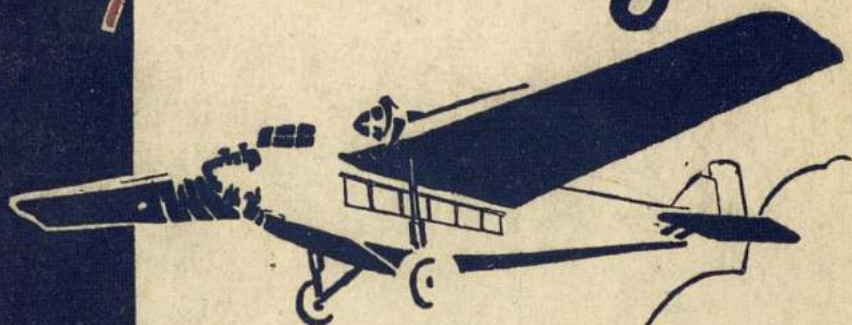


30

Герои воздуха



ИЗДАНИЕ
СР. АЗ. ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ
ГРАЖДАНСКОГО
ВОЗДУШНОГО
ФЛОТА

ТАШКЕНТ 1934

1874
JAN 10
10 30 AM
10 40 AM
10 50 AM

30

Вс
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

«У НАС НЕ БЫЛО АВИАЦИОННОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ—У НАС ОНА
ЕСТЬ ТЕПЕРЬ» (Сталин).

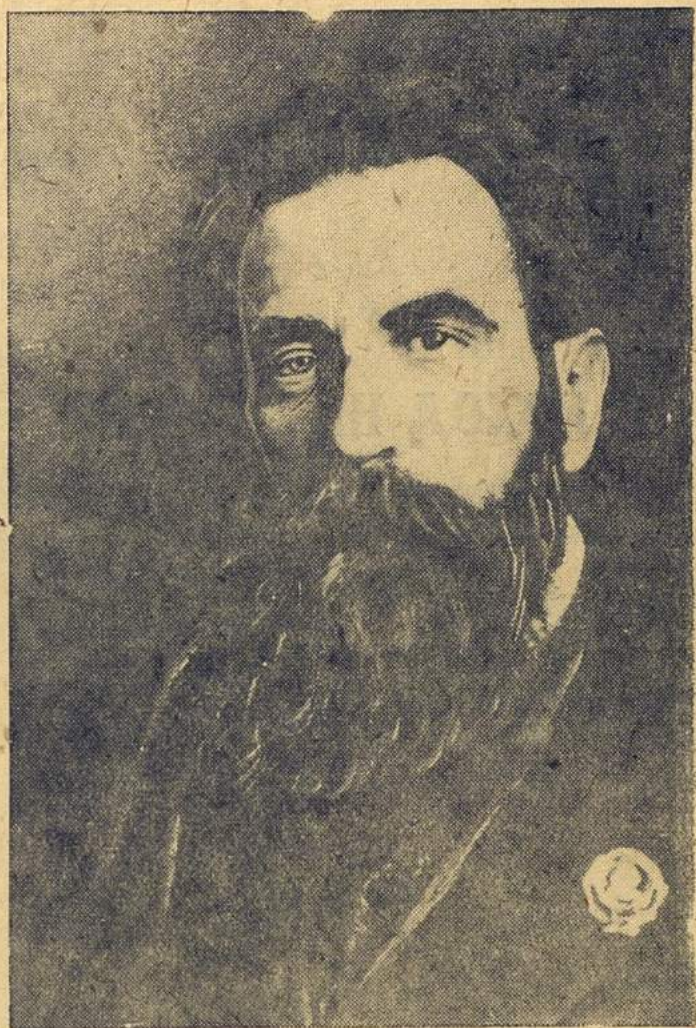
Г Е Р О И В О З Д У Х А

Г.П.Б. в Ингр
Уз. 1934
Акт No 251

ИЗДАНИЕ СРЕДНЕАЗИАТСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА
ТАШКЕНТ 1934 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
I. В поход на Арктику	4
II. Гибель «Челюскина»	9
III. На помощь	13
IV. Погиб «Челюскин» — не угасла воля челюскинцев	16
V. Эпизоды	26
VI. Спасены!	37
VII. Мир восхищается подвигом летчиков-героев	42
VIII. Герои о себе	49
IX. Биографии	52
X. Страна встречает героев	61
XI. Знатные люди среднеазиатских трасс	69



ОТТО ЮЛЬЕВИЧ ШМИДТ

1.

В ПОХОД НА АРКТИКУ

„ЧЕЛЮСКИН“ ПРИБЫЛ В ЛЕНИНГРАД...

Ленинград. 9 июня 1933 г. В середине июня в Ленинградский порт прибывает новый ледокол—„Челюскин“, построенный в Дании по заказу СССР. Этим летом „Челюскин“ повторит прошлогодний рейс „Сибирякова“ из Архангельска во Владивосток.

* * *

Ленинград. 25 июня. Сегодня в Ленинградский порт прибыл новый советский ледокольный пароход „Челюскин“, построенный по заказу Главсеверопути в Копенгагене. Его водоизмещение—7 тыс. тонн, мощность—2400 лш. сил, скорость—до 12,5 узлов в час.

В этом году на „Челюскине“ будет повторен прошлогодний исторический рейс „Сибирякова“ из Архангельска во Владивосток. Экспедицией руководит профессор О. Ю. Шмидт.

ПО ПУТИ „СИБИРЯКОВА“

Вчера, 8 июля выехал в Ленинград начальник Главного управления Севморпути профессор О. Ю. Шмидт, который возглавит большую Арктическую экспедицию на пароходе „Челюскин“.

— ... Непосредственной целью похода—сообщил т. Шмидт сотруднику „Правды“—является снабжение о. Врангеля, где имеется советская колония из зверопромышленников—эскимосов и персонал радиостанции.

В течение трех лет тяжелые льды не позволяли достичь о. Врангеля со стороны Владивостока. В прошлом году пароход „Совет“ приблизился к острову Врангеля настолько, что видел его, но посадку произвести не мог и персонал радиостанции был сменен самолетом экспедиции Арктического института проф. Обручева (командир самолета—летчик Страубе).

... В этом году мы воспользуемся северным морским путем, пройденным в одну навигацию в 1932 г. на „Сибирякове“, чтобы снабдить о. Врангеля, а затем пройти во Владивосток, где будет его постоянная база. „Челюскин“ везет сборные стандарты для дома, для радиостанции, аппаратуру для нее и для обсерватории. На борту корабля находятся, среди других, 11 научных сотрудников, едущих на о. Врангеля. Мы берем с собой трехгодичный запас продовольствия для всего населения острова.

„Челюскин“ не является ледоколом. Это—большой грузовой пароход новейшей конструкции, при постройке которого учтены условия плавания во льдах: корпусу придана соответствующая форма, сделаны добавочные крепления, имеется специальное помещение на случай вынужденной зимовки, когда палубные каюты придется очистить, а паровые машины остановить во избежание быстрого расхода горючего.

... Мы уверенно идем в поход, имея в своем активе огромный опыт, приобретенный в прошлом году на „Сибирякове“. К тому же условия плавания в полярных морях стали гораздо благоприятнее. Увеличено число радиостанций. В разных точ-

ках побережья расположатся на базах самолеты, так что ледовая разведка будет поставлена удовлетворительно. Да и на самом „Челюскине“ будет небольшой разведывательный самолет. Пилотирует его известный северный летчик т. Бабушкин.

— Возможно, однако,—говорит т. Шмидт,—что несмотря на разведку нам не удастся найти достаточно разреженный лед. В этом случае к участию в экспедиции будет привлечен ледокол „Красин“, основной задачей которого является проводка первого каравана грузовых судов к устью Лены. Если осуществится этот вариант, то „Красин“ пройдет к о. Врангеля и обратно в Мурманск в одну навигацию, т. е. дважды пересечет Ледовитый океан, что, конечно, значительно расширит наш опыт ледового плавания.



Тов. Воронин—капитан «Челюскина».

Кроме первой цели—снабжения о. Врангеля, поход—„Челюскина“ имеет и другое значение. Надо проверить, насколько проходим Ледовитый океан для неледокольных судов (конечно, специально приспособленных). В походе „Челюскина“ будет применен весь опыт прошлогоднего рейса „Сибирякова“...

Отправляется на „Челюскине“ и часть научных работников—„сибиряковцев“. В пути будет произведено испытание корпуса корабля. Специальная аппаратура регистрирует все малейшие деформации от движения во льдах. Этот опыт нам пригодится при начале собственного ледоколостроения, который становится сейчас насущной задачей нашей страны.

Океан еще так мало изучен, что каждый новый поход приносит богатейшие научные результаты. По примеру прошлого года мы всюду, где позволит обстановка, будем стараться прокладывать новые пути, попутно измеряя глубины, производя химический анализ воды и ведя другие исследования. Имеющийся на борту „Челюскина“ самолет, вместе с более мощными береговыми самолетами, произведет глубокую разведку значительной части океана еще никем не посещавшейся. Я имею в виду, главным образом, пространство между Новосибирскими островами и о. Врангеля, в особенности к северу от этой линии. Поход „Челюскина“ должен доказать, что прошлогодний успех „Сибирякова“ нами закрепляется и мы приближаемся к решению поставленной перед нами правительством задачи—окончательного освоения Северного морского пути.

... В районе Новой Земли „Челюскин“ пройдет проливом Маточкин Шар, либо с севера обогнув Новую Землю, но во всяком случае не южным проливом, так как из-за постоянных северо-восточных ветров Карские ворота в это время обычно забиты льдом. О состоянии льдов мы не можем иметь точного прогноза, однако, совокупность материалов и суждений лучших специалистов и знатоков Арктики заставляют думать, что в западной половине Ледовитого океана лед будет хоть и не столь благоприятным, как в прошлом году, но, безусловно, не непреодолимым. В восточной же половине, где в прошлом году лед был исключительно трудным, есть основания ожидать некоторого облегчения.

— Мы стараемся сохранить связь с материком во все время плавания,—закончил беседу,—О. Ю. Шмидт,—но надо иметь в виду, что кое-где на восточной половине океана наши новые радиостанции в этот период еще только будут строиться, так, что временами связь может оказаться затрудненной. Впрочем, огромный интерес в нашей экспедиции со стороны советской общественности позволит нам даже при недостатке радиостанции „по соседству“, сноситься на коротких волнах с более отдаленными от океана станциями и даже с радиолюбителями.

II.

ГИБЕЛЬ „ЧЕЛЮСКИНА“

«Затонул, раздавленный льдами»

Из дневника челюскинца Маркова.

23 декабря 1933 г. Прошли Колючин. Удалось даже побывать в Беринговом проливе, но лишь для того, чтобы вылететь пробкой обратно. Сегодня подсчитал, что нас за последние дни протаскало по различным направлениям 250 миль. Теперь люди поняли; мы зазимовали.

28 января. Отто Юльевич читал лекцию „Теория Фрейда“. Несмотря на поздний час, кают-компания была полна, все с жадностью слушали и по окончании расходились с сожалением, что кончилось так скоро.

5 февраля. В 5 утра капитан не спит. Его беспокоят передвижки льдов. Результат ночного полярного концерта-поражительный. Кругом нас—попыньи, успевшие за 10 часов покрыться коркой льда в 5 сантиметров. Район, в котором мы находимся, очень бурный. Только бы продержаться зиму, а там придет время, сами освободимся.

9 февраля. Удивительно, пока, что удачно наше место. Совсем близко от судна временами взламывает и сильно торосит годовалый лед. А мы стоим, как в заводи. Чувствую себя лучше, опять появился аппетит, жую хлеб. Пишу.

12 февраля. Дрейфа, к нашему удовольствию, нет, температура—минус 31. Вчера был своеобразный звездный пробег лыжников и пеших: во всех направлениях отыскивали аэродром. Найдена площадка, хорошая по размерам. Она находится в трех километрах от судна. Бабушкин и Валанин встретили медвежьи следы...

* *
*

Здесь прерываются записи чернилами, все остальные страницы дневника написаны карандашом.

Как это было

Из дневника М. Г. Маркова.

14 февраля. „Челюскин“ на дне. Мы на льдине. Это произошло вчера. На глазах крошило мощный годовалый лед. Режущий вал чудовищной величины был совсем близок. По распоряжению капитана, начали выгружать продовольствие на лед. Работали дружно, приятно было смотреть на деловитость и спокойствие людей... Вода уже была на твиндеке первого и второго трюмов и быстро прибывала. Спросив разрешения капитана, я пошел за своими вещами, так как раньше мною были взяты лишь документы и орден, который я снял с костюма. Когда я второй раз вошел в каюту, там уже была вода. Взял теплое белье, кое-какие вещи, в последний момент вспомнил о дневнике, пошел за ним. Шел по воде. Взял две тетради, учебник навигации, третью книгу „Тихого Дона“. „Челюскин“ уходил под воду. Из трубы фыркнуло грязью топок; забрызгало траурной копотью лица смотревших в последний раз на „Челюскин“. В 15 ч. 50 м. появились первые пузыри. Люди смотрели в черную полынь, поглотившую так хорошо знакомое всем судно и Бориса Могиловича, нашего завхоза...

«Челюскин» — на дне

Экипаж высадился на лед.

Полярное море. 14 февраля. (Передано по радио). 13 февраля, 15 час. 30 мин., в 155 милях от мыса Северного и в 144 милях от мыса Уэллен „Челюскин“ затонул, раздавленный сжатием льдов.

Уже последняя ночь была тревожной из-за частых сжатий и сильного торошения льда. 13 февраля, в 13 час. 30 мин. внезапным, сильным напором разорвало левый борт на большом протяжении от носового трюма до машинного отделения. Одновременно лопнули трубы паропровода, что лишило возможности пустить водоотливные средства, бесполезные, впрочем, ввиду величины течи.

Через два часа все было кончено. За эти два часа организовано, без единого проявления паники выгружены на лед давно подготовленный аварийный запас продовольствия, палатки, спальные мешки, самолет и радио. Выгрузка продолжалась до того момента, когда нос судна уже погрузился под воду. Руководители экипажа и экспедиции сошли с парохода последними, за несколько секунд до полного погружения.

Пытаясь сойти с судна, погиб завхоз Могилевич. Он был придавлен бревном и увлечен в воду. Остальные невредимы, здоровы. Живем в палатках, строим деревянные бараки. У каждого—спальный мешок, меховая одежда.

Просим родных не беспокоиться, не посылать запросов—мы экономим аккумуляторы и не можем давать частных телеграмм.

Связались с радиостанциями Уэллена и мыса Северного, откуда будет организована помощь самолетами и собаками. Настроение у всех бодрое.

Заверяем правительство, что несчастье не остановит нас в работе по окончательному освоению Арктики, проложению Северного морского пути.

Начальник экспедиции Шмидт.

III.

НА ПОМОЩЬ...

Об организации помощи участникам экспедиции тов. Шмидта О. Ю. и команде погибшего судна „Челюскина“.

Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

Для организации помощи участникам экспедиции т. Шмидта О. Ю. и команде погибшего судна „Челюскина“ образовать правительственную комиссию в следующем составе: зам. председателя СНК СССР т. Куйбышев, В. В. (председатель), тов. Янгон Н. М. (наркомвод), т. Каменев С. С. (зам. НКВoenмора), т. Уншлихт И. С. (нач. Главвоздухфлота), т. Иоффе С. С. (зам. нач. ГУСМП).

Председатель Совета Народных Комиссаров Союза ССР

В. Молотов (Скрябин).

Управляющий Делами Совета Народных Комиссаров

Союза ССР **И. Мирошников.**

Москва, Кремль.
14 февраля 1934 г.

Через несколько дней.

Для помощи челюскинцам, как известно из сообщения правительственной комиссии, выделено 17 самолетов. В лагере т. Шмидта, кроме того, имеется один самолет под управлением т. Бабушкина.

Из числа выделенных самолетов большая часть находится в пути в условиях тяжелого плавания на пароходах, впервые попавших в эти широты в такое время года.

Пока готовы к полету „АНТ-4“ под командой т. Ляпидевского и аппарат „У 2“ летчика т. Чернявского на мысе Уэллен.

Еще два самолета: один на мысе Уэллен (летчик т. Конкин), другой на мысе Северном (летчик т. Куканов) в ближайшее время, после ремонта шасси, также будут готовы к полетам. Самолет „П—5“ тов. Водопьянова, специально оборудованный летчиком для арктических полетов, находится в пути в Хабаровск. Две пассажирских машины „С—5“—тов. Галышева и т. Доронина—в ближайшие дни вылетят из Хабаровска на мыс Уэллен.

На пути в бухту Проведения на пароходе „Сталинград“ находятся два самолета „Ш—2“ и на борту парохода „Омленск“—7 аппаратов: 5 „П—5“ и два „У—2“.

Из Ленинграда отправляется еще один самолет под управлением летчика т. Болотова. Эта машина имеет наименьшую посадочную скорость и может спускаться на небольшие площадки.

Помимо того, через Америку (Нью-Йорк—Аляска) выехали известные полярные летчики тт. Леваневский и Слепнев и известный полярник-исследователь острова Врангеля и Северной земли т. Ушаков.

(„Правда“).

Идут аэросани

Ленинград. 11 марта (кор. „Правды“). Сегодня ночью из Ленинграда выезжает в Владивосток для следования в Уэллен сотрудник Всесоюзного Арктического института т. В. Э. Петерсен, видный специалист по аэросанному делу.

Аэросани будут поддерживать сообщение между Уэлленом, мысом Онман и мысом Северным.

Дирижабли во Владивостоке

Хабаровск. 19 марта (кор. „Правды“). Через Хабаровск проследовала во Владивосток экспедиция дирижаблистов, направляющихся на помощь челюскинцам.

IV.

**ПОГИБ „ЧЕЛЮСКИН“ — НЕ
УГАСЛА ВОЛЯ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ**

ЛАГЕРЬ.

Льдина дала трещины

8-я запись Маркова.

23 февраля. Собрались в жилом доме, слушали доклад Боброва о дне Красной армии. Потом Отто Юльевич зачитал телеграмму о мероприятиях правительства. Плотники делают сигнальную, 15-метровую вышку, она будет прекрасным опознавательным знаком. В нашем хозяйстве, кроме камелька, есть примус, ведро, кастрюля, чашки, ложки, даже сковородка—самоделка.

9-я запись Маркова.

24 февраля. Переговаривались флажками по азбуке Морзе из сигнальной будки с живущими на аэродроме. Я был сигнальщиком.

10-я запись Маркова.

25 февраля. Совсем обжились, вечером все брились.

11-я запись Маркова.

26 февраля. Прошло уже 14 суток, как мы живем на дрейфующем льду. Пока все благополучно. Больных нет. Аппетиты растут.

Челюскинцы оборудуют лагерь

Полярное море. 26 февраля. (Передано по радио.) Челюскинцам удалось перетащить через ледяные торосы свой самолет „6-2“ на аэродром. Закончив строительные работы первой очереди, занялись улучшением палаток, настлали фанерные крыши, получились почти дома. Все же освоились с жизнью на льду и неожиданностями. Наша льдина треснула в нескольких местах, образовались каналы в несколько метров шириной. Быстро перетаскили продукты в более безопасное место, перекрыли канавы мостиками.

Начальник экспедиции Шмидт.



Радист Э. Кренкель.

„Не сдадимся“ выходит регулярно.

13-я запись Маркова.

28 февраля. В кухне установили духовку для выпечки хлеба, пробные лепешки вышли очень вкусные. Наш самолет собран, ждем хорошей погоды, в палатке коллективно читаем Лескова, Шолохова.

14-я запись Маркова.

2 марта. Температура минус 33. Работа не производится. Посредине лагеря—новая трещина.

15-я запись Маркова.

2 марта. Вышел второй номер лагерной стенгазеты „Не сдадимся“ с юмористическим отделом „Как о нас могут подумать“. И верно: дома, безусловно, думают о наших „мучениях“, на самом же деле живем пока даже хорошо, все здоровы кроме Аллы. У нее шатаются все зубы, резвость пропала, часто плачет.

16-я запись Маркова.

4 марта. Вечером при тусклом свете коптилок в бараке жители разбиваются на группы, играют в самодельные шахматы, читают вслух.

Большая радость.

Полярное море, лагерь Шмидта, 5 марта. (Передано по радио.) Сегодня, 5 марта, большая радость для лагеря челюскинцев и вместе с тем праздник советской авиации. Самолет «АНТ-4» под управлением летчика Ляпишевского, при летчике-наблюдателе Петрове, прилетел из Уэллена к нашему лагерю, спустился на подготовленный нами аэродром и благополучно доставил в Уэллен всех бывших на „Челюскине“ женщин и обоих детей.

Самолет взял направление надо льдом и с поразительной уверенностью вышел прямо на аэродром. Посадка и подъем были проделаны удивительно четко и с пробегом всего на расстоянии 200 метров.

Успех полета т. Ляпишевского тем значительнее, что стоит почти 40-градусов мороз.

Между лагерем и аэродромом образовалась большая полынья, так что для переправы пришлось 3 километра тащить из лагеря шлюпку через лед.

Удачное начало спасательной операции еще более подняло дух челюскинцев, уверенных во внимании и заботе правительства и всей страны. Глубоко благодарны.

Нач. экспедиции Шмидт.

ТРУДНОСТИ НАС НЕ СЛОМЯТ

**ЦК ВКП(б)—т.т. Сталину, Молотову, Ворошилову,
Куйбышеву, Орджоникидзе, Кагановичу.**

Полярное море, 28 февраля. (Передано по радио.) С непередаваемым восторгом экспедиционный состав и экипаж „Челюскина“ заслушали приветствие руководящих членов ЦК ВКП(б) и правительства. Мы уверяем вас, дорогие товарищи, и особенно нашего любимого вождя и учителя т. Сталина, что никакие трудности нас не сломят и не остановят нашей работы по окончательному освоению Северного морского пути, выдвинутому по инициативе т. Сталина, как большая, срочная задача.

В лагере челюскинцев, на льду не ослабла энергия. Даже те, которые впервые оказались в Арктике, сами закрепляются за арктической работой, чтобы добиться окончательной победы. Мы знаем, что наше спасение организуется с искренне—большевистской энергией и размахом. Мы спокойны за свою судьбу, но мы не сидим без дела. Насколько возможно, продолжают научные работы, упорно строим и улучшаем наш лагерь, чтобы пребывание на льду было достойно советской экспедиции.

Свободное время, как и на „Челюскине“, отдаем учебе, повышению квалификации. Прорабатываем доклады партс'езда, принятые нами по радио еще на пароходе и подробно записанные, особенно речь т. Сталина. Мы знаем и чувствуем, что вся наша дальнейшая жизнь и работа должны быть ответом на ваше приветствие и вашу помощь. Под вашим руководством наш отряд готов к дальнейшей борьбе за выполнение поставленных задач.

Нач. экспедиции—Шмидт.

Капитан—Воронин.

Помощники—Бобров, Копусов, Баевский.

Секретарь ячейки ВКП(б)—машинист Задоров.

Предсудкома—кочегар Румянцев.

МИРОВАЯ ПЕЧАТЬ О ПОЛЕТЕ ЛЯПИДЕВСКОГО

(От корреспондента «Правды» и ТАСС)

АНГЛИЯ.

Событие мирового значения

5 марта.

Все газеты печатают подробные сообщения о полете Ляпидевского и Петрова, отмечая выдающийся героизм участников экспедиции и советских летчиков, прекрасную техническую оснащенность советской авиации и решительность мер, принятых советским правительством для спасения челюскинцев.

«Манчестер гардиан» называет рейс советских летчиков «блестящим подвигом».

Майорский.

ГЕРМАНИЯ

Самоотверженность и героизм

7 марта.

Ряд германских газет на видном месте публикует сообщения из Москвы о героическом спасении летчиками Ляпидевским и Петровым находившихся на льдине 10 женщин и двух детей из состава экспедиции «Челюскина».

«Дейче альгемейне цейтунг» в особенности отмечает самоотверженность и героизм пилота Ляпидевского, который несмотря на болезнь, совершил посадку на льдину и не покинул руля, пока не довел до конца дело спасения.

ШВЕЦИЯ

Сказочный подвиг

6 марта.

Вся скандинавская печать отмечает блестящий перелет летчиков Ляпидевского и Петрова, спасших женщин и детей из лагеря челюскинцев.

Вся печать с большим вниманием следит за дальнейшими работами по спасению челюскинцев.

Имена смельчаков—Каманин и Молоков

7 апреля Слепнев, Каманин и Молоков перелетели в Ванкарем и тотчас же вылетели в лагерь Шмидта. Самолет Слепнева при посадке повредил шасси; лопнула правая стаяжка. Предполагает сегодня восстановить ее и 8 утром вылететь из лагеря с пассажирами в Ванкарем.

Самолеты Каманина и Молокова сделали один рейс, доставив на берег пять пассажиров. При наличии благоприятной погоды 8 утром самолеты снова вылетают в лагерь.

Местонахождение лагеря Шмидта 6 апреля: широта $68^{\circ}20'$, долгота— $173^{\circ}04,8'$ западная.

Петров.

Спасено еще 22 человека

Ванкарем. 12 апреля. (Передано по радио.) Сегодня самолеты сняли из лагеря Шмидта и доставили в Ванкарем еще 22 человека. Всего за последние дни перевезено из лагеря 84.

Самолет Водопьянова прилетел в Ванкарем. Самолет Доронина при вылете в лагерь поломал шасси.

При наличии хорошей погоды завтра будут перевезены из лагеря все и мы начнем перевозку челюскинцев на самолетах из Ванкарема в Уэллен.

На самолете Слепнева Шмидт доставлен в Ном. Завтра отправится в Фербенкс. Температура— $38,4^{\circ}$.

Председатель чрезвычайной тройки Петров.

На льдине—шестеро

С острова Диксон, находящегося между мысом Челюскин и Югорским Шаром, вечером было получено следующее сообщение:

„Остров Диксон, 12 апреля, 17 час. 40 мин. (Передано по радио.) 12-го снято со льда Водопьяновым 7 человек, Каманиным и Дорониным—15. В лагере остается 6 человек. Из Ванкарема в Уэллен на нартах отправлено 13 спасенных челюскинцев“.

Начальник полярной станции Михайлов.

Лагерь челюскинцев, полярное море

Начальнику экспедиции Шмидту.

*Шлем героям—челюскинцам горячий больше-
вистский привет. С восхищением следим за вашей
героической борьбой со стихией и принимаем все
меры к оказанию вам помощи. Уверены в благопо-
лучном исходе вашей славной экспедиции и в том,
что в историю дорьбы за Арктику вы впишете но-
вые славные страницы.*

Сталин.

Молотов.

Ворошилов.

Куйбышев.

Орджоникидзе.

Каганович.

„ВСЮ СВОЮ ЖИЗНЬ ОТДАДИМ ЦЕЛИ МИР- НОГО СТРОИТЕЛЬСТВА СОЦИАЛИЗМА“

Радиограмма героев Советского союза

т. т. Сталину, Молотову, Ворошилову, Куйбышеву, Жданову.

Уэллен. 21 апреля (по радио). Счастливы сообщить, что труднейший этап переброски спасенных челюскинцев из Ванкарема в Уэллен заканчивается.

Шлем ответный горячий привет вождю партии и советской страны—товарищу Сталину. тт. Молотову, Ворошилову, Куйбышеву, Жданову, а также непередаваемую благодарность за высокую оценку нашей работы.

Всем сердцем рады, что выполнить задачу, оправдать Ваши надежды, доверие партии, всей страны нам удалось на самолетах, где все до последнего тросика сделано на родных советских заводах, руками героического пролетариата великой страны революции, имя сынов которой мы с гордостью несем вперед и выше.

Разрешите в Вашем лице заверить партию большевиков, ее ЦК, советское правительство, что мы всю свою жизнь, до последней капли, отдадим великому и великолепному делу мирного строительства социализма и, если надо будет, то и делу защиты родины от любого врага, который посмеет сунуть свое рыло в советский огород.

Да здравствует славная наша большевистская партия, ее мудрый штаб—Центральный комитет!

Да здравствует советская страна, ее правительство, ее героический рабочий класс и колхозники!

