общества выступает ФГАУ «Научно-исследовательский институт «Центр экологической промышленной политики», созданный Минпромторгом России для обеспечения развития реального сектора экономики с применением методов рационального использования материальных и энергетических ресурсов, механизмов организации перехода отечественной промышленности на принципы наилучших доступных технологий (НДТ), создания эффективных систем управления вторичными ресурсами.

Тема и ключевые сюжеты

Главное здание музея состоит из 21 тематической зоны, собранных на основе переплетений четырех «путей открытия Севера». Это — планировочно-смысловые линии, на которые накладываются зоны и узлы экспозиции. Опираясь на исторические, коллекционные и символические предпосылки, выделяются ключевые тематические линии: Земной путь, Водный путь, Воздушный путь. Разнообразными средствами современной экотопологической архитектуры и тактильного дизайна каждому из путей придается своя «пластика первопроходчества». Вместе с тем истории и предметы собираются и группируются на четырех прокладываемых «путях»:



- Река: Енисей: мифопоэтика, Царь-рыба; коч (Мангазея), плотгоны (сплав леса по Ангаре), история Богучанской и Саяно-Шушенской ГЭС, пароходы XIX–XX вв.
- Земля: тайга, остров, Мангазея, первые пешие первопроходцы; золотоискательство; экспедиции геологов; вечная мерзлота и лаборатория в Игарке; карьеры, шахты, заводы, промышленность: «Норильский никель», «Полюс Золото», Ванкор и т.д.; город-антиутопия: небесный Норильск; «Мастерская погоды»: метеостанция, важные точки и история; искатели (Беловодье, земля Санникова), пропавшие экспедиции, освоение полюса и т.д. — экзистенциальный фундамент.
- Воздух: начало XX в. — гидропорт на острове Молокова, полярная авиация, гидроавиация; военное время, ленд-лиз, Красноярская воздушная трасса (Аляска — Сибирь); высокоширотные экспедиции в Арктике Красноярского управления гражданской авиации.
- Океан: экспедиции мореплавателей, первопроходцы по морю; Севморпуть: инфраструктура, порты, ледоколы и т.д.; Диксон.
Все разделы собраны по хронологическому принципу, допускается пересечение «путей» (например, экспозиция про вечную мерзлоту).

Экспозиционно-выставочная деятельность. Постоянная экспозиция

Постоянная экспозиция расположена в музее и занимает 2 500 кв. м, разделена на 21 тематическую зону (различающихся по площади, выделенной на каждый раздел).

В основе экспозиционного сценария принцип четырех «путей освоения Севера». Это — планировочно-смысловые линии, на которые нанизываются зоны и узлы экспозиции (техническая и промышленная, историческая, естественно-научная, гуманитарная).

Главные принципы организации и тематизации содержания и документальности предметного материала:

- уникальность сибирского Севера;
- концепт северного подвига — героического состояния «человека Севера»;
- промышленное освоение, охрана окружающей среды, ресурсная эффективность и экологическая промышленная политика в использовании природных ресурсов и сохранения природы Севера;
- историко-хронологический подход;
- антропный принцип — история места через личную историю.

Временные рамки тематических зон постоянной экспозиции — XV–XXI вв.: Мангазея, открытие Новой Земли, Шпицбергена, всего Азиатского и Европейского приполярного Севера — торговые, завоевательные, исследовательские кампании и экспедиции. Ключевым здесь станет концепт «при-

ручения» (освоения) русского Севера. На первое место выходит прежде всего территория. Однако ни в коем случае не стоит забывать, что территория открывается только героям, уверенным и увлеченным своим делом личностям.

Важным моментом является наличие в повествовании об открытиях и сложности организации экспедиции в разные исторические времена представления о выдающихся исследователях — Семене Дежнев, Семене Челюскине, Витусе Беринге, Руале Амундсене, Степане Маркове, Георгии Седове и т.д.

Невозможно рассматривать тему освоения и покорения северных территорий без темы бережного отношения к чувствительной природной среде Севера. Данная тематика будет представлена в центре ресурсной эффективности — павильоне «Промышленная экология». ФГАУ «НИИ «ЦЭПП» осуществляет методическое руководство и обеспечение информационными материалами по заявленной тематике.

Павильон «Промышленная экология» является экспозиционной и образовательной площадкой для распространения знаний о методах и приемах ресурсоэффективности, экологической промышленной политики и формирования у посетителей целостного представления по данной проблематике в освоении Севера.

При разработке экспозиционного концепта будут учтены предпосылки присутствия регионального и локального компонента знаний о природе, основах разумного природопользования, истории охраны природы.



Водный путь

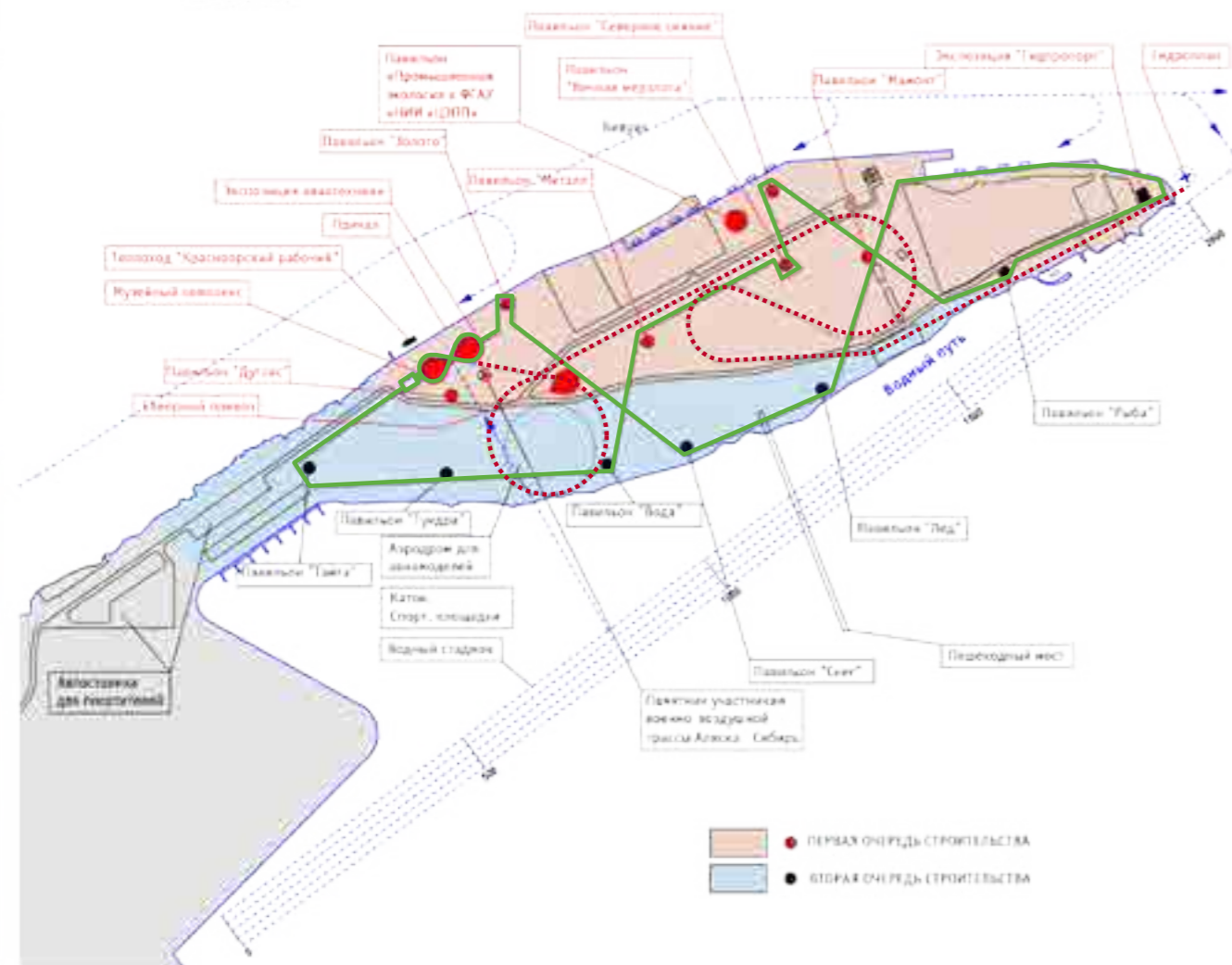
Тематические павильоны:
Вода
Лед
Вечная мерзлота
L 3,0 км.

Воздушный путь

Тематические павильоны:
Северное сияние
Воздух севера
L 3,0 км.

Земной путь

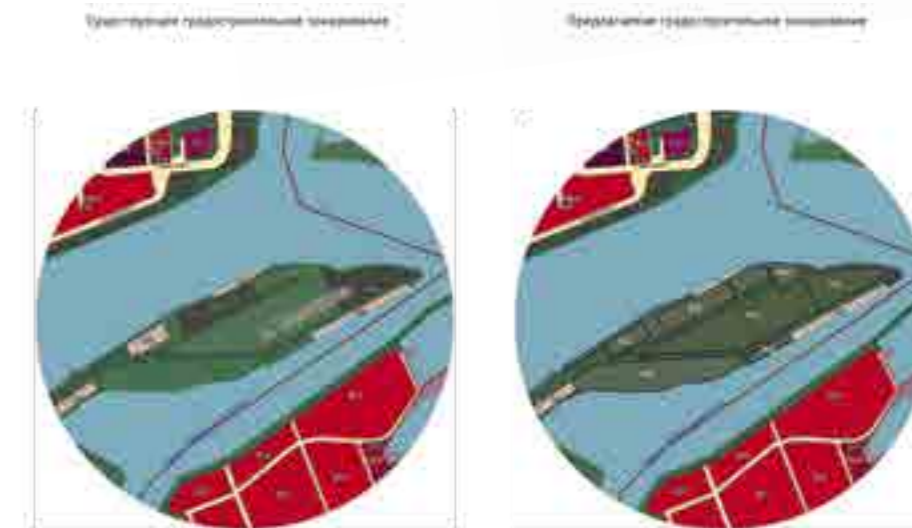
Тематические павильоны:
Золото
Снег
L 3,0 км.

**Ключевой посыл экспозиции:**

- Экспедиции Первопроходцев, связанные с промышленным освоением Севера в прошлых периодах, не использовали технологии охраны окружающей среды в виду их отсутствия, поэтому в настоящее время необходимо демонстрировать технологии по устранению экологического ущерба, возникшего в результате прошлой экономической деятельности.
- Задача промышленного освоения Севера в настоящее время состоит в реализации принципов экологической промышленной политики, а именно в продвижении технологий повышения ресурсной эффективности и сокращения негативного воздействия производств на состояние окружающей среды и здоровье населения.
- Сохранение уникальной Северной территории связано с изучением, освоением и применением природоподобных технологий в будущем.

Демонстрация принципов ресурсной эффективности предполагается осуществить двумя способами — внутренним и внешним.

Внутренний — павильон «Промышленная экология». Здание павильона само является выставочным экспонатом, в связи с применением для его строительства и оборудования самых современных экологических, ресурсоэффективных технологий и создания



экспозиционной выставки, отвечающей данной тематике.

Внешний — благоустройство парковой территории. При создании дизайн-проекта архитектурно-ландшафтного решения прогулочных зон парка-музея будут предложены технологии, использующие вторичные ресурсы предприятий, присутствующих в Красноярском крае.

Такой подход позволит создать у посетителей парка-музея более целостную картину освоения суровых северных территорий и необходимости бережного отношения к ним, будет способствовать формированию моральных установок, экологических ценностей, эмоциональной отзывчивости к природе, способствовать приобретению навыков научного анализа явлений природы, осмыслению взаимодействия

общества и природы, осознанию значимости своей практической помощи природе.

В свою очередь экологические ресурсоэффективные технологии, используемые в промышленном освоении северных территорий, а также примеры использования отходов производства при его возврате в промышленный оборот продемонстрируют примеры экологической ответственности бизнеса в сохранении природного наследия для будущих поколений.

Конечной датой, завершающей постоянную экспозицию, лучше избежать, оставив «открытый финал»: это может стать ходом для вовлечения аудитории в иные типы деятельности парка-музея (лаборатория, детский центр, коммуникационные проекты) и стать частью исследований Севера здесь и сейчас.



Временная экспозиция

Под нужды временных проектов выделены 300 кв. м на территории здания музея. Презентация экспонатов музея и/или партнерских организаций может быть также размещена в иных помещениях на территории парка-музея — медиатеке, Лаборатории северных исследований, детской студии, территории самого парка.

Временные выставки будут иметь характер «отчета-презентации», поскольку будут формироваться:

- силами российских и зарубежных партнеров парка-музея — государственными и частными музеями, библиотеками, архивами, корпорациями, отделениями Российского географического общества из других регионов;
- силами участников Лаборатории сибирских исследований — для презентации университетских и школьных программ и открытий, итогов экспедиций, исследований;
- силами участников коммуникационных программ парка-музея (партисипаторные программы) со-

временными кураторами и художниками — художественные образы должны присутствовать как на площадках временных выставок, так и на территории постоянной экспозиции.

Включение современного искусства в разных его формах позволит парку-музею быть более привлекательным и открытым для молодежной аудитории. Для этих целей пространство временных экспозиций оборудуется мобильными подвесными системами и витринами-модулями, современной мультимедийной техникой, аудиочкамами, дизайном и аннотациями, позволяющими получить необходимую информацию о представленном экспонате (в т.ч. с помощью мобильного приложения-аудиогиды).

Основные разделы и темы экспозиций, выставок, иных визуальных проектов:

- история освоения Севера (край первопроходцев, Северный центр мира), природа Севера (бездна богатств, разнообразие флоры и фауны) и ее «теория»;

– концепты («даль», «река», «земля», «широта» и т.д., Дух Сибири), экспедиции (открытия мирового значения и идеи экспедиций, которым еще предстоит таким стать), промышленная разработка и охрана окружающей среды, культура повседневности исследователей (ученые, участники экспедиций, моряки, летчики) и исследуемых (коренные малочисленные народы Севера), личный подвиг (документы, фото, свидетельства очевидцев, в т.ч. с разных сторон).

Материалы для экспозиции

Историю освоения Севера можно представить как с помощью подлинных документов и артефактов (обладающих определенной спецификой, поскольку документы, приказы, отчеты зачастую могут быть понятны исключительно специалистам), так и с помощью презентации так называемого нематериального наследия, художественных инсталляций и произведений.

Нематериальное наследие — совокупность основанных на традиции форм культурной деятельности человеческого сообщества, формирующих у его членов чувство самобытности и преемственности. Наряду с термином «нематериальное» (non-material), в зарубежной музеологической литературе часто употребляется термин «неосязуемое» (intangible), подчеркивающий, что речь идет об объектах, не овеществленных в предметной форме. Чаще всего нематериальное наследие существует в материальной культуре и традициях определенного человеческого сообщества (обряды, особенности быта, фольклор и др.), может не иметь материальной формы выражения (язык, песни, устное народное творчество). Также неосязуемое наследие может иметь символические и метафорические значения объектов, составляющих материальное культурное наследие.

К формам нематериального наследия относятся язык, литература, устный эпос, музыка, танец, игры, мифология, ритуалы, обычаи, ремесла. Именно нематериальное наследие — самая сложная для экспонирования часть любого современного музея. Долгое время в музеях нематериальное наследие размывалось (что было связано с тенденциями глобализации, унификации), презентовалось фрагментарно. Однако современный музей, ориентированный на вовлеченность, комплексность объектов хранения и основной «легенды» экспозиции, должен решать эту проблему профессионально и ин-

тересно. Так, в Китае, в Харбине, существует Музей сохранения нематериального культурного наследия, созданный в 2010 году. Частично эту задачу будут решать современные технологии, частично — музейные реконструкции, частично — художественные интерпретации и интервенции в исторический материал, а также коммуникационные формы музейной деятельности (акции, фестивали).

В качестве материальных форм презентации тем музея Севера возможны:

- артефакты: фотографии, документы, диаграммы, панорамы, произведения искусства, книги, отчеты, журналы, макеты, подлинные личные вещи исследователей, которые могут быть предоставлены музею в том числе из частных коллекций — и это должно быть отражено в дизайне экспозиции;
- видео- и аудиоматериалы: кинохроника, кинофильмы, аудиоматериалы, интервью и воспоминания участников экспедиций, членов их семей, их ближайшего окружения;
- озвученные фрагменты дневников и воспоминаний участников экспедиций и самих исследователей; художественные фильмы по теме экспозиции.

Материалами экспозиции должны являться и элементы дизайна экспозиции (инфографика на хорошо просматриваемых поверхностях музея), и навигации пространства (линии, позволяющие выбрать маршрут движения).

Применение технологий и инструменты мультимедиа

Современная мультимедийная система передачи информации — необходимое условие в создании экспозиций парка-музея. В эту систему должны будут входить следующие элементы:

- система передачи видеоизображений, работающая как на подачу музейного контента (мониторы, экраны с проекторами, современные витрины со встроенными проекционными системами, залы с видеосталляциями), так и на обеспечение сервисных нужд (информационная навигация);
- система передачи аудиоинформации (классические аудиогиды-«трубки», мобильные аудиогиды-приложения (маркированные на экспозиции). Аудиогиды нового поколения синхронизируют звуковые дорожки с экспонатом, считывая метки, размещенные у нужного предмета. Возможно включение не только текстовой, но и музыкальной, и даже видеоинформации;
- интерактивная система (интерактивные столы со встроенными играми, навигатором по парку-музею, кинект-навигация, реагирующая на движения посетителя, помогающая ориентироваться в пространстве, зоны с виртуальной и дополненной реальностью — VR, AR).

Обязательным элементом мультимедиа-системы должна быть ее адаптация к работе с аудиторией с ограниченными



ми возможностями здоровья — транскрибирование, тифлокомментирование, перевод на язык Брайля, аудиогиды на мобильных приложениях и т.д.

Способы расположения всех мультимедийных инструментов передачи информации выбираются исходя из кураторского и дизайнерского решения экспозиций.

Комплексно сработанная система позволит решить несколько задач:

- доступное преподнесение информации подрастающему поколению и посетителям, не имеющим большого количества времени для детального осмотра экспозиций;
- закрепление за парком-музеем имиджа уникальной институции, позволяющей самостоятельно выбрать ритм и стиль повествования экспозиции;
- презентация нематериального культурного наследия музея;
- актуализация собственного опыта посетителя в максимально комфортных для этого условиях;
- презентация уникальных экспонатов (тех, что невозможно продемонстрировать в бумажном виде в силу их хрупкости) и типов деятельности парка-музея — реставрации объектов, реконструкции экспедиционных процессов и маршрутов, и т.п.;
- комплексная подача материала — воздействие на несколько каналов восприятия одновременно.

Экспозиционный маршрут

Экспозиционный маршрут должен быть выстроен нелинейно. Помещения должны предусматривать определенную гибкость и мобильность экспозиции.

