

АВИАЦИЯ И КОСМОНАВТИКА



НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ ЖУРНАЛ ВВС

вчера, сегодня, завтра...



Ту-334 - ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

АВИАЦИЯ КИТАЯ

ИСТРЕБИТЕЛЬ F/A-18E

РАКЕТНЫЙ ЩИТ СТРАНЫ

САМОЛЕТЫ ОКБ ТУПОЛЕВА

ТЯЖЕЛЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ
ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

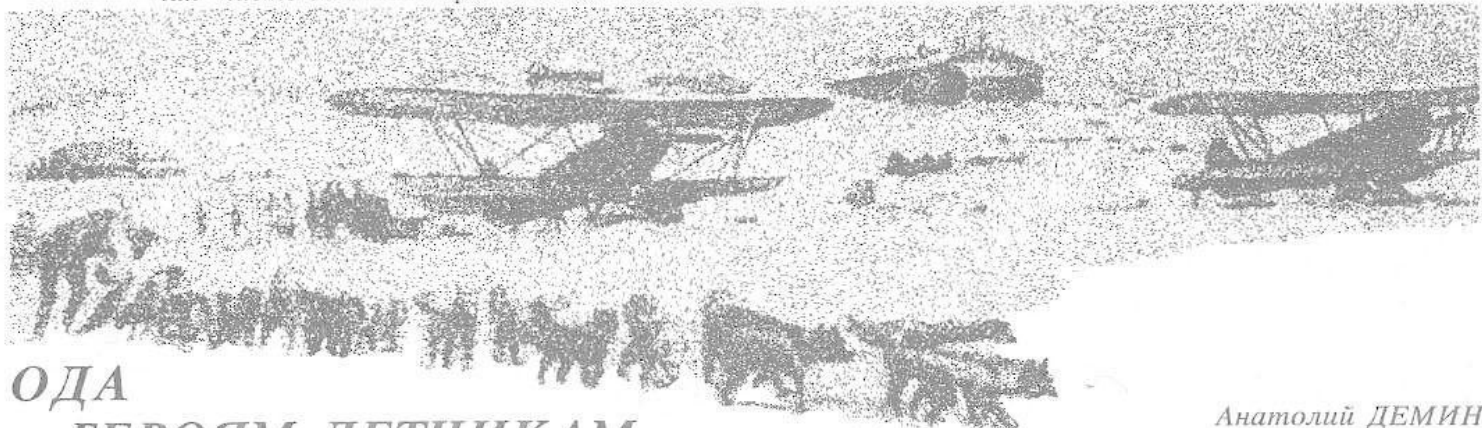


4.99



13 апреля исполняется 65 лет со времени успешного завершения беспримерной по масштабам арктической экспедиции по спасению 104 человек команды и научной экспедиции раздавленного льдами парохода "Челюскин" на Чукотке. Спустя три дня, 16 апреля 1934 г., Президиум Верховного Совета СССР своим указом установил высшую степень отличия, мужества и героизма - звание Героя Советского Союза. Первыми Героями стали семь летчиков, вывезших со льдины челюскинцев.

Между тем полеты на льдину и эвакуация людей из ледового лагеря - это героическая, но всего лишь "надводная" часть "айсберга" проделанной работы, в то время как его "подводная" или "рабочая" часть осталась практически забытой.



ОДА

ГЕРОЯМ-ЛЕТЧИКАМ,

Анатолий ДЕМИН

ЕЗДОВЫМ СОБАКАМ И ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ ТРОЙКАМ

(Забытые страницы челюскинской эпопеи)

Накануне празднования 7 ноября 1933 г. в Москве получили радиogramму от начальника научной экспедиции на пароходе "Челюскин" О.Ю.Шмидта, где сообщалось, что они находятся в Беринговом проливе у острова Диомид, на расстоянии всего лишь двух миль от чистой воды.

Задачей "Челюскина" было пройти Северным морским путем за одну короткую летнюю навигацию из Баренцева моря в Берингово. Освоение Северного морского пути в те годы являлось одной из важнейших народнохозяйственных задач, и судоходство вдоль побережья Чукотки год от года становилось все оживленнее. Но в 1933 г. там сложилась особенно тяжелая ледовая обстановка. Из приплывших туда двух десятков пароходов из ледового плена не смогли выбраться и зазимовали три, среди них "Челюскин". Жители Уэллена видели, как вмерзший во льды, он дрейфовал в Берингов пролив. После "трудового рапорта" Шмидта прошло несколько дней напряженного ожидания, но надеждам не суждено было оправдаться. Начавшимся штормом льды понесло в обратном направлении.

Охотившиеся в море чукчи снова видели "Челюскин" в районе мыса Сердце-Камень, милях в 10 - 15 от берега. Он был беспомощен, льды тащили судно на восток. Охотники говорили, что, если бы пароход смог проломить кромку и приблизиться к берегу, дальше свободный путь был бы ему обеспечен. На помощь зазимовавшим пароходам из бухты Провидения вышел ледорез "Литке", но пробиться к "Челюскину" он не смог.

Для вывоза людей с зазимовавших пароходов в октябре на Чукотку перебросили небольшую авиагруппу. По рекомендации летчика Куканова, впоследствии на У-2 вывезшего часть лю-

дей с парохода "Север", в нее попал будущий Герой № 1 А.Ляпидевский. На свое письмо в октябре 1933 г. он получил от начальника летного сектора Северного морского пути М.И.Шевелова радиogramму: "Уншлихт молнирует приказ выехать во Владивосток в распоряжение особого представителя на Дальнем Востоке Пожидаева для выполнения правительственного задания". Речь шла о вывозе людей с трех пароходов, зазимовавших во льдах.

21 октября в 10 утра из Владивостока вышел пароход "Сергей Киров" с двумя разобранными АНТ-4. Начальником экспедиции уполномоченный Севморпути назначил летчика-наблюдателя Петрова, летчика Конкина - командиром звена и политруководителем, Ляпидевского - командиром экипажа одного из самолетов. В Петропавловске самолеты перегрузили на госпитальное судно "Смоленск", направлявшееся в бухту Провидения с углем для стоявшего там судна "Литке", "Свердловск" и "Лейтенант Шмидт". Затем оно должно было служить базой для переброски больных с зимующих пароходов.

К концу ноября самолеты выгрузили на лед, собрали и облетали. 29 числа Ляпидевский опробовал в воздухе первый самолет, сел на лед вблизи парохода. Выявили ряд дефектов, механики принялись за их устранение. Ляпидевский был самым опытным летчиком, в 1932 г. он стажировался на АНТ-4 в Москве в НИИ ВВС. Конкин на АНТ-4 не летал, он обучался на ходу во время опробования второго самолета. Всего сделали семь посадок.

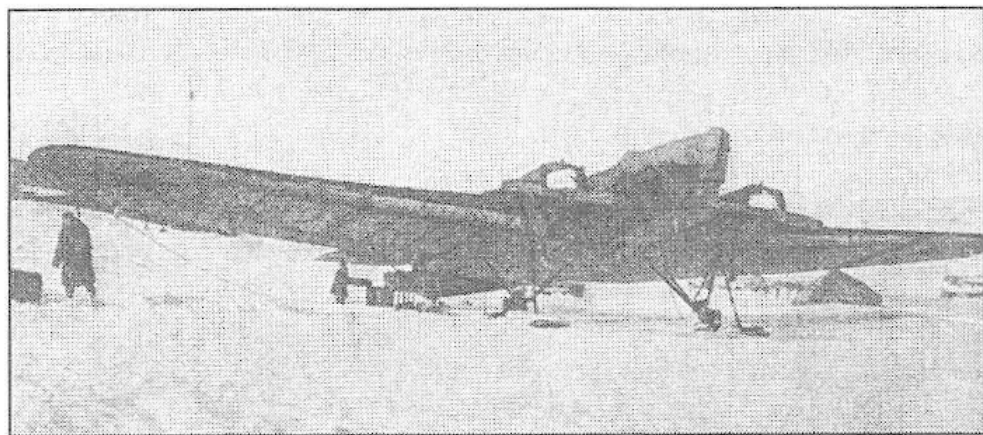
По прибытии начальником экспедиции назначили Г.Д.Красинского, опытного полярника, прекрасно знавшего ледовую обстановку. В 1927 - 1929 гг. он участвовал в трех дальних перелетах по Восточной Сибири и Чукотке.

Ляпидевский вспоминал, что именно Красинский первый сказал ему, "что "Челюскин", пожалуй, из льдов не выберется - потонет", и предложил снять людей с "Челюскина" в первую очередь.

Сложность обстановки усугублялась полярной ночью. До судна в один конец требовалось около семи летных часов, а бывали дни, когда солнце вообще не восходило. Получив разрешение Шмидта, попытались лететь к "Челюскину", несмотря на то, что там была площадка шириной всего 50 м, а для АНТ-4 требовалась как минимум в три раза шире. Промежуточной базой должен был стать Уэллен на мысе Дежнева. Перелететь туда смогли только 20 декабря, неоднократно вылетая и возвращаясь из-за ненадежной работы моторов. Несколько раз полярного дня не хватало, чтобы успеть запустить и прогреть оба мотора.

Прибыв в Уэллен в конце декабря, Ляпидевский сделал две попытки вылететь к "Челюскину", но из-за моторов оба раза возвращался. Однажды на взлете он зацепился за что-то правой лыжей, но обошлось без происшествий. Во втором полете в мороз в 34° Ляпидевский сильно обморозился, затем ему пришлось вернуться в бухту Провидения за вторым самолетом, поскольку иссяк запас сжатого воздуха для запуска моторов. Путешествие на собаках длилось неделю, с 11 по 18 января. Из-за пурги второй АНТ-4, загруженный десятью баллонами сжатого воздуха, с привязанной к фюзеляжу бочкой Гончарова (водомаслогрейкой), вылетел в Уэллен только 6 февраля, но из-за погоды сел в заливе Лаврентия.