**Молоков, Наманин, Водопьянов, Доронин,
Слепнев, Ляпидевский, Леваневский.**

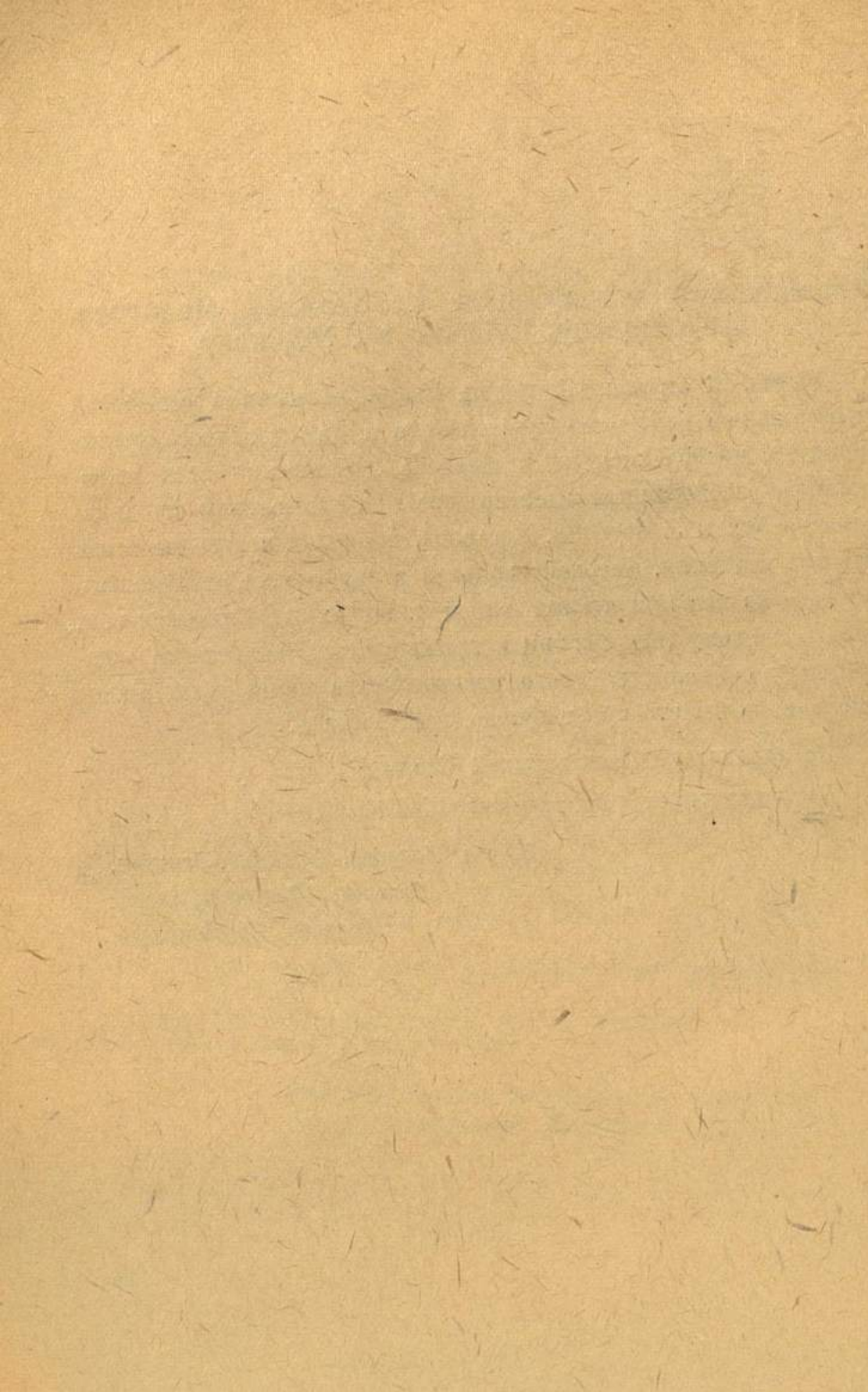
Радиограмма челюскинцев т.т. Сталину, Молотову, Ворошилову, Куйбышеву, Жданову

Уэллен. 21 апреля. (По радио.) Ваша телеграмма о высокой оценке нашей работы во время похода и двухмесячного пребывания на дрейфующем льду доведена до сведения всех челюскинцев, разбросанных ныне на огромном протяжении от Ванкарема до бухты Лаврентия. Нет слов, которыми можно выразить чувства волнения, высокой гордости и энтузиазма, охватившего каждого из нас при чтении вашей телеграммы. Клянемся вам, что по первому зову партии и правительства без остатка отдадим делу социалистического строительства наши силы, нашу мысль и, когда это будет нужно, нашу жизнь.

Да здравствует наш великий Сталин!

Да здравствует наш великий СССР!

Бобров, Копусов, Баевский, Веронин,
Задоров, Румянцев, Сергей
Семенов, Колесниченко.



v.

ЭПИЗОДЫ

MADE IN U.S.A.

ПУРГА

А. В. Ляпидевский.

I.



А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ.

Снова радиограмма. Куйбышев требует: „Вашей ответственности спасение экипажа экспедиции „Челюскина“...“

Непогода продолжалась. Ходим мрачные, с вытянутыми физиономиями.

Мы летели по заданию Шмидта из бухты Провидения в Уэллен, чтобы снять с зимующего „Челюскина“ женщин и детей. Пурга заставила сесть в бухте Лаврентия. Вот уже неделя, как я, бортмеханик Куров, механик Скляров и моторист Асауленко сидели, сложа руки. Яростный ветер и снег слепил глаза, забивались во все щели и замечали постройки.

Настало 12 февраля. Такой же нудный день, как и все другие.

Вдруг врывается Небольсин. Он весь занесен снегом, дышит прерывисто и явно взволнован. Отдышавшись и отряхнув снег, он подал мне радиограмму.

— „Челюскин“ раздавлен, люди сошли на лед“, — читаю я вслух.

Прошло пять томительных дней. 18 февраля погода изменилась, ветер стих, температура — 18 градусов, на небе ни облачка. Немедленно в воздух.

Через 40 минут мы в Уэллене. Там нас уже ждут с нетерпением штурман Л. В. Петров, второй пилот Конкин и все население Уэллена.

А на завтра — снова непогода. Все попытки вылететь безуспешны: туманы, пурга гонят обратно в Уэллен. 21 февраля вылетаем снова, блуждаем в пурге и тумане весь день, но лагеря не находим. В сумерках возвращаемся в Уэллен. При посадке я подбиваю шасси.

Сразу — за ремонт. Экипаж работает без отдыха. Скорее! Скорее! Вот уже ремонт закончен, самолет опробован в воздухе, а непогода все еще продолжается.

II.

Наконец, погода изменилась. 5 марта установился прекрасный, солнечный день и мы вылетели в лагерь.

Летнабом идет Петров, второй пилот — Конкин, бортмеханик — Руковский. Взяли курс на Сердце-Камень, затем пошли над океаном. Внизу необъятное поле торосов, нагроможденных друг на друга и опоясывающих горизонт. На пятидесятой минуте обнаруживаем лагерь. Под нами — аэродром, на нем крупинкой потерялся самолет Бабушкина. Челюскинцы едва успевают разослать знак «Т». Два круга, посадка, обьятия.

В это время прибывают Шмидт, Бобров, Воронин и женщины с детьми, их сопровождает группа челюскинцев. Вид у всех бодрый. Лица взволнованно радостные. Опять разговоры, приветствия, обмен новостями. Наконец, беру на борт 10 женщин и 2 детей, взлетаю и благополучно доставляю их на берег, в Уэллен.

III.

14 марта я снова вылетел из Уэллена для участия в операциях по спасению. Погода благоприятствовала: ясно, незначительный ветерок, но страшный мороз — 39 градусов. Мерзлы зверски. Шли через горло Колючинской губы. Внизу — ни одной посадочной площадки: сплошное месиво льда, вздыбленного осенними штормами и прибоями.

Вдруг слух стеганул посторонний звук, примешавшийся к ровному рокоту левого мотора. Машина тяжело заваливается вправо. Еще мысль не успела отпечататься в сознании, а уже газ закрыт, рука на штурвале, контакт выключен. Глаза с тоской скользят по обширному полю ледяных берегов, отыскивая хотя бы незначительную площадку. Ведь машину ломаю

Выключен и второй мотор. Весь экипаж носовой части уходит в хвост. Вырастают гигантские заструги, перегруженный самолет касается льда, скользит, прыгая, переваливаясь резкими, сильными толчками. Выскочил на лед. Оказалось, подогнулась правая ферма шасси, от тряски лопнули концы подмоторной рамы крепления радиатора.

IV.

Утром посоветовавшись, решили: второй пилот Конкин, бортмеханик Куров, бортмеханик Руковский и Гераскин остаются на Колючине, разбирают мотор, снимают подмоторную раму и отправляют ее в Ванкарем.

На следующий день я выехал на собаках в Уэллен, где начал готовить к отправке запасную подмоторную раму. За это время в Колючину с мыса Северного доставили разобранный мотор. 7 апреля я вылетел с прилетевшим из Америки Слепневым в Ванкарем, летчик Молоков захватил нашу раму. Через день мы были в Колючине и приступили к установке рамы и монтажу мотора.

Оставшиеся на месте механики раздобыли, оказывается, у чукчей ломы. Паяльными лампами разогрели ферму, загнали булыжниками нутро, ломы обтянули хомутами, утяжелив таким образом ферму, но сделав ее довольно прочной. Поднимать машину они ухитрились домкратом, подсыпая все время под плоскость снег. 25 апреля монтаж моторов был закончен. С помощью трех челюскинцев: Дурасова, Агапова и Лескова, следовавших пешком из Ванкарема в Уэллен, отыли самолет из-под снега, сбили насколько возможно, заструги и в тот же день все вместе прилетели в Уэллен.

Через неизведанные хребты

Н. П. Каманин.

Анадырь остался далеко позади. Последние отроги золотого хребта уплывают под хвост самолета. Начинается тундра. Сурово чернеет темная полоса водзалива Святого Креста. Этот, далеко в глубь материка врезавшийся залив, открыт. Удивительная зима в этом году!

Но удивляться некогда. Мое внимание привлекает северная часть горизонта. Далеко впереди появляется бесформенная белая масса. Она растет, движется и быстро приближается к нам. Что это? Облака? Туман? Нет, не то—это сильная буря, могучая северная пурга гуляет уже под самолетами. Мощный северный ветер поднимает громадные массы снега, перебрасывает их на десятки и сотни километров, образуя могучие снежные горы в одном месте, оголяя чахлую растительность тундры—в другом.



Н. П. КАМАНИН.

Идем на высоте 800 метров. Попадаются отдельные клочья облачности, выше—тоже облака. Солнце появляется реже, редкуют куски голубого неба. Вспоминается сводка Ванкарема: „сплошная облачность, видимость на 15 километров“.

Пройдем, не первый раз в жизни нам воевать с облаками! Впереди—Анадырский хребет, интересно, как высоки вершины Анадырского хребта? Ни одна карта не ответила нам на этот вопрос. Местные жители говорили разное.

Мало кто знает Анадырский хребет. Не знаем его и мы. Вот он впереди закрытый стеной облаков. Внизу, в отрогах хребта, играет пурга... Набираем высоту. Стена облачности бесконечно высока. Сильно перегруженные самолеты не хотят лезть вверх. Итти по сплошной облачности, над малознакомым хребтом, зная, что вни-

зу под облаками пурга,—безумное предприятие. Надо возвращаться.

Далеко налево чернеет полоска воды. Там, на востоке еще нет пурги. Меняем путь. Выходим на восточный берег залива Креста. Внизу, на берегу залива на белом фоне пять чукотских яранг—село Кайнергин. Выбираем с воздуха посадочную площадку и, один за другим, все самолеты садятся, подруливают вплотную к ярангам. Нас встречают удивленные чукчи, по-русски никто не понимает. Через полчаса пришла пурга.

Проиграв два дня, она утихла. Идем к самолетам. Целый день уходит на выкапывание из-под снежных сугробов, очистку моторов, кабин, приборов. 1 апреля—удивительно ясно. Редко такие дни бывают на севере: на небе—ни облачка, ветер стих, весеннее солнце напоминает о своих правах.

Курс на Ванкарем. Неужели сегодня мы увидим лагерь? Конечно увидим. Ведь до Ванкарема всего 300 километров, сейчас только 11 часов. 6 часов летного времени в нашем распоряжении. И вот, под нами опять южные склоны Анадырского хребта. Но как быстро портится погода—опять хребет закрыт облаками. Набираем высоту. На высоте 2600 метров облака кончились. Идем уже на высоте 3000 метров. Сплошное, бесконечное море облаков. Что делается под облаками? Туман, пурга или хорошая погода?

— До Ванкарема остается 70 километров,—говорит в телефон штурман отряда Шелыганов.

Идем еще 10 минут. В облаках ни малейшего просвета. Дальше лететь бессмысленно. Все три самолета разворачиваются и идут обратно. Сели опять в Кайнергине.

Проверив бензин узнали, что его хватит на два-пять часов полета. Что делать? Лететь обратно в Анадырь, чтобы там наполнить самолеты горючим? Еще один раз попытаться лететь в Ванкарем? Лететь в бухту Провидения, где есть большой запас горючего?

Первый вариант отпадал сам собой. Никому из нас не хотелось отступать. Второй вариант—в случае неудачи—грозил тем, что все три самолета останутся в Камергине без бензина. Оставалось лететь в бухту Провидения. От Камергина до Проведения 300 километров. Бензина хватит, если не встретим особенно сильного встречного ветра. Еще раз стартуем в Кайнергине, идем курсом в бухту Провидения. Через 30 минут полета над открытым морем встречаем густой туман.

Лететь дальше нельзя, но возвращаться в Кайнергин тоже нельзя. Каждая лишняя минута полета уменьшает наши запасы, мы рискуем остаться без горючего. В 10 километрах правее от курса, только что остался Натапельмен—чукотское селение

имеющее факторию. Буквально, как на родной аэродром, садимся в пухлый снег фактории.

Через 40 минут туман начал редеть, на востоке виднеется узкая голубая полоска. Вылетаем. Еще несколько минут—и мы над открытым морем. Берег остается далеко влево. Экономя бензин, летим по кратчайшему пути. Моторы работают хорошо, мы верим, что наши моторы не сдадут, но невольно проносится мысль: «А что будем делать, если сдаст мотор?» Но отвечать на этот вопрос глупо. Если сдаст мотор—можно только тонуть, больше ничего не придумаешь.

Оглядываюсь на Молокова и Пивенштейна—они идут очень близко, они так же, как я, верят моторам.

160 километров моря позади. Левее остается мыс Чирикова, впереди—справа—черный массив мыса Беринга. В это время Пивенштейн своим самолетом почти касается левой плоскости моего самолета. Гляжу на него. Он знаками объясняет, что горючего осталось на 15 минут. До Providения еще далеко—140 км. Впереди черный, скалистый, очень неприветливый берег, под нами—открытое море. Хотя бы узкая полоска льда берега или маленький беленький клочек снега...

Под одной из обрывистых сопok белеет узкая полоска. Речка. Ширина ее едва 40 метров. Она большая, очень извилиста, но с этим уже считаться не приходится. Так или иначе, но посадка всех трех самолетов прошла благополучно.

Через день, переждав пургу, слив бензин из трех самолетов в два, Молоков и я вылетаем в бухту Providения. Пивенштейн остается у мыса Беринга ждать, когда ему нартами привезут бензин из Providения. На следующий день без особого труда мы добрались до Уэллена и 7 апреля благополучно сели на плохонький Ванкаремский аэродром.

Трасса была не легкая—только и всего

В. С. Молоков.



В. С. МОЛОКОВ.

Очень долго тянулись недели, пока, наконец, на пароходе „Смоленск“ мы прибыли в Лютэрку, где решили выгружать самолеты. Это было 21 марта, ровно через месяц после отъезда из Красноярска. Пять однотипных машин „Р—5“ поднялись с площадки на небольшом замерзшем озере и пошли на Майна-Пыльгин...

С высоты 2500 метров открывались ослепительные, сверкающие острые шпили хребтов, покрытые снегом. Яркое солнце скрадывало расстояние от ближайших вершин. Трасса была не легкая. В этом пути я не видел ни одного „куска“, где можно было бы сесть без аварии. На таких участках пилоты всегда прислушиваются к ра-

боте мотора. Только и всего.

Мой советский „М—17“ работал четко и здесь, и после—над Чукоткой и Полярным морем.

... Уже летим 4 часа, а Майна-Пыльгина все нет, хотя до него всего 450 километров. Сильный встречный ветер задерживает полет. Только на исходе пятого часа видим домики и яранги чукотского селения. Опустились. Заправились. Скоро вечер. Решаем: утром лететь дальше.

22 марта, как на зло, зарядила пурга. Круглые сутки падает снег, подувает северный ветер. Спрашиваем чукчей: ну, как, погода будет хорошая?