Необходимо продумать вариативность маршрута, предусмотрев возможность изолировать отдельные залы и/или пропускать те или иные темы, сократив путь к нужному, искомого разделу.

Язык экспозиции

Необходим перевод основных информационных материалов на иностранные языки — английский, китайский, голландский, французский, итальянский, японский, корейский. Также необходим комментарий к экспозициям и специальный маршрут для людей с ограничениями по зрению.

Парк

Остров Молокова — рекреация в самом центре Красноярска, природный экспонат для будущих поколений. Экологическая среда парка-музея бережно сохраняет уникальный ландшафт, воспитывает исследовательский интерес и восстанавливает связь красноярца с великой сибирской природой — могучим Енисеем и суровой тайгой. В парк входят маркет, историческое здание диспетчерской, три прогулочных маршрута

(по воде, земле, воздуху), система тематических павильонов и природные зоны, упорядоченные внутренней навигационной инфраструктурой, с интерактивными площадками, крупными музейными объектами и местами для отдыха.

Пространственный сценарий парка предполагает двухчасовое путешествие, дающее личный физический и исследовательский опыт каждому посетителю — опыт первопроходца.

Гидропорт предполагает реконструкцию территории гидропорта с реставрацией существующих построек (ангар, диспетчерская, спуск на воду) с учетом исторической и архитектурной ценности, благоустройство площади, размещение экспонатов авиатехники (самолет Дуглас С-47, тренажеры и модели гидросамолетов). Крупные экспонаты будут помещены в специальные павильоны.

Прогулочные маршруты

Прогулочные маршруты символизируют пути освоения: воздух, земля, вода. Каждый маршрут предполагает индивидуальное архитектурно-ландшафтное решение. Для водного маршрута предполагается создание искусственного канала, соединяющего Абаканскую протоку и Енисей.

Каждый путь занимает около 3 километров и рассчитан на длительность прогулки не менее 40 минут и не более 2 часов. Маршруты предполагают прогулку с посещением тематических павильонов на пути.

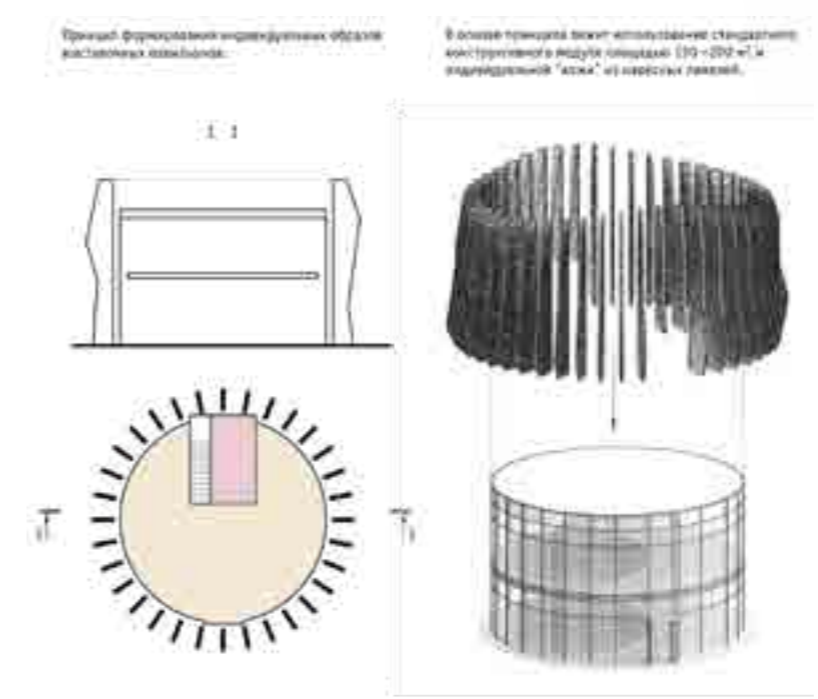
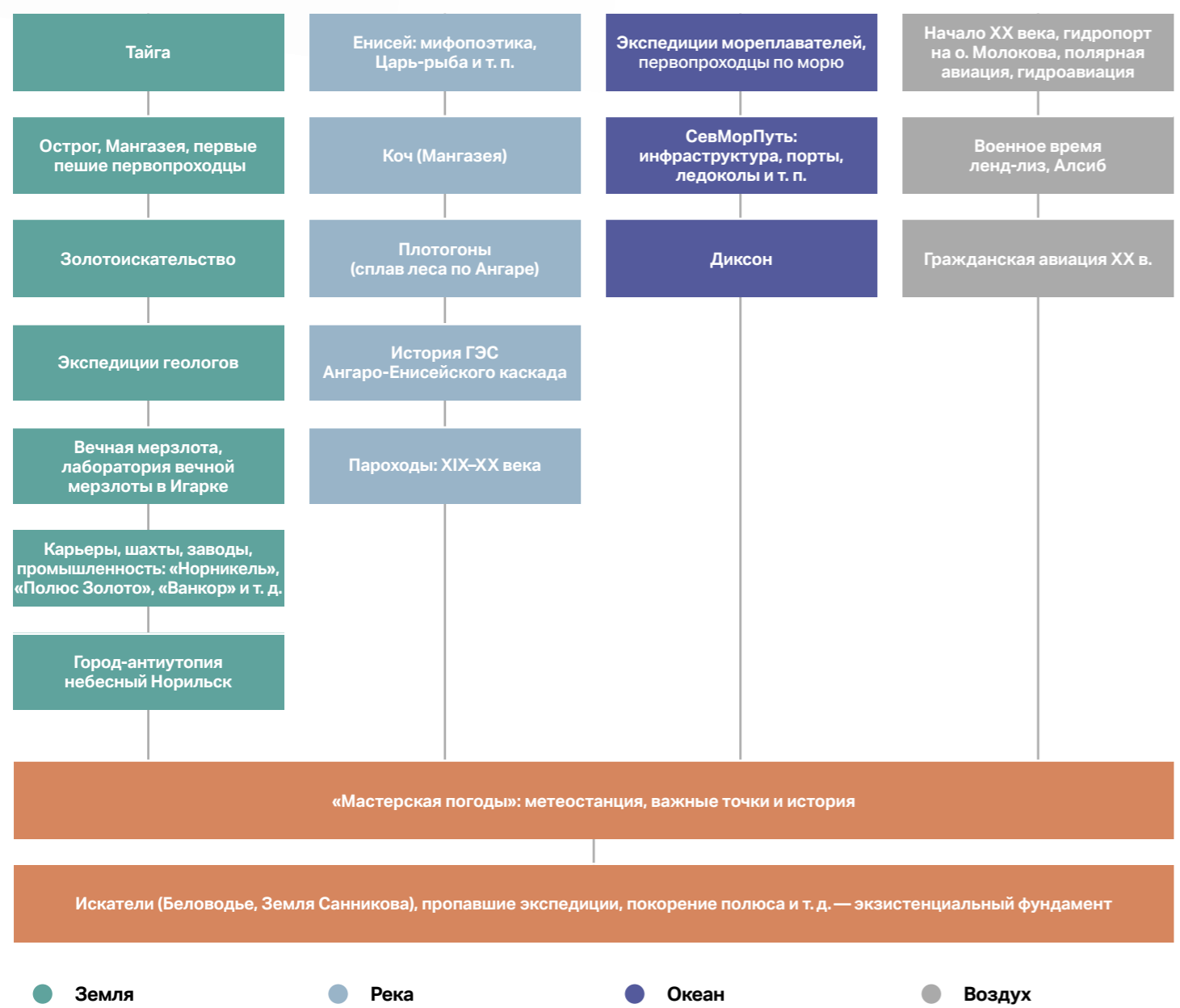


«Воздушный путь»: подвесная дорога от главного здания до крайней точки острова — здание диспетчерской гидропорта. Включает 1 тематический павильон — «Северное сияние». Дорога разной высотности предполагает быстрое перемещение по острову и обзор с воздуха. Предполагает виртуальную экскурсию в специальных VR-шлемах по острову сквозь историю и время.

«Земной путь»: лесная тропа через весь остров. Включает 5 тематических павильонов: «Золото», «Тундра», «Тайга», «Мамонт», «Металл».

«Водный путь»: водный маршрут по Енисею и Абаканской протоке на катере вокруг острова Молокова. Начинается с пристани теплохода «Красноярский рабочий» у главного здания музея, огибает остров по течению Ени-

сея и в Абаканской протоке, заканчивается у главного здания со стороны речного канала. Действует только в теплое время года. Включает 5 павильонов: «Вода», «Лед», «Вечная мерзлота», «Снег», «Рыба».



Маркет

Маркет — круглогодичный павильонный комплекс в виде крытой круглой площади для презентации и продажи сувенирной продукции и образцов декоративно-прикладного искусства, проведения тематических фестивалей и праздников.

Маркет создаст новую точку притяжения для жителей и гостей города — именно здесь будет главная площадка презентации туристических маршрутов и экспедиций. Площадь — от 1 000 до 2 000 кв. м, с внутренней инфраструктурой и выставочным оборудованием.

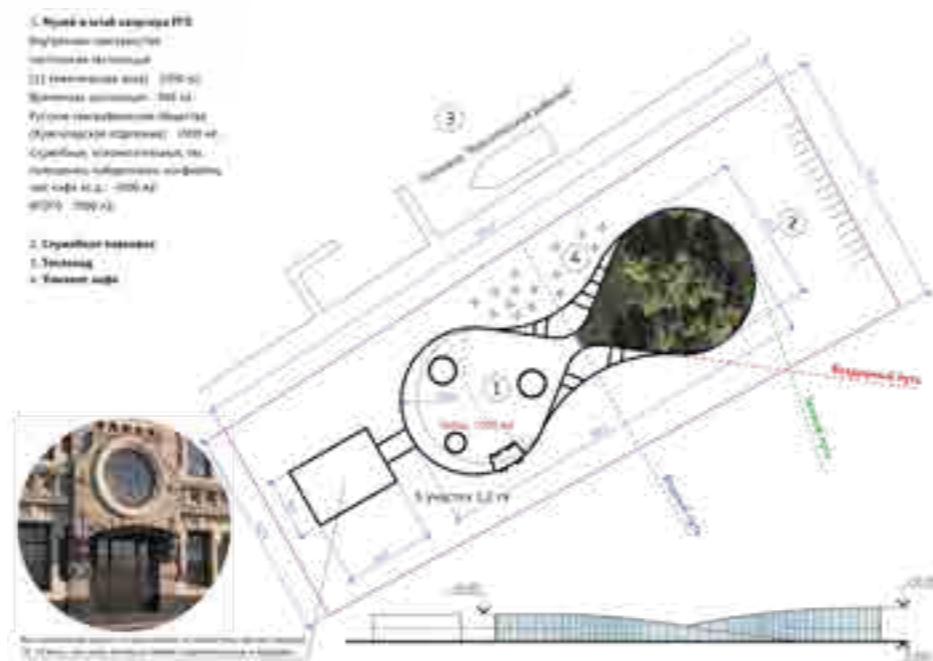
Павильоны

Для создания тотальной инсталляции, то есть такого типа выставочного пространства, в котором на первом месте находится принцип полного погружения зрителя в атмосферу этого пространства. Основное, решающее значение при этом имеет ее атмосфера, аура, возникающая из-за покраски стен, освещенности, конфигурации комнат и т. д., при этом многочисленные, «обычные» участники инсталляции — объекты, рисунки, картины, тексты — становятся рядовыми компонентами всего целого. Термин и принцип были изобретены москов-



ским художником-концептуалистом Ильей Кабаковым, отсюда представляется важным привлечь к созданию пространства павильонов современных художников.

Сеть павильонов-инсталляций раскидана по всему острову и тематически сопряжена с «Воздушным», «Земным» и «Водным» путями. Павильоны расположены вдоль прогулочных трасс. Назначение — тематический выставочный зал-инсталляция для созерцания, наблюдения, впечатления. Интерьер предполагает средовые аттракционы. Всего 11 павильонов, каждый посвящен определенному феномену Севера. Площадь каждого 100–150 кв. м, высота



6–8 метров, расстояние между соседними павильонами не более 300 метров. Режим работы: круглогодичный.

Например, павильон «Золото» — средовая инсталляция, посвященная одному из одиннадцати феноменов сибирского Севера. Здание в форме цилиндра снаружи декорировано фактурными пластинами, имитирующими золото. Внутри павильона — зал с интерактивной инсталляцией о золоте в природе и методах добычи.

Инсталляция сделана из природных материалов, в том числе золота, песка и пород, которые его окружают. Функция павильона — проведение занятий о промышленной разработке

и методах добычи золота, организация временных выставок на тему золота и ценных пород, а также имиджевых событий, брифингов и профессиональных встреч.

Сибирская штаб-квартира РГО

Красноярское краевое отделение Русского географического общества под разными названиями существует с 1901 года. За более чем 100-летнюю историю своей работы оно внесло существенный вклад в развитие региона, и сегодня это одно из наиболее активных отделений Общества.

Сегодня главные приоритеты Красноярского краевого отделения — сохранение наследия сибирского Севера, историко-этнологические исследования региона, развитие рекреационного потенциала края и популяризация краеведческого туризма.

Сибирская штаб-квартира организована по принципу резиденции. В здании будет размещена исполнительная дирекция, залы для торжественных приемов VIP-персон, научный отдел, архив, мастерская для юных исследователей, ресторан, библиотека.



Центр ресурсной эффективности — павильон «Промышленная экология»

Центр ресурсной эффективности «Промышленная экология» организуется с целью продвижения государственной экологической промышленной политики в регионе, повышения позитивного имиджа компаний региона за счет демонстрации ответственного отношения к окружающей среде, в том числе посредством применения ресурсоэффективных технологий и проведения мероприятий по вовлечению накопленных и образующихся отходов в хозяйственный оборот.

Выставки, организуемые центром, будут демонстрировать возможности применения на предприятиях региона современных ресурсо- и энергоэффективных технологических и технических решений, способных работать в том числе в сложных климатических условиях Крайнего Севера и решать задачи, связанные с развитием системы экологического образования и просвещения. Само здание центра будет яв-



ляться демонстрационной площадкой наилучших доступных технологий в области ресурсоэффективности и природоохранной деятельности.

Научно-исследовательская деятельность

Научно-исследовательская работа парка-музея Севера определяется его спецификой и посвящена ключевым темам — истории освоения, природе Севера, экспедициям, промышленной разработке, личному подвигу, историям первопроходцев, а также музееведческим исследованиям. Таким образом, все исследования, которые будет поддерживать музей, будут напрямую связаны с его коллекцией, программами, миссией и целью.

Научная деятельность парка-музея в силу его multifunctionality и многопрофильности проектируется гораздо более широкой, нежели деятельность научно-исследовательских институтов. Музей, опираясь на надеж-



ную информационную базу, выполняет специфическую функцию — не только создает знание, но и распространяет его вовне. Широкий интерес публики ставит музей в более выгодное положение: выводы ученых могут подтверждаться экспозициями, сопровождаться интересными и адаптированными для посетителя разного уровня образовательными и коммуникационными программами — и в итоге становятся достоянием общественности.

Музей расширяет границы классического хранителя знания и наследует функции Русского географического общества, потому не только собирает и показывает уникальные смыслы и артефакты, но и исследует. В исследовательскую программу музея заложена обработка существующих данных по теме освоения сибирского Севера, а также экспедиции для исследователей, презентация результатов исследований на специальных конференциях, в рамках временных и/или передвижных выставочных проектов.



Исследовательская и проектная деятельность реализуется на площадях основного здания музея (медиаотека на 10 посадочных мест общей площадью 100 кв. м, лаборатория для школьников, студентов, аспирантов, ученых, членов экспедиций общей площадью 250 кв. м, детская студия общей площадью 200 кв. м, конференц-зал на 400 человек общей площадью 300 кв. м), Центра ресурсной эффективности — павильона «Промышленная экология» и на остальной территории парка-музея Севера.

Научно-исследовательская деятельность в составе парка-музея Севера программирует следующие задачи:

1. Проведение научных исследований, а именно:
 - осуществление систематической научно-исследовательской работы по изучению освоения Севера; координация и поддержка научных исследований;
 - объединение вокруг парка-музея профессиональных российских и зарубежных исследователей;

активное участие в российских и международных исторических и экологических проектах;

- поддержка молодых ученых в виде грантовых конкурсов и индивидуальной поддержки исследований;
- организация прохождения научной и исследовательской практики и стажировок на базе парка-музея;
- проведение регулярных профессиональных обсуждений исследовательских проектов, полученных результатов, а также методических и методических проблем изучения темы.

2. Научное комплектование и создание базы данных в формате электронного архива, а именно:
 - выявление материалов по теме освоения Севера, в том числе материалов устной истории и разнообразных источников личного происхождения; комплектование коллекционного фонда путем приобретения и получения в дар

от юридических и физических лиц коллекций, имеющих научную ценность, проведения интервью и выявления источников личного происхождения;

- систематизация, учет, каталогизация и инвентаризация коллекционных фондов;
- формирование цифровой коллекции артефактов, документов, художественных произведений и публикаций, видео- и аудиоматериалов, в которой в перспективе должна быть представлена информация о партнерских ресурсах (сведения об учреждениях, хранящих эти материалы, и описания коллекций; научные публикации; копии документов и пр.); материалы проектов по устной истории для научно-исследовательской работы сотрудников, аспирантов и студентов, в том числе и зарубежных, а также для различных образовательных программ.



3. Популяризация знания. Передача знаний с помощью различных инструментов (публичные программы, разработки новых выставочных и образовательных проектов, в т.ч. онлайн, организация конференций, премий, обеспечение доступа к электронному архиву, научная консультация, создание пособий для школ, институтов, вузов, работа с общественными организациями, взаимодействие с партнерами и создание междисциплинарных проектов (сайнс-арт, театральные и литературные лаборатории и т.п.).

Для решения указанных задач предполагается внедрение четырех программ, способствующих непрерывной научно-исследовательской деятельности на базе парка-музея.

Программа 1. Наследие Севера

В федеральном законе о музеях в Российской Федерации определяется роль осуществляемой музеями научно-исследовательской работы — это один из основных видов музейной деятельности наряду с хранением и собиранием музейных предметов, а также наряду с просветительской и образовательной работой. Такая деятельность базируется на детальном изучении фондовых коллекций, памятников истории, культуры и природы, а также окружающей музей территории, своеобразии этнокультурной среды. Музейные памятники находятся в центре исследовательской работы музеев. Главной задачей музееведческого исследования предмета является его фиксация как музейного памятника, а также раскрытие его ценности как источника, который может быть использован в ходе исследований по соответствующей научной дисциплине. Важно отметить, что, согласно Кон-

цепции комплектования парка-музея, коллекции будут мультидисциплинарными — следовательно, здесь могут вестись исследования по самым различным гуманитарным и естественнонаучным дисциплинам.

