

## МОСКВА — БУХТА ТИКСИ

*Для обеспечения планомерного освоения Арктики Главное управление Севморпути летом 1934 года приступило к расширению центральной авиабазы на мысе Шмидта, где предполагалось базировать 12 самолётов, а также к устройству авиабаз на мысах Челюскина и Желания, в бухтах Тихой и Тикси. Для авиабазы в Тикси строился жилой дом на 15 человек, радио- и метеостанции. Здесь предполагалось базирование пяти — шести самолётов, предназначенных, прежде всего, для переброски экспедициям и зимовщикам провизии, горючего, запасных частей и медикаментов.*

Заметно оживилось воздушное движение в Арктике в 1935 г.

В.С. Молоков на самолете П-5 в феврале-марте совершил перелёт из Москвы на остров Диксон, покрыв при этом 13 тысяч километров. Его путь пролегал через Новосибирск, Красноярск, Игарку и Дудинку. М.В. Водопьянов и М.Я. Линдель — на мыс Шмидта (14 тысяч километров). Впервые на Севере авиация применялась в санитарных целях: с полярной станции Маре-Сале вывезли больного радиста.

В январе 1935 г. Управление воздушной службы Главсевморпути наметило к открытию регулярную линию Якутск — бухта Тикси с таким расчётом, что она вместе с авиамагистралью Иркутск — Якутск образует прямое воздушное сообщение Иркутска, т.е. Транссибирской железной дороги, с побережьем Северного Ледовитого океана.

**О первом зимнем перелёте в Заполярье экипажей Виктора Львовича Галышева и Карла Густавовича Неронена до бухты Тикси** наш дальнейший рассказ.



В.Л. Галышев



К.Г. Неронен

Всю ночь на 31 января 1935 г. над Москвой кружила метель. Но к утру распогодилось. Аэродромные рабочие начали расчищать сугробы на взлётной полосе, а экипажи освобождать самолёты от снежного савана. Первым загудел моторами и отправился в международный рейс на Берлин «Юнкерс», затем поднялся в воздух П-5 с матрицами для Ленинграда.

Наступил черёд голубокрылой машины ПС-4 (W-33) с бортовым номером Н-62. На ней В.Л. Галышев, бортмеханик Л.П. Демидов и корреспондент «Комсомольской правды» Е.И. Рябчиков стартовали в далёкий путь к зимовщикам бухты Тикси.

Самолёт делает прощальный круг над подёрнутой утренней дымкой столицей и ложится курсом на восток.

4 февраля он был уже в Свердловске, а 9-го вылетел из Новосибирска и, покрыв 725 километров над тайгой и горами, к

вечеру на последних каплях горючего сел у острова Молокова на Абаканской протоке Енисея. Здесь, на Красноярском аэродроме Главсевморпути, экипаж Галышева встретили К. Неронен и его бортмеханик В. Демидов с невесёлой вестью: вторая машина, с бортовым номером Н-5, на которой они должны лететь в Тикси, ещё не собрана.

Только 17 февраля самолёт Галышева приземлился в Иркутске. А Неронен совершил вынужденную посадку в 90 километрах от города. Три дня потребовалось работникам местного леспромпхоза на то, чтобы вытащить машину из глубокого оврага гусеничным трактором. К счастью, повреждения у самолёта были незначительные, и после мелкого ремонта лыжи он прибыл в Иркутск.

В полдень 23 февраля оба экипажа покинули Иркутский аэродром и легли курсом на север. В тот же день после промежуточной посадки в Верхолёнке прибыли в Усть-Кут и заночевали. Поутру продолжили свой путь.

Виктор Львович вел самолётное звено спокойно и уверенно, смело срезая прихотливые извивы Лены и отходя в сторону от реки на сто километров. И немудрено! Он летел над Леной 251-й раз! За семь лет работы в этих краях налетал 500 тысяч километров. В местах посадки его все знают и встречают, как родного человека, расспрашивают не только о лётной работе, но и о делах семейных.

Неронен летел по этому маршруту впервые.

Предоставим слово Е.И. Рябчикову:

*«26 февраля. Самолёты разворачиваются над столицей Якутской республики. Галышев и Неронен приветственно машут крыльями. Мы — в сердце Якутии! За плечами 3000 километров от Иркутска, покрытые за 12 часов 25 минут лётного времени.*

*3 марта. Закончены все подготовительные работы к полёту до Тикси. Кабины самолётов загружены запасными частями, сменными винтами, спальными мешками, меховыми одеялами, запасом продовольствия, оружием. Рулевые управления обшиты брезентом. Мы натираемся спиртом и одеваемся в меха.*

*Ослепительно яркий, тихий и морозный день поднимается над городом. На ледяном аэродроме Аэрофлота всё приготовлено к нашему отлёту. В 11 часов начальник аэропорта Баринов даёт старт. Галышев и Неронен разворачиваются над Якутском, и самолёты уходят вдаль над необъятно широкой Леной.*

*Справа осталось устье Алдана. Лена становится ещё более широкой. Всё меньше по пути встречается селений. Сплошная тайга. На горизонте сверкают снежные пики Верхоянского хребта.*

*Через 1 час 20 минут подходим к угольным копям Сангар-Хая. Самолёты садятся на озере, выбрав самостоятельно*

место для посадки. Всё селение выходит встречать отважных воздушников.