— Наверно будет хорошая, наверно будет плохая,—отвечают любезно,—но... не вполне определенно.

— А на охоту ты бы поехал?

— Нет,—говорит—на охоту нельзя.

Ну, значит погоды не ждут.

Только 28 марта кончилась пурга. Обрадовались. Летим прямо в Ванкарем.

Над заливом Креста густой туман. Пролетаем, Скоро должны встретиться хребет высотой в 1200 метров. Внимательно слежу за приборами высоты. Смотрю на горизонт. Вот хребет. Вершины его затянуты плотными облаками. Лететь невозможно. И в глухом селении Кайнергине мы „прогостили“, четверо суток, оторванные от всех, лишённые всякой связи.

1 апреля мы продолжаем перелет. Туман густой, непреодолимый, угрожающей стеной встал на нашем пути. Тяжелые облака навалились на хребет двухкилометровой высотой. Нет, пройдя такое расстояние и, находясь близко у цели, нельзя рисковать машинами. Мы поворачиваем назад в Кайнергин.

Опускаемся на знакомом месте. Каманин спрашивает:

— Ну, как, Василий Сергеевич, придем в Анадырь или в „Провидение“?

Я подумал—горючее у нас на исходе и сказал: „Надо лететь в „Провидение“. Но нужен бензин“.

Не задержались. Снова взмылись над снежными просторами. Доходим до мыса Беринга. Что за неудача! Опять туман. Опускаемся в десяти километрах от мыса, возле маленького чукотского селения Гульткальтедь. Видим, бензина совсем мало. Весь остаток горючего с трех самолетов делим с Каманиным пополам и 3 апреля, оставив Пивенштейна, с мыса Беринга вылетаем в „Провидение“. Там берем горючее, ночуем и на другой день прибываем в Уэллен.

Термометр показывал минус 38°

О. Н. Комова.

Мы уходили на аэродром, не прощаясь с остающимися товарищами.

— Все равно вернетесь,—подшучивали они над нами.

— К ужину не опоздайте.

Шли медленно... Мы были почти уверены, что на аэродроме придется снова сидеть и ждать часа полтора—два, пока сигнальные флаги не дадут знак: „Самолет вернулся“. Так было уже несколько раз.

Трудно представить себе самолет над нашим лагерем именно сегодня, когда термометр Цельсия показывал минус 38°. Ну, как же можно лететь в такой мороз!

Мысли заняты лагерными заботами: не успели вымыть ведро после каши, теперь она засохнет, и вечером придется повозиться.

Неожиданно мысли путаются... где-то близко стук мотора.

Кто-то прыгает мне на шею: „Самолет, самолет! Нас нашли“.

Наша точка—лагерь Шмидта—уже нанесена на карту и проверена большим жужжащим „АНТ—4“.

Самолет делает два круга над аэродромом, мы видим его, от радости кричим—ура! Машем руками и шапками в полной уверенности, что он нас видит и слышит.

Кто-то раскрыл объятия, кто-то бежит вперед, спотыкаясь и рассыпая взятые на дорогу галеты. Подбирать их некогда: надо спешить—самолет уже сел.

Мы все бежим—за последние дни дорога хорошо утоптана многочисленными походами на аэродром. Перелезаем через торосы, перепрыгиваем узкие трещины.

Большая полынья на пути. Еще вчера ее не было. Она тянется далеко и вправо, и влево... Вода покрылась уже легкой, прозрачной ледяной коркой, но пройти по ней нельзя. Пытаемся найти место для перехода на другую сторону. Нервничаем: самолет ждет, слышен треск его мотора, а мы беспомощные, стоим и не знаем, доберемся-ли до аэродрома.

— Товарищи, скорее за ледяной! Тащите из лагеря ледянку—раздается команда капитана.

Человек 15—20 более крепких мужчин спешат исполнить приказание. Через минуту—другую они уже скрылись за торосами. Время идет медленно, хотя часы утверждают в обратном. Чтобы не задержать самолет, мы, женщины пассажирки, тут же на берегу полыньи переодеваемся, натягивая на себя все, что у нас есть теплое: ватные костюмы, меховые чулки, торбаза.

Огромные неуклюжие малицы из собачьей шерсти мы наденем там—у самолета, сейчас они излишне стеснят наше движение. Оставшиеся около полыньи мужчины пытаются установить связь с противоположным берегом полыньи, по середине которой в этом месте плавают значительных размеров льдины. В дело пущены нарты, доски, шесты... Машинист Петров проваливается по пояс в воду, подрывник Гордеев зачерпнул полные валенки воды, но все же закинули на льдину длинную доску, перебросив ее затем на противоположную сторону полыньи. Петров, сбегав по новому мосту на „тот берег“, отправился сушиться в палатку на аэродром.

— Ледянку везут!

Фотографы защелкали аппаратами. Человек 30—40 быстро мчали шлюпку по гладкой ледяной площадке.

Мы криками „ура!“ и аплодисментами приветствовали их приближение.

Через 5—10 минут все переправились через полынью и устремились на аэродром.

Последние минуты перед посадкой на самолет как-то изгладись из памяти. Нас закутывали в малицы, подпоясывали, заматывали шарфами шею, лицо.

А мы, неповоротливые, меховые, торопливо прощались, нас спех засовывали в карманы телеграммы домой—„на землю“—от тех, кто еще оставался на льду. Затем нас по очереди втаскивали на самолет. „Втаскивали“, т. к. малицы не давали нам двигаться, как мы хотели.

— Стойте неподвижно, не шевелитесь!—кричали нам,—мы сами вас втащим.

Наконец, все пассажирки на борту самолета. Все десять, да еще два самых ценных, маленьких „места“ наши девочки—полярницы.

Самолет бежит по аэродрому, мы машем в последний раз меховыми рукавицами.

Машина отрывается от аэродрома. И мы сразу теряем из вида небольшую горсточку людей среди торосистых ледяных пространств...

Через час мы увидели землю.

VI.

СПАСЕНЫ!



Зам. нач. экспедиции
А. И. БОБРОВ.

СПАСЕНЫ ВСЕ!

Полярное море, лагерь Шмидта, 13 апреля, 1 час. 5 мин. (Передано по радио.) 12 апреля в основном была закончена переброска челюскинцев и ценных грузов на материк. Сейчас получено радио с мыса Ванкарем о вылете трех самолетов. Зажигаем последний дымовой сигнал, прекращаем радиосвязь. Через полчаса я, капитан Воронин и радист Кренкель последними покидаем лагерь Шмидта, оставляя поднятым на вышке советский флаг.

И. О. начальника экспедиции **Алексей Бобров.**

Последняя радиограмма Челюскинского передатчика

Архангельск, 12 апреля. (Спецкор „Правды“.) Сегодня передатчик „Челюскина“ отправил из Ванкарема последнюю радиограмму. Действие передатчика за ненадобностью прекращено.

ВСЕ ЧЕЛЮСКИНЦЫ НА БЕРЕГУ!

**Сталину, Молотову, Калинин, Ворошилову,
Куйбышеву, Ягоде**

Ванкарем. 13 апреля, 4 часа 40 мин. Сегодня 13 апреля самолетами Молокова, Каманина и Водопьянова доставлены в Ванкарем последние шесть челюскинцев во главе с Дорониным и капитаном Ворониным, радисты Кренкель и Иванов, моторист Погосов, боцман Загорский.

Одновременно с челюскинцами доставлено на берег 8 собак, заброшенных в лагерь самолетом для переброски на аэродромы больных челюскинцев и ценных грузов.

Доставкой последних 6 человек спасение челюскинцев считаем выполненным.

Форсируем переброску людей в Уэлден и бухту Провидения для посадки на пароход.

Председатель чрезвычайной тройки **Г. Петров.**

Член тройки **Небольсин.**

РАДОСТЬ

(Отрывок)

Итак...

Сломалась погода.
На голые ребра тундры
Упали в последних корчах
Тяжелые крылья пурги.
Пилот подошел к машине,
Взглянул на серое небо,
Проверил сводку погоды
Спросил:

— Готово?

Стартуем?

Защитый в мех бортмеханик
Беззвучно ответил:

— Есть!

Тогда он включил контакты
Рукой привычной и твердой.
Пространство ему навстречу
Срывается и летит.
Земля остается сзади.
Внизу остаются люди
Под крыльями самолета
Холодный хаос торосов.
Глубокая, как могила,
Полярная тишина.
Под крыльями самолета
Простреленная ветрами
От лагеря к Ванкарему
Легла тропа смельчаков.

Сразмаху срубая ветер,
Сердито ревет пропеллер,
Мотор работает четко.
И сердце пилота бьется
Под теплым комбинезоном

Размеренно, как часы.

Он знает—

На ломких льдинах
Над белым строем падаток
Стоит на юру дозорный,
Стоит и смотрит на юг.
Он чувствует—

Сквозь мятели,
Сквозь тысячи километров—
За каждым биеньем сердца,
За каждым тактом мотора
С утра
затаив дыханье
Следит материнским взглядом
Большая его страна.

.
У края синих разводий
На тесном аэродроме,
Единственном и неповторимом,
Пилота встречают люди
И вяжут узел удачи
Железным пожатьем рук.
И в каждом пожатьи—
НЕЖНОСТЬ..
И в каждом пожатьи—
ГОРДОСТЬ.
И в каждом пожатьи—
РАДОСТЬ.

VII.

**МИР ВОСХИЩАЕТСЯ ПОДВИГОМ
ЛЕТЧИКОВ ГЕРОЕВ**

ГОРДОСТЬ ВСЕЙ СТРАНЫ

Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепневу,
Водопьянову, Доронину.

Восхищены вашей героической работой по спасению челюскинцев. Гордимся вашей победой над силами стихии. Рады, что вы оправдали лучшие надежды страны и оказались достойными сынами нашей великой родины.

Входим с ходатайством в Центральный исполнительный комитет СССР:

1. Об установлении высшей степени отличия, связанного с проявлением геройского подвига,—звания „Героя Советского Союза“.

2. О присвоении летчиками: Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепневу, Водопьянову, Доронину, непосредственно участвовавшим в спасении челюскинцев, звания „Героев Советского Союза“.

3. О награждении орденом Ленина поименованных летчиков и обслуживающих их бортмехаников и о выдаче им единовременной денежной награды в размере годового жалованья.

И. Сталин, В. Молотов, К. Ворошилов,
В. Куйбышев, А. Жданов.

ГОВОРЯТ писатели, поэты, ученые, артисты, знатные люди Страны советов

М. ГОРЬКИЙ.

Победа над стихиями.

Только в Союзе Социалистических Советов возможны такие блестящие победы революционно-организованной энергии людей над стихиями природы.

Только у нас, где неутомимо ведется война за освобождение трудового человечества, могут родиться герои, чья изумительная энергия вызывает восхищение даже наших врагов.

Грандиозная эпопея

Н. Федин.

Грандиозная эпопея на краю света показала всему миру, насколько мощна дисциплинированность большевиков и насколько высока техническая культура авиации СССР. На блестящем примере спасения полярных исследователей мы видим, что все население нашего Союза дышит единой грудью, когда дело идет о чести советской страны.

Я глубоко взволнован, счастлив беспримерным героизмом летчиков советской страны.

Стиль нового человека

Л. Леонов.

В течение последнего времени вся страна волновалась за судьбу челюскинцев. Конечно, они знали, что социалистическое отечество не забудет о них, где бы они ни были, не остановится перед любыми усилиями, чтобы выручить их из беды.

... Это крупнейшее испытание должно было с особой экспрессией обнаружить идейную выдержку, революционную организованность и техническую оснащенность класса. Позже ко всему этому присоединились новые тревоги за успех наших летчиков—тревоги, но не страх. Вся страна мысленно участвовала в этой беспримерной игре со льдами.

... По всем пунктам испытание выдержано отлично. Показаны основные моменты новых, социалистических отношений между обществом и его членами (а в старом мире судьба героев не зависит ли от выгоды и личной инициативы частного лица?). Показан стиль мышления и работы нового человека, не отделяющего личной своей жизни от общественной. Показано и качество советских машин.—И вот участниками праздника становятся и все те, кто задумывал эти машины, и проектировал их, или строил...

Привет удивительному племени советских летающих людей, за бодрое и радостное волнение, пережитое всеми нами, укрепляющее нашу силу и толкающее вперед!

Несравненные

Красота и величие

Чем больше мы узнаем о подробностях эпопеи челюскинцев, тем больше выявляется ее несравненная красота и величие. Во всем ее объеме эта эпопея дает наглядное доказательство превосходства коллективизма над индивидуализмом.

Коллективизм не только не подавляет человеческой личности, но, наоборот, ведет к проявлению высших ее качеств—действительной инициативы и самоотвержения.

Академик А. Бах.

С честью вышедшим из всех испытаний.

Академик А. П. Карпинский.

(Президент Всесоюзной Академии наук).

Приветствуя челюскинцев по случаю их счастливого возвращения домой, необходимо отметить, что независимо от тех научных наблюдений, которые производились как во время похода «Челюскина», так и после гибели корабля, независимо от испытания пригодности такого типа судна для ледовых условий Арктики, мы вынесли из этого похода еще один ценнейший опыт.

Пример челюскинцев, во главе с О. Ю. Шмидтом, показал нам, чего можно достигнуть благодаря выдержке и соблюдению строгой дисциплины.

Поздравим же душевно челюскинцев с возвращением и пожелаем этим славным советским гражданам, с честью вышедшим из всех испытаний, заслуженного отдыха!

Великое время

Антонина Нежданова

(Народная артистка республик).

Только в нашей великой стране, в наше великое исключительное время рождаются великие, могучие духом герои, бескорыстно ведущие человечество к светлому будущему.

Что такое подвиг?

Что такое подвиг? Подвиг у нас—когда человек отдает себя целиком родине, забывая даже о личных интересах. В нашей стране, куда бы мы не заглянули, везде мы встретим много людей, готовых отдать своей стране все силы, а если надо—и жизнь.

Челюскинцы и герои—летчики—вот пример, как умеют смотреть наши люди в глаза смерти. А такие люди могут завоевывать не только Север, но и все что угодно.

Петр Хинейко.

(Бригадир сборки роторов ленинградского завода им. Сталина, награжден орденом Трудового Красного Знамени).

Будем учиться у вас воле к победе...

Я зачитывала до дыр все статьи о челюскинцах и их знаменитом лагере. Больше всего поражали мужество, железная дисциплина и большевистская организованность. Эти качества мы должны воспитывать в себе, чтобы побеждать в колхозном строительстве так же, как вы победили на фронте науки.

Пламенный привет героям—летчикам, славным сынам нашей великой родины!

Елена Никитична Ткачева

(Бригадир колхоза им. I Конной, Славянского района, Краснознаменка).

Мы готовы отбить нападение с любой стороны земного шара

Челюскинцы и герои—летчики открыли новые пути, имеющие огромное значение для обороны нашего социалистического отечества.

Героическое путешествие и научные исследования челюскинцев доказали полную проходимость Северного морского пути от Мурмана до устья Лены, Берингова пролива и Камчатки, а изумительные подвиги спасших их летчиков открыли новую воздушную линию от Хабаровска в Ванкарем.