Возможные направления музейной научно-исследовательской деятельности:

1. Фондовые коллекции музея: личные предметы, предметы быта, этнография, археология, естественнонаучная коллекция, произведения искусства и т.п. Изучение фондовых коллекций связано с их научным описанием, обзором коллекций и их каталогизацией.
2. Этнокультурная среда народов, населяющих географические территории Севера, фольклорное, визуально-антропологическое и иное нематериальное наследие территории. Сюда можно отнести и проведение экспедиций с целью формирования фольклорного фонда.

- Археологическое и этнографическое наследие сибирского Севера.
- Образно-историческая компонента. Здесь имеется в виду разбивка тематического исследовательского подхода по укрупненным аналитическим блокам: Река, Земля, Воздух, Океан.
- Аудитория музея, запросы современной публики к материальному и нематериальному наследию.

Программа 2. Лаборатория северных исследований

Исследовательская лаборатория на базе музея объединит ученых сибирского Севера и Арктики, станет главным источником научных открытий и площадкой для их презентации.

Работа в лаборатории строится на основе интереса к темам истории, культуры и природы, изучению природоподобных технологий Севера Красноярского края. Специально оборудованное помещение позволит ученым полноценно оформить исследование и обработать результаты. В лабораторию входят научный архив из собрания сибирской штаб-квартиры РГО, специально оборудованные пространства (современная техника для получения и обработки необходимой разнопрофильной информации). В задачи лаборатории входит организация и поддержка деятельности экспедиционных мероприятий.

Программа 3. Дискуссионный центр

Цели работы центра:

- Профессиональные обсуждения: площадка для презентаций научных открытий внутри профессионального сообщества. Для этого в рамках деятельности парка-музея реализуются профессиональные конференции, круглые столы, защиты диссертационных работ и т. п.
- Публичные обсуждения: максимальная открытость и доступность представляемой информации широкой публике в удобных посетителям форматах.

Программа 4. Издательская деятельность

Такой тип деятельности позволит популяризовать коллекции музея, рассказывать об исследованиях как в печатном, так и в электронном форматах.

Форматами могут быть:

- журналы-ежегодники (в т. ч. тематические) с ключевыми научными статьями музейных сотрудников, ученых, исследователей;
- отчеты парка-музея о специальных проектах либо годовые;
- издание тезисов и сборников докладов по материалам конференций;
- печать полиграфической продукции для специальных проектов (в том числе для временных и пе-

редвижных проектов, фестивалей, конференций и иных событий на территории парка);

- издание гидов-путеводителей;
- издание каталогов коллекций музея;
- публикация методической литературы по музееведению;
- печать сувенирных, подарочных материалов и т. д.

Предполагается, что разнообразие этих форматов позволит комфортно чувствовать себя в исследовательском процессе двум типам аудитории — профессионалам и широкой публике. Профессионалы получают возможность работать в более неформальных и качественных условиях, широкая публика — приобщиться, а где-то и стать соучастником создания нового знания, ценностей, образов освоения Севера.

Концепция комплектования фондов

Парк-музей Севера — комплексный проект, в состав которого входит часть территории острова Молокова и расположенные на ней здания и объекты.

Предполагается, что на территории не менее 1,2 га располагаются основное здание (4 180 кв. м), служебная парковка, уличное кафе, часть акватории с теплоходом «Красноярский рабочий».

Основное здание музея состоит из 21 тематической зоны (2 500 кв. м), временной экспозиции, медиатеки, лаборатории, детской студии, кинозала,

кафе, магазина, туалетов, складов, фондов и гаража.

Концепция комплектования Парка-музея Севера содержательным экспонатным рядом определяет сюжеты комплектования фондов, связанных с тематикой музея и его ролью в социально-культурном пространстве. Фонды музея соединяют в себе два ключевых смысла — служить сохранению наследия и мотивировать к непрерывной проектно-исследовательской деятельности как профессионалов, так и широкую публику.

Направления комплектования фондов

Опорная тема формирования фондовой коллекции музея — первопроходцы сибирского Севера. Подбор экспонатов осуществляется по пяти направлениям работы музея:

- Историческое: этнография; коллекция документов и редких книг, нумизматики, археологии; работа с личными историями первопроходцев, героев военных кампаний и исследовательских экспедиций. Работа с личными историями — инновационная задача в фондовом комплектовании любого современного музея, которую в данном конкретном случае возможно решить с помощью аудиовизуальных и интерактивных технологий (интервьюирование респондентов, технологии сторителлинга, филологические исследования).



Ценностью в этом контексте становится память, субъективная история Легенды, нематериальное наследие; музей — центр проектирования ценности личности, Исследователя.

- Техническое: техника и технология освоения Севера, включая исторические модели воздушной и водной техники, эскизы и макеты, чертежи и фотографии, отражающие жизнь и деятельность ученых, изобретателей, отдельные технические процессы и пр., письменные памятники (техническая документация, документы, связанные с жизнью и деятельностью ученых, изобретателей и пр.), фонозаписи и кинофильмы, отражающие этапы развития техники.

3. Промышленное: история развития промышленного освоения и развития промышленности на северных территориях по настоящее время; технологии по устранению экологического ущерба в результате прошлой экономической деятельности; технологии современности, отвечающие принципам экологической промышленной политики; изучение и освоение природоподобных технологий.

4. Естественно-научное: это и «классическая» подборка материалов о природе, ресурсах, экологии Севера (образцы природы, уникальные объекты живой и неживой природы, сборы крупнейших естествоиспытателей, имеющие научное или мемориальное значение,



Экспозиция Игарского краеведческого комплекса «Музей вечной мерзлоты»



письменные, изобразительные, вещественные памятники, отражающие историю естественных наук), и нетривиальные материалы об исследованиях и загадках Севера. Одним из перспективных направлений является создание карты «белых пятен» — уникальных природных и исторических зон, затерянных экспедиций и исчезнувших путешественников, сокрытых природных богатств и уникальных технологий.

5. Гуманитарное: художественные интерпретации темы — произведения искусства, постановки, фильмы, арт-объекты (включая объекты парка под открытым небом, а также сама природа острова — особенно ландшафт, почва, река).

Исходя из вышеперечисленных направлений, парк-музей Севера будет руководствоваться следующими принципами в политике комплектования фондов:

1. Целенаправленность и планомерность. Отбор предметов в соответствии с научно обоснованной программой, знанием содержания и полноты фондовых коллекций и экспозиционных задач, а также профилем музея.

2. Тщательность в отборе ценностей, подробное исследование их свойств. Включаемые в коллекцию материалы подбираются при наличии следующих характеристик:

- информативность;
- репрезентативность;

- привлекательность, способность заинтересовать при первом взгляде;
- эстетичность.

3. Предпочтение уникальным предметам при выявлении и музеефикации культурных ценностей. Уникальный музейный предмет — предмет, обладающий признаками своеобразия и неповторимости, единственный в своем роде предмет, отличающийся особой научной и художественной ценностью, а также типовой предмет.

Предполагается, что общее количество фондов парка-музея должно содержать не менее 15 000 единиц хранения (как основного, так и научно-вспомогательного фондов). От-

дельным приказом или положением следует предусмотреть учет временных и экспериментальных экспонатов, к которым будут относиться преимущественно материалы исторического и гуманитарного профиля (например, произведения современного искусства или аудио- и видеointервью).

Учитывая, что практически половину площадей здания музея занимает постоянная экспозиция (2 500 кв. м), а на временную экспозицию отдается лишь 300 кв. м, необходимо выстроить работу с коллекцией и фондами парка-музея по следующим принципам:

1. «Открытое хранение» — такая форма хранения и актуализации фондов музея, которая позволяет значительно расширить доступ посетителей к наследию. Это либо хранилище, упорядоченное и обустроенное так, чтобы в него можно было приходить посетителям, либо размещение экспонатов (преимущественного гуманитарного профиля) в общественных пространствах парка-музея (кафе, сувенирный магазин, детская студия, медиатека и т.п.).

Важно понимать, что следование именно этому принципу формирует представление о музее как о целостном, неделимом пространстве, в котором каждый элемент есть ценность, символ, история.

2. Проектно-исследовательский подход, подразумевающий исследование, всегда завершающееся

созданием временной и/или передвижной выставки. Иными словами, проекты, инициируемые парком-музеем, одним из результатов предполагают пополнение фондов музея, создание фонда межмузейного обмена — специального реестра экспонатов, которые не обладают исключительным характером и не требуют специфических условий экспонирования. Данный фонд может более качественно и разнообразно работать муниципальным и иным музеям и партнерам, заинтересованным в деятельности по освоению Севера.

Выход в виртуальное пространство — не только создание электронных каталогов музейных коллекций (для вовлечения их в научный оборот и обеспечения к ним виртуального доступа), но и создание виртуальных проектов и мобильных приложений, пропагандирующих и расширяющих интерес публики к теме освоения Севера. Кроме того, особая роль музея будет подчеркнута созданием цифрового архива документов по теме освоения Севера.

Концепция комплектования фондов музея предполагает наличие проектного подхода и нетривиальных решений; именно поэтому невозможно раз и навсегда определить верхний порог хранимых экспонатов. Гибкость концепции и возможностей фондовой коллекции позволяет работать с материалом (как уже было указано выше) на

разных по оснащению площадях. Такой подход позволит упредить насущную проблему большинства современных музеев — невозможность полноценно представлять свою коллекцию (хорошим показателем считается экспонирование 10–12% основного фонда в год, но в Российской Федерации он достигается в очень немногих музеях, и обычным для большинства музеев является показатель в 4–7%). Таким образом, инновационной частью Концепции комплектования фондов является систематизация нематериального культурного и исторического наследия (воспоминания, интервью исследователей), система открытого хранения, а также проектный подход в пополнении материального фонда.

Образовательно-коммуникационная деятельность

И образовательная, и коммуникационная деятельность парка-музея строятся на основе коллекций, выставок, научных открытий, междисциплинарных проектов, реализующихся на базе музея, Лаборатории северных исследований, существующих в павильонах парка выставочных и экспозиционных проектах, уникальных прогулочных маршрутов (водный, земной, воздушный пути).

Образовательная деятельность — деятельность, направленная на формирование знания у целевой аудитории, пропаганда музейной коллекции по-



средством обширной публичной презентации с помощью образовательных технологий.

Музейная образовательная программа

Программа состоит из разного уровня погружения в тему мероприятий: экскурсии, школы, лаборатория и т.п. Форматы обусловлены спецификой аудитории и длительностью нахождения. Цена, соответственно, варьируется пропорционально затраченным ресурсам.

- Экскурсионная деятельность. Это классическая форма музейной образовательной работы, она строится на предметной основе, способствует более глубокому пониманию содержания музейной экспозиции. Предполагается, что экскурсии будут созданы на основе исследований предпочтений разной целевой аудитории, среди которой: индивидуальный посетитель, организованные группы школьников и студентов, старшее поколение, специалисты разных профилей, туристы (в т.ч. иностранцы). Следовательно, экскурсий должно быть несколько — от обзорной тематической до прикладной с профессором геологии, например, или специальной ночной с директором, авторской со знаменитым путешественником, членом Русского географического общества и т.п.

- Профориентационные мероприятия — включение в школьную программу экскурсий, занятий (в том числе в проектном формате), образовательных программ, открытых встреч и дискуссий с учеными, исследователями по темам, раскрываемым в различных направлениях работы парка-музея (история, экология, ресурсоэффективность) в формате «курсовой проект» совместно с учеными, работающими на базе Лаборатории северных исследователей. Именно такой формат позволит опытным путем сформировать первичные проектно-исследовательские навыки, что является сверхактуальным для современных школьников.
- Детский музейный центр — «полигон» для работы с подрастающим поколением на основе техник музейной педагогики. Музейная педагогика — междисциплинарная область научного знания, занимающаяся исследованием целей, задач, принципов, содержания, методов, форм реализации образовательной деятельности музеев, ориентированных на передачу культурного опыта. Здесь будут практиковаться наиболее доступные и актуальные для детской аудитории формы подачи материала (игры, мастер-классы, совместные с родителями проекты).
- «Школа полевого исследователя» — формат, базирующийся на основе музейной экологической

тропы, специального формата для семейной аудитории, где каждый становится героем, проходя особый путь по специально подготовленной среде. Прогулка организована по принципу погружения в знание и ландшафт. Модели поведения посетителя: путешествие (прогулка) и исследование (наблюдение, эксперимент).

- «Музей для всех» — работа с разными категориями посетителей, создание так называемых партисипаторных программ. Сегодня партисипаторные практики — тип инновационной музейной работы, предполагающий совместную деятельность посетителей и музейных специалистов, от волонтерской до проектировочной и художественной деятельности. Двумя перспективными направлениями работы в партисипаторном ключе должны стать работа со старшим поколением и работа с представителями коренных малочисленных народов Севера (лекторий, курсы прикладного мастерства, волонтерские курсы, проектная деятельность).

Междисциплинарная образовательная программа

Реализуется на базе Лаборатории северных исследований, детского центра, медиацентра. Результатом программы становятся не только серии открытых лекций и курсов для широ-

кой публики, но и 2–3 проекта в год, которые должны быть реализованы на территории парка-музея Севера либо на партнерских площадках. Принципиальным здесь становится включение специалистов, не связанных напрямую с изучением темы Севера, но готовых вступить в коллаборацию с кураторами музея и учеными (примеры: создание лаборатории подростковой поэзии на базе музея «Политех» в г. Москве, курсы стрит-арта для пенсионеров в одном из Лиссабонских музеев).

Форматами такой программы могут стать как серийные мероприятия, так и разовые — фестиваль, акция, выставка.

Принципы построения образовательных программ:

1. Проектный подход и нелинейность: наличие образовательных проектов и программ нелинейного типа, что способствует сохранению интереса к свободному выбору времени, места, этапа получения новых знаний, возможности приобщиться к образовательному аспекту учреждения посетителю с любым уровнем знаний.
2. Развивающиеся проекты: наличие образовательных программ и проектов эволюционного типа, что будет способствовать сохранению интереса к обучению, развивать навыки достижения поставленных целей.
3. Доступность: наличие онлайн и офлайн образовательных программ.

Коммуникационная деятельность

Под коммуникационной деятельностью парка-музея Севера мы будем понимать такую деятельность, которая направлена на формирование навыков двустороннего диалога. Это многоуровневое, многопространственное и многовременное переплетение различных информационных и событийных потоков.

Культурное пространство парка-музея является местом публичной коммуникации совершенно разных акторов. Это место воздействия друг на друга носителей разных систем знаний, идеалов, ценностей, устремлений и место обретения чувства общности с себе подобным, осознания своей индивидуальности и непохожести на других. В музее как месте хранения ценнейшей и уникальнейшей информации сегодня происходит более важный процесс — пересечение потоков интерпретаций, разных точек зрения, что всегда провоцирует на реакцию и включение в обсуждение.

В более прикладном формате коммуникационная деятельность парка-музея концентрируется в таких видах презентации знаний и ценностей, как разработка и реализация новых видов культурных услуг, среди которых:

- фестивали,
- музыкальные концерты (в том числе с этнической спецификой коренных народов Севера),
- имиджевые и маркетинговые мероприятия (пиар-акции, маркеты, специальные события),

- программа исполнительских искусств (театр, кино, перформанс).

Исходя из обозначенной миссии, главный стратегический ориентир — новый человек.

Образовательно-коммуникационная деятельность музея направлена на формирование архетипа особого «северного» человека, смелого героя-первооткрывателя и воспитание этого «северного» человека в посетителе.

Задача парка-музея в этом контексте — оставить в посетителе чувство, след, частичку, характер Севера.

Маркетинг и PR

Маркетинговая стратегия парка-музея базируется на новом понимании целевой аудитории. В условиях переходной экономики и восприятия города как огромной сцены, предлагающей разный досуг по качеству, количеству, парк-музей не дифференцирует потребителей на сегменты, а учитывает потребности максимально широкой аудитории.

Житель мегаполиса сегодня активно интересуется абсолютно разными вещами и классифицировать аудиторию по одному виду интереса на данный момент уже неэффективно.

Основная аудитория парка-музея — жители Красноярска и Красноярского края.

Дополнительная, но не менее важная аудитория — туристы и профессионалы-исследователи.



Парк-музей подобно целому городу предлагает много различных впечатлений: от редкой северной рыбы, которую можно купить в Маркете, до виртуального полета из Сибири на Аляску.

Парк-музей содержит комплекс образовательных услуг, туристических, имиджевых. Для школьников и учителей — тематические экскурсии по истории Сибири, практические занятия по биологии, химические опыты в павильонах «Металл», «Золото» и т. п. Для туристов и любителей активного отдыха — экскурсии на плато Путорана, сплавы по Подкаменной Тунгуске, лагерь на Северном полюсе. Для компаний и бизнеса — презентации новой линейки продукции в конференц-холле, брифинг или пресс-конференция в эффектном павильоне «Золото», отчетная выставка в зале временных выставок, закрытые экскурсии для VIP-клиентов.

Большая территория парка, уникальная авторская архитектура музея и павильонов, высокое качество экспозиции и сервиса, единственная в городе площадка с аутентичными продуктами и северными сувенирами выгодно отличают парк-музей от парков и музеев не только Сибири, но и России.

Учитывая специфику рынка музейно-парковых услуг, для выхода на рынок досуга семьи необходимо формировать образ Парка-музея как экологически-интеллектуального центра с высоким качеством услуг за доступную цену.

Стратегия продвижения парка-музея в профессиональном сообществе должна базироваться на создании

крупного федерального события с научным уклоном, возможно, фестивального формата с сопутствующей конференцией.

Наиболее важным инструментом маркетинговой стратегии парка-музея является позиционирование культурных и туристических услуг для выбранных целевых рынков.

В Красноярске у Парка-музея освоения Севера нет конкурентов, потому первоначальная главная задача маркетинговой политики — выйти на региональный рынок (соперничество с Байкалом) и обеспечить стабильное существование, расширить круг покупателей.

Важным экономическим фактором, влияющим на увеличение прибыли, является экономика впечатлений — затраченное время и полученные эмоции.

Чем выше показатели, тем чаще возвращается посетитель, тем больше пользуется услугами, тем шире круг вовлеченных в экономику парка-музея людей.

Открытость, современные технологии, экологическое отношение к природе, памяти, человеку — это ценностный фундамент коммуникационной политики парка-музея.

Обязательными нормами существования маркетинга и пиара парка-музея являются следующие мероприятия:

- маркетинговые исследования портрета посетителя и качества работы парка-музея с периодичностью раз в год;
- измерения посетительской активности, доходов от выставочных про-

ектов, эффективности рекламы, отзывов посетителей и в СМИ;

- внедрение экспериментальных инструментов привлечения посетителей, в том числе событий, и электронный маркетинг;
- разработка программы лояльности с системой абонементов, Клубом друзей, льготами и развитым пакетом услуг.

Экономическая модель

Учитывая миссию и стратегическое значение для Красноярска, Красноярского края и страны, парк-музей может иметь несколько источников финансирования:

- целевое государственное финансирование,
- грантовые средства российских и зарубежных фондов,
- спонсорскую поддержку от представителей финансово-промышленных групп, действующих на северной территории Красноярского края.