13 февраля на Чукотке первыми узнали о гибели "Челюскина". Пока раздавленный льдами пароход медленно тонул, с него на льдину успели снять



АНТ-4 А.Ляпидевского

все необходимое, в том числе и самолет-амфибию Ш-2 М.Бабушкина. При эвакуации погиб только один человек - завхоз Могилевич, на которого упало бревно. Сообщение о том, что на льду оказались более 100 человек, в считанные часы облетело и потрясло мир. В Москве сразу после получения радиogramмы по поручению зампредсовнаркома В.В.Куйбышева собрали совещание у председателя Арктической правительственной комиссии С.С.Каменева, где наметили первые шаги по организации спасения челюскинцев. Совещание еще не закончилось, еще редактировался проект постановления о намечаемых мероприятиях, как стало известно, что по инициативе И.В.Сталина организована правительственная комиссия под руководством В.В.Куйбышева для спасения челюскинцев.

Основной трудностью были огромные расстояния от лагеря Шмидта до промышленных районов СССР. В те годы на громадной территории Чукотки проживало около 15.000 чукчей и эскимосов. Вдоль всего берега тянулась цепочка стойбищ и селений. Две трети населения жили у моря, занимаясь, главным образом, охотой на морского зверя, дававшего шкуру, мясо, жир. В тундре жили кочевники. Их богатство - олени и пушной зверь. Летом средством сообщения служил водный путь, зимой - собаки.

Быт и нравы живших в ярангах чукчей образно обрисовал Ляпидевский: "...Когдаходишьзаполог, женщина раздеваеттебя. Отказаться - значит обидеть. Хозяин с места не тронется, суетятся, работают только женщины. Мужчина говорит: "Я должен думать, куда зверь пошел". Угощают чаем, копальгином. Копальгин - мясо моржа весеннего и осеннего убоя. Убивают моржа, разрубая на куски и бросают в ямы. Мясо начинает разлагаться, но совсем разложиться не успевает - замерзает. В таком замороженном виде его и едят. За пологом мужчины и женщины ходят почти голыми. Две женщины были одеты в европейские платья, но это не меняло дела, потому что они не снимают платье до тех пор, пока оно не развалится: стирать негде и не в чем. Чай день и ночь кипит на огне. Женщины грязным подолом вытирают кружку для чая и в эту кружку наливают чай гостю. После того, как все выпьют, остат-

ки опять сливают в чайник до следующего раза."

Неудивительно, что когда С.Леваневский прилетел в Анадырь за потерпевшим аварию на Чукотке во время кругосветного перелета американским летчиком Маттерном, местное население жаловалось, "что Маттерн ничего не ест, как бы не помер. Спрашивают нас, не привезли ли мы что-нибудь из продовольствия - он только шоколад ест..." Леваневский отдал ему свой аварийный паек - 10-15 плиток и отвоз Маттерна в Ном. Когда он высадил американца на берег, "Маттерн упал на землю и начал хлопать руками по земле, восклицая: "Америка! Америка!" Так Леваневский стал в Америке чуть ли не народным героем и "спасителем" Маттерна.

Первым делом правительственная комиссия поручила Главному управлению Севморпути (ГУСМП) наладить бесперебойную радиосвязь с лагерем Шмидта и Чукотским полуостровом. Решили мобилизовать в помощь Шмидту все местные средства Чукотки. Комиссия немедленно назначила чрезвычайную тройку на Чукотке под председательством начальника станции ГУСМП на мысе Северном Петрова. Ему поручили мобилизовать собачий и олений транспорт и немедленно привести в летную готовность все находившиеся на Чукотке самолеты.

Среди них был У-2 ("Н-4") пилота Куканова на мысе Северном. Осенью 1933 г. он перевез пассажиров с зазимовавших у мыса Шелагского судов, но в одном из последних перелетов повредил шасси. На полярной станции Уэллен стоял еще один У-2 с ненадежным мотором, первоначально закрепленный за летчиком Конкиным, летавшим вторым пилотом у Ляпидевского (фактически один экипаж на два самолета). Второй АНТ-4 сначала числился за Чернышевским, о его участии в экспедиции сведений нет. Еще был совсем изношенный ЮГ-1 (трехмоторный Юнкерс G23), его даже не пытались использовать. Состояние материальной части, в том числе и самолетов Ляпидевского, всем внушало опасение.

Пока в Москве создавали правительственную комиссию, местные власти на Чукотке попытались спасти челюскинцев своими силами. 14 февраля в районе создали чрезвычайную тройку в со-

ставе: председатель РИКа Трудолюбков, метеоролог Уэлленской станции Хворостанский и начальник пограничного пункта в Дежневе Погорелов. Тройка решила мобилизовать 60 нарт и направить их на мыс Онман, а оттуда прямо по льду к лагерю Шмидта. Путь по льду составлял - 140 - 150 км, да еще от Уэллена от мыса Онман по берегу - 500 км. По прямой от Уэллена до лагеря Шмидта - 265 км, от мыса Северного - 287 км. От Уэллена до мыса Северного - 750 - 800 км. Направление нартам должен был указывать самолет. С него собирались по пути сбрасывать корм собакам, продовольствие людям и передавать все распоряжения. Экспедиция под командой Хворостанского вышла в путь уже 14 февраля, взяв в Уэллене 21 нарту и по пути предполагая собрать остальные.

18 февраля уэлленская тройка получила телеграмму за подписью Куйбышева о том, что их председателем назначен Петров. На следующий день по распоряжению комиссии в чрезвычайную тройку ввели начальника контрольно-пропускного пункта Чукотки А.Небольсина. Он приехал в Уэллен 18 февраля и затеял с экспедицией не одобрил: "Набрать 60 нарт - означало оголить весь район. Кроме того, экспедиция должна была занять месяца два, успех ее сомнителен, а в это время здесь на месте без собак никакие другие меры помощи не были бы возможны. Мы должны были также помнить и о нуждах населения. Мобилизовать на два месяца всех собак - значило оставить чукчей без охоты, т.е. обречь их на голод." Вскоре Петров распорядился задержать экспедицию Хворостанского. Небольсин через четыре дня нагнал его на полпути и приказал ехать на Онман, выбирая по пути посадочные площадки и заготовляя продовольствие. 28 февраля они прибыли на мыс Онман, где находилось селение Ильхетань и семь хозяйств (яранг). Связи с другими районами здесь не было никакой. Небольсин предотвратил еще одну попытку организовать экспедицию в лагерь Шмидта, предпринятую работником Севморпути Егориным. Он хотел немедленно двинуться по льду в лагерь Шмидта, но чукчи отказались идти с ним.

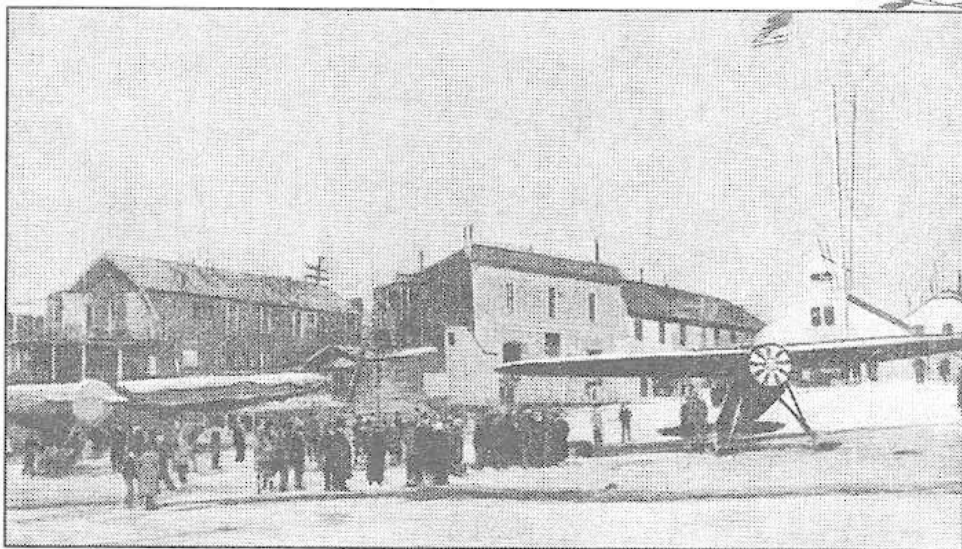
Идею создать на мысе Онман базу отвергли, ограничившись установкой на Онмане и острове Колющие сигнальных маяк с флагами. В 35 км от Онмана находилось селение Ванкарем, где имелись фактория, школа, 12 хозяйств. В итоге комиссия решила создать базу в Ванкареме. Посадочной площадки там еще не было. Чрезвычайной тройке на Чукотке поручили с помощью мобилизованного собачьего и оленьего транспорта перебросить горючее в Ванкарем. Базы горючего находились в бухте Провидения, в Уэллене и на мысе Северном. На побережье чукчи оленей как транспорт не использовали, все возили на собаках, для этого выделяли 15 собачьих упряжек. Нормальная нагрузка одной упряжки - 150 кг, а всего перевезли более 6 т бензина и 1,5 т масла. Только к 9 марта в Ванкарем на трех

нартах доставили радиостанцию и обслуживающий персонал.

По побережью насобирали более 100 нарт (-1200 пудов) основного топлива - плавника. 12 нарт послали в тундру за олениной, но с заготовкой мяса возникла особая проблема. Живых оленей чукчи не продавали, мясо - пожалуй, ста, но его еще надо было перевозить. Это обуславливалось местным поверьем, возникшим из-за того, что в начале века, когда чукчи продали живых оленей на Аляску, у них случилась эпидемия и падёж оленей. С помощью местных комсомольцев провели разъяснительную работу и заключили специальные договоры на поставку мяса самими чукчами в обмен на дефицитные товары.