Подвиги челюскинцев показали, что с любой стороны земного шара мы готовы отбить нападение врага, который попытался бы посягнуть на нашу родину.

Н. Магдесиев

(Заведывающий конструкторским бюро ленинградского завода «Большевик»).

Страна героев

Глубоко тронут и восхищен необыкновенным героизмом и отвагой спасителей челюскинцев. Я горжусь тем, что нахожусь в стране, и среди людей, где рождаются подобные герои. Был бы счастлив лично и крепко пожать руку героям.

Краснознаменец, иностранный специалист завода „Серп и Молот“ англичанин Монгер.

Письмо г-на В. Буллита тов. М. М. Литвинову

Народный комиссар по иностранным делам т. М. М. Литвинов получил от посла США в СССР г-на Вильяма Буллита письмо следующего содержания:

„Известие о смелом спасении еще пяти участников экспедиции профессора Шмидта преисполнило меня чувством глубокого удовлетворения. Мужество и умение, проявленные в этом деле, укрепили меня в моем восхищении советской авиацией и я предвижу и верю в успешное завершение дела окончательного спасения остальных участников экспедиции.

Примите, г. народный комиссар, мои самые сердечные поздравления по поводу героических подвигов ваших блестящих летчиков“.

Письмо министра авиации Франции

Председателем революционного Военного Совета СССР и Наркомвоенмором т. К. Е. Ворошиловым получено от помощника французского военного атташе г. Симона письмо, в котором г. Симон, по поручению министра авиации Франции, просит т. Ворошилова принять поздравление авиаторам Союза ССР, принявшим участие в спасении экипажа и членов научной экспедиции на „Челюскине“, проявившим много умения, энергии и упорства в этом деле, и передать эти поздравления авиаторам.

Письмо Ллойд-Джорджа

„Разрешите мне присоединиться ко многим поздравительным посланиям, получаемым советским правительством по слу-

чаю успешного спасения научной экспедиции, потерпевшей крушение среди льдов Арктического океана.

Это был действительно-замечательный по ценности и квалификации подвиг. Это один из тех триумфов, которые будут вспоминать долго после того, как будет забыта слава многих военных побед.

Ллойд-Джордж.

КИТАЙ.

Бесстрашные

Местная печать поместила сообщение агентства Рейтера, в котором говорится:

„Героическая работа советских летчиков, спасших всех челюскинцев, закончила одну из самых блестящих страниц в истории советской авиации. Бесстрашные летчики полностью выполнили свою задачу“.

Поздравление Хурала и совета министров Тувинской народной республики.

„Президиум Хурала и совет министров Тувинской народной республики, выражая свою радость и восхищение по поводу спасения челюскинцев, передает горячее поздравление правительству СССР с необычайными победами страны советов.“

VIII.

**Г Е Р О И
О
С Е Б Е**

Водопьянов Н. В.

Настал заключительный день спасательных работ. 13 апреля. В лагере Шмидта осталось 6 человек. Я должен лететь одним из первых — другие машины еще не готовы. Из лагеря сообщили, что у них погода очень хорошая, ясная, видимость — 35 километров.

Через 15 минут — туман. Справа чуть виднелась верхушка острова Колючина. Радиус видимости не превышал пяти километров. Проблуждав 1 ч. 10 м. пришлось вернуться обратно в Ванкарем.

В 12 ч. 30 м. я вылетел вместе с Каманиным и Молоковым. Через 30 минут вдаль увидели дымовой костер. Это был лагерь Шмидта. Вот аэродром. Первым садится Каманин, затем Молоков. Я выжидаю, когда они садут, делаю несколько кругов над лагерем.

Каманин взял на борт одного челюскинца и посадил в парашютные чехлы 8 нартовых собак. Молоков захватил двух челюскинцев, нагрузив чехлы, ценные вещи. Мой самолет принял троих: Боброва, Кренкеля и Иванова.

Я взлетел вторым, сделал прощальный круг над лагерем и пошел к берегу. Через 45 минут — Ванкарем. Когда мои пассажиры вышли из самолета, я шутя говорю Кренкелю:

— Пошупай-ка твердую землю.

— Наконец-то, добрался, — говорит Кренкель, — сколько уж месяцев я не видел замли.

Кто-то заметил, что это только еще аэродром, земля — на расстоянии 100 метров.

— Как так? — смеется Кренкель, — оказывается, я еще в море? Скорее побегу на землю.

В этот же день я и Молоков вылетели в Уэллен с Копусовым, Ворониным и Ивановым.

Молоков В. С.

7 апреля. Мы в Ванкареме. Времени нечего терять Заправили машину. Бабушкин рассказал о положении в лагере и аэродроме. Я полетел в лагерь, через 55 минут прибыл туда. Мы шли абсолютно точно, как будто летели над линией железной дороги или шоссе, т. е. над ясными земными ориентирами.

7 апреля, после 33 дневного перерыва, в лагерь Шмидта пришло сразу три самолета: Слепнева, Каманина и мой. На берег я возвращался с тремя челюскинцами. 10—11 и 13 апреля сделал еще 8 полетов. Каждый раз увеличивал число „пассажиров“. Два раза брал даже 6 человек Четверо забрались в кабину бортмеханика, двое — в парашютные ящики.

11 апреля я сделал четыре полета в лагерь. В этот день одним из доставленных мной на берег был больной Отто Юльевич Шмидт. Последним оторвался от места, где два месяца существовал лагерь, мой „Р-Б“. Я завершил операцию по переброске 39 челюскинцев на землю. Это было 13 апреля.

Каманин Н. П.

Из Ванкарема до лагеря Шмидта 150 километров и как ни короток северный день, мы успевали делать по 3—4 рейса в день. На двухместном самолете с очень плохого аэродрома мы поднимали 6—7 человек.

Через три дня горячей летной работы лагерь Шмидта был ликвидирован. Самолеты моей группы из общего количества 24 рейса в лагерь сделали 18, вывезли на берег 73 человек, 8 собак, около 2 тонн груза. Прорвавшись через неизвестные горные кряжи, пурги и туманы, мы выполнили задание правительства.

IX.

Б И О Г Р А Ф И И

Молокову

Расскажи,
Как спускаясь низко
Над Игаркой,
Шел самолет.
Как узнал ты
Стратегию Ириска,
Сторожа
Неспокойный лед.
Как большой
Треугольной песнью
К Ванкарему
В туман и снег
К молчаливому
Делу спасения
Молчаливый
Летел человек.
В этой тихой
Твоей повадке
Есть большого
Спокойствия весть,
Сила выдержки,
Сила хватки
И отважная сила есть!
Северянин?
Но эта сила,
Побеждающая всегда,
Нас учила
И нас растила
Большевистская
Сила труда.
С ней в борьбе
Не везет стихии,

С ней не сладят
Огонь и лед.
У природы
Дела плохие:
Ледяные форты
Глухие
С длинным грохотом
Отдает.
Нам не страшны
Клыки торосов
В этой общей
Большой борьбе.
Я хотел бы
Почти без вопросов
Просто
Руку пожать тебе.

Первым был в лагере

Анатолий Ляпидевский

Он родился в 1908 году, в семье учителя народной школы. С 12—13 лет Анатолий Ляпидевский был вынужден бросить школу и идти на заработки, поступить батраком в станицу Старошербиновскую, Кубанской области.

Осенью 1924 г. Ляпидевский на заработанные батрачеством деньги уехал в город Ейск и там продолжал прерванные занятия. В том же году он вступил в комсомол. Больше года работал на маслобойном заводе, а в 1926 году Ейский райком комсомола командировал его в военно-теоретическую школу авиации.

По окончании школы Ляпидевского направляют в практическую школу морских летчиков, курс которой он заканчивает в 1929 г.

В марте 1933 г. т. Ляпидевский переходит в гражданский воздушный флот, имея квалификацию хорошего пилота, не знающего ни одной аварии.

Ляпидевский был первым, кто прилетел в лагерь Шмидта и вывез оттуда 10 женщин и 2 детей.

Воплощение организованности.

Василий Молоков.

Летчик Молоков—рабочий, член партии. Родился в 1895 г. В 1921 г. окончил школу военных летчиков. На Севере Молоков работает с 1932 г. До этого шесть лет был инструктором школы, а с 1930 г. обслуживал ночные линии Аэрофлота. В 1933 г. работал на Карском море по проводке судов Ленской и Карской экспедиций, на самолете «Н-2» Молоков показал блестящие образцы работы.

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

Зимой 1933 г. Молокову на Игарке было поручено вылететь на лед для спасения летчика, совершившего вынужденную посадку. Молоков находился в полете около трех часов в труднейших метеорологических условиях. 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 этак 10—12 часов,—это уже совсем другое дело...

В этих словах—весь Молоков.

Пример отваги

Маврикий Слепнев.



МАВРИКИЙ СЛЕПН В.

В Маврикий Трофимовиче Слепневе в причудливом своеобразии сочетаются две диаметрально противоположные черты. В нем мирно уживается дикая, почти болезненная страсть к риску с методической рассудительностью.

Один из товарищей Слепнева по работе в первом социалистическом революционном авиаотряде в годы гражданской войны вспоминает, что Слепневу всегда нравились рискованные предприятия, тяжелые, сопряженные даже с опасностью для жизни, операции.

На новой, почти не испытанной, линии Иркутск — Якутск Слепнев появляется в качестве одного из первых пилотов.

Слепнев первым и единственным летит в бухту Провидения на спасение „Ставрополя“. Слепнев находит тела американского пилота Эйельсона и его бортмеханика и отвозит их в Ном. Слепнев первый вызвался ехать в Америку для закупки самолетов, на которых он мог бы вместе с Ушаковым и Леваневским лететь через Аляску на спасение челюскинцев.

Разрыв стяжек на самолете при посадке на льдины лагеря Шмидта на короткое время вывел машину Слепнева из строя. Получив новые стяжки от прилетевшего в лагерь Молокова, Слепнев отважно пустился в обратный путь, увозя на борту своего самолета снятых со льда челюскинцев.

Снял со льдин семерых

Михаил Водопьянов.

Михаил Васильевич Водопьянов родился в 1899 году в селе Студенки, Липецкого района, в бедной крестьянской семье.

В начале 1919 г. поступил добровольцем в Красную армию в дивизион воздушных кораблей. Участвовал в боях против Мамонтова и Врангеля. В конце 1920 г. в этом же дивизионе стал шофером и за рулем машины пробыл до 1924 г., когда перешел в „Добролет“ на ремонт авиамоторов.

В 1925 г. сдал экзамен на бортмеханика и принял участие в экспедиции по борьбе с саранчей.

Бортмехаником т. Водопьянов работал до 1928 г. После того, как овладел техникой вождения самолета, он был переведен в летчики.

В 1930 г. первым открыл воздушную линию на Сахалин и в том же году „налетал“ по ней 5000 километров.

В 1931 и 1932 г.г. т. Водопьянов работал в особом авиоотряде „Правды“ по перевозке матриц и за быструю и бесперебойную доставку награжден золотыми часами.

Пройдя выше 5000 километров и перелетев через Анаберский хребет, т. Водопьянов немедленно принял участие в спасении последних групп челюскинцев, сняв со льдины семь человек.

Сын сапожника и ткачихи

Николай Каманин.

Сын сапожника и ткачихи, потомственный почетный пролетарий—такова несложная родословная молодого летчика, комсомольца Николая Каманина.

Он родился в 1908 г. в городе Меленках, Владимирской губернии. Мальчиком он, вместе с отцом, работает в сапожной артели и одновременно учится, настойчиво прокладывает себе путь к знаниям, к авиации, о которой мечтает с самых юных лет. В 1925 г. он вступает в комсомол и до окончания учебы бессменно работает секретарем комсомольского коллектива.

19-летним юношей он поступает в военно-теоретическую школу. Через год кончает ее и командировается в школу летчиков.

В 1930 г. его принимают в партию. Волевой командир, суровый и требовательный воспитатель, он всегда готов к действию, к безотказной и четкой работе.

Дисциплинированность, смелость, находчивость—вот качества Николая Петровича Каманина. Золотые, отменные качества!

300.000 километров за плечами

Иван Доронин.



ИВАН ДОРОНИН.

Летчик Доронин Иван Васильевич родился в крестьянской семье. Ему сейчас — 31 год. Незакончив средней школы, 17-летний Доронин пошел добровольцем в Красный морской флот и там поступил на ускоренные курсы техников. Через год способный курсант был переведен в военно-морское училище. На курсах и в училище Доронин проявлял большую любовь к авиации и, наконец, перешел курсантом школы летчиков.

Летом в 1925 г. Доронин оканчивает школу и снова поступает в морской флот, но уже в качестве морского летчика.

В 1930 г. Доронин переходит на работу гражданской авиации. С Черного моря его перебрасывают на далекий Север.

Летчик Доронин налетал свыше 300.000 километров. Все время он работал без аварий. За образцовую работу ему присвоено звание „пилота-механика гражданского воздушного флота“.

Доронин первым из Хабаровского звена самолетов достиг лагеря Шмидта и доставил оттуда группу челюскинцев.

С мировым именем

С. Леваневский.



С. ЛЕВАНЕВСКИЙ.

карем.

Только благодаря исключительному умению и самообладанию сумел во время тумана и ветра вывезти обледенелый самолет из штопора и спасти его пассажиров от неминуемой гибели.

Сын кузнеца, активный участник гражданской войны. Один из старых работников советской авиации. В 1924 году работал в школе морских летчиков.

В июне—июле 1933 г. на тяжелом гидросамолете „СССР Н—8“ совершил огромный сухопутный перелет из Севастополя в Хабаровск.

После аварии у Анадыря знаменитого американского летчика Маттерна прилетел из Хабаровска в Анадырь и в исключительно тяжелых летных условиях доставил Маттерна в Америку, на Аляску, чем стал известен всему миру.

Участвуя в экспедиции помощи челюскинцам, также при исключительно неблагоприятной погоде, доставил т. Ушакова с Аляски в Ван-

Водопьянов прорвался

(Эпизод).



Телеграммы взбудоражили Хабаровск: пожар на Оке, нефтеносном районе острова Сахалина. Необходим самолет, чтобы выявить зону распространения огня. Водопьянов вызвался лететь. Не зная маршрута, без наличия оборудованных посадочных площадок, в неблагоприятную для полетов погоду Водопьянов из Хабаровска в Николаевск на Амуре—долетел в рекордный срок—3 часа 47 мин.—и немедленно вылетел дальше.

Три раза Водопьянов с лезниками на борту самолета пытался добраться до Оки, несмотря на отсутствие видимости. Напрасно. Вихрь сносил самолет в сторону. И лишь на четвертый раз Водопьянов буквально прорвался сквозь толщу сырых облаков. Только благодаря его полету удалось разведать направление пожара и прекратить

ВОДОПЬЯНОВ.

его. Можно сказать, что спасение нефтеносного района на Оке—большая заслуга Водопьянова.

х.

**СТРАНА
ВСТРЕЧАЕТ
ГЕРОЕВ**

Челюскинцы едут...

(Отрывок).