Деятельность, приносящая доход:

- профильная выставочная и парковая деятельность (билет, организация выставок, прогулочные маршруты),
- коммерческая деятельность (организация и проведение мероприятий, аренда имеющихся помещений, продажа сувениров, туристических возможностей, экспедиционного снаряжения и смежной продукции).

Для привлечения инвестиций в парк-музей необходимо создание двух внешних органов социально-экономического влияния: общественного совета (представители профессионального сообщества в Красноярске и Красноярском крае) и попечительского совета (представители бизнеса, власти и профессиональной отрасли в России и Красноярском крае, руководители).

Посещаемость

Парк-музей предполагает три типа посетителя, все три типа могут сочетаться в одном посетителе, в том числе:

- исследователь;
- фланер;
- учащийся.

Для каждого типа посетителя разработан специальный комплекс образовательных и музейных услуг. Приоритетной аудиторией музея является семейная аудитория. Средняя длительность посещения парка-музея составляет от 2 до 3 часов. В посещение входит осмотр экспозиции музея, прогулка по одному виду маршрута, посещение нескольких тематических павильонов, маркета, музейного кафе.

В основу концепции работы с аудиторией заложен принцип конверсии и глубокого впечатления. Парк-музей предполагает сформировать привычку досуга выходного дня и просветительского события. Максимальная длительность посещения в 3 часа рассчитана из физической возможности комбиниро-



В Мемориальном музее В. П. Чкалова

ванного типа нагрузки: информация (выставки) и двигательная активность (прогулки). Большое пространство, информативная насыщенность и вариативность досуга провоцируют заинтересованного посетителя совершать повторный визит.

Критерии оценки

Эффективность работы парка-музея складывается из профессиональных, социальных и экономических показателей:

- посещаемость парка-музея по общему билету и музейному билету;
- количество отзывов в социальных сетях, СМИ и на профессиональных событиях;

- количество поступивших в фонд парка-музея артефактов, документов, произведений декоративно-прикладного искусства;
- количество вступивших в программу Клуба друзей парка-музея;
- количество поддержанных научных исследований, экспедиций;
- количество выставочных проектов, акций и событий;
- количество привлеченных грантовых средств и спонсорской помощи.

Сервисы

В парке-музее предусмотрены сервисные зоны:

- сувенирный магазин,
- кафе,
- маркет,

- парковка,
- причалы.

Сувенирный магазин должен находиться внутри музея и предлагать современную дизайнерскую продукцию на тему Сибири, сибирского Севера, памятные предметы, связанные с личными историями исследователей и путешественников, книжную продукцию о Севере. Предпочтительно расположение в сервисной зоне первого этажа, близко к входу.

По прибрежной линии острова организованы причалы для прогулочного катера, основная пристань возле музея для теплохода «Красноярский рабочий» и других возможных исторических судов.

На въезде в парк-музей организована парковка на 100 автомобилей.

Необходимо предусмотреть выделение зоны питания сотрудников из расчета общего штата и смен работы.

Расчет мест общего пользования необходимо произвести согласно нормативным документам и количеству предполагаемых посетителей в день и работающих сотрудников.

Заключение концепции

Парк-музей освоения Севера — многофункциональный комплекс, решающий задачи сохранения наследия, создания благоприятной экологически-гуманитарной среды и воспитания будущих поколений в условиях духовных ценностей территории.

Проект парка-музея разработан с учетом локальных особенностей и существующих инновационных технологий в музейной и парковой отрасли.

Музей решает задачи сохранения, представления богатой истории сибирского Севера, а также является образовательно-научной площадкой для профессионалов и широкой аудитории.

Парк представляет возможности для познавательного отдыха: прогулочные маршруты позволяют освоить сибирские традиционные способы путешествий через леса, по реке и перелеты по воздуху.

Музейное отношение к природе расширяет границы музейного опыта и знания. Хиус, ягель, сосна сибирская, омуль, коч и т. п. — насыщенная реалья-ми сибирского прошлого и настоящего среда погружает в уникальный мир сибирского Севера.

Значение и позиционирование Парка-музея выходит за пределы музея и заповедника. Это важный рекреационный остров в городе, точка притяжения к настоящему сибирскому Северу для туристов, площадка открытий и переговоров для профессионалов-исследователей, ученых и путешественников. Внешняя политика Парка-музея строится на сотрудничестве и партнерстве, максимально открыто представляя возможности и привлекая к участию профессиональное сообщество, бизнес, власть. Парк-музей имеет уникальную тему для прямого сотрудничества со странами Скандинавии и Северной Европы.

Новаторство парка-музея:

- первое комплексное и объемное высказывание на тему освоения Севера в Сибири, уникальный источник и популяризатор ценностей и знаний территории;
- генеральная идея познавательного путешествия и процессуальный подход (становление человека Севером);
- антропологический подход, предполагающий человека во главе истории (знание через личную историю, история как история личного подвига);
- органичное соединение музейной (знания) и парковой (развлечение, отдых) функций;
- новый тип музея на территории Красноярска и всей Сибири в целом, отвечающий запросам современного человека и учитывающий опыт традиционных форматов этнодеревни, музея-заповедника и т. п.;
- партисипаторные практики на всей территории, предполагающие активное вовлечение посетителей, совместное познание, включение в жизнь парка-музея;
- первая централизованная лаборатория, посвященная северным исследованиям, объединяющая ученых, краеведов, историков и музейщиков Красноярска, Крас-

ноярского края и мирового сообщества;

- первый архив, обобщающий опыт исследователей Русского географического общества, а также собирающий и обрабатывающий материалы экспедиций и исследований;
- современное место досуга для туристов и горожан, с инновационной инфраструктурой, интересным содержанием, экологически комфортной средой и современной архитектурой.

В основе парка-музея лежит комплексный подход, сочетающий исторический, технический, естественно-научный и гуманитарный типы музея. Такой подход обеспечивает многостороннее освещение темы.

Таким образом, проектируемый Парк-музей освоения Севера решает весьма амбициозную задачу, аналогов которой нет ни в одном музее подобной тематики в мире: одновременно формировать комплекс знаний об истории развития края и страны и проектировать широкое видение работы с локальным потенциалом — силой и энергетикой места. Наиболее показателен может быть опыт Музея Севера Аляскинского университета — современная архитектура зданий, наличие собственного парка, сервисный комфорт и детализация стали основой для музея как «третьего места», т.е. площадки, являющейся общественным пространством, лабораторией получе-

ния, обмена и конструирования знаний и ценностей наследия культуры и истории своей страны.

Хронология событий

Проект «Парк-музей освоения Севера» одобрен органами государственной власти Красноярского края. В рамках реализации проекта создана рабочая группа, состав которой утвержден распоряжением Губернатора Красноярского края А. В. Усса от 30.05.2019 № 272-рг.

По итогам заседаний рабочей группы и во исполнение поручения Губернатора края А. В. Усса по продолжению работы над проектом АО «Территориальный градостроительный институт «Красноярск-гражданпроект» по заказу КГКУ «Управление капитального строительства» на основании государственного контракта от 02.12.2019 разработана документация по планировке территории для размещения объекта регионального значения «Парк-музей освоения Севера» в Красноярске на территории острова Молокова.

Агентством по туризму Красноярского края совместно с министерством строительства Красноярского края проведена работа по внесению объекта в Схему территориального планирования Красноярского края, утвержденную постановлением Правительства Красноярского края от 08.07.2020 № 485-п «О внесении изменений в постановление Правительства Красноярского края от 26.07.2011 № 449-п «Об утверждении

схемы территориального планирования Красноярского края». В Схеме проекта «Парк-музей освоения Севера» учтен в перечне объектов капитального строительства регионального значения в области туризма. Сроки реализации — 2020–2030 гг. (1-я очередь).

По вопросу восстановления самолета С-47 до состояния музейного экспоната подобран подрядчик ООО «Геликоптер» (г. Новосибирск), имеющее опыт восстановления раритетной авиатехники вплоть до летного состояния.

Учитывая уникальность и большое общественное значение проекта, от имени Губернатора края А. В. Усса были направлены письма крупным финансово-промышленным субъектам с предложением принять участие в финансировании работ, связанных с реставрацией самолета С-47 (письмо исполнителю директору ВОО «РГО» А. А. Манукяну от первого заместителя Губернатора Красноярского края — руководителя Администрации Губернатора Красноярского края С. А. Пономаренко от 26.01.2021 № 5–0648).

В сентябре 2021 года на очередном Сибирском историческом форуме в Красноярске будет вестись речь в том числе и о двух глобальных проектах Красноярского краевого отделения РГО — проекте «Парк-музей освоения Севера» на острове Молокова и Сибирской штаб-квартире Русского географического общества в Красноярске.

Так что, несмотря на то, что проект требует значительных затрат, дело на месте не стоит, проект движется к реализации, и надеемся — будет реализован.





3.3. Главный экспонат — легенда войны и мира

7 декабря 2018 года проект Красноярского краевого отделения Русского географического общества «Борт Тюрикова. Возвращение» был признан победителем Премии РГО в главной номинации «Лучшая экспедиция по России». «Хрустальный глобус» — это ключевая награда в области национальной географии, экологии, сохранения и популяризации природного и историко-культурного наследия России. Премия была учреждена в 2014 году и присуждается раз в два года.

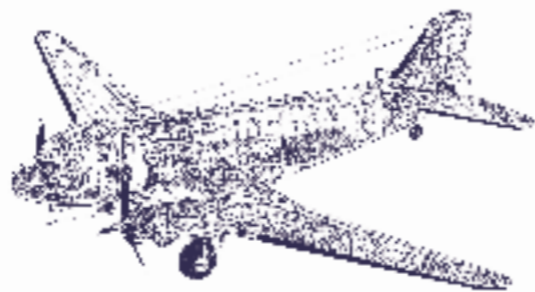
Руководителю проекта и экспедиции Игорю Анатольевичу Спириденко премию на официальной церемонии в Кремле вручил лично Президент Российской Федерации, Председатель Попечительского совета РГО Владимир Владимирович Путин. На торжественном заседании при вручении Премии Президентом РГО Сергеем Кужугетовичем Шойгу было дано поручение о работе над сценарием художественного фильма на основе истории спасения людей экипажем Максима Тюрикова, шел разговор о восстановлении легендарного самолета и создании в Красноярске Парка-музея освоения Севера.

Средства массовой информации — телеканалы, радио, центральные и красноярские газеты, социальные сети, не жалели добрых слов, освещая церемонию награждения в Кремле и прием участников экспедиции Губернатором

Красноярского края, не забыли вернуться к истории самолета и экипажа и проведению самой экспедиции, к слову, проходившей в несколько этапов и растянувшейся на полтора года. Отдельное спасибо журналистам «Комсомольской правды», нашедшим родственников пассажиров этого трагического рейса и продолжающим следить за развитием событий.

Что это за борт? Кто такой Максим Тюриков? Откуда возвращение?

Фактически эта история началась в 2007 году с фотографий транспортного самолета военных лет с четкими сохранившимися заводским и бортовым номерами и двумя звездами на фюзеляже — красной советской и белой американской, выглянувшей из-под выбеленного временем и погодой последующего красочного слоя. Эти фотографии привез руководителю музея авиакомпании «КрасЭйр» Ирине Викторовне Дворниковой некий геолог с места вынужденной посадки этого самолета в таймырской тундре. Она показала их мне, и я был очень удивлен высокой степенью сохранности самолета. Но подумал, что раз к самолету кто-то уже добрался, «жить» ему осталось недолго, так как люди, желающие превратить в деньги тонны цветного металла, найдутся и в тундре. Как говорится в русской поговорке, «голь на выдумку хитра». Тем более что все эти долгие



69 лет этот самолет не был неизвестным в полном смысле этого слова. О самолете знали летчики и геологи, охотники и жители Волочанки и Хатанги, те, кто по различным надобностям оказывался в том районе. Все, кому не лень, немножко его «курочили», отрывая мелкие детали «на память», а чуть позже, поняв, что далеко не унесут, бросали открученное и оторванное там же рядом.

Имея в распоряжении «читаемые» номера самолета, по документам архивов я выяснил историю самолета и его «крайнего», как говорят пилоты, полета. Она оказалась трагичной, зацепила за душу.

Это оказался не просто самолет, а самолет-ветеран с достойнейшей историей достойных людей, державших в руках его штурвалы. История потерпевшего аварию на Таймыре самолета Дуглас С-47 отражала сразу несколько значимых событий, происходивших в северных территориях нашего региона.

Алсибовский американец

Самолет Дуглас С-47 (серийный номер 42-32892, заводской номер 9118) был изготовлен в США 24 февраля 1943 года и передан СССР по программе ленд-лиза. Экипаж летчиков-перегонщиков Красноярской воздушной трассы, которой командовал Герой Советского Союза полковник Илья Павлович Мазурук, пригнал новенький самолет в Красноярск 12 марта 1943 года по знаменитой трассе, на двух континентах известной как воздушная трасса Аляска — Сибирь. Длинный путь из Фербенкса (штат Аляска, США) через Чукотку, Якутию, Сибирь в наш город самолет прошел без замечаний. Но именно этот Дуглас оказался одним из немногих ленд-лизированных самолетов, не отправленных на фронт, а оставленных для выполнения специальных задач в тылу.

Летная судьба этого самолета оказалась хорошо отражена в архивных документах.

Немного предыстории. Как военный Дуглас вместо фронта оказался на Енисейском Севере? Первые самолеты С-47 появились на севере благодаря ленд-лизу и тому, что перегоночная трасса из Аляски заканчивалась именно в Красноярске.

Начальник Главного управления Северного морского пути, дважды Герой Советского Союза капитан 1-го ранга И. Д. Папанин в марте 1943 года обратился в ГКО с просьбой закупить для ГУ СМП:

- в США: три ледокольных парохода, 8 деревянных шхун грузоподъемностью по 350 тонн, 12 стальных лихтеров по 2 000 тонн и 6 паровых буксиров мощностью 800–1 000 л. с., 9 гидросамолетов Консолидейтед, 4 самолета С-47;
- в Англии: 9 комплектов приборов АЗД обнаружения мин и подводных лодок для установки на судах ГУ СМП, радиооборудование и материалы.¹

Особенно были необходимы новые самолеты. Приводим переписку по поводу выделения для УПА ГУ СМП новых транспортных самолетов С-47:

*Исх. № 247/с от 26.02.1943 г.
Заместителю Председателя
СНК СССР Микояну А. И.
Для обеспечения арктической навигации 1943 года необходимо произвести зимнюю авиационную ледовую разведку по всем арктическим морям вплоть до 82-й широты. Выполнение этой ледовой разведки очень сложно и требует абсолютно надежной матчасти. Обыкновенно такая ледовая разведка производилась двумя специально подготовленными самолетами типа ТБ-3. С начала войны самолеты ТБ-3 были переданы в ВМФ и единственный ТБ-3 в ГУ СМП по своему техническому состоянию не может быть послан для производства ледовой разведки.*

Зимой 1942 года зимняя ледовая разведка впервые была проведена на двухмоторном самолете ПС-84 пилотом Черевичным. Ввиду необходимо-

сти в данном году произвести ледовую разведку с большим охватом площади арктических морей для составления правильного ледового прогноза имеющийся самолет ПС-84 обеспечить полностью поставленные задачи не может.

В связи с этим прошу Вашего распоряжения начальнику ГУ ГВФ генерал-лейтенанту Астахову о выделении ГУ СМП двух самолетов С-47, прибывших из США. Выделение ГУ СМП двух самолетов С-47 даст возможность реализовать полностью поставленную задачу перед ледовой авиаразведкой и обеспечить более надежное и безопасное ее выполнение.

*Начальник ГУ СМП
капитан 1-го ранга Папанин».²*

*Исх. № 249-сс от 26.02.1943 г.
Председателю СНК СССР
т. Сталину И. В.
Одним из решающих факторов, определяющих успех арктической навигации, является полное обеспечение навигации авиационной ледовой разведкой. Авиационная ледовая разведка производится в основном на гидросамолетах.*

В течение ряда лет самолетный парк полярной авиации ГУ СМП, состоящий из 10 самолетов Дорнье Валь, 5 Консолидейтед и 1 Сикорский не пополнялся новыми машинами. Имеющиеся в наличии Дорнье Валь находятся в эксплуатации с 1927 года, пришли в полную негодность и не могут быть использованы на ледовой разведке. Один самолет Консолидейтед и самолет Сикорский вышли из строя в результате военных

действий. Таким образом, к настоящему времени УПА ГУ СМП располагает всего лишь 4 самолетами Консолидейтед, из которых один требует капитально-восстановительного ремонта.

Для обеспечения ледовой авиаразведки, а также военной разведки кораблей противника в море ГУ СМП необходимо иметь 9 самолетов типа Консолидейтед, из них:

- 7 самолетов для тактической ледовой разведки, лоцманских операций по проводке судов во льдах и военной разведки,
- 2 самолета для стратегической ледовой разведки.

Кроме того, необходимо иметь 3 резервных самолета.

В соответствии с изложенным прошу Вашего указания НКВТ о приобретении для ГУ СМП восьми двухмоторных гидросамолетов типа Консолидейтед. Причем если невозможно получить из числа новейших марок, то хотя бы из снятых с вооружения.

Начальник ГУ СМП капитан 1-го ранга Папанин».³

«Исх. № 447/с от 28.03.1943 г.

Члену ГКО т. Микояну А. И.

Своим письмом от 26.02.1943 г. за № 247/с мы просили Вашего распоряжения начальнику ГУ ГВФ генерал-лейтенанту Астахову о выделении ГУ СМП двух самолетов С-47, крайне необходимых для обеспечения ледовой авиаразведки в предстоящую арктическую навигацию.

Генерал-лейтенант Астахов не возражает против передачи ГУ СМП двух са-



Стоянка самолетов С-47 в аэропорту Якутск. 1943 г.

молетов С-47 из числа прибывающих из США при условии Вашего разрешения. Прошу Вашего приказа начальнику ГУ ГВФ Астахову выделить два самолета, из которых один будет обслуживать Чукотку, а другой — Карское море.

Начальник ГУ СМП капитан 1-го ранга Папанин».⁴

Самолеты были выделены. Согласно Приказу по Красноярской воздушной трассе № ОК/071 от 16.04.1943, из 7-го перегоночного авиаполка (ПАП) 1-й ПАД 16 апреля 1943 года в распоряжение Управления полярной авиации ГУ СМП был временно откомандирован для ледовой разведки экипаж С-47 № 42-32892 в следующем составе: командир корабля капитан Антюшев Сергей Иванович, второй пилот капитан

Сыроковаша Николай Лукич, бортрадист воентехник 2-го ранга Абрамчук Александр Иванович, бортехник военинженер 3-го ранга Барукин Вениамин Павлович, бортехник Пятин Михаил Алексеевич.