Из первых донесений Петрова комиссия пришла к выводу, что местных средств явно недостаточно для спасения челюскинцев, поэтому немедленно наметили целый ряд мероприятий. В ночь на 16 февраля появилось постановление о выезде через Европу, Атлантический океан и Америку на Аляску летчиков С.Леваневского и М.Слепнева во главе с уполномоченным правительственной комиссии Г.А.Ушаковым. В их задачу входила закупка двух американских 9-местных пассажирских самолетов Консолидэйтед "Флейстер" и перелет с Аляски на Чукотку для спасения челюскинцев. Оба летчика ранее уже побывали на Аляске. Леваневский, как уже упоминалось, отвозил туда Маттерна, а М.Слепнев с бортмехаником Ф.Фарихом в 1929 г. обнаружил на Чукотке место катастрофы американского самолета и тела летчика Бена Эйельсона и бортмеханика Борланда, и перевез их на Аляску. Уже 17-го вечером эта группа была в Берлине, откуда последовал перелет в Лондон, далее трансатлантический рейс на пароходе в Нью-Йорк, трансамериканский экспресс на Тихоокеанское побережье, пароход на север, поезд в Канаду, и, наконец, перелет в Фербенкс. Такое фактически кругосветное путешествие считалось более быстрым и надежным, чем передвижение по родной стране.

Наиболее многочисленную вторую группу составили из военных летчиков во главе с Н.Каманиным, "усиленных" опытными гражданскими летчиками, имевшими опыт работы на Севере. Первоначально это были В.Молоков, Ф.Фарих, В.Галышев, Липп. С собой Каманин взял сослуживцев Демирова и Бастанжиева, чуть позже к ним присоединились военные летчики Горелов и Б.Пивенштейн с двумя Р-5. Первоначально на пароход "Смоленск" погрузили три Р-5 группы Каманина, 22 февраля пришло распоряжение Куйбышева погрузить еще три. Но в итоге "Смоленск" 2 марта вышел из Владивостока, имея на борту пятерку Р-5 и два У-2 летчиков Пиндюкова и Тишкова. По-видимому, "делетка" самолетов началась еще до отплытия, так как Липп и



Самолеты "Флейстер" М.Слепнева и С.Леваневского в Номе на Аляске

Галышев остались на берегу.

Последний чуть позже попал в сформированную из гражданских летчиков третью группу. Кроме него и И.Доронина на двух РС-4*, в нее вошел М.Водопьянов на Р-5. Первоначально эту группу тоже собирались отправить паромом из Владивостока, но на "Совет", отправившийся на Чукотку с двумя дирижаблями, аэросанями и вездеходами, они не успели. Из-за этого три самолета "своим ходом" добирались до Чукотки, начав почти 6000-км перелет в Хабаровске.

Всю эту армаду кораблей и самолетов у берегов Чукотки должен был поддерживать во льдах лидер советских ледоколов "Красин". Постановлением комиссии его отправили в кругосветное плавание через два океана и Панамский канал.

Но пока многочисленные "силы спасения" экстренно перебрасывали на Чукотку, ближе всех к лагерю Шмидта находился А.Ляпидевский. Пурга, начавшаяся 6 февраля, стихла только к утру 18-го. На термометре -19°, на небе ни облачка, ветра нет. За 40 минут летчик перелетел в Уэллен, где пересел на первый АНТ-4** и полетел в лагерь Шмидта.

После взлета пришлось возвращаться, так как обнаружилось, что "снова не работают приборы. Не работает "саф", масляный манометр, водяной термометр. Вдобавок перебой левого мотора..." Следующая попытка из-за погоды состоялась только 21 февраля. Ляпидевский, по его расчетам, долетел до лагеря, но льдину с челюскинцами не обнаружил. Ему "этот полет запомнился на всю жизнь". До "стрельбы" в карбюраторах обеднив смесь, на последних каплях бензина при резко ухудшившейся погоде на малой высоте летчик дотянул до Уэллена и сел с ходу, поломав при этом шасси. Для ремонта требовались сварные работы, но сварки на Чукотке не было.

На второй машине Ляпидевский сделал еще ряд попыток добраться до ла-

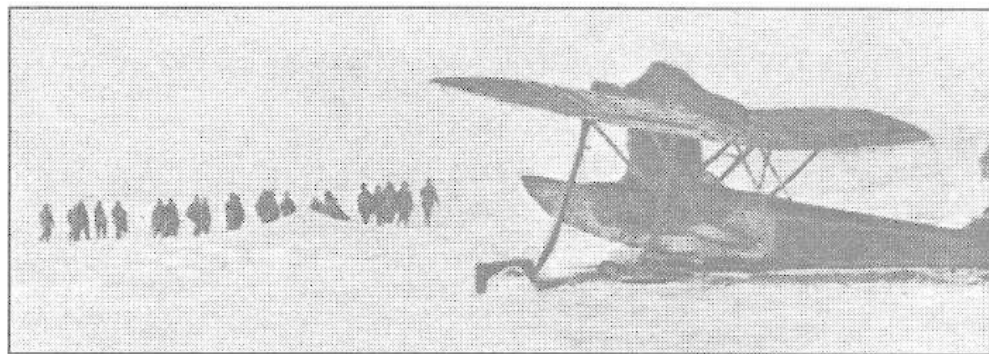
геря, совершив за время экспедиции в общей сложности 36 полетов. В их числе один перелет из бухты Провидения в бухту Лаврентия и всего один удачный полет в лагерь. Остальные полеты, как писал сам Ляпидевский, "все неудачны, то погода, то что-нибудь другое". Только 5 марта, когда он "рассвирепел окончательно", долетели до лагеря. При температуре -36° с вечера нагрели воду и масло, на рассвете взлетели. В экипаж вместе с Ляпидевским вошли второй пилот Конкин, летнаб Петров и бортмеханик Руковский. Машину загрузили аккумуляторами для радиостанции, питание было на исходе. Маршрут с учетом опыта неудачных поисков изменили, "маяком" стал мыс Сердце-Камень, отсюда курс - 56°. Первым лагерь Шмидта и самолет Бабушкина на льдине заметил Петров. Площадка размером 450 x 150 м, "все подходы к ней были заставлены высокими ропаками метра в два - три". Сделав два круга, Ляпидевский сумел удачно сесть: "Если бы чуть промазал - влез бы на ропаки".

Выгрузив аккумуляторы, оленьи туши, кирки, ломы, лопаты и погрузив разряженные аккумуляторы, летчики принялись за посадку людей. В тот рейс взяли всех женщин и детей - 12 человек. "Посадка женщин больше напоминала погрузку. Их брали за ноги и за руки и складывали в самолет... В самолете женщины сидели стесненно, но все же сидели". Была небольшая перегрузка, самолет на руках сдвигали к самому краю расчищенной поляны. Во время всеобщего энтузиазма чуть не покалечили капитана "Челюскина": "все так ревностно взялись за дело, что Воронина по шапке задело винтом".

Полет в лагерь занял 2 часа 15 минут, в лагере пробыли 1 час 50 минут, обратный полет в Уэллен - 2 часа 20 минут. У всех поселилась надежда на скорое спасение, но одновременно стала ясна необходимость скорейшего переноса основной базы в Ванкарем. Из Уэллена за день в лучшем случае можно было сделать один рейс, а из Ванка-

* - РС-4 - это немецкий Юнкерс W33, строившийся, по данным В.Б.Шаврова, в Иркутских ремонтных мастерских "Добролета" в 1931 - 1935 гг. (7 машин) и в ЦАРЕ в Москве (до 10 экземпляров). В экспедиции, по-видимому, участвовали "иркутяне".

** - по-видимому, с одним из самолетов не все было в порядке, хотя об этом нигде нет никаких упоминаний (самолеты АНТ-4 были взяты из 51-й эскадрильи).



Ш-2 М.Бабушкина в ледовом лагере

рема при хорошей погоде и правильной организации работ - три. Погоду постоянно приходилось ловить.

На следующий день опять пошел снег, началась пурга. С 10 по 13 марта при "переменной" погоде Ляпидевский "каждый день вылетал, но возвращался из-за погоды и из-за неисправности мотора". 14 марта, сменив карбюратор левого мотора, он вылетел в Ванкарем, взяв на борт 2200 кг бензина. Экипаж пополнили бортмеханиками Куровым и Гераськиным. После разгрузки планировали сразу же вылететь в лагерь, но не долетели даже до Ванкарема. На морозе -39° над горлом Колючинской губы у левого мотора лопнул коленчатый вал: "Внезапно какой-то посторонний звук стегнул слух. Секунда - и передняя часть радиатора задвигалась, мотор затарахтел, машина тяжело завалилась." Выключив второй мотор, Ляпидевский пошел на вынужденную на лед. На гигантских застругах самолет прочертил правым крылом по льду, сломав правую вертикальную ферму шасси, погнув ушки узлов и оторвав одно ушко полуоси. Подмоторная рама была оторвана, у нее лопнули концы крепления радиатора, а передние болты мотора и радиатор фактически держались на соединении шлангов. Так Ляпидевский из "спасателя № 1" сам превратился в "потерпевшего", ему потребовалась помощь. Чукки обнаружили их почти сразу и на следующий день отвезли в Ванкарем. "Навстречу нам попадались бесконечные вереницы нарт, которые возвращались из Ванкарема после перевозки бензина". Во время пурги там сломалась мачта радиостанции и оборвалась антенна. Поэтому до 18-го во всем мире считали экипаж Ляпидевского погибшим. Слепнев привез американские газеты с сообщениями об их гибели.

16 марта чрезвычайная тройка постановила в первую очередь отремонтировать уэлленский АНТ-4 № 2, но фактически занялись ремонтом первой машины на льду Колючинской губы. В Ванкареме после доклада Ляпидевского начальник тройки Петров приказал доставить на собаках с мыса Северного на Колючин запасной мотор М-17 в разобранном виде. Весил он около полутонны, и это был самый тяжелый груз, который когда-либо перевозили собачьи упряжки. Куканов на У-2 отвез Ляпидевского в Уэллен за подмоторной рамой, но только 7 апреля в Ванкарем ее доставил М.Слепнев на своем "Флейстере", далее на нартах в Колючин.