Ночь,
 А в эфире-шум.
 Непорядок.
 Мечутся волны туда и сюда.
 Это взволнованные
 По радио
 Переругиваются города,
 Челюскинцам свой выражают восторг.
 Кричат. „Поверьте, герои,—мы с вами“
 И тут же ругают Владивосток
 Довольно отчаянными словами.
 Хрипит Хабаровск:
 „Тут не до шуток.
 Владивостоку неведом стыд,
 Захватил их по блату на трое суток
 И едва соглашается отпустить“
 „Цена таким возмущениям—грош“—
 Кричит Иркутск,
 ...„Иркутск, не хнычьте!“—
 Новосибирск
 Солидным голосом заявляет,—
 Вы на такой вот ответьте вопросец,
 Коль вами еще не утерян стыд:
 Орденоносцев
 край—орденоносец
 Должен как следует угостить?“
 Но тут над гордой его головой
 Свердловск вдруг испускает вой,
 „Призовите его к порядку“
 Скрипит деревянным голосом Вятка,
 ...И шепчет вдруг на нежнейшей волне
 Ташкент мечтательный и красивый:

„Салям, друзья!

Заверните ко мне.

Честное слово,

А?

По Туксибу“...

Но, перекрывая эти слова,

В беседу вмешивается Москва.

Она взволнована

Голос тихий,

Она говорит:

„Умоляю пустить их

Когда они были там, на льдине,

Сжав зубы, мы хладокровно следили.

Терпенье. Воля. Спокойный вид.

Каманин вылетел—и прилетит.

Но теперь,

Когда близится поезда пенье

Мы вдруг почувствовали—

нету терпения!

Мы минуты считать устали.

Прибудь же, поезд, в назначенный срок.

Весь мир тебя ожидает,

И каждый

На карте переставляет флажок“.

В ПУТИ

У паровоза станет В. А. Томке.

Ярославль. 11 июля. Через несколько дней герои Артики проедут через станцию Всполье (Ярославль). Железнодорожники и рабочие ярославских заводов готовятся к их торжественной встрече. Вокзал и площадь, на которой будет проведен летучий митинг, украшаются арками, лозунгами, световыми транспорентами.

Рабочие шинного электромоторного завода вручат челюскинцам и летчикам именные подарки.

От станции Всполье в Москву поезд поведет лучший машинист В. А. Томке.

Колхозники готовят подарки

Иркутск. 10 июня. 14 июня в Иркутск приезжают челюскинцы. Восточносибирский край готовится к встрече героев Арктики. В колхозах, совхозах и на предприятиях Иркутска колхозники и рабочие готовят производственные подарки.

* * *

Горький. 15 июня. (Корр. „Правды“). Рабочие и колхозники Горьковского края готовят восторженную встречу героям челюскинской эпопеи. Станция Глазово украшается зеленью, цветами, красными полотнищами, портретами героев Советской Арктики. На станции Шарья сооружается арка, вывешиваются плакаты, лозунги и транспоранты. Колхозники Шарьи будут рапортовать челюскинцам об окончании прополки и о готовности к уборке. Поезд со ст. Шарья поведет лучший машинист, имеющий 35-летний производственный стаж, ударник сталинского призыва коммунист Аквилев.

Вятские рабочие, колхозники, кустики и пионеры готовят челюскинцам интересные подарки из кустарных изделий.

Новосибирск. 15 июня. (Корр. „Правды“). Колхозники районов, примыкающих к станциям Тайга, Болотное и другим, готовятся к встрече челюскинцев. Каждый колхоз высылает своих делегатов для встречи героев Арктики.

Москва готовится к встрече

Рабочие завода и фабрик Красной столицы радостно готовятся к встрече героев арктического похода.

Завод „Фрезер“ украшается лозунгами и транспорантами, посвященными великой эпопее во льдах Полярного моря. В обеденные перерывы в цехах проводятся митинги.

На заводе „Динамо“ в обеденные перерывы проводятся лекции о походе „Челюскинца“. На заводе выходит специальный номер газеты, посвященный экспедиции проф. Шмидта.

Большое оживление на электrozаводе. 13 июня состоится общекombинатская массовка в честь приезда полярников. На фасаде этого завода вывешивается огромное панно, изображающее лагерь Шмидта и отважных летчиков—героев Советского Союза.

— Товарищи челюскинцы,—говорится в приветствии электrozаводцев.—Такие герои, как вы, могли вырасти лишь в нашей Советской стране. Электrozаводцы приложат все усилия к тому, чтобы стать подлинными челюскинцами производства.

С оркестром и знаменами выйдет встретить челюскинцев завод № 3 им. Калинина. Колонна оформляется по эскизу художника Новоселова картинами из жизни ледового лагеря и портретами О. Ю. Шмидта и летчиков.

Рабочие „Трехгорки“ отправили челюскинцам приветственную телеграмму и приглашают их быть гостями фабрики. Ряд бригад „Трехгорки“ назван именем лучших людей великого полярного похода—героев Советского Союза. На собраниях рабочих принято решение назвать именем „Челюскинец“ лучшую ткань, которую выпустит фабрика. Молодежная бригада первой смены 3-го этажа прядилки решила озаглавить приезд героев сдачей военнотехнического экзамена ко дню авиации.

„Добро пожаловать, боевые товарищи!“

Отрывок из открытого письма
рабочих, рабочих, инженеров и
служащих „Красного Путиловца“
челюскинцам и героям—летчикам.

Дорогие товарищи челюскинцы и летчики—герои Союза. Добро пожаловать, боевые товарищи и друзья! Обнимаем вас и горячо жмем ваши руки, родные наши.

Нет слов, чтобы выразить вам нашу благодарность за то, что вы сделали для нашей страны. Вы показали себя достойными детьми нашей великой родины и прославили ее имя на весь мир.

В эти памятные дни и недели, когда вы вместе со своим вожакон тов. Шмидтом сидели в ледяном лагере, мы здесь тревожились за вашу судьбу. Мы жили вами. Рабочие, старики и наши дети подолгу рассматривали карту нашего севера, где вы расположились героическим лагерем на дрейфующих льдах. Мы с волнением отсчитывали километры, отделявшие нас от наших летчиков-героев, которые по зову советского правительства и нашего великого Сталина спешили к вам на помощь со всех концов Советского Союза. Мы согревали вас теплотой родной страны, которая о вас заботилась. Мы с гордостью и радостью читали ваши радиограммы. Они для нас звучали, как боевые бюллетени с фронта.

Да, дорогие друзья, у вас там был настоящий фронт—жестокая и беспощадная война со стихией Арктики. Это было, если хотите, испытание: на что способны советские люди в своей безграничной преданности родной стране и родному правительству; как они будут действовать в условиях настоящего фронта в борьбе с врагами.

Вы хорошо и отлично выдержали испытание. Ваша организованность, непоколебимость, героизм и безграничная любовь к родине, во имя которой вы действовали, еще раз показали, насколько дорога всем нам, советская страна, завоеванная кровью рабочих и крестьян. За месяцы вашего ледяного плена мы, и не только мы, еще и еще раз продумывали судьбу нашей страны. Миллионы людей почувствовали как-то по-иному, по-новому, какое великое счастье иметь такую родину, отдавать ей все силы, совершать во имя ее подвиги, бороться за ее славу, любить ее—родную страну Советов.

Всепобеждающее героичество

В Германии на-днях в семье одной
 Порой ночной,
 Законспиравшись крайне,
 Отец—с ним сын его родной—
 Московской радиоволной
 Дух ободряли свой и наслаждались
 Втайне.

Но не дремали тож фашистские чины:
 Любители советской были
 В проступке столь ужасном были.
 Фашистами уличены
 Уличены, к суду привлечены
 И в каземат заключены.
 Там, в недрах каменного гроба
 Мертвящей тишиной они казнятся оба.
 К ним, как фашисты в том уверены вполне,
 (Была проверочная проба),
 Не проложить никак пути в глухой стене
 Советской радиоволне.
 Волне отрезан путь.
 Одначе,
 Я думаю иначе:
 Чрез чье-то сердце, чью-то грудь
 Горячей радости порывом не случайным
 К преступникам необычайным
 Советская волна найдет кратчайший путь,
 Путь к их сердцам найдет и укрепит их
 песней,

Которой в мире нет чудесней,
 В которой все слова—геройские слова.
 О том, как, встречные свои ряды построив.
 Вся пролетарская Москва
 Приветствует своих арктических героев.
 Да, песня наша такова:

Всех вымыслов слова ее простые краше
В „челюскинцах“ мы чтим геройство их
И—наше,
Геройство братьев, жен, отцов и
Матерей.
Геройство всех богатырей.
Чья исполинская работа
Над укреплением оплота
Трудящихся всех стран дала уже плоды,
Объединивши всех соратников в ряды,
Где все бойцы сильны их общим
Кровным свойством—
Всепобеждающим геройством.

XI

**ЗНАТНЫЕ ЛЮДИ
СРЕДНЕАЗИАТСКИХ
ТРАСС**

Взлелеянный любовью и заботами

Гражданская авиация — детище Октября. Царская Россия с ее допотопной техникой не имела и не могла иметь гражданской авиации. Только Страна советов, последовательно и неуклонно борющаяся за политику мира, с каждым годом берущая новые высоты авиационной техники, могла поставить и разрешить вопрос об использовании авиации в качестве одного из видов связи и могучего средства в борьбе с вредителями сельского хозяйства.



КУЮТСЯ НАЦИОНАЛЬНЫЕ КАДРЫ ЛЕТЧИКОВ. На снимке: производственная практика узбекского звена школы летчиков.

К августу 1924 года в Средней Азии были подготовлены и пущены в эксплуатацию три воздушные линии: Ташкент — Ал-

маата, Новая Бухара — Дюшамбе и Новая Бухара — Хива. Многого в то время сделать было нельзя. Республики Средней Азии еще горели в огне борьбы с контрреволюцией. Однако, уже тогда гражданский воздушный флот показал незаменимую услугу в борьбе с контрреволюционным казачеством, белогвардейцами и басмачами.

После размежевания республик гражданская авиация Средней Азии стала быстро расти и крепнуть. (813 километров воздушного пути в 1924 году). над республиками Средней Азии простираются сейчас 8 тысяч километров, которые связали все отдаленные уголки республик с их центрами. Мало того, гражданский воздушный флот вот уже несколько лет обслуживает заграничную линию Ташкент — Кабул, через высочайший в мире Гиндукуш.

Для того, чтобы наглядно показать какое огромное внимание уделяет сейчас партия и правительство делу развития гражданского воздушного флота в Средней Азии достаточно сказать, что в системе гражданского воздушного флота Союза, среднеазиатские трассы занимают 35 проц. всех воздушных путей СССР.

Успешному развитию воздушного транспорта в Средней Азии в значительной мере способствовала любовь трудящихся среднеазиатских национальных республик, окруживших особым вниманием деятельность гражданской авиации.

Сейчас среднеазиатский гражданский воздушный флот, взлелеянный любовью и заботами партии и правительства вырос до таких размеров, что уже в этом году способен дать около полутора миллионов тонно-километров и перевезти свыше 30 тысяч пассажиров.

За последние 2—3 года налажена воздушная связь с такими отдаленными районами, как Ново-Ургенч, Турткуль, Ташауз и другие.

Не менее быстрыми темпами растет сельскохозяйственная авиация.

Об объеме работ с-х авиации можно судить по таким данным: если в 1925 году самолетами было отработано 2984 гектара, то в 1933 г. самолетами уже было отработано — 134.719 гектар. В 1934 г. самолетами намечено отработать 150.000 гектар. Эта работа относится только к области борьбы с вредителями полей.

Борьба с саранчей, с вредителями хлопка и садов, борьба с малярийным комаром, аэросев, аэросъемка и т. д. — вот область работы сельскохозяйственной авиации в условиях Средней Азии.

Для того, чтобы показать во сколько раз самолет рентабельнее ручной обработки, достаточно привести такие сравнения. Ес-

ли на отработку 1 тысячи гектар водоемов, зараженных личинками малярийного комара, требуется 32 тысячи человеко-часов, то самолет с этой работой легко управляется в 2-3 часа. При борьбе с саранчей, тысячу гектар самолет обрабатывает в 6 летних часов, при ручной обработке на эту работу надо затратить 16 тысяч часов, что равно 2 тыс. рабочих дней.

Точно такие же результаты самолет дает и при аэросеве, аэрос'емке и т. д.

Гражданский воздушный флот становится все более и более мощным орудием борьбы за экономический подъем, за ликвидацию технической и культурной отсталости республик Средней Азии.

Аргонавты степей и гор

Ст. Савосин.

— Мурашкин—газ!
— Есть газ!

Аллюминевая птица „АНТ—9“ содрогнулась, рванулась вперед, несколько раз качнулась крыльями—фюзеляжем и, оторвавшись от земли, плавно взвилась вверх, в синеву небес.

Под ногами—красивый, цветущий, облегающий в одеяние индустрии, Ташкент. Серые квадраты „Сельмаша“, Красновосточного, Текстилькомбината, завод имени Ильича, Первомайские мастерские, зияющий котлован Бурджарстроя.

10 минут полета—и город позади. Зеленая скатерть садов и скверов сменилась скучным ландшафтом нескончаемых барханов и взгорьев. Стрелка альтиметра показывала 1500 метров—пилот спасал мотор от перегрева, от знойного дыхания наступившей Голодной степи.

Степная трасса почти так же опасна, капризна, как и ледяные пути в Арктику. Там, на далеком севере—лютый мороз и холод, здесь—палящий зной, там минус 30—40 градусов, здесь плюс 30—40 градусов. Там, мотор самолета замерзает, сжимается, здесь—перегревается. Нужна колоссальная выдержка, тонкое знание мотора, географических и климатических особенностей местности, чтобы вести самолет по этому безбрежному морю степей.

Вот и сейчас... Справа и слева наползают желтые громады отрогов Туркестанского хребта, впереди—„Тамерлановы ворота“—воздушный канал для самолета. „Ворота“ и в этот жаркий час июньского утра закрыты легкой вуалью тумана. Пилот Мурашкин хорошо изучил их—за десятки километров до серой пелены тумана он набавляет газа и „АНТ—9“, крутым виражем перескакивает через полосу сгущенного воздуха.

И опять навстречу машине поползла рябая скатерть пустыни... Изредка, раза три в летный час (читай: через 50—60 километров!) встречаются озера—и вновь самолет делает траекторию, огибая вертикальные потоки сухого и влажного воздуха.

Самарканд, Катта-Курган, Бухара. Это—слева. За ними—необозримые Кара-Кумы. Иногда из пустыни на трассу наползают песчаные туманы и густой тучей заполняют горизонт. Тогда путь опасен... Но история трассы Ташкент—Чарджуй—Ново-Ургенч не знает случая, чтобы Каракумские самумы победжали советских аргонавтов.