Несколько ранее, 8 апреля 1943 года, из 7-го ПАП был откомандирован в распоряжение УПА для проведения ледовой разведки экипаж С-47 № 42-32798 в следующем составе: командир корабля Крузе Леонард Густавович, второй пилот Титлов Михаил Алексеевич, бортрадист старшина Кузнецов Георгий Викторович.

Оба самолета с экипажами числились в командировке до ноября, а в ноябре 1943 года были окончательно закреплены в постоянном составе УПА ГУ СМП. Самолеты получили номера УПА «СССР Н-328» и «СССР Н-329».

С-47 «Н-329» (командир корабля Крузе) в навигациях 1944 и 1945 гг. работал в Чукотской и Игарской авиагруппах. Сгорел в авиакатастрофе 24 декабря 1945 года в районе аэропорта Игарка (командир корабля В. В. Андреев).

С-47 «Н-328» в период с 22 октября по 10 ноября 1943 года производил позднюю осеннюю разведку льдов Карского моря под управлением летчика М. А. Титлова в составе Игарского авиаотряда, а с ноября 1943 года самолет вместе с экипажем был передан Беломорской военной флотилии для выполнения важных оперативных задач по проводке караванов и северных конвоев.

Особо отличился экипаж нашего Дугласа при выполнении правительственного задания по проводке кораблей конвоя АБ-55 (ледоколы «Сталин», «Ленин», «Литке», «Дежнев», «Мурман»), шедших из Арктики в Белое море под личным руководством командующего Беломорской военной флотилией.

«Приказ Командующего Беломорской Военной Флотилией № 024 от 20.06.1944 г.:

За образцовое выполнение боевых заданий командования и проявленное при этом доблесть и мужество награждаю:

- орденом Отечественной войны 2 степени: Титлова Михаила Алексеевича — командира самолета С-47 «СССР Н-328» УПА ГУ СМП,



М. Д. Тюриков



А. Д. Смирнов



С. Л. Аношко



В. А. Писмарев

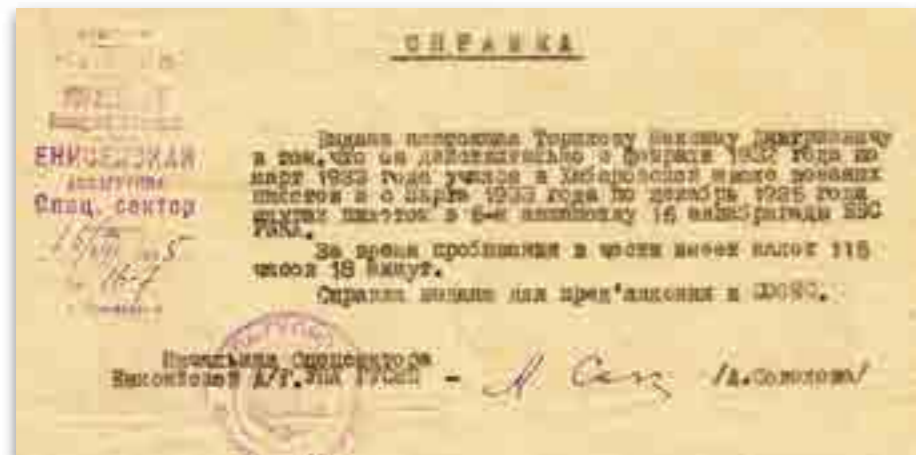
- орденом Красной Звезды: Абрамчука Александра Ивановича — бортрадиста самолета С-47 «СССР Н-328» УПА ГУ СМП».⁵

Из наградного листа на командира самолета С-47 «СССР Н-328» УПА ГУ СМП Титлова Михаила Алексеевича:

«В ноябре 1943 г. самолет Н-328 был передан Беломорской военной флотилии для выполнения важных оперативных задач по проводке караванов. Летчик Титлов в сложных метеоусловиях совершал вылеты в Карское море по разведке, чем обеспечивал правительственное задание по проводке конвоя АБ-55 (ледоколы «Сталин», «Ленин», «Литке», «Дежнев», «Мурман»), шедших из Арктики в Белое море под личным руководством командующего Беломорской военной флотилией. Не взирая на сложнейшие метеоусловия северных широт, летчик Михаил Титлов всегда вылетал на задание и своевременно привозил сведения о состоянии льдов и надводной обстановки.

С апреля по июнь 1944 года выполнял оперативное задание по обеспечению Карской ВМБ. В очень сложных метеоусловиях при подводной угрозе движению ценных арктических конвоев, тов. Титлов и весь его экипаж с честью справились с государственным заданием. Тов. Титлов в целях выяснения ледовой обстановки находился в воздухе по 16–18 часов и долетал до 86 параллели.

Совершил несколько перелетов без посадки на промежуточные аэродромы по трассе Диксон — Архангельск и обратно, перевозя личный состав и ценные грузы. Только с 31 мая по 3 июня 1944 года при плохой погоде тов. Титлов сделал три перелета Диксон — Архангельск и перевез 47 офицеров и бойцов и большое количество грузов. Тов. Титлов сумел обеспечить связь с отдаленными точками как Нансен и Михайлов, которые не имели связи с материком свыше 10 месяцев, и это совершалось в тот момент, когда экипаж уже пробыл в воздухе более 10 часов.



Тов. Титлов производил полеты в таких условиях погоды, которые не могли выполнять другие летчики. За время работы на Севере в 1944 году он не имеет ни одной аварии и вынужденной посадки.

За отличное выполнение правительственного задания и заданий командования по организации ледовой разведки транспортов и ледоколов тов. Титлов достоин награждения орденом Отечественной войны 2 степени.

Командующий ВВС БВФ полковник
Логинов. 10.06.1944».

(31 мая 1944 г. — доставил 19 бойцов, офицера и краснофлотца Савиных для немедленной операции в Архангельск, 2 июня 1944 г. — 7 бойцов и начальника АМС Диксон, срочно вызванного в штаб БВФ. 3 июня 1944 г. — 8 бойцов, офицера и груз).⁶

В марте – мае 1944 года экипаж Н-328 работал на обеспечении Карской военно-морской базы с базированием на Диксоне — перевозил из Диксона в Архангельск и обратно грузы, личный состав, а в период с 30 июня по 24 июля 1944 года совершал вылеты с базы в Амдерме на ледовую разведку в Карском море.

Экипаж С-47 «Н-328» в 1944 году:

- летчик Титлов
- Михаил Алексеевич,
- штурман Иванов
- Борис Иванович,
- бортмеханик Макаров
- Владимир Васильевич,
- бортмеханик Банин Сергей
- Ильич,
- бортрадист Абрамчук Александр
- Иванович.

Экипаж самолета по праву был награжден боевыми медалями «За оборону Советского Заполярья» и «За победу

над Германией». Полеты в северных морях были приравнены к боевым вылетам.

Осенью 1944 года С-47 «Н-328» Титлова после возвращения с ледовой разведки в Красноярск был использован для переброски летного состава в США, после чего был там оставлен. 27 апреля 1945 года С-47 «Н-328» передан в Чукотскую авиагруппу полярной авиации. В сентябре 1945 года С-47 «Н-328» вернулся в Красноярск.

С 1 января 1946 года передан вместе с экипажем в сформированное Красноярское территориальное управление ГВФ и получил номер по классификации ГВФ «Л-1204». Дальше — работа линейного самолета внутренних северных авиалиний Красноярского края — Красноярск — Игарка, Дудинка — Хатанга и т.п. Самолет уже в мирном небе Красноярского севера возил пассажиров и грузы до рокового вылета 22 апреля 1947 года.

Сложными были полеты на севере, и не всегда они заканчивались благополучно...

Из официального сообщения:
«...23 апреля 1947 г. в 180 км северо-западнее Волочанки Эвенкийского национального округа Красноярского края потерпел аварию самолет С-47 «СССР Л-1204», управляемый пилотом 2-го класса 26-го транспортного авиаотряда Красноярского Управления ГВФ Максимом Дмитриевичем Тюриковым».

Из Акта расследования летного происшествия (орфография сохранена):

«...Обстоятельства происшествия:

22 апреля 1947 года после выполнения 50-часовых регламентных работ самолет С-47 «СССР Л-1204» в составе экипажа: командир корабля Тюриков М. Д., второй пилот Аношко С. Л., бортмеханик Писмарев В. А., бортрадист Смирнов А. Д., механик Шехаданов Н. В. в 3.00 московского времени вылетел по маршруту Красноярск — Туруханск — Дудинка — Хатанга — Косистый (бухта Кожевникова) с заданием перевезти грузы и пассажиров Нордвикстроя с аэродрома Косистый в Дудинку. Прибыв на площадку Косистый в 16.25, взяв на борт 26 взрослых пассажиров, в т.ч. троих детей и 852 кг груза и багажа, экипаж в 19.20 произвел взлет. Фактическая погода в момент вылета была следующая: полная облачность, высота 1000 м, непрерывный снег, видимость — 1 км, давление падало.

Через несколько минут полета было обнаружено падение давления масла в левом моторе и повышение температуры масла. Учитывая, что погода в аэропорту вылета исключает возможность возврата, командир корабля Тюриков принял решение продолжать полет. Через 38 минут давление масла упало до 0. Тогда Тюриков выключил мотор и продолжал полет на одном правом моторе, о чем было сообщено по радио в аэропорт вылета. Одновременно была запрошена погода аэропорта Хатанга. После выключения

левого мотора было обнаружено, что на правом моторе не работает генератор, отчего аккумуляторы быстро сели и самолет оказался без связи. Экипаж продолжал слепой полет на одном моторе в направлении Хатанги с курсом 280°. Однако по истечении расчетного времени Тюриков не обнаружил Хатанги и продолжал полет до следующего ближайшего аэропорта Волочанка. После пяти часов полета самолет попал в область обледенения. Пилот Тюриков изменил направление полета на 1800 и, пройдя с новым курсом 15 минут, вышел в район хорошей погоды, но определить свое местонахождение не смог. Из-за перегрева работающего правого мотора Тюриков произвел вынужденную посадку с выпущенными шасси в тундре на снег глубиной 1–1,5 метра и потерпел аварию. Самолет встал на нос, винтом левого мотора зацепил землю и левый мотор сорвало с моторной рамы. Самолет снова встал на шасси.

Связь с ближайшими аэропортами не была установлена из-за отсутствия питания радиостанции. Прождав четыре дня помощи, командир корабля Тюриков, бортмеханик Писмарев, бортрадист Смирнов с шестью пассажирами по настоянию пассажиров 26 апреля 1947 года оставили самолет и отправились на поиски населенного пункта, предполагая, что они находятся южнее линии Хатанга — Волочанка. Остальные пассажиры остались у самолета под руководством второго пилота Аношко.

Розыски самолета начались 23 апреля. Поиски производились двумя са-

молетами С-47 Красноярского Управления ГВФ и одним Ли-2 Управления Полярной Авиации ГУ СМП. Кроме того, были организованы наземные поиски 30-ю упряжками. Долгое время самолет искали не в том направлении, где он находился. Поиски его производились значительно юго-восточнее возможного его местонахождения. Только 11 мая 1947 года в очередном полете в 180 км северо-западнее Волочанки командир корабля Ли-2 Ф. А. Шатров обнаружил совершивший вынужденную посадку самолет. Находившиеся у самолета 22 пассажира и два члена экипажа были вывезены в Волочанку. Поиски группы, ушедшей от самолета, к положительным результатам не привели. В период с 12 мая по 10 июня дополнительно налетали 142 часа, но ушедшая группа все же обнаружена не была. С 18 по 21 июня поиском пропавших людей занимался экипаж самолета МП-7. С 21 июня по 28 июля поиски не производились из-за таяния снегов в тундре и выхода аэродрома из строя. Был обследован прилегающий к месту вынужденной посадки район в радиусе 100 км. В связи с безрезультатностью поисков с воздуха 5 августа 1947 г. была отправлена в Волочанку наземная поисковая партия с радиостанцией. Перед ней была поставлена задача — привлечь к поискам местное население и оленеводческие бригады, находящиеся в районе вынужденной посадки самолета. Командир корабля Тюриков с группой из восьми человек так и не были обнаружены. В итоге поиски были прекращены, трое членов

экипажа и шесть пассажиров были признаны пропавшими без вести».⁷

На самом деле реальная история несколько отличается от изложенной в официальном документе. Самолет искали в течение двух недель в районе Хатанги, потом перестали. Начальник Красноярского управления ГВФ Г.П. Зайцев принял решение поиски прекратить как бесперспективные: в тундре бушует метель, летчики не видят земли, связи нет, бесполезно тратится топливо, ресурсы аэропорта, рабочее время летчиков.

И тогда жена бортрадиста Алексея Смирнова Тамара Тимофеевна в отчаянии дала в Кремль телеграмму на имя Сталина.

Из воспоминаний Тамары Тимофеевны Смирновой:

«...Через три дня после ухода группы от самолета началась пурга и продолжалась тринадцать суток. Видимо, это явилось причиной гибели всей поисковой группы. После этой пурги наступила оттепель. Тундра начала таять и поиски стали невозможными, поэтому их прекратили, считая, что люди погибли. Объявили, что люди без вести пропали.

Когда поиски прекратили, я была невменяемой, но не верила, что люди погибли бесследно. Пошла на почту и дала телеграмму Сталину такого содержания:

**«МОСКВА КРЕМЛЬ И. В. СТАЛИНУ
В АПРЕЛЕ 1947 ГОДА В ТУНДРЕ НА
ВЫНУЖДЕННУЮ ПОСАДКУ СЕЛ САМОЛЕТ С-47 ПОИСКИ БЫЛИ ПЛОХО
ОРГАНИЗОВАНЫ НЕ ДАЛИ НИКАКИХ**

**РЕЗУЛЬТАТОВ И ПРЕКРАЩЕНЫ ЛЮДИ
ОБРЕЧЕНЫ НА СМЕРТЬ ПРОШУ ВАШЕГО
УКАЗАНИЯ ОРГАНИЗОВАТЬ ПОИСКИ
ПОЛЯРНЫМИ ЛЕТЧИКАМИ И СПАСТИ
ЛЮДЕЙ С УВАЖЕНИЕМ ЖЕНА БОРТРА-
ДИСТА СМИРНОВА».**

*Через два часа я получила ответ:
«МУЖАЙТЕСЬ ЛЮДИ НАШЕЙ СТРАНЕ
ДОРОЖЕ ВСЕГО ПОИСКИ ВОЗОБНОВ-
ЛЕНА НАПРАВЛЕНА ЛУЧШИЕ ПОЛЯР-
НЫЕ ЛЕТЧИКИ ШАТРОВ ФЕДОРЕНКО
И ДРУГИЕ НАДЕЙТЕСЬ ХОРОШИЙ ИС-
ХОД С УВАЖЕНИЕМ И. СТАЛИН».*

Немедленно на помощь из Москвы прибыли летчики полярной авиации в составе экипажа опытного полярного летчика Владимира Васильевича Малькова на самолете Ли-2, оборудованном лыжным шасси, а со стороны Хатанги поиски поручили экипажу Героя Советского Союза Федора Анисимовича Шатрова. Командир экипажа Шатров внимательно выслушал радистку аэропорта Волочанка Лидию Анатольевну (Кекушеву) Торгашину, которая рассказала ему, что в часы аварии слышала беспорядочные сигналы морзянки. Получив подтверждение бортрадистов об особой тональности морзянки самолета М. Д. Тюрикова, буквально на второй день по прибытии Шатров нашел этот самолет на замерзшем болоте в тундре на расстоянии 180 км на водоразделе рек Янгода, Луктака и Гарбит севернее поселка Волочанка Авамского района Таймырского округа.

Сначала экипаж Шатрова увидел зеленую ракету, потом группу людей из

десяти человек, и по проторенному их следу, километрах в 30 от них, за большим холмом — самолет.

Это было 11 мая 1947 года. В этот же день Шатров доложил, что нашел самолет Тюрикова. В аэропорт Волочанка прибыло звено из трех самолетов По-2, командиром которого был полярный летчик Михаил Евгеньевич Сахаров, с заданием подготовить площадку для посадки более тяжелого самолета Ли-2. Звено Сахарова встречал второй пилот Сергей Лукьянович Аношко, который с группой людей уже вернулся к самолету и успел соорудить большой флаг — им указывали посадочную площадку и направление ветра. Флаг соорудили из простыни и окрасили его красным стрептоцидом, взятым из бортовой аптечки, чтобы четко было видно на снегу. Пилоты звена Сахарова привезли для людей вынужденного лагеря продукты, топливо и подготовили посадочную полосу для самолета Ли-2. Здесь же они узнали, что все пассажиры, жившие в заснеженной тундре, здоровы и невредимы.

13 мая Сахаров, завершив подготовку посадочной полосы, своим звеном самолетов По-2 смог вывезти из тундры женщину с ребенком и еще двух ослабленных мужчин. Остальных пассажиров и двух членов экипажа 18 мая вывез Владимир Васильевич Мальков. Он благополучно произвел посадку самолета Ли-2 на лыжах и вывез людей в Волочанку, где среди встречающих были родственники и медики.

Из воспоминаний Тамары Тимофеевны Смирновой:

«...Пассажиры привезли в Красноярск. Я их встречала. Хотелось узнать, как все было, из уст пассажиров. Женщины говорили мне, что они очень просили радиста не уходить от самолета, но он им сказал, что связь установить нет возможности, а сидеть и смотреть на вас и детей он не может и ушел. Все пассажиры и особенно женщины благодарили меня за то, что я обратилась к товарищу Сталину, чтобы возобновили поиски: «Вы нас спасли от неминуемой гибели. Мы будем надеяться, что Ваш муж найдется, и Вы тоже будете счастливы». Они разъехались по своим домам, а я осталась терзаться. Сталин следил за поисками самолета и, когда узнал, что часть экипажа и пассажиров ушли от самолета, то по его приказанию была организована экспедиция и поиски продолжались до зимы».

Организация поисков группы, ушедшей от самолета, как следует из дальнейших отчетов о поисках, была организована плохо, планов поиска не составлялось, маршруты не прорабатывались, задания на полеты не составлялись, вылетевшие на поиски самолеты летали по усмотрению командиров кораблей. В период с 12 мая по 31 мая 1947 г. налетали:

- С-47 — 48 часов 05 минут на площади 11 318 км²,
- С-2 — 24 часа 20 минут на площади 2 640 км².

С 31 мая по 10 июня налетали на МП-7 — 71 час 30 мин на площади 54 103 кв. км. Ушедшая группа все же обнаружена не была. Были сделаны «оргвыводы» — снят с должности начальник управления ГВФ Г.П. Зайцев.