**4 марта.** По техническим причинам теряем прекрасный лётный день. Вечером начинает пуржить. Радио сообщило о наступлении метели по всему низовью Лены. К ночи пурга свирепствует.

**7 марта.** Сегодня исполняется 5 лет со дня трагической гибели отважных лётчиков Кальвицы, Леонгарда и радиста Карчевского, погибших около Сангар-Хая при попытке совершить первый перелёт из Якутска в Булун в условиях зимней Арктики. Галышев и Неронен хорошо знали погибших, делятся воспоминаниями.

Только **9 марта** самолёты поднимаются из Сангар и к вечеру садятся в 30 километрах от Жиганска на озеро Ахабыт. В 90 километрах от Жиганска звено Галышева пересекло Полярный круг.

На оленях едем в Жиганск. На следующий день отлёт срывается из-за поздней присылки оленей. Вечером застаёт пурга.

11 марта прояснилось. Но метеосводки из Булуна приходят противоречивые. Галышев принимает решение на вылет. Олени опять приходят с большим опозданием, вылетели только в час дня. Под самолётами простирается то пустынная невообразимой ширины Лена, то бесчисленные озёра, то необъятно раскинувшаяся низкорослая лиственничная тайга.

Прошли 225 километров, когда на горизонте показались мрачные тучи. Вскоре они превратились в неприступную стену, да и день стал угасать. Галышев разворачивает самолёт на обратный курс, на Жиганск, следом за ним — Неронен.

Через несколько часов туча, преградившая путь самолётам, накрыла Жиганск. Пурга бушевала два дня.

Вечером 13-го из Булуна дали хорошую погоду. 14-го утром олени пришли вовремя. Приехавшие эвенки усердно помогали готовить машины к вылету.

Проплыл под самолётами знакомый по недавнему неудачному полёту ландшафт. Тайга мельчает, редет и переходит в тундру. Наконец на горизонте показалась долгожданная цепочка Хараулахских гор. Вечереет.

В лучах закатного солнца самолёты сели в Булуне. Их встречали все жители поселка...

Не без волнения путешественники усаживались утром в самолёты. Предстоял последний бросок к цели. Машины делают круг над посёлком и, пройдя километров пятьдесят вдоль Лены, сворачивают вправо. Высота 1500 метров над заснеженными сопками. Болтает. Но вот вдали за каменной грядой открывается ледовая равнина. Это — губа Буор-Хая, а если более общо — море Лаптевых.

Пилоты закладывают машины в глубокий вираж над полярной станцией, снижаются и садятся на лёд залива Сого.

Это — Тикси. Цель достигнута.

За весь путь не было ни единой поломки самолётов, никаких происшествий. И в единоборстве с капризами природы пилоты вышли победителями.

18 марта самолёты В.Л. Галышева и К.Г. Неронена сели на Якутском аэродроме. Совнарком Якутии горячо поздравил авиаторов с благополучным завершением трудного рейса «над совершенно неизвестными пространствами, без уверенности в наличии подготовленных аэродромов, в самое холодное время года».

В конце апреля 1935 г. В.Л. Галышев, не так давно назначенный начальником базирующейся в Якутске Ленской авиагруппы Главсевморпути, прибыл в Москву для участия в конференции полярных лётчиков. В беседе с сотрудником ТАСС он сообщил:

*«Линия Иркутск — Тикси имеет громадное экономическое значение. Она позволит связать с центром отдалённые фактории и зимовки, не имевшие до сих пор связи в течение долгой полярной зимы. На самолётах по этой линии мы будем перевозить ценный груз — пушнину.*

*Общее протяжение линии 4500 километров. От Иркутска до Якутска мы будем пользоваться аэродромами Главного управления ГВФ. Значительно труднее обстоит дело с посадочными площадками за Якутском. Здесь аэропорты нужно создавать заново.*

*Первой остановкой за Якутском мы наметили Сангар-Хая. Там находятся каменноугольные копи, снабжающие углём ленские экспедиции.*

*Затем самолёты будут производить посадку в районном центре Жиганске. Здесь до сих пор мы пользовались в качестве аэродрома озером. Сейчас с наступлением весны будем готовить аэродром на Лене у самого города.*

*Следующая посадка — в устье реки Джарджан. Раньше здесь была лишь одна юрта, где находили приют путники. Сейчас у устья Джарджана мы оборудуем аэродром, сооружаем дом, устанавливаем радиостанцию, организуем метеослужбу.*

*После остановки в Булуне самолёты достигнут конечного пункта линии — бухты Тикси. В 1932 году в этой бухте была организована полярная станция. Путь от Якутска до бухты Тикси и обратно самолёты будут совершать летом в один-два дня.*

Со дня открытия и до середины августа 1935 г. на линии Якутск — Тикси было выполнено 13 рейсов, перевезено около шести тонн груза и 63 пассажира.

**Ленская авиация становилась важным звеном в транспортной цепи не только Якутии, но и всего Советского Союза.**