Пока Ляпидевский "работал снабженцем" и доставал запчасти, остальной экипаж занялся ремонтом. Весь их "ремонтный набор" состоял из одного домкрата, ручного зубила, паяльной лампы, двух бочек и двух двухметровых бревен. В помощь привлекли чукчей, всего было девять человек. Для разборки и съема мотора и ремонта шасси построили большую снежную гору. Мотор снимали пять дней. Свернутую "в бараний рог" вертикальную ферму шасси надо было разгибать и варить, но вместо этого на огромном камне открыли "холодную кузницу". В одной из яранг обнаружили стальную трубу диаметром -60 мм, это казалось чудом. К приезду Ляпидевского с мотором шасси отремонтировали и занялись установкой мотора. Рабочих рук не хватало, но тут по побережью начали передвигаться санные партии спасенных челюскинцев, трое из них - В.Агапитов, Г.Дурасов и С.Лесков - остались у самолета и превратились в ремонтников. Со следующей партией пришло сообщение о награждении всех участников эпопеи и присвоении Ляпидевскому звания Героя. К 23 апреля установили и опробовали новый мотор. Еще два дня откапывали самолет и готовили взлетную полосу. Спустя 42 дня после аварии перелетели в Уэллен.

Авария Ляпидевского нарушила все планы спасательных работ. Считавшаяся резервной группа Ушакова приплыла в Америку 28 февраля и находилась в Нью-Йорке 10 дней. Судя по всему, переговоры о закупке самолетов затянулись. Наконец, Амторг все-таки договорился с "Пан Америкэн Компани" о продаже двух "Флейстеров". До Фербенкса летчики добрались только в 20-х числах марта. Во время приемки машины перекрасили в красный цвет, американские надписи закрасили, написав черным цветом на крыльях "U.S.S.R." и для Маврикия Слепнева - "M.S.", а для Сигизмунда Леваневского - "S.L.". Бортмеханиками взяли американцев: Клайда Армистидта к Леваневскому и Билла Лавери - к Слепневу.

Из-за погоды Леваневский с Ушаковым только 26 марта сумели вылететь из Фербенкса, но до Номы добрались лишь 28-го. Здесь Ушакова уже ждала телеграмма обеспокоенной положением дел правительственной комиссии: немедленно вылететь с Леваневским в Ванкарем, а Слепневу до прояснения ситуации ждать в Номе.

29 марта Леваневский с Ушаковым

и Армистидом до Ванкарема так и не долетели. Ход этого перелета и произошедшая авария впоследствии широко обсуждались, считали, что летчик нарушил приказ приземлиться в Уэллене и самовольно полетел в Ванкарем. Этот "щекотливый" момент Леваневский и Ушаков позже трактовали по-своему. Оба писали, что по метеооблачке, полученной в Номе, до Уэллена было безоблачно, а в Ванкареме высота нижней кромки 500 м. По Ушакову, "не заметив над аэродромом Уэллена никаких предупредительных знаков, пилот направил машину дальше на запад к Ванкарему". Сам Леваневский утверждал, что снизился до 150 м, но "сигналов на аэродроме никаких не выложено". Есть сведения, что это не соответствовало истине. Наткнувшись над Колючинской губой на большую облачную стену, пилот не сумел забраться выше ее и перешел на бреющий полет, когда самолет начал обледеневать. Дважды счастливо избежав столкновения со скалами, летчик все-таки сбил правую лыжу о торос, после чего последовала аварийная посадка на фюзеляж в районе мыса Онман. Леваневский при посадке разбил голову и потерял сознание, остальные не пострадали. Самолет ремонту не подлежал, хотя есть сведения, что позже, сменив мотор, его восстановили.

Добравшись на собаках до Ванкарема, Ушаков возглавил руководство спасательными работами, а Леваневский, немного придя в себя, отправил по адресу "Москва. Кремль. Сталину" радиogramму: "Чувствую себя работоспособным и снова готов к работе". Больше он сам ничего не цитирует, а позже, утеряв текст, утверждали, что радиogramма в высокопарных выражениях сообщала о готовности к дальнейшему выполнению заданий правительства. Но самолета у Леваневского не было, поэтому летчика на собаках отвезли в Уэллен, на льдину он так и не попал и никого из лагеря Шмидта не вывез. В конце концов Леваневский совершил на Чукотке еще два полета. В одном он отвез на У-2 с ненадежным мотором в бухту Лаврентия доктора к больному, а в другом по просьбе Петрова перегнал в бухту Провидения к пароходу "тяжелую машину, на которой никогда не летал и близко ее не видел". Ее отправляли, поскольку с ней "механику оставить не хотелось". По-видимому, это был отремонтированный второй АНТ-4.

Вторая авария до предела накалила обстановку на Чукотке. Люди находились на льдине полтора месяца, снова остро встал вопрос о спасательной партии на собаках. Такая экспедиция была подготовлена и могла выступить в течение 2-3 дней, но на льдине оставалось много слабых и пожилых людей. На самолетах необходимо было вывезти, как минимум, 30-40 человек.

31 марта попытался пробиться с Аляски на Чукотку М.Слепнев, но из-за погоды вернулся, в Уэллен он попал только 5 апреля. К этому моменту население ледового лагеря уменьшилось



на два человека: 2 апреля со льдины на своем Ш-2 улетели летчик Бабушкин с механиком Валавиным. Следившие за ними пережили несколько неприятных мгновений: "Еще рассматривая в бинокль, мы увидели, что одна из лыж самолета висит. Все население Ванкарема, наблюдавшее за машиной, шедшей на посадку, замерло в ожидании катастрофы. Казалось, что висящая лыжа неминуемо запашет в снег и самолет скапотит. Однако в самый последний момент, когда машина потеряла скорость, лыжа выправилась, и самолет легко скользнул на ванкаремский аэродром."

Как писал Ушаков, "через несколько минут машина была окружена зрителями. Вид этой машины был настолько необычен, что многие, занявшие ее осмотром, забыли поздороваться с прибывшими товарищами." Неоднократно поврежденный и кустарно отремонтированный на борту "Челюскина" и на льдине самолет Бабушкина представлял удивительное зрелище: "Нос самолета был весь разбит и восстановлен из фанеры и заклеен пластырем. Стойки, поддерживающие плоскости самолета, были переломаны и скреплены тонкой бечевкой. Шасси самолета было привязано тоже бечевкой, хотя и большего диаметра. Общий вид самолета больше напоминал знаменитый тришкин кафтан, чем современную машину."

Арктический "воздушный волк" Бабушкин, больше всех летавший над полярными льдами в суровых и капризных условиях полярной ночи, порывался сразу же вернуться в лагерь. Но учитывая состояние его машины и малую грузоподъемность, даже в той ситуации рисковать им не стали. Ушаков назначил Бабушкина начальником ванкаремского аэродрома, а его самолет оставили на случай местных полетов и возможного похода на собаках, чтобы вызывать партии направление и держать с ней связь.

Масштабная эвакуация людей со льдины началась только 7 апреля, когда до Ванкарема долетели Слепнев, Каманин и Молоков. Только два самолета группы Каманина сумели добраться до ледового лагеря, в пути у них было немало "приключений" и неприятных "разборок". Они начались еще на "Смоленске". Расчет на то, что пароход доставит их в бухту Провидения, из-за тяжелой ледовой обстановки не оправдался. В Олюторке также застрял пароход "Сталинград" с двумя Ш-2 на борту, вернувшийся из-за нехватки угля. В кают-компанию "Смоленска" собрали "производственное совещание" моряков и летчиков с обоих пароходов. Мнений было много: моряки хотели сгрузить самолеты, летчики настаивали на продолжении плавания. Молоков предлагал обоим капитанам сделать еще попытку. Старпом "Сталинграда" предложил обойти льды американским берегом, а Фарих, называвший себя "американцем", собрался плыть в Америку и летать с американских берегов. В спор вмешались летчики с "шаврушек", же-

лая летать самостоятельно. Пивенштейн вспоминал, что "было и смешно, и досадно. Каждый хотел сам себе быть хозяином."

Пока шли споры, самолеты сгрузили на берег. Нервная обстановка привела к последовавшему конфликту между Каманиным и Фарихом. Тот не согласился с предложенным Каманиным маршрутом. По свидетельству Пивенштейна, в каюте Каманина между ними произошел следующий диалог:

"Каманин. ...Так вот, товарищ Фарих. Вы отказываетесь идти в строю и не хотите лететь через Анадырский залив?"

Фарих. Да, я думаю, в строю идти не к чему. Анадырский залив, по-моему, лучше обойти. Вообще зачем делать маршрут обязательным для каждого?"

Каманин. Не имея уверенности в вас, я отстраняю вас от полета.

Фарих (закусив губу). Хорошо, только сообщите сначала правительству.

Каманин. Сообщайте, если вам нужно. Я отвечаю за свои поступки как командир."

Фарих с Молоковым в этой "команде" были самыми опытными, но армейское единоначалие Каманина победило. Хотя в итоге Фарих оказался прав, Анадырский залив пришлось обогнуть по побережью, Каманин, отстраняя его, рисковал немногим. Самолет он вернул летчику из своей эскадрильи Бастанжиеву, к тому же был еще один "безлошадный" Горелов, полетевший в качестве бортмеханика. Судя по воспоминаниям Молокова, которому досталась потрепанная "синяя двойка", "очень старенькая, и, говорят, мотор имеет уже 108 часов налета", он все время опасался, что машину у него отберут и передадут другому. По примеру командира от участия в экспедиции Пивенштейн отстранил своего штурмана Ульянова, засомневавшегося в успехе. Он даже не мог представить, что вскоре его самого ждет та же участь.

Пятерка до предела нагруженных самолетов Каманина (в каждом летели штурман и бортмеханик) начала свой перелет из гавани рыбоконсервного завода 21 марта. Полетели вдоль побережья Камчатки и Чукотки по маршруту Майна Пыльгин - Анадырь - Кайнергин - Натапельмен - Валькальтен - Бухта Провидения - Уэллен - Ванкарем протяженностью более 2500 км. После первого же перелета потеряли самолет Бастанжиева, "захлебнувшийся" грязным местным бензином. У Молокова в полете разрушился и улетел кок винта, по счастью, винт уцелел. Во время следующего перелета в облаках потерялся самолет Демирова, севший затем на вынужденную на реке Опуха и несколько дней переживавший пургу. Он вернулся в Майна Пыльгин и вместе с Бастанжиевым пять раз пытался вылететь в Ванкарем, но возвращался из-за погоды. 1 апреля они вновь вылетели в Анадырь, но в тумане врезались в сопки, один в 15 км от города, второй - в 50 км. Самолет Демирова сгорел, Бастанжиева при ударе выбросило метров

на 30 с сектором газа в руке. По счастью, никто не пострадал. До города благополучно добрались за три дня, только у техника Романовского ампутировали два отмороженных пальца на ноге.