18 июня на поиски ушедшей от самолета группы был вновь послан по распоряжению ВРИД начальника Красноярского управления ГВФ Шенкевича самолет МП-7, также без плана поисков и с незначительным остатком моторесурса (что было далеко небезопасно для полета самолета-лодки над тундрой, не имеющей акватории для посадки). В связи с этим 21 июня прибывшая комиссия ГУ ГВФ отозвала этот самолет в Красноярск для замены моторов. С 21 июня по 28 июля поиски не производились из-за таяния снегов в тундре и выхода аэродрома из строя. 29 июля в район вынужденной посадки самолета вылетел вновь назначенный начальник Красноярского управления ГВФ Марк Федорович Березкин, лично обследовавший прилегающий к месту вынужденной посадки район в радиусе 100 км, но ушедшей группы и он не обнаружил. В связи с безрезультатностью поисков с воздуха 5 августа была отправлена в Волочанку наземная поисковая группа с радиостанцией. В нее входили Левандовский Петр Васильевич — командир 273-го отряда Красноярского управления Гражданского воздушного флота, Осадин Георгий Васильевич — командир корабля, Вахонин Николай Иванович — полярный

летчик, Торгашин Алексей Михайлович — радист, Путинцев — поисковик, Трифонов Константин — 19-летний студент, брат Смирновой Тамары Тимофеевны. Перед поисковой группой М.Ф. Березкиным была поставлена задача привлечь к поискам местное население и оленеводческие бригады, находящиеся в районе вынужденной посадки самолета. В течение двух месяцев поисков эта группа обнаружила только тела двух пассажиров с этого самолета. А поиски остальных семи человек результата не дали.

Выписка из приказа командира 26-го транспортного авиаотряда Красноярского управления ГВФ от 22.10.1947 № 71, г. Красноярск:

«С 1 октября 1947 г. исключить из списков личного состава 26 ТАО, пропавших без вести 12 мая 1947 г. при аварии самолета С-47 № Л-1204:

1. командира корабля
Тюрикова Максима Дмитриевича
2. бортрадиста
Смирнова Алексея Дмитриевича
3. бортмеханика
Писмарева Виктора Ананьевича

*Основание:
приказ начальника
КУГВФ № 0103 от 1.10.1947.
Командир 26 ТАО Ползунов».*



Экипаж

Командиром экипажа был 35-летний опытнейший красноярский пилот Максим Дмитриевич Тюриков. В 1936 году он окончил Красноярский аэроклуб и работал в нем же командиром отряда, начальником летной части. С августа 1939 года — пилот авиаотряда № 03 Треста лесной авиации. Во время войны работал пилотом в Енисейской авиагруппе УПА ГУ СМП, с июня 1942 года — пилотом Московской авиагруппы УПА ГУ СМП. За отличную летную работу в 1943 году был награжден знаком «Почетному полярнику», в 1945 году — орденом Красной Звезды, медалями «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Бортмеханик и бортрадист в экипаж пришли с Красноярской воздушной трассы.

33-летний бортмеханик Виктор Ананьевич Писмарев в 1937 году окончил Иркутскую военную школу авиатехников. На фронте с октября 1941 по февраль 1943 года — авиатехник Северной особой авиагруппы, бортмеханик Московской авиагруппы особого назначения. На Красноярской воздушной трассе с 25 февраля 1942 года — бортмеханик 1-го перегоночного авиаполка в США на Аляске. С января по июнь 1945 года — бортмеханик 8-го транспортного авиаполка. За боевые заслуги на фронте техник-лейтенант Писмарев 1 июля 1942 года был награжден медалью «За боевые заслуги».

Из служебной характеристики от 11.02.1945:

«...В дивизии со дня формирования. Большею частью выполнял задания по переброске импортного груза и в обратных направлениях по доставке экипажей перегонщиков. Совершил 330 рейсов и перегнал 14 самолетов С-47 на участке трассы Фербенкс — Уэлькаль, протяженностью 1496 км без летных происшествий. На трассе налетал 1715 часов. Приобрел хороший практический опыт эксплуатации материальной части в суровых климатических условиях севера при температурах зимой — 40–50°С...»

34-летний бортрадист Алексей Дмитриевич Смирнов тоже из перегонщиков. После окончания школы радистов в 1934 году он поступил на работу в Полярную авиацию и переехал на работу в Красноярск. Летал в Енисейской авиагруппе на гидросамолетах Г-1 и Г-2. С 1942 года — бортрадист 8-го транспортного авиаполка, работал на трассе от Фербенкса в США до Красноярска и на трассе Красноярск — Новосибирск — Омск — Свердловск — Казань — Москва.

Самым молодым членом экипажа был второй пилот 24-летний Сергей Лукьянович Аношко. После окончания Петропавловской 53-й учебной эскадрильи ГВФ работал в ней же пилотом-инструктором. После



освобождения Украины работал пилотом ГВФ в Украинском управлении ГВФ. С 6 мая 1946 года — второй пилот С-47 Красноярского управления ГВФ. Единственный оставшийся в живых член экипажа продолжал летать в ГВФ до 1959 года. Стал командиром самолета Ли-2, и к маю 1956 года налетал 1 000 000 километров.

О механике Николае Васильевиче Шехаданове подробной информации в архивах найти не удалось.

Останки командира корабля Тюрикова Максима Дмитриевича были обнаружены только 23 октября 1953 г. охотником колхоза имени Калинина Авамского района Сахатиным Филиппом Николаевичем в истоках реки Шайтан примерно в 120 км юго-западнее от местонахождения самолета. Оpozнанию поспособствовали найденные на месте обнаружения документы: партийный билет, свидетельство пилота, записная книжка. Следы остальных шести человек не найдены до сих пор.

Позже выяснились подробности о вынужденной посадке, которые записала со слов второго пилота Сергея Аношко и моториста Николая Шахаданова Лидия Анатольевна Торгашина. Оказалось, что на борту в числе пассажиров находились пятеро амнистированных заключенных из Нордвика, из-за которых уже после вынужденной посадки на болото возникли большие проблемы.

Из рассказа Л. А. Торгашиной:
«...Первым делом командир собрал у пассажиров все продукты. Достали

и бортовой паек — неприкосновенный запас. А бывшие заключенные не захотели отдавать в общий котел продукты, которыми их снабдили на дорогу. Набралось несколько банок тушенки, сгущенного молока, были мука, крупа. Собрав все продукты, определили, что на 36 человек, при самом скромном питании, этих запасов хватит на 7–10 дней. Готовили пищу экономно, жгли костры — сначала из ненужных вещей с самолета, потом добывали под снегом кустики — скудные дары тундры.

Под флагом надежды на спасение люди коротали дни, пристально всматриваясь в горизонт, ожидая помощи. А помощь все не шла, так как их искали за многие сотни километров, в районе Хатанги.

Первыми из-под контроля вышли бывшие заключенные. Угрожая расправой, они потребовали, чтобы командир, бортмеханик и бортрадист пошли с ними на поиски жилья. Экипажу пришлось подчиниться, чтобы увести из вынужденного лагеря «бойцовски» настроенных пассажиров. Каждому из них была справедливо выделена часть пропитания.

М. Д. Тюриков взял с собой компас, карты местности. И девять человек — три члена экипажа, четверо бывших заключенных и два пассажира — ушли в западном направлении. Сергею Аношко командир самолета отдал ракетницу с единственной ракетой и поручил быть командиром лагеря. А пятый «зэк», оставшийся в лагере без сотоварищей, присмирел.

В эти дни полярный летчик Николай Иванович Вахонин, постоянно работавший на Таймыре, летал на самолете По-2, совершая поисковые рейсы значительно западнее Хатанги. Вдруг он увидел в тундре четырех людей и приземлился возле них. На вопрос: «Вы не пассажиры с самолета Тюрикова?» — ответили: «Нет, мы рыбаки». Но отказались от предложения доставить их на место стоянки. Попросили продукты. Николай Иванович отдал им бортовой паек — неприкосновенный запас. К вечеру, возвратясь в Хатангу, Вахонин рассказал об этой встрече, об их приметах: люди были одеты в одинаковые венгерские бушлаты. В аэропорту Хатанги находился начальник милиции Нордвика Игнатъев Илья Никандрович, соперничающий поискам своих «подопечных», которых он отправил по амнистии на материк на самолете М. Д. Тюрикова. Он знал, что их одели в одинаковые венгерские теплые бушлаты. И теперь, услышав сообщение о встрече Вахонина в тундре, все поняли, что это были не рыбаки, а бывшие заключенные — пассажиры с самолета Тюрикова.

Вахонину было дано задание снова вылететь к месту встречи и найти этих людей, но последующие несколько суток поисков не дали результатов. Почему они оказались вчетвером, как расстались с тремя членами экипажа и двумя пассажирами и куда все пропали? Эту тайну хранит и по сей день тундра.

В это время у людей вынужденного лагеря закончились продукты. Они

решили идти на поиски жилья. Собралась группа в десять человек, способных еще идти. С ними пошел и Сергей Аношко с ракетницей. Вот этих-то людей и выпущенную ими ракету увидел экипаж Ф. А. Шатрова 11 мая. Тот день, как день второго рождения, вошел в жизнь каждого из спасенных. Люди плакали...»

В Государственном архиве Красноярского края сохранился «Акт на списание самолета С-47 № Л-1204 от 24.05.1947»:

«...Фюзеляж — смята и деформирована носовая часть фюзеляжа, деформированы шпангоуты, фонарь пилотской кабины, разбито остекление, левый мотор с рамой и капотами оторван, погнуты лопасти воздушных винтов. Самолет подлежит капитальному ремонту, но находится на замерзшем болоте в тундре на расстоянии 180 км на водоразделе рек Янгода, Луктака и Гарбит севернее поселка Волочанка Авамского района Таймырского округа. Транспортировка самолета не представляется возможной (горы, болота, реки)».

В связи с невозможностью вывоза самолета с места аварии, самолет и моторы были списаны и оставлены на месте аварии.



Надпись на переборке

Годы забвения

Самолет С-47 «Н-328» простоял в тундре 69 лет. Знали о нем полярники, геологи, вертолетчики, пролетая долгой полярной зимой над местом аварии, видели почти целиком занесенный снегом самолет.

Долгое время история самолета С-47 с бортовым номером «СССР Л-1204» никому, кроме меня и моих немногочисленных единомышленников, не была интересна. В 2011 году, увидев новые фотографии самолета, не отличавшиеся от фотографий 2005 года, я понял, что, несмотря на появившуюся (в том числе и с моей помощью) информацию о самолете в Интернете, за шесть прошедших лет самолет не разобрали и не сдали в металлолом. Решил, что идея об эвакуации самолета с Таймыра, его восстановлении и установке

как памятника в Красноярске, несмотря на сложность, в принципе выполнимая. Начал активно продвигать тему в Красноярске — статьями в газетах, выступлениями, включал информацию о самолете во все выпускаемые книги, разговаривал с разными людьми и т. д. Цель была одна — найти серьезную организацию, которая бы заинтересовалась этим проектом. И я сам, и все, к кому я обращался, понимали, что дело это чересчур хлопотное и дорогое. Но жалко было, что практически целый уникальный ленд-лизковский самолет военного времени пропадает в тундре.

Конкретный интерес к этой теме проявил только Евгений Николаевич Гарин — директор Военно-инженерного института СФУ. Вот с Евгением Николаевичем мы и начали искать пути реализации этой идеи. Писали письма,

обращались в различные инстанции. Встретились с руководителем Экспедиционного центра Русского географического общества в Сибирском федеральном округе Игорем Анатольевичем Спириденко, поделились имеющейся информацией о самолете. Он заинтересовался, начались поиски путей решения задачи и прежде всего финансов.

Чуть позднее к нам подключился Дмитрий Олегович Скобелев, вышедший на нас благодаря публикациям о самолете в СМИ и социальных сетях. Оказалось, что история таймырского Дугласа, это еще и его личная история: он оказался родственником бортрадиста Алексея Смирнова. Дмитрий Скобелев и Игорь Спириденко и стали основными генераторами воплощения в жизнь идеи эвакуации самолета в Красноярск.

Нас многие пытались убедить, что это глупая затея, проще и дешевле в США купить летающий Дуглас с базы хранения, как это сделало «РусАвиа» (Сергей Николаевич Баранов) и организовало перелет «Алсиб-2015» в июле – августе 2015 года. Но мы на всех уровнях не переставали объяснять и доказывать уникальность именно этого самолета, имеющего прямое отношение к перегону по Красноярской воздушной трассе в годы войны, работавшему в Красноярске в полярной и гражданской авиации и имеющему конкретную и очень трагическую историю. Доказывали, что место этому уникальному самолету именно в Красноярске, что он должен стать музейным экспонатом.

Шло время, почти год ушел на поиски финансирования, на продумывание различных вариантов разборки и доставки самолета, логистику, на переписку со многими организациями и ведомствами, чтобы получить необходимые разрешения и согласования проведения работ в тундре. Организаторам экспедиции Игорю Спириденко и Дмитрию Скобелеву удалось преодолеть массу административных препон, доказать руководителям Красноярского края и крупных промышленных предприятий региона жизнеспособность и важность проекта, решить множество организационных вопросов, и в итоге разрешения были получены и необходимое финансирование экспедиции найдено.

Фактически было затрачено 8 лет исключительно на привлечение внимания к самолету путем публикации статей в газетах и книгах, участия в теле- и радиопередачах и поиски специалистов и организаций, которые могли бы взяться за самый сложный первый этап операции — разобрать самолет на месте аварии и доставить его в Красноярск.



Экспедиция за горизонт

Серьезная и систематическая подготовка к экспедиции началась в апреле – мае 2016 года. Основные направления — это формирование команды, закупка оборудования и снаряжения, определение транспортных путей, логистики перевозок оборудования и эвакуации, работа с партнерами, администрацией Таймырского округа. И, кроме того, масса других, больших и маленьких дел, от заброски к месту аварии десятков бочек с топливом для вертолета до приготовления специального настоя из шишек, дегтя и спирта, чудесно помогающего от комаров и гнуса (кстати, настой не пригодился, не нашлось комаров для испытания этой гремучей смеси).

Александр Матвеев и Сергей Алексеев изучили огромное количество литературы по эксплуатации и ремонту самолета С-47, «промониторили» для этого весь Интернет (нашли даже оригинальные книги-руководства — раритеты 1940-х годов). Разобрались, какой нужно взять инструмент, мало того — сами составили технологические карты по каждому разбираемому узлу. Так что к началу экспедиции мы были готовы к любой штатной и нештатной ситуации при разборке самолета.

К началу августа основная работа по подготовке была закончена, 5 тонн оборудования и инструментов, 8 кубометров пиломатериалов, 78 бочек с ГСМ, продукты, вода, все полной мерой, было загружено на баржу и отправилось в Дудинку.



Экспедиция стартовала из Красноярска 2 августа. Команда, непосредственно участвующая в работах, составила 16 человек. Состав экспедиции подбирался тщательно — лишних людей не было, все профессионалы своего дела, каждый мог выполнять несколько разных функций и понимал, куда летит и какая цель перед ним стоит. Сначала был воздушный бросок до Хатанги и пара свободных дней в ожидании прибытия нашей баржи в точку «Х». Это место на реке Пясине, определенное расчетами как наиболее близкое (80 км) к месту аварийной посадки Дугласа. Именно между этой точкой и самолетом происходили все перевозки и транспортировки.

Для обеспечения работ на месте аварийной посадки силами МЧС Таймыра

был установлен и оборудован базовый лагерь. Общая продолжительность работ на месте аварии составила 10 дней. Высадились на месте аварии. Самолет как бы врос в тундру. Шасси почти совсем скрылись во мху. Нижние стороны плоскостей почти накрыли карликовые заросли. Выпущенные тормозные щитки прикасались к поверхности тундры. И только смятый нос и уцелевший воздушный винт правого мотора возвышались достаточно высоко. Самолет оказался обитаем. Десятки небольших птичек, похожих на трясогузок, поселились в полостях крыльев и фюзеляжа. Увидев на пороге непрошенных гостей, все они поднялись на крыло и заматались внутри, как летучие мыши в пещере.



5 августа к самолету прибыл вертолетный рейс по открытию экспедиции и установке памятника. В составе делегации были представители власти и предприятий-партнеров, родственники погибших членов экипажа.

На месте аварии был установлен памятный знак с именами погибших членов экипажа. Присутствовали родственники погибших: дочь командира корабля Максима Тюрикова Авелина Максимовна Анциферова и от большой семьи бортрадиста Алексея Смирнова — Дмитрий Олегович Скобелев.

Учитывая, что с целью экономии финансов предварительного разведывательного полета на место аварии не было, члены экспедиции сильно переживали, что вдруг не взяли какой-то специфический инструмент (а для Дугласа он свой — дюймовый, наши советские ключи не подходят). За столько лет в тундре, несмотря на кажущееся отличное внешнее состояние на фотографиях, самолет мог оказаться сгнившим, со сквозной коррозией алюми-



ниевых деталей, с неподдающимися разборке проржавевшими болтовыми соединениями. Вроде бы предусмотрели все, но...

Первый же внимательный осмотр самолета показал, что нам повезло. Самолет выпуска «дремучего» 1943 года разбирался абсолютно штатно, так как это делается на новом самолете. Самолет не сгнил и практически не имел коррозии. Основная часть крепежных элементов отвернулась ключами и гайковертами. Лишь некоторые винты и болтовые соединения, сильно испорченные коррозией, пришлось срезать, причем это сделали так аккуратно, что разделяемые детали при этом не получили никаких повреждений.

Сама разборка происходила легче, чем мы рассчитывали. Для самого тяжелого случая предполагались довольно жесткие методы разборки, вплоть до резки. К счастью, этого не понадобилось. Все разбираемые узлы и детали фотографировались и фиксировались на видео, для транспортировки



тяжелых агрегатов (двигателей) были изготовлены специальные подставки в виде санок с узлами крепления. На этих санях, при участии всех членов команды, огромные двигатели потихоньку ползли по тундре к вертолету. Размеры двигателей были настолько велики, что они с трудом вошли в грузовой отсек вертолета.

Экспедиция приобрела статус международной благодаря участию в ней гражданина США Глена Мосса. Глен был уже знаком и нашей команде, и жителям Красноярска по перелету «Алсиб-2015». Красноярск принимал гостей, повторивших перелет на двух самолетах DC-3 (гражданский вариант С-47) по Красноярской воздушной трассе 4–7 августа 2015 года. Этот молодой американский пилот оказался для экспедиции неоценимым приобретением. Сам налетавший за штурвалом Дугласа тысячи часов, лично участвовавший в разборке, ремонте, обслуживании такого же самолета, он был для нас живой инструкцией по разборке

самолета. В трудных случаях то с крыла, то от двигателя, то из хвоста слышалось: «Гленн хелп ми...» И Гленн тут же появлялся, говорил пару слов, показывал пальцем или сам нырял под крыло, на мокрые моховые кочки с замечательным набором инструментов, привезенных из Флориды.

Интересно выглядело общение. Конечно, рядом всегда был выполняющий обязанности переводчика и видеооператора Семен Алексеев, готовый перевести и растолковать. Но к концу экспедиции начались интересные моменты в общении. Неудивительно, что наш американец начал употреблять довольно много русских слов, особенно бытовых. Гораздо забавнее то, что ребята, работая уже без присутствия Глена, начали употреблять ходовые английские слова в разговоре между собой. Вот такое взаимопроникновение культур.