... Но вот снизу потянуло прохладой. Земля вновь зазеленела, вновь лезвиями сабель засверкали на солнце бесчисленные арыки. Перед глазами—извилистые артерии Аму-Дарьи,

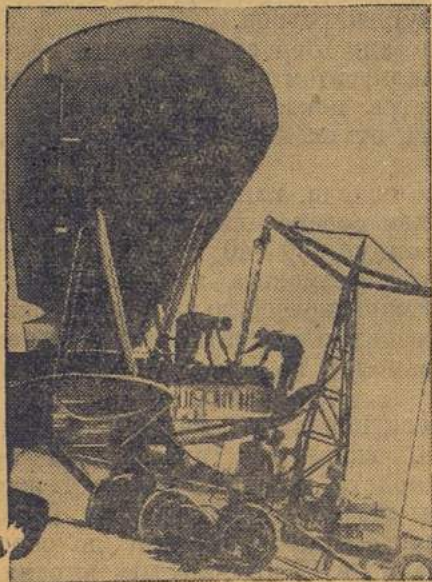
островки, лиманы, железнодорожный, второй по величине в СССР, мост.

Чарджуй. Аэродром. Огромное „Т“—знак разрешения посадки. Газ сбавлен, контакт выключен. Земля.

Трассу в 630 километров „АНТ-9“—детище советской авиации—прошел ровно в три часа.

* * *

Часом позже на аэродром снизилась машина № 163 Туловского. В подорожной самолета значилось: пассажиров—4 человека и ребенок, груза—480 кг.



ГОТОВЯСЯ К ПОЛЕТУ! На снимке: заправка горячего и осмотр мотора самолета перед полетом.

дели самолет и не стерпели: сели на него. Вот и очутились в Чарджуе, вместо 3 июля—18 июня...—улыбаясь рассказывал Рассулов.

Рассулов не преувеличивал ни на йоту: самолет смешал даты, спутал календарь дехканина, „воздушный извозчик“ заставил пульсировать жизнь окраин Средней Азии в такт с темпами второй пятилетки.

Комсомолец собирался ехать в Чарджуй на каюке и положил на этот переезд три недели. Но осенью, зимой и ранней весной Хива оторвана даже от Аму-Дарьи и тогда путь рассу-

Первые два пассажира (то был муж и жена из Турткуля; женщина несла на руках полугодовалого ребенка. Ребенок продолжал спать... Как будто перед этим он лежал в люльке, а не летел по воздуху...) тут же сели в авто и уехали на вокзал, остальные—он и она—задержались; на следующей машине должны были прилететь их товарищи.

Мы разговорились. Он—комсомолец Рассулов, из Хивы, она—Камалова—тоже комсомолка и тоже из Хивы. Они пробираются в Ташкент, чтобы поступить на рабфак.

Но с ними случился „казус“: в Ташкент они попадут на три недели раньше, чем предполагали.

— От Ново-Ургенча думали на каюке плыть, но уви-

дова лежал через пески, через топь аму-дарьинских лиманов. Пятисоткилометровый путь удлинялся до полутора месяцев, вместо двух часов воздушной дороги.

Средняя Азия—край безбрежных степей и высочайших горных вершин—изобилует такими местами. Хорог, Гарм, Товиль Дара, Калай—Хумб—в Таджикистане, Ташауз и Гассан-Кули—в Туркмении, Муьнак и Тамды—в Каракалпакии, Ат-баш и Нарын—в Киргизии—все эти и еще многие районы физически оторваны от республиканских и культурных центров по 6—8 месяцев в году.

Пески степей, горы, ущелья бурные потоки, топь...От Ташкента до Сталинабада дорога через горы отнимает у человека месяц, поезд опоясывает горы в двое суток, самолет пересекает хребты в полтора часа. От Сталинабада до Хорога на мулах надо ехать два с половиной месяца (ехать—значить три четверти пути идти пешком на пропасти ущелий...), самолет покрывает этот путь в два с половиной часа.

В кишлаках Каракалпакии, Ташауза, Чарджуя, Калай-Хумба растут и множатся стада каракулевых овец. Каракуль—валюта. И это ценнейшее руно в былые годы гибло тысячами шкурок, сотнями тонн: во время снятый, во время заготовленный и обработанный каракуль не мог быть быстро переброшен к станциям железных дорог и портился. Гнила, портилась рыба, пойманная в водах Аму-Дарьи. Портились, теряли ценность промышленные товары, направлявшиеся в глубинные пункты. Теряла свою оперативную значимость газета, попадавшая к читателям через месяц—полтора после ее напечатания (в Кызыл-Арвате газета получалась на 47—60 день). Терялся смысл и значение письма, деловой и срочной телеграммы, доходивших до адресата через тысячу часов...

Самолет плотно сжал эти ножницы между бурной динамикой социалистической экономики и допотопными средствами передвижения. Воздушные трассы плотной и густой сетью покрыли необозримые пространства республик Средней Азии. Алюминевая птица прочно, раз и навсегда, внедрилась в быт дехканина окраинных кишлаков.

О росте, размахе гражданской и с.-х. авиации можно судить по такой цифре: в нынешнем году самолетами будет покрыто полтора миллиона километров (расстояние, равное 42 окружностям земного шара), перевезено тридцать одна тысяча пассажиров, переброшено 24 миллиона писем и экземпляров газет. Плюс десятки тысяч га аэросева, плюс 97.000 га противомаларийных работ.

Советские агронавты, на советских летных машинах побеждают пространство и время, шаг за шагом отвоевывают у природы ее гордую неприступность...

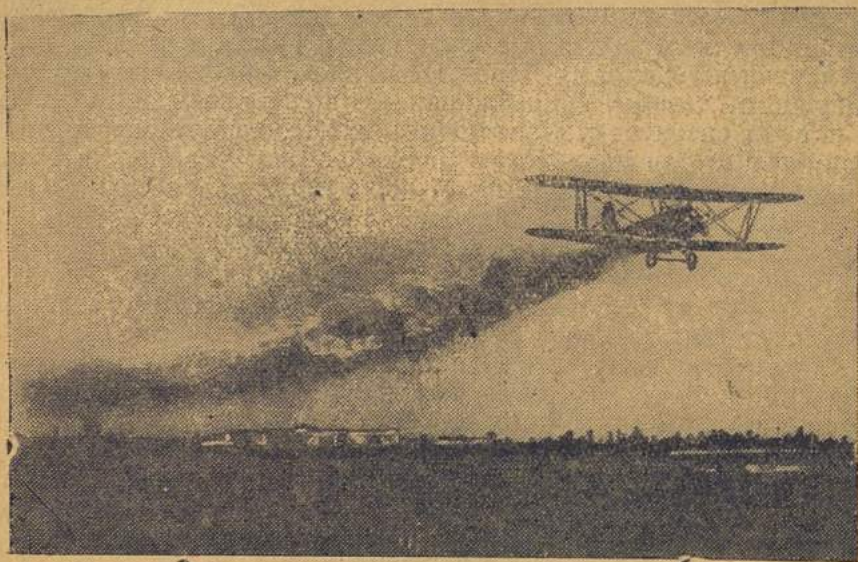
Дело обстояло так...

I.

Дело обстояло так:

В начале паводков 1925 года в районе Хорезма Аму-Дарья на несколько десятков метров отошла в сторону своего правого берега. Произошло это в том месте, где оборудовано главное сооружение магистральной оросительной сети (Палван-Арык), снабжающий водой весь Хорезмский оазис.

Палван-Арык высох, дно его оголилось. Перед оазисом встала угроза засухи... Это знали и видели районные организации. Предстоящие бедствия от стихии чувствовали и все дехкане Хорезмского оазиса. Спасти урожай могло лишь „чудо“.



НЕСЕТ СМЕРТЬ МАЛЯРИЙНОМУ КОМАРУ И ВРЕДИТЕЛЮ ХЛОПКА.

Оказать помощь Хорезму мог только Ташкент. Сюда то и полетели телеграммы—молнии о надвигающейся опасности. В то время с Хорезмом была связь только по Аму-Дарье, на каю-

ках и пароходах, а сушей—на арбе. Об автомобилях в то время хорезмцы не мечтали. Для того, чтобы перебросить из Ташкента, от ближайшей станции—Чарджуя—специалистов-ирригаторов в Хорезм, нужно было потратить минимум 2 недели. Этого срока было вполне достаточно для того, чтобы высохли все посевы в оазисе.

ЭКОСО разрешило эту проблему так:

Всесоюзному обществу „Добролета“ был дан приказ к 6 часам утра следующего дня подготовить переброску самолетами специалистов и средств, необходимых для восстановления Палван-Арыка.

В ночь на Ташкентском аэродроме были подготовлены два „Ю—13“ и ровно в 6 часов утра следующего дня пилоты Шварц и Семенов, взяв на борты своих самолетов профессоров Шлегеля и Рененкам, инженера Пономарева и еще троих специалистов, вылетели в Хорезм.

Воздушная трасса Ташкент—Хорезм пролегает через Каган, Чарджуй, Дарган-Ата, Питняк, Хива. Чтобы покрыть это расстояние, требуется сделать на пути две посадки для пополнения горючего. Перелет—Ташкент—Хива отнимал 8—9 летных часов.

Но в распоряжении летчиков было всего 6 часов. Это не смутило пилотов Шварца и Семенова. Сделав посадку в Кагане, они взяли новый запас горючего и вылетели по прямому, еще не освоенному пути через пески Кара-Кума на Турткуль. На этой „срезке“ трассы они выиграли около 2-х летных часов и ровно в 12 дня спустились на Хивинский аэродром.

Работы по восстановлению оросительной магистрали были начаты в этот же день и в течение 3—4 суток головное сооружение „Палван-Арыка“ было восстановлено. Воды Аму-Дарьи были пущены по всей оросительной сети оазиса. Социалистические поля получили влагу.

Прошло несколько недель. О случае с паводком на Палван-Арыке стали забывать. И вдруг центр Хорезма—Хива—получает новый тревожный сигнал: в кишлаках Ханки и Хазарасп вспыхнула эпидемия чумы. В районе были организованы карантин.

Опасность не остановила героев степных трасс. Летчики гражданской авиации сажались за руль самолетов и перебрасывали из Кагана в Хорезм необходимые средства борьбы с чумой. Страшнейший бич человека—чума—был ликвидирован в самом зародыше.

Это только два эпизода из истории гражданского воздушного флота Средней Азии. Число их можно умножить. Борьба с малярией, борьба с вредителями полей, аэросев, аэросъемка, транспортировка почты и грузов—на десятках других ответ-

ственных участках социалистического строительства активно участвует гражданский флот Средней Азии.

II.

Несколько биографических справок о летчиках Шварце и Семенове.

19 лет „шафарит“ в воздухе Эдуард Иванович Шварц. Половину своей авиационной жизни тов. Шварц провел в гражданском воздушном флоте. Семь лет подряд пилотировал самолеты буквально на всех пассажирских линиях Средней Азии. На протяжении трех лет Эдуард Иванович обслуживал самую высокую в мире воздушную линию: Ташкент—Кабул.

Тов. Шварц первым в СССР в 1929 году имел „налет“ в полмиллиона километров. За борьбу с басмачеством он награжден орденом Красного Трудового знамени Узбекской ССР и нагрудным значком Таджикской ССР.

К сегодняшнему дню тов. Шварц „налетал“ один миллион километров—путь равный почти тройному расстоянию от земли до луны. Сейчас он работает командиром отряда особого назначения при Научно-Исследовательском институте, в Москве. Испытывает новые конструкции самолета.

Краснознаменца-летчика Семенова знают почти все работники гражданского воздушного флота.

Семенов в гражданской авиации работает с 1923 года, до этого он прошел 8 летнюю закалку на Путиловском заводе. Работая на борту самолета, Семенов облетел почти все воздушные линии Союза. Обслуживал трассу Ташкент—Кабул. Сейчас Семенов работает в Среднеазиатском управлении сельскохозяйственной авиации. К настоящему дню он также налетал около миллиона километров.

Семенов, как и Шварц, имеет ряд благодарностей, почетных грамот и ценных подарков. Награжден орденом Красного знамени и званием героя труда.

„Маленькая деталь“: у тт. Шварца и Семенова не было ни одной серьезной аварии.

Историческая справка

Летчики—герои Советского Союза Маврикий Слепнев и Михаил Водопьянов в прошлом работали на Ср.-Азиатских трассах и уже тогда являлись лучшими мастерами летного дела.

Маврикий Слепнев свою летную работу в Средней Азии начал с мая 1925 года. В течение 4-х лет он летал по всем линиям, пролегающим на территории среднеазиатских национальных республик и на заграничной линии Ташкент—Кабул. В Средней Азии он налетал свыше 300 тыс. километров. Тов. Слепнев—участник многих операций по борьбе с басмачеством.

Рядом благодарностей, почетных грамот и ценных подарков от правительств среднеазиатских республик и полпреда СССР в Афганистане пестрит трудовой список тов. Слепнева. Правительство Туркменской ССР наградило его орденом Красного Знамени.

Михаил Водопьянов в 1924—25 году работал бортмехаником на линии Ташкен—Фрунзе—Алмаата. За особо выдающуюся работу тов. Водопьянов был выдвинут в летную школу, которую блестяще окончил и получил звание пилота.

Так, день за днем, закаляя себя на работе в рядах гражданского воздушного флота, настойчиво овладевая высотами техники летного дела, тт. Слепнев и Водопьянов подготовили себя к героической работе в Артике. Среднеазиатские трассы явились для них боевой школой.

Пилоты, работающие сейчас на трассах Средней Азии, помнят также совместную работу с героем-челюскинцем, летчиком Бабушкиным. Знают по совместной работе и ударника-краснознаменца, полярного летчика Галышева.

— Равняться по героям—летчикам!—вот лозунг, за осуществление которого борется летный состав гражданской авиации Средней Азии.

На трассе Термез—Ташкент

Термез остался далеко позади. Отроги Гиссарского хребта уползают под хвост самолета. Идем на высоте 800 метров. Мотор работает превосходно. На борту у меня начальник Пуокра САВО тов. Ястребов и еще двое пассажиров. Держим курс на Самарканд.

При хорошей погоде, по знакомой трассе, да еще на таком прекрасном самолете, как „АНТ—9“, лететь—одно удовольствие. Сидишь в кабинке и восхищаешься.

Однако на этот раз восхищаться было некогда. Мое внимание привлекают вершины гор, над которыми кружит песчаная пыль. Не успели мы отойти от гребня хребта 3—5 километров, как наш самолет стало швырять из стороны в сторону, подбрасывать вверх, вниз...

Металлический „АНТ—9“ в эти минуты впервые мне показался жалкой пушинкой. Он трещал, как парусник в бурю на море. Ни я, ни бортмеханик, ни наши пассажиры не могли укрепиться в сиденьях. Все мы буквально висели в воздухе, упершись головами в потолок кабинки.

Время шло. Были минуты, когда под натиском сильного урагана самолет терял скорость и нам казалось, что вот-вот он, под напором ветра, свалится в сторону. В последующие минуты, он развивал невероятную скорость и мотор начинал неистово реветь, как бы грозя разорвать самого себя на тысячи мелких кусков.

Ураган, с каждой минутой нарастал, но... сдаваться стихии нельзя. Там, внизу—смерть себе и пассажирам... Мускулы, нервы и мозг—в напряжении, руки крепко вцепились в штурвал рулей. Голова от ударов в потолок самолета покрылась шишками, но о боли думать некогда.

Крылья самолета гнутся под ударами ветра. Надо приземляться. Под нами—Самарканд. Но ураган не дает развернуться и лишь, с мелким большим радиусом разворота, заходим на посадку и благополучно приземляемся на Самаркандский аэродром.