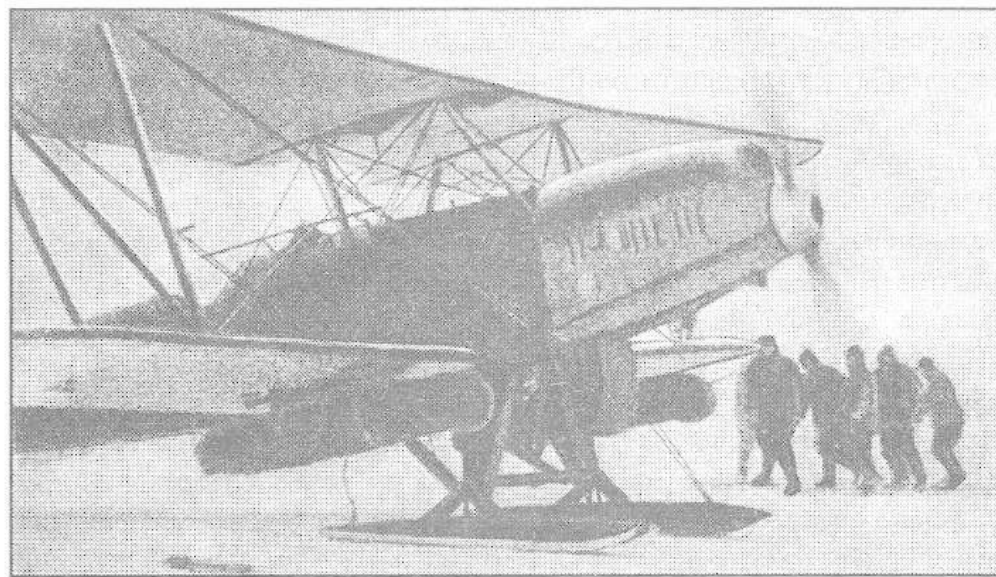
Оставшаяся тройка Каманина 28 марта вылетела из Анадыря и попыталась напрямую пробиться в Ванкарем через горный хребет, так путь сократился более чем на 1000 км. Но из-за погоды рисковать не стали, и приземлились в селении Кайнергин в Анадырском заливе. Вторую попытку пробиться предприняли 1 апреля, но когда до Ванкарема оставалось около 60 км, на высоте -2800 м облачную стену преодолеть не сумели и вернулись. Запас бензина заканчивался, поэтому полетели в обход по побережью. Когда в баках самолета Пивенштейна горючего оставалось минут на 15, Каманин пошел на посадку на лед реки у селения Валькальтен. То ли из-за грубой посадки, то ли из-за извилистого пробега на его самолете лопнул амортизационный шатун шасси. Оставшееся горючее разделили на две машины, у своего неисправного самолета Каманин оставил закрепленного за ним механика Анисимова и летчика Пивенштейна, дальше полетели вдвоем. Впоследствии эта "морально-этическая" ситуация широко обсуждалась. Пивенштейн позже написал, что сам понимал, "как командир звена Каманин не может поступить иначе". Любопытны комментарии Молокова: "И снова у меня портится настроение: опасаясь, как бы у меня машину не забрали... Дело прошлое, но если бы у меня вздумали забрать машину, я бы ее не отдал. Условия Севера диктуют свои законы..." Устные предания сохранили версию, что Молокову все-таки пришлось отстаивать свое право на машину, "обнажив ствол".

Пока Пивенштейн ездил за бензином, Анисимов приспособил к шасси вырезанный из дерева "шатун". Основной его "заслугой" были успешные поиски куска дерева в чукотских ярангах. На деревянной ноге перелетели в бухту Провидения, где к 13 апреля отремонтировали шасси. В этот день началась пурга, длившаяся неделю. Попытка 21 апреля полететь дальше из-за непогоды окончилась вынужденной посадкой и лопнувшей лентой центроплана. Во время поездок на собаках для ремонта от другого "неудачника", Галышева, узнали об окончании спасательных работ. Несмотря на это, Пивенштейн все-таки добрался до Уэллена, где узнал о награждении его орденом Красной звезды. На радостях среди "почивающих на лаврах" он "со своей старухой-машиной" шесть раз слетал из Уэллена в бухту Провидения и два раза из бухты Провидения в бухту Лаврентия, всего перебросив 22 человека.

Каманин с Молоковым прилетели в Уэллен 5 апреля, а 7-го вместе со Слепневым перелетели в Ванкарем и сразу же направились в лагерь. "Флейстер" Слепнева был более быстроходным, его максимальная скорость - 265 км/час, крейсерская - 200 - 210 км/час. Поэто-



Ремонт "Флейстера" М.Слепнева в ледовом лагере



"Синяя двойка" В.Молокова в ледовом лагере

му первыми вылетели два Р-5, а через 15 минут со Слепневым вылетел Ушаков, погрузив в самолет упряжку собак. Считалось, что на собаках будут перевозить грузы от лагеря до аэродрома и при необходимости смогут доехать до места вынужденной посадки, но, по-видимому, готовились к санной экспедиции. Вскоре нагнали оба Р-5, но тут на машине Каманина забарахлил мотор. Ушаков отметил, что "за машиной извивался темный хвост дыма". По свидетельству штурмана Каманина М.Шелыганова, нарушилась подача бензина, и они чуть не сели на вынужденную в торосы, но на высоте 20 м мотор заработал нормально, и они благополучно вернулись в Ванкарем. Молоков их сопровождал.

Таким образом, "Флейстер" Слепнева стал вторым самолетом, после АНТ-4 Ляпидевского прилетевшим в лагерь. Напомню, с того момента прошло больше месяца. Но на посадке произошла авария. Сделав при боковом ветре несколько кругов, Слепнев, по словам Ушакова, "повел самолет, срезая линию направления ветра. Машина быстро проскочила расчищенный участок, вылетела в ропаки и, уже теряя скорость, начала совершать прыжки. Благодаря тормозным приспособлениям на лыжах, пилоту удавалось иногда уклониться от

встречных ропак. Наконец, машина сделала большой прыжок вверх и неподвижно замерла вблизи большого ропака, словно раненая птица, высоко подняв правое крыло, а левое положив на лед."

Первым делом из самолета выбросили собак, чтобы не мешали осмотру поврежденной машины. Это повергло в шок челюскинцев, наблюдавших с сигнальной башни за посадкой в бинокли: "Они видели, как машина прыгала по ропакам и, наконец, остановилась в явно аварийном положении. Не зная о нашей судьбе, они старались в бинокль рассмотреть появление живых существ из самолета, но когда эти живые существа появились, челюскинцы невольно начали протирать стекла бинокля: живые существа, вылезшие из самолета, убегали от него на четвереньках..." Слепнев эту посадку никак не комментировал, отметил только, что "...на моем самолете повались стяжки. Надо было ремонтировать."

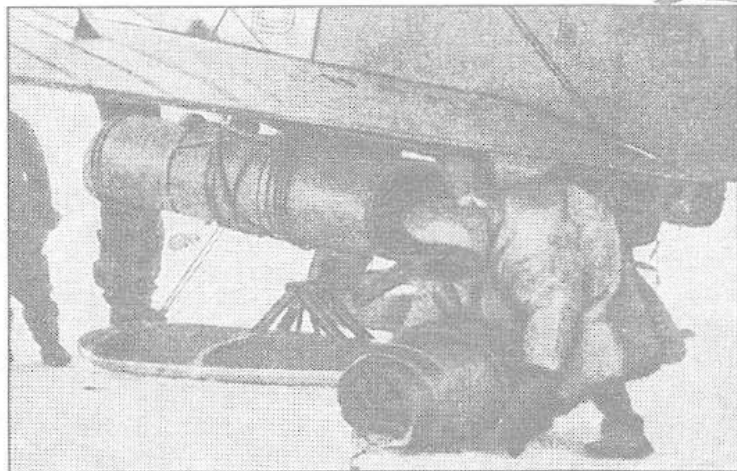
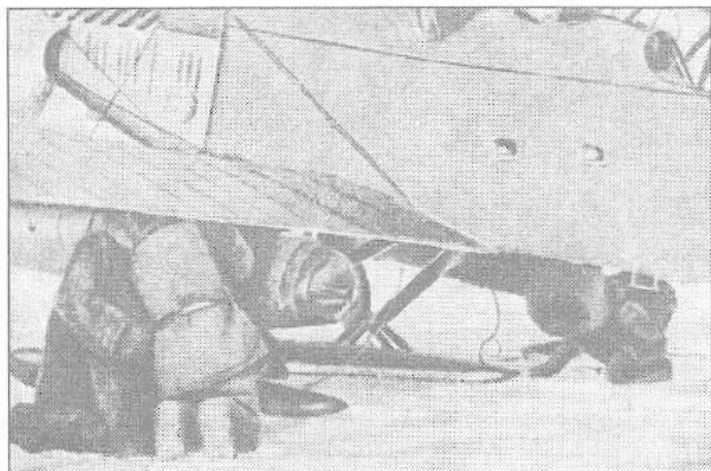
Спустя полчаса, когда челюскинцы, как бурлаки, оттащивали его машину на ровное место, прилетели Молоков с Каманиным. Каманин сел нормально, а Молоков перед ропаками развернулся и пустил машину волчком. Шасси и лыжи были спасены, а серья центроплана оторвана. Ее он связал тросом. В

тот день два самолета увезли со льдины пять человек. Ушаков и самолет Слепнева остались в лагере. На следующий день в тумане Молоков в лагерь не пробился, а ночью началось сжатие и торшение льдов. Ледяной вал чуть не обрушился на лагерь, затихнув всего в полтора десятках метров от палаток. Аэродром был полностью разрушен. 9 апреля, пока челюскинцы ремонтировали самолет, в километре расчистили новую площадку, но пока собрались перетаскивать машину, образовалась трещина в несколько метров. В течение часа через нее "наводили" ледяной мост. Пока сорок челюскинцев подтаскивали машину к мосту, началось новое сжатие, и на месте переправы образовался ледяной вал высотой в несколько метров. Прорубив брешь, самолет протаскивали на новый аэродром, но и там конец полосы оторвало.