Внутри самолета на одной из переборок обнаружили прекрасно сохранившуюся надпись карандашом:

«Я борт Тюрикова. На борту трое детей и 6 женщин. 22.04.1947 года 00.30 из Кожевникова вылетел самолет и взял курс на Красноярск. В 5 ч 30 мин вынужденная посадка, жертв нет. До 26-го сидели, никакой помощи нет. 26-го 9 человек ушли искать помощь. 1 мая сидим одни. Все на исходе. Неизвестно, что нас ждет. Духом никто не падает, все ждем спасения. Праздник встретим весело. 11 мая. Мы спасены!»

Там же оказался и список пассажиров: *«В 1947 году 22 апреля потерпели аварию в ...*

1. *Перцевко Мария Ильинична*
2. *Рзаев А.*
3. *Васенькина-Коршавина Нина Сергеевна*
4. *Васенькин Иван Гаврилович*
5. *Долгов Петр Михайлович*
6. *Капанадзе Виссарион Илларионович*
7. *Потылицына Анна Васильевна*
8. *Винокуров Георгий*
9. *Макшанов Александр Кузьмич*
10. *Игнатов Иван*
11. *Демченко Николай Михайлович*
12. *Егумнова Антонина Ивановна*
13. *Бородин Александр Иванович*
14. *Коваль Василий Сергеевич*
15. *Кравченко Николай*
16. *Мазуркина Таисья Андреевна*
17. *Украинский Виктор Федорович*
18. *Тарасов Сергей Васильевич*
19. *Тарасов Владимир Сергеевич*
20. *Тарасова Екатерина*
21. *Ахмаджанов*
22. *Тенюков Семен Павлович*
23. *Краснотанов Василий Дмитриевич».*

Сразу замолчали, трагедия 69-летней давности напомнила о себе. Люди ждали помощи 19 дней! В безлюдной тундре, в апреле, без запасов пищи и воды, без теплых вещей, в том числе женщины и трое ребятшек. И ради них пошли искать путь к спасению и погибли в тундре пилот Максим Тюриков, бортрадист Алексей Смирнов и борtmеханик Виктор Писмарев.

Кроме разборки самолета члены экспедиции буквально перекопали всю территорию вокруг места аварии и нашли много интересных вещей, имеющих к ней непосредственное отношение. Некоторые раритеты сохранились в хорошем состоянии: американские радиостанции, радиоконпасы. Конечно, они были сильно повреждены, но вполне возможно, их удастся отреставрировать. И на удивление комплектно все — самолет разгромлен, но не разграблен. Практически не хватало единичных деталей. Порадовала хорошая сохранность отдельных узлов, тундра и болотистый грунт хорошо сохранили металл и краску.

Самой большой проблемой была погода. Температура в это время года достаточно комфортная: днем +12–15° ночью не ниже +4–5°. Дня и ночи, в нормальном понимании, в это время года еще нет. Есть вечер, закат, несерьезные сумерки и снова солнце вылезает на небо. В начале это сбивает, работали с азартом, заканчивали в 2–3 часа ночи, просыпались в 9 утра. Затем подустали, стали придерживаться привычного ритма. Но главным врагом экспедиции был ветер. Постоянный, не очень холодный, без порывов и перепадов, он может дуть и полдня, и день. Работа в таких условиях очень тяжелая, и еще сложнее транспортировка. Ветер носит вертолет, крутит и мотает детали на подвеске. Приходилось ожидать штилевой погоды. Но особенно «хулиганил» ветер при погрузке на баржу. При попытке запустить пустую бочку по склону вниз к барже с довольно крутого берега ветер оставивал бочку на склоне и прикатывал



обратно к ногам изумленного отправителя. Кроме того, на берегу была масса мелкого песка. Под действием ветра он пролазил сквозь плотный мешок внутрь булки хлеба на четверть булки. И скрипел на зубах. Уже после возвращения, в Красноярске Александр Матвеев высыпал четверть ложки песка из компаса, который до этого считал герметичным.

Сравнительно легко поддавшийся разборке Дуглас потом тщательно упаковывали, готовили к длительной и непростой транспортировке на внешней подвеске вертолета Ми-8МТВ авиакомпании «АэроГео».

Первый этап переброски деталей самолета с места аварии на баржу из-за сильного ветра оказался сложным и опасным. Особенно тяжело было в момент погрузки фюзеляжа и центроплана на баржу при помощи вертолета. Баржа довольно маленькая, огромные детали входят на нее, но без запаса, вплотную. День был очень ветреный, мы пытались удерживать фюзеляж за оконечности при помощи веревочных оттяжек, а вертолет, плавающий в порывах ветра, пытался поставить двухтонную машину длиной 18 м и шириной 3 м на небольшую палубу баржи. Фюзеляж

ворочался под ветром как кит, люди метались под ним с веревочками, пытались развернуть его в правильное положение.

Похожая ситуация была с транспортировкой плоскостей крыльев. Эти огромные (11 на 4,5 метра) пустотелые и сравнительно плоские детали самолета весом всего по 450 кг можно было нормально перевезти на внешней подвеске вертолета только в полный штиль. Порывы же ветра крутили и разворачивали эти огромные плоскости так, что пришлось делать несколько остановок и менять варианты крепления.





Несколько попыток изменить способ подвески и обвязки консолей не привели к удовлетворительному результату. Крылья самолета было решено оставить на возвышенности, отметив их знаком, чтобы провести отдельную экспедицию в зимний период 2016—2017 гг.

Разобранный самолет с помощью вертолета по частям был перенесен на внешней подвеске на баржу на реке Пясине. Дальнейшая транспортировка — на барже до гидропорта Валек, там — перегрузка и транспортировка до Дудинки, снова перегрузка на теплоход и рейс по Енисею до Красноярска. Члены экспедиции вернулись в Красно-

ярс 16 августа, теплоход с разобранным самолетом — 29 августа.

16 августа экспедицию встречали в Красноярске как членов любимой футбольной команды, вернувшихся победителями с чемпионата мира. Жаждавшие сенсации корреспонденты телеканалов спрашивали: «Можно ли восстановить самолет до летного состояния?»

Ответ был прост: «Наверное, можно». Это зависит только от наличия достаточного финансирования реставрационных работ. Но главный вопрос — другой: а нужно ли тратить очень немалые деньги для того, чтобы этот самолет мог взлететь? Гораздо полезнее восстановить его до состояния музейного

экспоната и сохранить для будущих поколений. Эта реставрация обойдется на порядок дешевле летного варианта.

Наши американские друзья Глен Мосс и его отец, старый пилот Фрэнк, сказали, что если возникнет необходимость в каких-то деталях самолета при его восстановлении, они перероят все «авиаразборки» Соединенных Штатов, чтобы наша затея претворилась в жизнь и легендарный Дуглас, водивший караваны с ленд-лизовскими грузами по северным морям стал памятником мужеству советских летчиков и взаимопомощи стран антигитлеровской коалиции в годы Второй мировой войны.



Перевозка из порта на стоянку



На теплоходе «Кисловодск»

17 марта 2017 года состоялась вторая экспедиция — за крыльями Дугласа, наземным путем. Она оказалась не менее сложной. На двух вездеходах ТМ-130 за крыльями отправились восемь человек. Руководил экспедицией Игорь Абакумов. Задача была пройти по таймырской тундре, по замерзшей реке Пясине, вернуться уже с крыльями обратно до Норильска, а потом и до Дудинки, чтобы по Енисею впоследствии доставить их в Красноярск. Двое суток движение осуществлялось только по навигатору, видимость из-за пурги была практически нулевой. Один из

вездеходов вез сани, специально изготовленные в Норильске для перевозки самих крыльев.

25 августа 2017 года из Дудинки по Енисею на теплоходе «Талнах» Енисейского речного пароходства крылья самолета были доставлены в Красноярск.

Экспедиционный этап проекта «Борт Тюрикова. Возвращение» был завершен. Конечно, мы были довольны результатом...

Но самым важным моментом в экспедиции для всех нас была встреча с самолетом дочери погибшего командира корабля Максима Дмитриевича

Тюрикова — Авилины Максимовны, для которой прикосновение к штурвалу, кажется, до сих пор хранящему тепло рук ее отца, было чем-то большим, чем просто история. В 1947 году ей было всего 6 лет, а ее брату — 2 годика... Причем воспитывались они без мамы, Максим Тюриков к этому времени уже был вдовцом.

Влюбленный в небо Максим Тюриков даже назвал свою дочь в честь авиации — Авилина это сокращение от «авиационная линия»...

Со слезами на глазах она сказала: «Я ждала этого момента всю жизнь...»



Памятный знак погибшим членам экипажа С-47 Л-1204

Семья

Самолет — это все-таки машина, хотя я как авиационный инженер считаю (как бы это не выглядело со стороны) самолеты почти живыми существами. Да и автомобили, и другие сложные механизмы — есть в них что-то такое... Чувствуют они отношение к себе человека-«рулевого» и отвечают взаимностью. При всем при том, занимаясь экспедицией по спасению Дугласа, мы ни на минуту не забывали о людях — членах экипажа самолета и его пассажирах. Трагедия тогда сплотила людей, 19 дней пассажиры ждали спасения и делили крохи на всех. А летчики ради спасения пассажиров фактически пожертвовали собой...

Нам несказанно повезло. Мы знакомы с родственниками погибших авиаторов: дочерью командира корабля Максима Тюрикова — Авелиной Максимовной (Красноярск), большой и дружной семьей бортрадиста Алексея Смирнова — дочерьми Натальей Алексеевной и Татьяной Алексеевной, внуками и правнуками (Москва), получили письмо от внучки бортмеханика Виктора Писмарева Евгении (Харьков):

«...Я только недавно узнала, кем был мой дед, и нахожусь под большим впечатлением! Во время войны бабушка служила на Чукотке, там они и познакомились, в 1945 году она забеременела, и ее отправили в Харьков, в 1946-м родилась мама. Дед о ней, наверное, и не знал. О нем мы знаем со слов бабушки. Бабушка замуж так и не вышла и детей у нее, кроме мамы, больше не было.

У нас, к сожалению, вообще не было ни одной его фотографии. Бабушка мало что рассказывала, может, это связано было с ее работой в органах, может, боялась... сейчас сложно сказать».

А совсем недавно «Комсомольская правда» после публикации списка пассажиров (написанного химическим карандашом внутри на обшивке Дугласа и сохранившегося до наших дней) разыскала семью Сергея и Екатерины Тарасовых — пассажиров того рейса. Откликнулся Сергей Савченко — внук Сергея Тарасова (Краснодарский край). В семье Тарасовых о том трагическом рейсе помнили всегда.

Теперь мы все — участники и организаторы экспедиции, родственники членов экипажа и пассажиров — одна большая семья, помнящая своих героев.

Спасибо команде единомышленников

Экспедицию по эвакуации самолета Дуглас с Таймыра в Красноярск действительно можно считать уникальной: ее участники по частям разобрали и доставили в Красноярск легендарный самолет, который простоял за северным полярным кругом почти 70 лет.

Стоит отметить, что аналогов подобной спасательной операции в России еще не было. На экспедицию не было потрачено ни одного рубля из федерального или регионального бюджета, не были использованы деньги грантов и т. п.

Кому сказать спасибо? Их много, наших помощников. Прежде всего, экс-

педиции не состоялись бы без помощи органов власти и мощной финансовой поддержки финансового-промышленных компаний нашего региона.

Все удалось организовать в рамках партнерских отношений Красноярского краевого отделения РГО (Экспедиционного центра РГО в СФО) с региональными партнерами — крупными промышленными компаниями и транспортными предприятиями.

В числе ключевых партнеров выступали:

- Правительство Красноярского края и Таймыра Ильдар Иргашевич Джураев, Сергей Александрович Ткаченко, Ринат Вячеславович Ахметчин;
- министерство транспорта Красноярского края Сергей Васильевич Еремин — на тот момент министр;
- МЧС Андрей Анатольевич Шопин;
- Енисейское пароходство Андрей Васильевич Яковлев;
- авиакомпания «АэроГео» Александр Геннадьевич Мамаев;
- ПАО ГМК «Норильский никель» Алексей Васильевич Пинчук, Елена Степановна Безденежных, Олег Геннадьевич Шпагин;

- АО «СУЭК-Красноярск»
Сергей Александрович Григорьев,
Марина Михайловна Смирнова;
- «РУСАЛ»
Сергей Александрович Попов;
- АО «Золотодобывающая
компания «Полюс»
Сергей Игоревич Журавлев;
- судоходная компания Транзит-СВ
Сергей Павлович Руденко;
- Координационно-
Информационный Центр
государств — участников СНГ
по сближению регуляторных
практик, а с 2017 года
и ФГАУ «НИИ «Центр экологической
промышленной политики»
директор
Дмитрий Олегович Скобелев,
соорганизатор экспедиций.

Участники экспедиции 2016 года

1. Спириденко Игорь Анатольевич,
руководитель экспедиции.
2. Корытько Дмитрий Иванович,
командир воздушного судна
Ми-8, «Аэрогео».
3. Бухтояров Антон Александрович,
второй пилот воздушного
судна Ми-8, «Аэрогео».

4. Ефремов Иван Александрович,
авиатехник воздушного
судна Ми-8, «Аэрогео».
5. Лосев Виктор Васильевич,
бортмеханик воздушного
судна Ми-8, «Аэрогео».
6. Шершнева Антон Степанович,
авиатехник воздушного судна
Ми-8, «Аэрогео».
7. Лукьяновский
Александр Викторович,
член Русского географического
общества.
8. Матвеев Александр Валерьевич,
технический специалист.
9. Алексеев Сергей Владимирович,
технический специалист.
10. Эккерт Дмитрий Владимирович,
специалист по безопасности.
11. Гриненко Сергей Владимирович,
специалист по безопасности.
12. Кочкарев Павел Владимирович,
комендант лагеря.
13. Волощук Евгений Анатольевич,
заместитель начальника
аварийно-спасательной
службы Управления ГО
и ЧС Администрации
Таймырского
муниципального района.

14. Алексеев Семен Сергеевич,
фото-, видеооператор.
15. Гленн Мосс (США),
консультант по разборке
самолета.
16. Свентицкий Сергей Михайлович,
технический специалист.
17. Абакумов Игорь Юрьевич,
член Русского географического
общества.

Участники экспедиции 2017 года

1. Абакумов Игорь Юрьевич,
руководитель экспедиции,
член Русского географического
общества.
2. Лукьяновский Александр
Викторович, член Русского
географического общества.
3. Гриненко Сергей Владимирович,
спасатель 1-го класса аварий-
но-спасательной службы Управ-
ления ГО и ЧС Администрации
Таймырского муниципального
района.
4. Егоров Иван Валерьевич,
спасатель 2-го класса аварийно-
спасательной службы Управ-
ления ГО и ЧС Администрации
Таймырского муниципального
района.

5. Егоров Анатолий Олегович, спа-
сатель 2-го класса аварийно-спа-
сательной службы Управления ГО
и ЧС Администрации Таймырского
муниципального района.
6. Ивахненко Кирилл Михайлович,
спасатель 1-го класса
аварийно-спасательной
службы Управления ГО и ЧС
Администрации Таймырского
муниципального района.
7. Волощук Евгений Анатольевич,
заместитель начальника
аварийно-спасательной
службы Управления ГО и ЧС
Администрации Таймырского
муниципального района.



Депутат Государственной Думы Федерального собрания РФ С. М. Сокол,
Губернатор Красноярского края А. В. Усс,
Председатель Красноярского краевого отделения РГО И. А. Спириденко у Дугласа.
05.08.2016



Члены экспедиции
с пилотами «АэроГео»



А. В. Матвеев за реставрацией
деталей самолета



И. А. Спириденко в экспедиции 2016 г.



Выгрузка вертолета. 03.08.2016



Родственники погибших летчиков
Д. О. Скобелев
и А. М. Анциферова.
05.08.2016



Организаторы и участники экспедиции
на приеме у Губернатора Красноярского края

В настоящее время самолет хранится в Красноярске. Вместе с крупными деталями было вывезено большое количество мелких фрагментов, деталей оборудования. Проведена инвентаризация всех деталей самолета, составлена дефектная ведомость, своими силами частично проведено восстановление отдельных элементов самолета и оборудования. Восстановленный Дуглас С-47 станет одним из главных экспонатов Парка-музея освоения Севера, который планируется создать в Красноярске. Организация «Парка-музея освоения Севера» — важнейший социальный проект, направленный на сохранение

культурного и исторического наследия северных территорий России, накопленного исследовательского опыта и «живых» историй первопроходцев, передачу его будущим поколениям. После признания на самом высоком уровне начались практические действия по следующим этапам проекта. Приказом Губернатора Красноярского края Александра Викторовича Усса создана рабочая группа по организации «Парка-музея освоения Севера» на острове Молокова в г. Красноярске. Глава региона подтвердил необходимость подготовки концепции развития острова Молокова, одобрил идею раз-

мещения там парка-музея. Губернатор добавил, что к этой работе необходимо привлечь крупные промышленные компании края: «Деятельность ряда наших крупных организаций связана с историей освоения Севера. Поэтому в таком центре должна быть представлена история с экспонатами, выставка достижений. А самолет Дуглас станет не только частью выставки, но и сердцем этого проекта». Есть надежда что слова превратятся в дела.





Ассоциация «Некоммерческое партнерство «Координационно-информационный центр государств — участников СНГ по сближению регуляторных практик» (Ассоциация «НП КИЦ СНГ»)

Экспертная организация в сфере регулирования обращения химической продукции и внедрения инструментов экологического менеджмента с опытом работы более 10 лет.

Действуя в интересах предприятий промышленного сектора, регулятора и общества в целом, мы оказываем консультационно-информационную и экспертную поддержку в решении вопросов по соответствию законодательным требованиям при импорте и экспорте химической продукции, экологизации производства и внедрению лучших практик. Ассоциация «НП КИЦ СНГ» выступает также в качестве платформы для построения конструктивного диалога между представителями госструктур, научного сообщества и гражданского общества посредством проведения конференций, круглых столов и обучающих семинаров по актуальным вопросам регулирования и экологичного обращения химической продукции.

Мы работаем над наполнением и актуализацией базы данных «Регистр ПБ РФ и стран СНГ», в которой аккумулированы сведения о паспортах безопасности химической продукции, зарегистрированных за период более чем 25 лет. Предприятия промышленности



на добровольной основе предоставляют информацию по безопасности промышленного применения, хранения, транспортирования и утилизации (ликвидации) химической продукции, а также ее использования в бытовых целях. Аналогичная деятельность ведется по разработке SDS, тем самым поддерживая информирование потребителей о безопасном использовании продукции, отправляемой на экспорт.

Осознавая глобальные тренды по цифровизации, наша организация развивает собственную информационно-аналитическую систему «Маяк», целью

которой является автоматизация процессов разработки и верификации технических документов на химическую продукцию, а также доступ к базе данных о свойствах химических веществ на русском языке.