Вылезаю из кабины. Руки и ноги дрожат от физического и нервного перенапряжения. Двое пассажиров отказываются продолжать полет и лишь старый боец, т. Ястребов, хотя и побитый, с шишками на голове, настаивает лететь дальше.

Вкусный завтрак, крепкий чай и 40-минутный отдых вернули нам бодрое настроение. Ястребов уговорил остальных двух пассажиров и мы продолжаем полет. Учитывая метеорологические условия, я заставил самолет идти ближе к земле. Качка почти прекратилась и через час перед нами расстился знакомый Ташкент...

Письмо к брату в Хрящевку

— Пашка, неужели ты инженер? — спрашивал Павла в одном из писем двоюродный брат Александр.

— Да, я — инженер, теперь для нас, рабочих и колхозников все доступно — ответил Павел И, ориентируясь на кругозор старшего брата, подробно описал свой рост за последние пять лет. Он писал:

„Ты помнишь, конечно, кем и чем я был в тот день, когда меня призвали в Красную армию. Двух слов не мог связать, подписать свою фамилию не умел. В голове у меня была беспробудная темень — страшно вспомнить об этом...

Сознаюсь: не с охотой я шел в Красную армию. Жалко было нашу родную Хрящевку, жалко было холостяцкой „улицы“, с ее вечными попойками и хулиганством. За оградой Хрящевки я не видел ничего, за околицей Хрящевки кончались мои представления о жизни.

Но вот меня призвали в Красную казарму... Поверишь-ли: стоило мне только перешагнуть через ее порог, как я стал другим! На меня сразу повеяло другой жизнью — широкой, светлой.

Я стал учиться... Учиться военному делу, чтобы быть в любой час готовым к обороне нашей пролетарской родины, учиться грамоте, чтобы быть достойным, культурным бойцом Красной армии.

Через 3 месяца я уже был в школе мотористов. Трудно было, а учился. Знал: без усилий, без упорства знание не дается.

Кончил школу. Год работал на аэродроме — чистил самолеты, заправлял моторы. Работая, продолжал учиться.

В 1930 году я демобилизовался. „Домой, думаю, ехать или перейти в гражданскую авиацию“? Раздумывал не долго — остался. Посидел еще над книжками месяца три и поехал в Москву сдавать экзамен на авиатехника. Сдал.

После этого два месяца работал на практике в авиомастерских. Здесь я мотор самолета узнал не хуже, чем ты знаешь пилот.

Потом—воздух... (Эх, Саша, жалко, что ты не испытал этого удовольствия!). Бортмеханик, Саша, это не меньше, чем инженер заводского цеха. Нужно не только знать, но и любить дело, чтобы все время машину держать в порядке, чтобы мотор все время работал, как часы.

И я добился этого. Мои самолеты не знали аварий и вынужденных посадок.

Весной меня назначили инженером узла. Работаю, с делом справляюсь.

Павел".

Пост-скрипtum к письму:

Павел не обо всем написал брату. Он умолчал о том, как он прошлой зимой 15 молодых рабочих и колхозников научил технике ухода за самолетом, как он, жертвуя часами отдыха, учится пилотажу, как он весной осуществил смелую мысль о реконструкции всасывающих клапанов старого мотора.

Павел целомудренно умолчал о том, что он сейчас—самый знатный человек Чарджуйского узла гражданской авиации.

За массовый авиационный спорт!

Ко дню авиации среднеазиатский Осоавиахим приходит с немалыми достижениями в области развития авиационного спорта среди народов Средней Азии.

Заложена база аэроклубов в Ташкенте и Фрунзе, имеются самолеты для отработки первой сотни летчиков без отрыва от производства. Институт красной профессуры по своей инициативе, с помощью Осоавиахима, выпустил 20 летчиков—наблюдателей, которые, участь по-ударному, освоили и высокую технику авиации.

Большие достижения достигнуты в планерном деле. Помимо первой сотни отправленных планеристов в Балашовскую и др. школы, планеризм прочно внедряется не только в городе, но и в колхозах (Ходжент, Мерв, Ферганская долина, Чиликен).

Растет армия авиомodelистов. На сегодняшний день их уже насчитывается не сотни, а тысячи. Лучшие modelисты Туркмении, Киргизии, Узбекистана выехали в Москву на союзный слет.

Постепенно начинает усиливаться парашютное дело. Краснознаменный комсомол уже насчитывает десятки опытных парашютистов.

Но все же сделано значительно меньше того, что можно и нужно сделать. Задача Осоавиахима, профсоюзов, ВСФК—упорно, повседневно бороться за дальнейшее развитие авиоспорта среди рабочих и дехкан республик Средней Азии.

Образец умения вести авиационную пропаганду показывает совхоз „Баяут“, который уже приобрел самолет и заканчивает сбор средств на покупку второй машины.

Нужно поддержать эту инициативу и бороться за то, чтобы обеспечить каждый аэроклуб собственным самолетом и летной площадкой.

Надо, чтобы имеющиеся аэроклубы имели работоспособные советы, чтобы секции клуба—авиомodelьная, планерная, летная—имели не только свои кабинеты, но имели бы густую сеть кружков и станций, чтобы реализовать на деле лозунг „каждой

школе и пионеротряду—кружок авиомodelистов, каждому заводу, каждой фабрике—планерный кружок, кружок промышленному центру—аэроклуб“.

Задача социалистической стройки и обороны страны требует подготовки сотни тысяч летчиков. Эту задачу рабочий класс и колхозное крестьянство Страны советов, под руководством нашей партии, разрешит активным участием в авиационной работе всех трудящихся, всей молодежи, всей пионерии. Наш краснознаменный комсомол сумеет выполнить наказ вождя мирового пролетариата тов. Сталина: „Мы должны иметь летчиков, преданных делу пролетарской революции, смелых отважных, выносливых и в таком совершенстве владеющих техникой, чтобы играть ею“.

Летчики, спасавшие челюскинцев, показали пример героизма и умения бороться за указания вождя партии. Нам надо на их примере воспитывать новые сотни тысяч героев воздушного океана.

Из блок-нота летчика

... Июль 1926 г. Удивительный человек, этот Слепнев! Глядишь на его простое, открытое лицо, слушаешь его веселую речь—и никак в голове не укладывается, что под личиной „простоватого парня“ скрывается лицо хладнокровного пилота, лицо серьезного, знающего и любящего свое дело, человека.

Припоминается „казус“ во время перелета на Ю—13 из Хивы в Каган.

Летим над песками. Альтиметр показывает 400 метров. Духота—снизу от песков тянуло жаром раскаленной пустыни.

Вдруг мотор резко сдает... и останавливается. Самолет „клюет носом“, я стучаюсь о что-то плечом. В голове сверлит мысль: „Авария“...

Но Слепнев не теряется. Не успел я очнуться, как ощущение безопасности уже вновь овладело мной: так быстро пилот ориентировался в остановке, так твердо он взял руль управления, так решительно он заставил стальную птицу парить над пустыней.

Через 3 минуты мы были на земле и копались в деталях „зашалившего“ мотора. А еще через полчаса—вновь плыли по воздушному океану...

* * *

... 1927 г. Только, что вернулся с операции против Джунаид-Хана. Чуть-чуть не застряли в песках Кара-Кума...

Выполняли срочное и важное задание: надо было найти в песках наш красный отряд и передать ему приказ командования.

Долго кружились над песками, между Ашхабадом и Ташаузом, наконец, отыскали отряд притаившимся в барханах.

С трудом, но снизились. Передали приказ.

Надо было спешить опять в воздух. Отряд басмачей был вдвое сильнее нас и самолету грозила опасность быть использованным врагами на дрова.

Но подняться нельзя—сыпучие барханы представляли из себя слишком ненадежный аэродром.

Как быть?

В сотне шагов от нас находилась маленькая роща саксаула. Мы всем отрядом (ползком и молча, чтобы не привлечь внимания басмачей) срезали саксаул, перетаскивали его к лагерю и делали из него... под'емную площадку.

Это был единственный, в своем роде, „аэродром“ из кустарника. Пока мы сооружали его—на это ушла вся ночь—все поцарапались, изрезались. Но никто не бросал начатого дела... Каждый из нас знал, что не делать аэродром—значит отдать самолет во власть врага.

Басмачи, видно, слишком рассчитывали на это, т. к. не сделали за ночь ни одной попытки напасть на нашу заставу. Ждали утра.

Но им „не подвезло“... На рассвете „аэродром“ — узкая дорожка из саксаула — был готов и мы с летчиком через полчаса взвились в воздух.

Банда Джунаид-Хана осталась „при пиковом интересе“. Вскоре она была разбита нашим отрядом.

* * *

... 1928 г. Чуть-чуть не угробили машину на Гиндукуше...

Дело было так.

Летели из Термеза в Кабул. Часа полтора-два „шли“ хорошо—мотор работал, как часы.

Показались хребты Гиндукуша. В дымке туманной изморози показались ворота перевала „Саланга“.

Знаками посоветовались с пилотом: „пробьем туман или нет?“ Решили лететь; видимость, как нам казалось сначала была достаточной, а возвращаться обратно не имело смысла: далеко, близилась ночь.

Набрали пятикилометровую высоту и ринулись в пасть перевала... Прошли пять, десять километров. Туман все сгущался. Свернули вправо—гора, свернули влево—гора. Попали „в котел“...

Трудно сказать, сколько времени самолет метался из стороны в сторону, пока (совсем случайно: ведь карта в это время



Тов. МУРАШКИН.

была для нас простым, ненужным клочком бумаги!) не набрали на ущелье.

С облегчением вздохнули. Каждый из нас думал: „будет же когда нибудь конец этому ущелью!“.

Но тут всплыла другая опасность: был на исходе бензин. Что делать? Снизиться—значит разбить самолет и себя и не выполнить поручения, лететь дальше—значит отдаться во власть случаю. Главное, мы сбились с трассы и не имели никакого представления о местности по которой летели.

Все таки решили лететь. Снизились и я стал вглядываться в беспроектную темень горной ущельевой ночи.

Сознаюсь, „екнуло“ у меня сердце, когда пилот дал мне знак:

— Бензин на исходе...

Но я преодолел свою слабость и с еще большей зоркостью впился глазами в темную пропасть ночи.

... Минут через 10—15 (самолет уже реял—бензин вышел) мы спустились на крохотную площадку нашего пограничного поста у реки Пяндж...

* * *

... 1929 г. Плохо лежать ночью в барханах, зная, что тебя подкарауливает басмач!

Летели с 6-ю пассажирами из Чарджуя в Ново-Ургенч. На полдороге, около сухого озера Такыр, произошла вынужденная посадка: погнулся распределительный вал.

Наступила ночь. С Аму-Дарьи потянуло холодком—тем особым амударьинским ветерком, который пронизывает человека до мозга костей.

Пассажиры „взбунтовались“.

— На кой черт мы будем мерзнуть! Идем в кишлак.

И ушли, обещаясь принести или прислать нам пищи.

Не сделали этого. Мы остались на ночь „на пище святого Антония“.

Продрогли. „Дьявольски“ хотелось есть.

Но самолет не покидали, т. к. вокруг бродили басмачи.

В кабине тоже оставаться на ночь опасно: подожгут, бестии...

Отошли на десяток шагов от машины, вырыли в песке ямки и поочередно дремали до утра...

Раза три к самолету подползали басмачи, но нападать боялись, полагая, видимо, что нас не двое, а больше.

Поздняя степная заря встретила нас полутрусами: так мы замерзли за ночь.

Но мы были веселы и жизнерадостны, как никогда—радовала мысль о выполненном долге перед революцией...

* * *

... 1931 год. Уже второй год пилотирую, а такого случая со мной не было...

Летел на Ю—13 из Челкара в Ташкент. Не „прошел“ и сотни шагов, как мотор вдруг сдал...

— Садиться?—спрашиваю механика тов. Родных.

Он посмотрел вниз и отрицательно покачал головой: по обоим сторонам нас „конвоировали“ барханы и взгорья.

Тут мне здорово помогла закалка, полученная в тренировочном отряде и на курсах при академии им. Жуковского: я стал планировать.

Вскоре показалась стальная лента рельс железной дороги, кучка домов раз'езда и около них—кусочек ровной поверхности.

Мы снизились. Даже шасси не погнули! Когда посмотрели в мотор—ахнули: коленчатый вал разлетелся на две части. Не сумей я провести самолет километр-два—мы разбились бы о барханы.

Я почувствовал гордость—за себя и еще больше, за советскую авиационную технику, за школу, научившую нас, вчерашних рабочих и колхозников, господствовать в воздухе...

* * *

... 1933 год. 14 августа. Сегодня отпраздновал налет 300.000 километров. Выходит, что я уже облетел земной шар около десяти раз!

Пилотирую „АНТ—9“—сложную, но безотказную в работе машину. В ней все, от мотора до тросика,—наше советское.

Хорошо летать на своей, родной машине!

=====

Мой первый прыжок



Т. ПАВЛОВ.

Я начал летать на самолетах давно. Тип этих машин теперь можно встретить только в аэромузеях.

На парашютах тогда еще не прыгали с самолетов, скорее сами полеты походили на прыжки. Пустишь мотор — и глядишь в окно кабинки: подвисялся самолет или нет? То был детский период в развитии авиации.

Но вот появились парашюты. Желание прыгать с парашютом у меня давно было, но не было случая осуществить его. И только весной этого года я был командирован в школу для прохождения „слепых“ полетов, полетов по приборам — без внешних ориентиров.

В школе имеется парашютное отделение.

Желающих прыгать оказалось много. Меня допустили к прыжку.

Наступил долгожданный день...

На самолете У-2 набрали 1.200 метров. Инструктор убавил газ и дал сигнал к выходу из машины. В воздухе это сделать оказалось легче, чем во время учебы, на земле.

Я стою у фюзеляжа на кромке плоскости, подо мной, в легкой синей дымке, расстилается поле аэродрома. Чуть в стороне, серебристой лентой сверкает река и, как на макете, раскинулся зеленый, цветущий Ташкент.

Красив индустриализирующийся город с высоты километра!

Инструктор дает знак и я прыгаю вниз, в бездну... Ни с чем несравнимое острое ощущение свободно падающего тела...

Затем выдергиваю кольцо — парашют раскрывается. Короткий рывок — и я повис под большим шелковым зонтом.

Тишина. Я привык, находясь в воздухе, слышать постоянный ровный шум мотора, видеть фюзеляж — здесь ничего этого нет. Спуск не ощущается. Время как-бы остановилось.

Вот уже совсем близко земля. Еще мгновение—и я почувствовал под собою твердую землю.

Прыжок совершен благополучно.

Страшно-ли?

Нет, совсем не страшно. Попробуйте!

Пилот-парашютист М. Павлов.

«Пусть стаи советских самолетов понесут во все края нашей родины великие идеи Ленина и Сталина, социалистическую культуру и благосостояние. И если будет нужно, пусть наши самолеты понесут смерть и гибель всякому, кто осмелится посягнуть хотя-бы на пядь советской земли».

1953

ЦЕНА 75 коп.

34-10

4857

995