В это время всех очень беспокоило резко ухудшившееся здоровье О.Ю.Шмидта. Он бредил, температура поднялась выше 39°, но улетать не хотел. Всерьез обсуждался вопрос о том, чтобы дожидаться, пока он потеряет сознание, и в таком виде эвакуировать. Но на это не пошли. 10 апреля, как только установилась погода и вновь заработал "воздушный мост", Ушаков вернулся в Ванкарем и дал телеграмму Куйбышеву. На следующий день после категорического приказа "сверху" Молоков четвертым "внеплановым" рейсом вывез Шмидта и врача. Слепневу привезли запчастки и он улетел со льдины, посадив в 9-местный "Флейстер" пять человек. Больше рисковать "купленной за валюту импортной техникой" не захотели, и 12 апреля Слепнев вместе с Ушаковым отвез больного О.Ю.Шмидта лечиться на Аляску в Ном.

10 и 11 апреля оказались решающими днями. Каманин и Молоков, словно соревнуясь, летали непрерывно и вывезли более 50 человек, на льдине оставалось всего 28 человек. В те дни летчики значительно увеличили "пассажировместимость" своих двухместных Р-5. Быстро подсчитав, что по 3 человека за рейс летать придется очень много, они стали сажать пассажиров в подкрыльевые парашютные ящики. Если 7 апреля лететь в них никто не захотел, то 10-го первым в ящик сел сухопарый матрос: "Засаживали туда головой вперед, складывали человеку руки и, как мину Уайтхеда, вталкивали в узкий ящик... Лежать ему было не особенно просторно, но, пожалуй, лучше, чем четверым сидеть в одной кабине." Молоков попытался даже пристроить одного у себя на коленях и педалях, но от этой идеи пришлось отказаться. За один рейс вывозили 4 - 5 и даже 6 человек, причем в парашютные ящики садились охотнее, чем в кабину.

12 апреля "самолетный парк" Ванкарема пополнился самолетами Доронина и Водопьянова. Весь их беспрецедентный перелет из Хабаровска проходил под девизом: "Хоть бы одного успеть вывезти". М.Водопьянов в начале 1934 г. летал в специальном отряде по

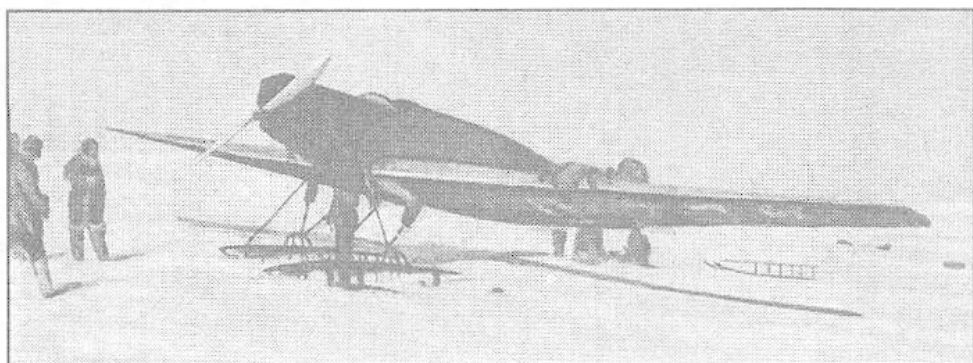


"Технология посадки" в парашютный ящик Р-5 В.Молокова

доставке из Москвы матриц газеты "Правда" и исподволь готовился к новым дальним перелетам. Под видом "экспериментального полета" с помощью комсомольцев авиазавода № 89 он дооборудовал свой Р-5: поставил дополнительный бензобак, обогрел дренажных трубок и т.п. В попытке лететь на помощь челюскинцам ему отказали, а на 26 февраля наметили полет на Каспий для спасения рыбаков со льдины. Помогло лишь письменное обращение "В редакцию "Правды" т.Мехлису. От ударника "Правды" пилота Водопьянова." Накануне вылета среди ночи его подняли и поездом отправили в Хабаровск, куда доставили и его самолет.

И.Доронина с бортмеханиками Я.Савиным и В.Федотовым и двумя машинами 1 марта отправили из Иркутска во Владивосток, куда ранее улетел В.Галышев. Когда они добрались туда, оказалось, что "Смоленск" уже ушел, а Галышев остался. В неразберихе самолеты отправили "малой скоростью", поэтому вскоре было принято решение задержать самолеты в Хабаровске и лететь оттуда. Здесь Водопьянов встретился с Дорониным и Галышевым.

Самолеты собирала лучшая техническая бригада Дальневосточного управ-



ПС-4 И.Доронина в ледовом лагере

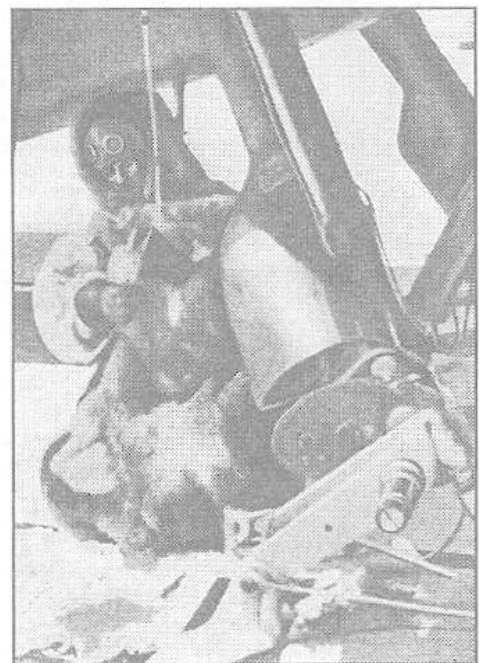
ления ГВФ под руководством инженера Петрова. Самое непосредственное участие принимали главный инженер управления Филиппович и начальник управления Поляков. В бригаду входили инженер Линдерман, авиатехник Тютин, старший техник Самофалов, техники Безымянский, Домкин, Найгарден, мотористы Черненко, Шишкин, Зуев, Коноплев, Журавлев, Счастливцев, zapравщики Соколов, Казаков, Варламов, работники политотдела Моничев и Кузнецов. В течение шести суток работали по 16 - 18 часов, некоторые даже по 27 - 33 часа без перерыва. К 16 марта на все три машины поставили дополнительные бензо- и маслобаки и опробовали в воздухе. Командиром звена назначили Галышева, заместителем - Доронина.

17 марта группа стартовала, до Николаевска их лидировал пилот местной авиалинии Хабаровск - Сахалин Иванов. С Водопьяновым полетели бортмеханики Александров и Ратушкин. Его Р-5 был быстрее "юнкеров", это создавало дополнительные проблемы. С первого же участка Водопьянов вернулся в Хабаровск, побоявшись в тумане столкнуться. К 4 апреля все трое добрались до Анадыря. Их полет протяженностью - 5850 км проходил по маршруту Хабаровск - Н.-Тамбовск - Николаевск - Шантарские о-ва - Аян - Охотск - Ногаево - Гижига - Каменское - Анадырь. В пути "приключений" не было, кроме одной поломки в Гижиге. Давая указания по подготовке аэродромов, предложили их границы выкладывать хвоей и ветками. Здесь же перестарались и обложили толстыми бревнами, а полотнища посадочного "Т" поперек полосы, чтобы не унесло ветром, тоже

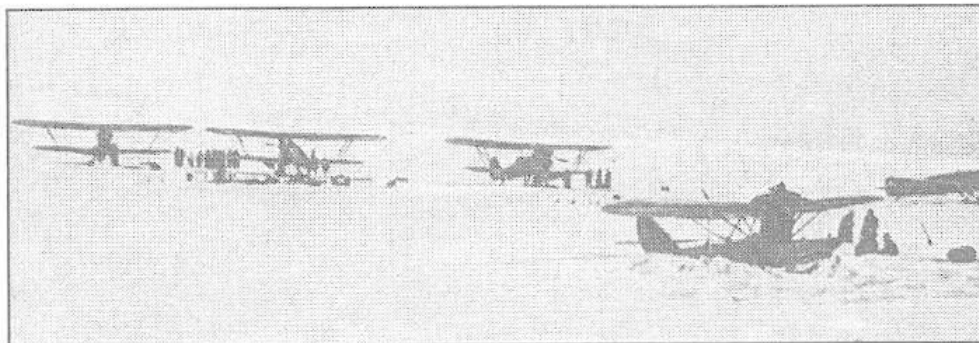
прихватили бревнами. Прилетевший первым Водопьянов с воздуха заметил подозрительные пятна и уступил "право первой ночи" (посадки) Доронину, тот после нескольких прыжков сломал шасси и сел на живот. Остальные сели нормально.

Запчасти были, механиков хватало, машину отремонтировали в один день, но на четыре дня завьюжила пурга. 11 апреля в Анадыре узнали, что Молоков с Каманиным вывозят со льдины людей. Срочно собрались лететь напрямую в Ванкарем, но оказалось, что бензонасос на самолете Галышева не держит давления. Снимать его надо было не меньше суток (необходимо приподнять мотор). Водопьянов взлетел первым, Доронин около часа ждал, может быть, понадобится что-то из запчастей, но сам Галышев предложил ему лететь: "Улетай, там ты нужен. Мы здесь сами справимся." На трех самолетах везли сварочный аппарат для Ляпидевского, его детали от Галышева перегрузили к Доронину. В тот же день он прилетел в Ванкарем, а Водопьянов в полете через хребт "промахнулся" и попал на мыс Северный. Это всех очень обрадовало, так запас горючего в Ванкареме подходил к концу, а на Северном была база горючего.

На следующий день и Водопьянов, и Доронин были в лагере. Посадка была нормальной, а на взлете ПС-4 ("Л-735") Доронина с четырьмя челюскинцами подпрыгнул и лег на бок. Выяснилось, что сломалась стойка, надломленная в Гижиге или где-то на маршруте. В дополнение лопнула шаровая головка опоры шасси и сломался костыль. Опыт ремонта самолетов Бабушкина и Слеп-



Ремонт шасси ПС-4 И.Доронина на льдине



"Вся действующая авиация Чукотки" на аэродроме в Ванкареме (слева направо): три Р-5, Ш-2 Бабушкина, ПС-4 Доронина



И.Доронин (справа) с бортмехаником Я.Савиным. Ну разве отберешь у такого машину?