ИАС «Маяк»

Ассоциация «НП КИЦ СНГ» является единственным уполномоченным представителем компании The International EPD System в России и осуществляет деятельность по разработке климатических и экологических деклараций III типа с целью информирования общественности о характеристиках продукта (или услуги) в рамках различных экономических взаимодействий, в том числе воздействий на потребителя и окружающую среду на основе подхода по оценке жизненного цикла.

Эксперты нашей организации принимают участие в международных проектах и отстаивают интересы отечественной промышленности на таких

площадках, как Подкомитет ООН экспертов по СГС, Химический диалог форума АТЭС, Комитет по химии и рабочие структуры ОЭСР, а также форум «Стратегический подход к международному регулированию химических веществ» (СПМРХВ). Ключевым направлением данной деятельности является содействие в гармонизации национального законодательства с международными нормами и правилами в целях снижения технических барьеров в торговле. Сотрудники Ассоциации являются разработчиками серии стандартов, внедряющих положения Рекомендаций ООН-СГС в Российской Федерации и членами экспертной рабочей группы по разработке документов второго уровня к техническому регламенту ЕАЭС «О безопасности химической продукции» (ТР ЕАЭС 041/2017).

Ассоциации «НП КИЦ СНГ» поручено ведение секретариатов одного межгосударственного и двух национальных технических комитетов по стандар-

тизации ТК 60/МТК 527 «Химия» и ТК 339 «Безопасность сырья, материалов и веществ», в рамках которых разрабатываются ключевые стандарты для повышения качества и безопасности химической продукции в целях устойчивого развития промышленного сектора Российской Федерации и обеспечения конкурентоспособности российских товаров.

Приверженность целям устойчивого развития ООН отражается в текущей деятельности нашей организации и реализуемых проектах. Разделяя каждую из них, мы выделили для себя ключевые — те, в которых наши действующие направления могут принести наибольшую пользу для общества и окружающей природной среды. Заботясь о благополучии нынешних и будущих поколений, мы всеми силами работаем над повышением информированности населения о социальной значимости заботы об экологической составляющей нашей повседневной жизни.

Ассоциация активно участвует в значимых социальных проектах, связанных не только с экологией и безопасностью окружающей среды. С 2016 года по настоящее время мы оказываем информационную и финансовую поддержку издательским проектам историка авиации Вячеслава Филиппова («Книга памяти Красноярской воздушной трассы», «Аляска — Сибирь. Взаимодействие во имя Победы. 75 лет Красноярской воздушной трассе. 1942–2017») и проектам Красноярского краевого отделения Русского географического общества — «Борт Тюрикова. Возвращение» и «Парк-музей освоения Севера» на острове Молокова в г. Красноярске. Поддержанный нами выпуск книги, которую вы держите в руках, также направлен на дальнейшее развитие и реализацию проекта «Парк-музей освоения Севера».

Вместе мы можем многое!

📍 115093, г. Москва,
ул. Люсиновская, 36, стр.1, этаж 12
✉ info@ciscenter.org
✉ passport@ciscenter.org
☎ +7 (495)128-95-45

Директор
Айзенберг Игорь Александрович

Президент Отделения
МОО «Академия проблем качества»
«Наилучшие доступные технологии и ресурсосбережение»
при Ассоциации — **к. э.н. Скобелев Дмитрий Олегович**



Красноярское краевое отделение Русского географического общества

Императорское Русское географическое общество открылось в Красноярском крае 10 февраля 1901 года как подотдел Восточно-Сибирского отделения Императорского РГО. Его основатели уделяли особое внимание изучению геологии, географии и истории Приенисейской Сибири. Главными направлениями их деятельности являлись этнографические и естественно-научные исследования. До 1920 года подотдел провел более 15 научных экспедиций в Урянхайский край и на север Енисейской губернии, Ангару и Подкаменную Тунгуску.

Усилиями красноярских географов удалось сохранить уникальный природный комплекс «Столбы», благодаря которому сегодня Красноярск знают во всем мире. В 1925 году после огромной работы и при помощи жителей города «Столбы» получили статус заповедника. Значительный вклад в историю региона внес Аркадий Яковлевич Тугаринов — председатель Красноярского подотдела Сибирского отделения Русского географического общества. Он совершил множество научных экспедиций, охватив почти весь Приенисейский край, результатом его исследований стали более 20 научных работ. Особенно ценны собранные им этнографические материалы. Сегодня в Красноярске продолжают славные традиции, заложенные более века назад.

Краевое отделение РГО продолжает славные традиции. Главными направлениями работы являются природоохранная и просветительская деятельность, историко-этнологические исследования региона, развитие рекреационного потенциала края и популяризация краеведческого туризма.

На базе отделения организован библиотечный фонд и лекторий, действует Экспедиционный центр с большой материально-технической базой для обеспечения масштабной деятельности на территории Красноярского края.

В рамках своей деятельности ККО РГО реализует, в соответствии с Уставом РГО, задачи по проведению целенаправленной работы в обществе по популяризации географии, сохранению исторического и культурного наследия России, природоохранной, образовательной, исследовательской и иной деятельности, широкому привлечению молодежи к научному творчеству в области географии и смежных отраслей знаний.

В декабре 2018 года проект Красноярского краевого отделения РГО «Борт Тюрикова. Возвращение» был признан победителем Премии Русского географического общества в ключевой номинации «Экспедиция по России».

Это ключевая награда в области национальной географии, экологии, сохранения и популяризации природного и историко-культурного наследия России.

Премии на официальной церемонии в Кремле вручил Президент Российской Федерации, Председатель Попечительского совета РГО Владимир Владимирович Путин.

В 2020 году проект Красноярского краевого отделения РГО «Мыс Челюскин», реализованный во время проведения XXIX Всемирной зимней универсиады в Красноярске, победил в Национальной премии «Хрустальный компас».

За многолетнюю историю своей работы Красноярское краевое отделение Русского географического общества внесло существенный вклад в развитие региона. Это одно из наиболее активных отделений РГО в стране.

В настоящее время одними из наиболее значимых проектов ККО РГО являются реализация проекта «Парк-музей освоения Севера» на острове Молокова в Красноярске и организация Сибирской штаб-квартиры Русского географического общества в Красноярске.

В 2021 году Красноярскому краевому отделению Русского географического общества исполнилось 120 лет.

📍 660125, г. Красноярск,
ул. Урванцева, 25

✉ reg24@rgo.ru

☎ +7(391)-255-27-52

Председатель Красноярского
краевого отделения РГО

Спириденко Игорь Анатольевич



Источники и литература

Глава 1.1

1. ГУНБКК. «Советская Сибирь», 25.04.1920.
2. ГАНО. Ф.Р-271. Оп.1. Д. 1.
3. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 01.06.1921.
4. ГАНО. Ф.Р-271. Оп.1. Д. 107. Л. 3, 6.
5. ГАНО. Ф.Р-271. Оп.1. Д. 98. Л. 1.
6. ГАНО. Ф.Р-271. Оп.1. Д. 98. Л. 5.
7. ГАНО. Ф.Р-271. Оп.1. Д. 96. Л. 7–12.
8. ГАНО. Ф.Р-271. Оп.1. Д. 100, Л. 7,12, 24, 30, 42–45, 69.
9. ГАНО. Ф.Р-271. Оп.1. Д. 96. Л. 1–6.
10. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 19.11.1925.
11. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 22.11.1925.
12. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 10.02.1926.
13. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 25.02.1926.
14. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 04.03.1926.
15. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 04.03.1926.
16. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 11.04.1926.
17. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 04.03.1926.
18. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 06.03.1926.
19. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 20.07.1931.
20. Визе В. Ю. «Моря Советской Арктики», 1936 г.
21. История открытия и освоения Северного морского пути, т. III. Л., 1959, с. 376.
22. Визе В. Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через ледовитые моря.— Москва: Издательство Главсевморпути, 1946.— С. 128, 130.
23. Визе В. Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через ледовитые моря.— Москва: Издательство Главсевморпути, 1946.— С. 76, 86.
24. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 18.08.1934.
25. ГАНО. Ф. Р-12. Оп.1. Д. 1570. Л. 71.

Глава 1.2

1. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 17.01.1930.
2. Оперативный отчет гидросамолета «СССР Н-2» за 1932.
3. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 26.08.1934.

4. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 22.08.1934.
5. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 22.08.1934.
6. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп.1. Д. 1. Л.8–10.
7. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп.1. Д. 1. Л.40–41.
8. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 30.01.1935.
9. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 18.02.1935.
10. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 05.03.1935.
11. КГКУ «ГАКК». Ф. П-145. Оп. 1. Д. 1. Л. 16, 17.
12. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 01.09.1935.
13. РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1815. Л. 2.
14. РГАЭ. Ф. 9570. Оп. 2. Д. 1815. Л. 13.
15. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 17.02.1937.
16. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 18.02.1937.
17. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп.1. Д. 3. Л. 21–24об.
18. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 11.08.1938.

Глава 1.3.

1. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 07.06.1925.
2. Воспоминания Громова М. М.
3. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 26.08.1929.
4. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 26.08.1925.
5. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 14.06.1926.
6. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 16.07.1926.
7. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 18.06.1926.
8. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 16.06.1930.
9. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 31.07.1934.
10. ГУНБКК. «Красноярский комсомолец», 04.09.1936.
11. Воспоминания Федорова Е. К.
12. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 30.05.1937.

Глава 1.4

1. Молоков. Родное небо. М., 1982.
2. Спасение челюскинцев. М., 1934.
3. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 27.04.1934.
4. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 22.08.1934.
5. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 27.04.1934.
6. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 05.10.1936.
7. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 22.08.1934.

8. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 14.08.1935.
9. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 01.03.1935.
10. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 04.05.1935.
11. ГУНБКК. «Советская Арктика», 1935, № 2, с. 26.
12. ГУНБКК. «Советская Арктика», 1935, № 2, с. 32–34.
13. ГУНБКК. «Красноярский комсомолец», 22.09.1936.
14. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 06.10.1936.
15. «Восточно-Сибирская Правда», 10.01.1936.
16. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 05.10.1936.
17. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 05.10.1936.
18. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 27.05.1937.
19. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 27.05.1937.

Глава 1.5

1. ГАКК.Ф.П-32. Оп.1. Д. 27. Л. 46–47.
2. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп.1. Д. 1. Л. 8–10.
3. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1341. Оп.1. Д.1. Л. 120.
4. КГКУ «ГАКК». Ф. П.-32. Оп.1. Д. 1. Л. 41–45.
5. «Красноярский рабочий», 26.08.1934.
6. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1341. Оп.1. Д. 1. Л.129.
7. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1341. Оп.1. Д. 1. Л.130.
8. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 30.05.1935.
9. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1341. Оп.1. Д. 3. Л. 5–11об, 27.
10. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 22.10.1936.
11. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1341. Оп.1. Д. 7. Л. 5–7, 8–9, 10, 10об, 15.
12. ГАКК. Ф1341. Оп. 4. Д. 37. Л. 2.
13. КГКУ «ГАКК». Ф. П-145. Оп. 1. Д. 3. Л.104, 104об.
14. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1341. Оп. 5. Д. 2. Л. 5об-6об.
15. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1341. Оп. 5. Д. 4. Л. 3.
16. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1341. Оп. 5. Д. 4. Л. 19.
17. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1341. Оп. 5. Д. 36. Л. 5, 6.
18. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1341. Оп. 1. Д. 43. Л. 3–8.
19. КГКУ «ГАКК». Ф. П-17. Оп. 1. Д. 1220. Л. 42–44.

Глава 2.1

1. ГУНБКК. «Советская Арктика», 1936, № 7, с. 81–84.
2. ГУНБКК. «Советская Арктика», 1936, № 2.

3. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 22.08.1934.
4. Визе В. Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через ледовитые моря.— Москва: Издательство Главсевморпути, 1946.— С. 225, 236, 237, 254.
5. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 30.09.1934.
6. КГКУ «ГАКК». Ф. П-32. Оп.1. Д. 12. Л. 3, 4об.
7. КГКУ «ГАКК». Ф. П-32. Оп.1. Д. 12. Л. 5, 8.
8. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 28.01.1935.
9. КГКУ «ГАКК». Ф. П-32. Оп.1. Д. 27. Л. 22–22об.
10. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 20.02.1935.
11. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 23.02.1935.
12. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 30.03.1935.
13. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 11.07.1935.
14. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 18.09.1935.
15. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 21.07.1935.
16. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 29.07.1935.
17. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 16.08.1935.
18. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 17.07.1935.
19. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 01.08.1935.
20. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 08.08.1935.
21. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 12.08.1935.
22. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1386. Оп. 1. Д. 513. Л. 105.
23. ГУНБКК. «Советская Арктика», 1935, № 2, с. 22–24.
24. ГУНБКК. «Советская Арктика», 1936, № 3, с. 37, 38.
25. КГКУ «ГАКК». «Красноярский комсомолец», 02.02.1936.
26. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 05.10.1936.
27. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 23.10.1936.
28. КГКУ «ГАКК». Ф. П-32. Оп. 2. Д. 8. Л. 32, 34.
29. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 09.02.1937, 12.02.1937.
30. ГУНБКК. «Советская Арктика», 1937, № 4, с. 97.
31. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 09.05.1937.
32. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 01.01.1938.
33. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 22.02.1938.
34. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 03.04.1938.
35. ГУНБКК. «Красноярский рабочий», 06.10.1938.
36. КГКУ «ГАКК». «Красноярский комсомолец», 23.02.1938.
37. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 06.07.1938.
38. Отчет Енисейской авиагруппы за 1938 г.
39. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 18.08.1938.

Глава 2.2

1. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 11.10.1938.
2. КГКУ «ГАКК». Ф. П-26. Оп. 3. Д. 183. Л. 66–73.
3. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп.1. Д. 12. Л. 51.
4. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп.1. Д. 8. Л. 32.
5. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп.1. Д. 10. Л. 43, 48, 50, 60–62, 65, 66, 70.
6. КГКУ «ГАКК». Ф. П-145. Оп. 2. Д. 2. Л. 9, 11.
7. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп.1. Д. 16. Л. 186–187об, 191об, 193, 196.
8. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп.1. Д. 10. Л. 112–125.
9. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 12.06.1940.
10. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 16.08.1940.
11. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп. 3. Д.11. Л. 46–52.
12. КГКУ «ГАКК». «Красноярский комсомолец», 18.04.1941.
13. КГКУ «ГАКК». Ф. П-26. Оп. 3. Д. 183. Л. 78.
14. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп. 3. Д. 10. Л. 49.
15. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп. 5. Д. 2. Л. 105, Оп. 3. Д.12. Л. 25.
16. КГКУ «ГАКК». Ф. П-26. Оп. 3. Д. 592. Л. 124.
17. КГКУ «ГАКК». Ф. П-26. Оп. 3. Д. 183. Л. 1–17, 20.
18. КГКУ «ГАКК». Ф. П-145. Оп. 2. Д. 8. Л. 112.
19. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1386. Оп. 4. Д. 41. Л. 123.
20. КГКУ «ГАКК». Ф. П-26. Оп. 3. Д. 183. Л. 1–17, 20.
21. КГКУ «ГАКК». Ф. П-26. Оп. 3. Д. 472. Л. 7, 10–15а, 20.
22. КГКУ «ГАКК». Ф. П-26. Оп. 15. Д. 429. Л. 36–38.

Глава 2.4

1. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп. 5. Д. 27. Л. 2–6, 9, 18–26, 31.
2. КГКУ «ГАКК». Ф. П-26. Оп. 15. Д. 439. Л. 7, 8.
3. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп. 5. Д. 43. Л. 15, 16.
4. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп. 5. Д. 27. Л. 74, 80, 81.
5. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп. 5. Д. 28. Л. 17, 19.
6. КГКУ «ГАКК». Ф. Р-1421. Оп. 5. Д. 28. Л. 39, 40.

Глава 2.3

1. ГУНБКК. «Советская Арктика», 1939, № 12, с. 49.
2. ГУНБКК. «Советская Арктика», 1940, № 2, с. 12.
3. ГУНБКК. «Советская Арктика», 1939, № 12, с. 52–54, 56.
4. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 03.10.1939.
5. ГУНБКК. «Советская Арктика», 1939, № 6, с. 14, 15.
6. КГКУ «ГАКК». «Красноярский рабочий», 28.10.1940.
7. ГУНБКК. «Советская Арктика», 1940, № 5, с. 3–14.

Сокращения

АОСП — авиационный отряд специального применения (в ГВФ)
 АРБ — авиаремонтная база
 ВВС — Военно-воздушные силы
 ГВФ — Гражданский воздушный флот
 ГМК — горно-металлургический комбинат
 ГУ СМП — Главное управление Северного морского пути
 ДБАП — дальний бомбардировочный авиационный полк
 КАРЗ — Красноярский авиаремонтный завод
 КАРМ — Красноярские авиаремонтные мастерские
 МАГОН — Московская авиационная группа особого назначения
 МРАЭ — морская разведывательная авиационная эскадрилья
 НКАП — Народный комиссариат авиационной промышленности
 НКВД — Народный комиссариат внутренних дел
 ОКБ — особое конструкторское бюро
 РККА — Рабоче-крестьянская Красная армия
 СНК — Совет народных комиссаров
 ТАСС — Телеграфное агентство Советского Союза
 УВС — Управление воздушной службы
 УПА — Управление полярной авиации
 ЦАРБ — Центральная авиаремонтная база
 ЦИК — Центральный исполнительный комитет
 ШП — школа пилотов

Использованы фотографии:

- из фондов РГАЭ, КГКУ «ГАКК», Красноярского краевого краеведческого музея, Красноярского краевого отделения РГО
- личных архивов семей Молокова В. С., Малькова В. В., Прийдака А. И., Кравцова Т. К., Козина Н. Д.
- личных архивов автора и Петрова Г. Ф.
- Бухтоярова А., Зимы А. Ю., Щелканова А. Н.
- фотобанка Лори

Автор выражает благодарность за финансовую поддержку проекта

Ассоциации «Некоммерческое партнерство «Координационно-информационный центр государств — участников СНГ по сближению регуляторных практик» (Ассоциация «НП КИЦ СНГ») и лично Дмитрию Олеговичу Скобелеву

В. В. Филиппов

**ЕНИСЕЙСКАЯ АВИАГРУППА.
С ОСТРОВА МОЛОКОВА
К СЕВЕРНЫМ ШИРОТАМ**

Дизайн
Верстка
Корректурa

С. Рожков
Г. Гладкая
Е. Мусатова

Подписано в печать ???.2021. Бумага мелованая. Печать офсетная.
Формат 60 x 90 /16. Усл. печ. л. 14. Заказ 44803. Тираж 470 экз.
Отпечатано в ООО «Издательство Поликор»
660049, Красноярск, ул. Дубровинского, 58, тел. (391) 227-77-53