нева у челюскинцев был большой, они "пожертвовали" аэродромный лом, с большим трудом распилив его на три куска. Каманину "заказали" шаровую

тов и перевез около 20 человек.

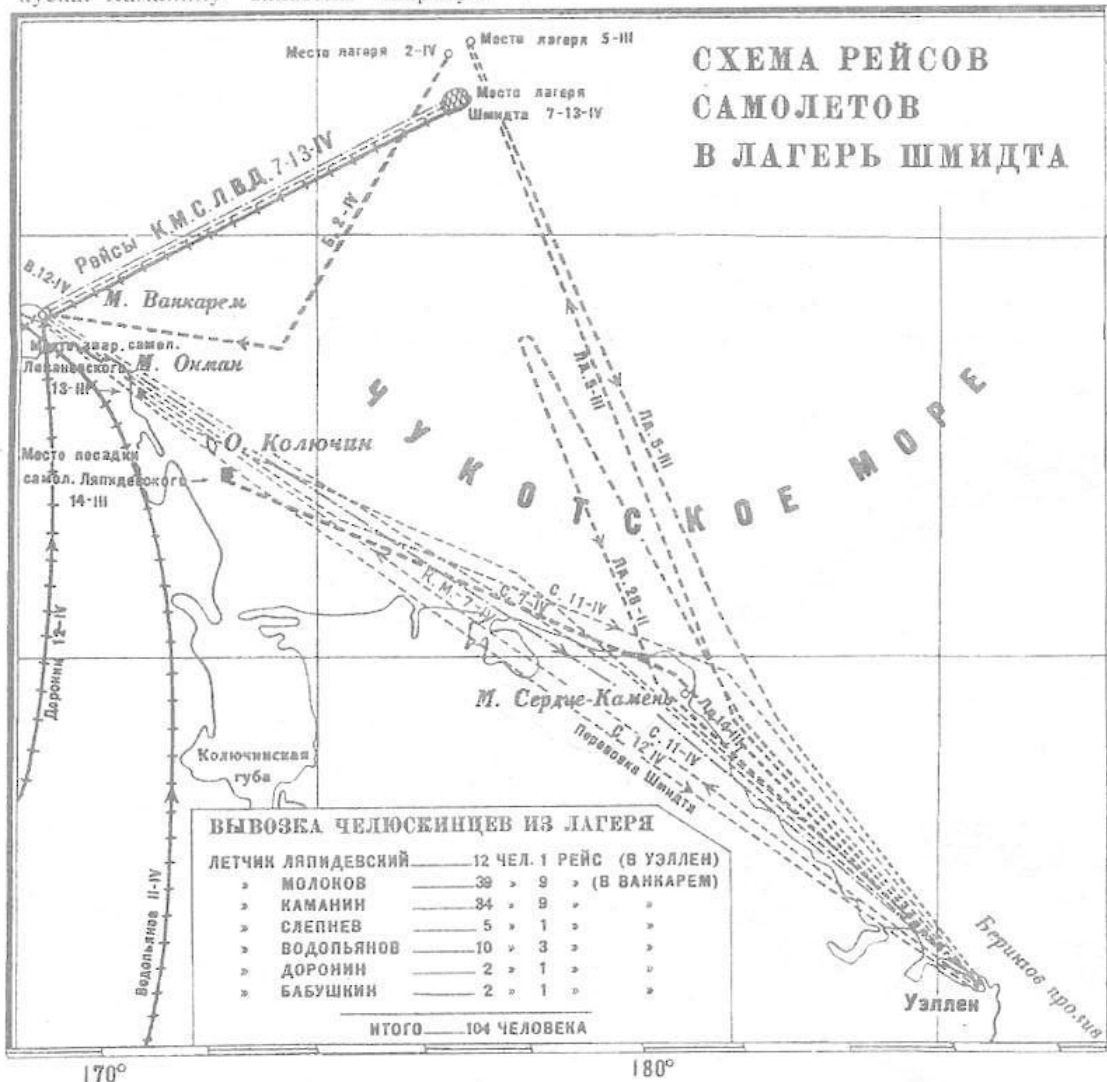
В ночь на 13 апреля в Ванкареме очень волновались за оставшихся шестерых - на льдине оставались радисты Кренкель и Иванов, капитан Воронин, боцман Загорский, заместитель Шмидта Бобров и "начальник аэродрома" Погосов. "Рабочих рук" для ремонта аэродрома уже не было. Многих, особенно местное население, очень волновала судьба собак на льдине, они были одними из лучших в районе. В конце концов в лагерь даже дали молнию о собаках. Напряжение достигло критической отметки утром, когда Водопьянов лагерь не нашел и вернулся. Председатель тройки Петров начал даже кричать на летчиков и механиков: "Чего копаетесь, почему не летите?" Все облегченно вздохнули только тогда, когда все три самолета - Каманина, Молокова и Водопьянова в тумане добрались до лагеря и вывезли людей и собак. Водопья-

нов даже не поленился подобрать и привезти "сувенир" - куски лома, вылетевшие из шасси самолета Доронина.

Так закончилась "героическая эпопея", оставалась "рабочая" часть - эвакуировать всех из Ванкарема. Несмотря на то, что там устроили даже "соревнование" за чистоту яранг - их подметали, моржовые шкуры чистили, мыли, проветривали, и сами челюскинцы потом говорили, что Ванкарем - самое чистое селение, оставаться там никто не хотел. Здоровых людей собирали партиями в 10 - 12 человек, давали 3 - 4 нарты, проводника и отправляли в Уэллен и бухту Лаврентия. С 10 по 13 апреля вышли в путь партии Стаханова (5 человек), Рыцка (15), Филиппова (12), Ширшова (8) и Буйко (13). Они шли от 9 до 16 дней. К этому времени в бухту Провидения с помощью "Красина" пробился "Смоленск", по дороге на него с "Совета" перегрузили весь "воздухоплавательно-аэросанно-вездеходный" транспорт, но он не понадобился. Во всеобщей радостной суете совсем незамеченным остался перелет летчика Светогорова с о. Матвея в Беринговом море в Уэллен на "шаврушке" - это около 350 км над ледяной шугой в океане.

Базу в Ванкареме 26 апреля "закрыв" пограничник Небольсин. Он на собаках проехал по стойбищам и ярангам, рассчитываясь с чукчами за проделанную работу. Деньгами он выплатил 50.000 рублей. Кроме того, для персонального премирования выделили дерево и железо, необходимые для постройки яранг, опоры и инструменты, через два часа он вернулся "с заказом". Куски лома бортмеханик Я.Савин вставил в костыль и стойку и все собрал. Из осторожности на борт взяли только двоих. Взлетели нормально, но после взлета Доронин не обнаружил на месте лыжи. Савин сначала воспринял это как неудачную шутку. Оказалось, что куски лома вылетели, лыжа повисла на амортизаторе. При посадке самолет, потеряв скорость, забороздил левым крылом по снегу, но все обошлось. Кроме Доронина, в тот день Каманин и Водопьянов вывезли 20 человек, на льдине осталось лишь шестеро. Молоков 12 апреля не летал, ремонтируя радиатор.

К утру шасси Доронина отремонтировали как следует, но на льдину лететь уже не пришлось - вывезли всех. В дальнейшем пассажирский ПС-4 действовали для перевозки больных и слабых из Ванкарема в бухту Провидения. Во втором полете с тремя больными произошла вынужденная посадка - как и ранее у Галышева, отказал забитый снегом бензонасос. Прочистив его и вдвоем со здоровым пассажиром вытоптав взлетную полосу от снега, Доронин взлетел успешно. Из Уэллена он сделал пять пол-



ружья, бинокли - самые ценные вещи для чукчей.

Как писал Небольсин, "все это, надо сказать, чукчи полностью заслужили. Они работали по-настоящему самоотверженно, не жалея ни себя, ни собак. А ведь собаки для чукчи - самое дорогое, что он имеет. И действительно, мне кажется, что многие до сих пор недооценивают крупнейшую роль, которую сыграли собаки в спасении челюскинцев. Ведь это собаки дали возможность авиации заниматься лишь своим непосредственным делом - вывозом челюскинцев из лагеря. Добравшись до Ванкарема, самолетам уже не надо было отвлекаться ни для каких других полетов, кроме полетов в лагерь. Вся подсобную работу - подвоз горючего, масла, переброска первых партий людей в Уэллен - делали собаки. А ведь в наших условиях каждый лишний рейс самолета, в особенности на значительные расстояния, означал лишнюю возможность аварии, лишний риск потерять самолет. В операциях по спасению челюскинцев было занято около 1000 собак. Среди них были не только собаки чукчей, но и погранохраны. Громадную работу, которую проделали собаки, трудно даже учесть."

Некоторые из собачьих упряжек прошли до -13000 км. Сам Небольсин проехал на собаках не меньше 3000 км. Усталость собак привела к отмене регулярно проводившихся 1 мая гонок собачьих упряжек. Претендовавшая на первенство упряжка Небольсина, которая раньше обычно проходила путь Уэллен - Лаврентий за 10 часов, в мае тащила порожняком ровно сутки.

1 мая в Уэллене ограничили демонстрацией - народу было много, "трибуной" послужило крыло АНТ-4 Ляпидевского. Политический резонанс от проведенной спасательной операции во всем мире был огромен. Самое любопытное, какое сильное впечатление произвели самолеты на чукчей, никогда не видевших их в таком количестве: "Чукчи больше всего знают об Америке... Американские самолеты они видели в 1929 году, когда с их помощью американцы вывозили пшеницу на Аляску. Среди них шли разговоры о том, что наши русские самолеты ничего не смогут сде-

лать. То ли дело американские!..

Внешне наши самолеты действительно выглядели довольно грубыми рядом с американскими. Но когда появилась возможность сопоставить их в работе, результаты получились совершенно иные.

Вот прилетает Леваневский на прекрасном, как картинка, самолете и чуть ли не вдребезги расшибается. А тут же Ляпидевский садится на русском самолете и без особого труда восстанавливает повреждение. Прилетают Слепнев, Каманин и Молоков. Машины их отличаются друг от друга как небо от земли. Американский самолет Слепнева прилетел с Аляски, где есть аэродром и ангары. Он весь блеснул. И тут же рядом стояли машины Молокова и Каманина, которые два месяца провели под открытым небом. Самолеты были грязные, залитые маслом, облупленные, с краской, потрескавшейся от 50-градусных морозов. При посадке машины продемонстрировали свои качества. Самолет Слепнева приземлился с громадным разбегом.*** Он полез прямо на торос и не сумел свернуть, так как машина туго подавалась повороту во время рулежки...

Чукчи видели, как Слепнев полетел в лагерь и три дня не возвращался. А Молоков и Каманин все возут и возут. Вера в безукоризненные свойства всех вещей, прибывающих из Америки, была сильно поколеблена. Зато с огромным вниманием чукчи стали прислушиваться к рассказам о достижениях советской промышленности.

Бесстрастная статистика подтверждает это заключение. Больше всех - по 9 полетов на льдину совершили "Старик" и "Юноша" (так чукчи окрестили Молокова и Каманина, фамилиями летчиков они не интересовались). Первый на Р-5 вывез 39 человек, второй - 34. Водопьянов на Р-5 за три полета вывез 10 человек, остальные: Ляпидевский (АНТ-4) - 1 полет (12 человек), Слепнев ("Флейстер") - 1 полет (5), Доронин (ПС-4) -



"Великолепная семерка" героев. Слева направо: С.Леваневский, А.Ляпидевский, И.Доронин; 2-й ряд: М.Слепнев, М.Водопьянов, Н.Каманин; Вверху - В.Молоков.

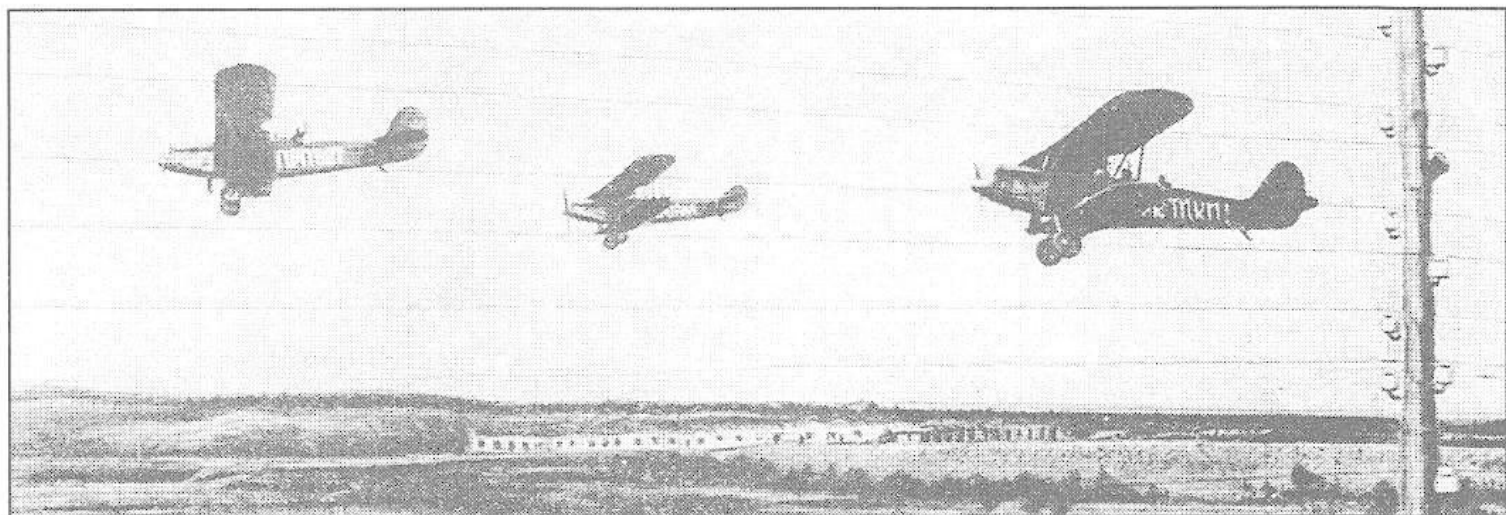
1 полет (2), Бабушкин (Ш-2) - 1 полет, 2 человека. Только простые и надежные как палка Р-5 отлетали без крупных поломок, хотя у них постоянно рвались стальные ленты в центроплане. Без них ни АНТ-4, ни "американцы", ни "немцы" ничего бы не сделали. Скорее всего без посторонней помощи "иностранцы" так и остались бы на льдине. Люди прожили на льду ровно два месяца, дожидаясь погоды и самолетов. Звания Героев получили все летчики, долетевшие до лагеря, плюс "по дипломатическим мотивам" Леваневский, минус "спасший себя сам" Бабушкин (впоследствии он получил это звание за участие в экспедиции на Северный полюс). Остальные, в том числе американские бортмеханики, получили ордена.

Очень ценным был накопленный в таких тяжелых условиях опыт использования авиатехники. Позже Ляпидевский написал об эксплуатации моторов в условиях Севера: "На Чукотке нет авиабаз, бортмеханикам приходилось греть воду для мотора, вырубая дно бензиновой бочки. Эту бочку вставляли в другую бочку с вырубленной внизу дверцей. Подтапливали плавником, поливая маслом. А когда не было и плавника, приходилось воду наливать в бидоны и разогревать на паяльных лампах. Моторы приходилось обогревать войлоком и асбестом, а масляные баки

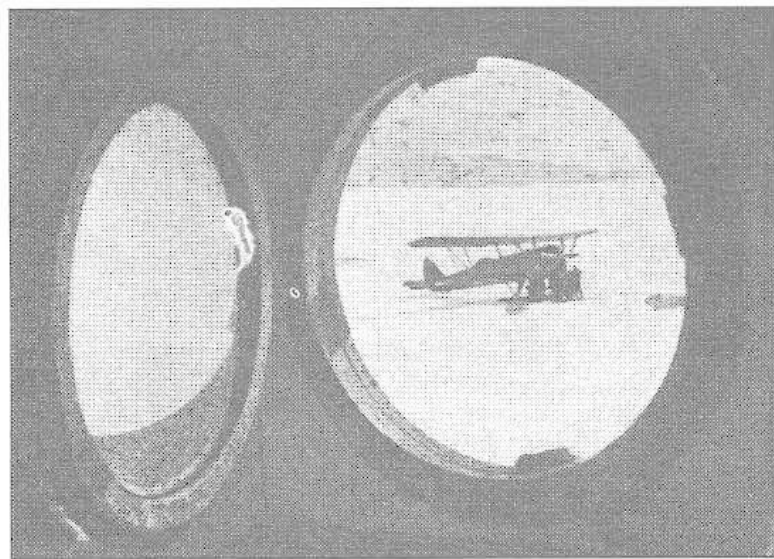


"Неудачники" челюскинской эпопеи
Б.Пивенштейн и В.Галышев

*** - правильно - пробегом - А.Д.



Торжественная встреча поезда с челюскинцами. На фюзеляжах надпись: "Привет героям (без "р") Арктики!"



В иллюминатор парохода "Смоленск" в бухте Провидения виден Р-5 - "базовый спасатель" челюскинцев

мы обшили овчиной и оленьим мехом. При низкой температуре особенно резко меняется удельный вес бензина. Но это мы устранили соответствующим подбором жиклеров." После того, как он "с пересадками" доставил из Уэллена в Ванкарем водомаслогрейку, в апреле она работала круглые сутки, что существенно упростило запуск и увеличило число вылетов.

"Какой мотор нужен для Севера? - писал Ляпидевский. - Здесь я высказываю только свою точку зрения. По-моему, Северу нужен мотор с воздушным охлаждением типа "Райт-Циклона" с самопуском "Эклипс". При наличии такого мотора не надо будет горячей воды, которую очень трудно добыть при вынужденных посадках. Какой нужен самолет для работы в зимних условиях? По-моему, легкий одномоторный, не требующий большого экипажа. Самолет должен обладать мощным мотором и большим коэффициентом полезной нагрузки. Безусловно обязательно наличие на самолете радиоустановки. Летное обмундирование лучше всего делать из пыжика (молодой олень). Пыжик очень мягкий и теплый. Кабина самолета должна быть закрыта и утеплена. Это не только важно для экипажа, но и

для точной работы приборов."

В отличие от остальных летчиков, скупко упоминавших о своих поломках, Ляпидевский писал о них много. Быть может, из-за этого прямо во время торжественной встречи челюскинцев в Москве, на Мавзолее у него произошел неприятный разговор с наркомом тяжелой промышленности С.Орджоникидзе, спросившим:

"Почему вы недовольны моторами?" Ляпидевский ответил: "Моторами я доволен, но тот мотор, который был у меня на Чукотке, резал без ножа, всю кровь высосал, можно сказать, в сечину вогнал!"

Торжественная встреча челюскинцев на всем пути от Владивостока, куда их доставили на пароходе "Сталинград", до Москвы была грандиозной. Летчики даже жаловались, что челюскинцев много, а их мало, поэтому приходилось часто "дежурить" - круглосуточно на каждой станции надо было выходить и принимать поздравления и подарки.

К их приезду в Москву подняли в воздух самолет-гигант "Максим Горький". 19 июня он совершил всего лишь второй полет, но пролетел над Тверской улицей и Красной площадью, засыпав толпу листовками, их сбросили около 200 тысяч. Политическое значение челюскинской эпопеи наиболее точно отразил Г.А.Ушаков, вместе с выздоравливающим О.Ю.Шмидтом вернувшийся в Москву "по западному" маршруту: "...И пусть наши враги помнят: если советским летчикам на советских машинах удалось долететь до лагеря Шмидта, то они сумеют долететь и до лагеря капитализма... Пусть они помнят, что наша родина, если понадобится, с такой же легкостью вместо семи может дать миллионы героев."



На трибуне члены правительства и участники спасения челюскинцев