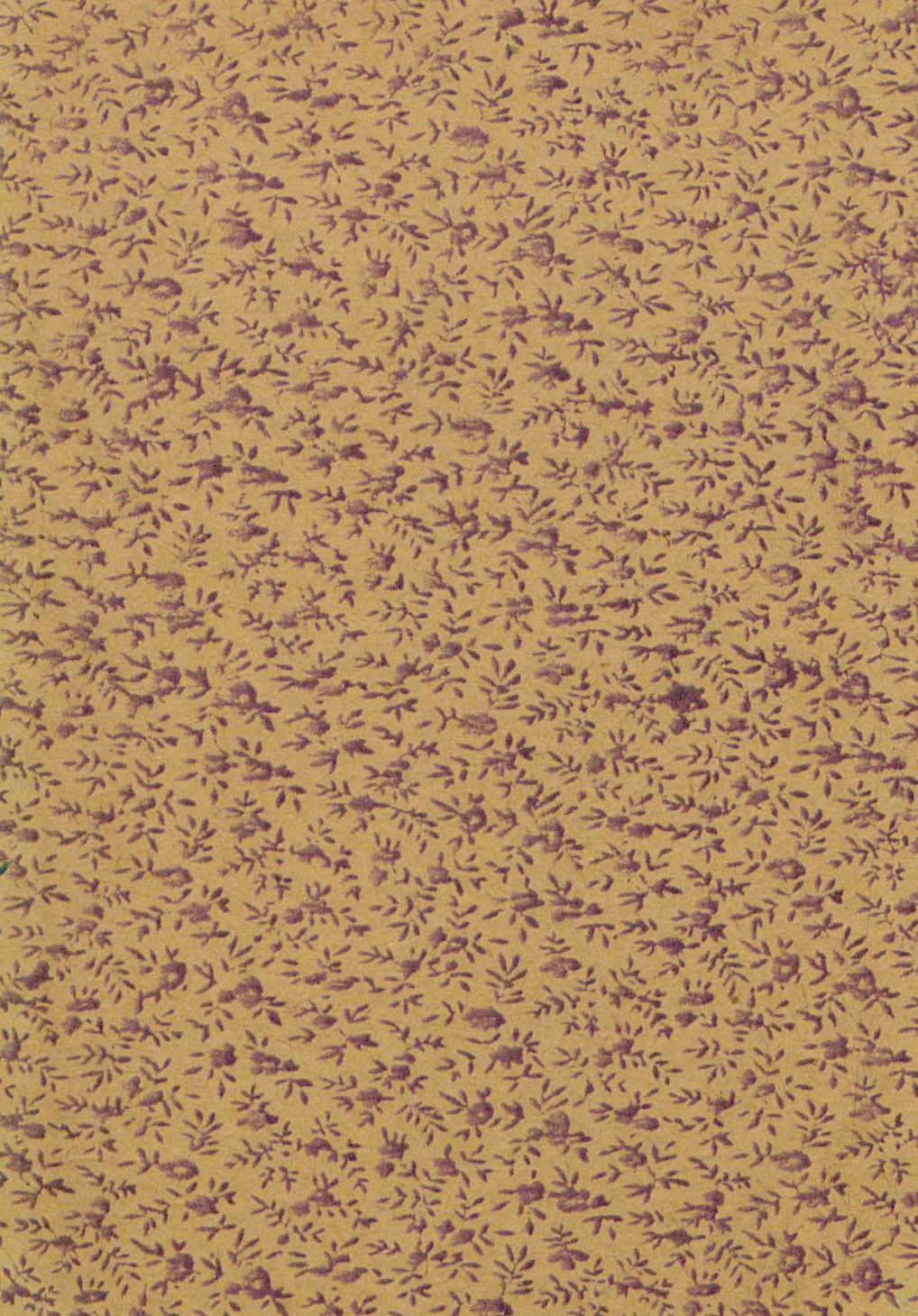


9

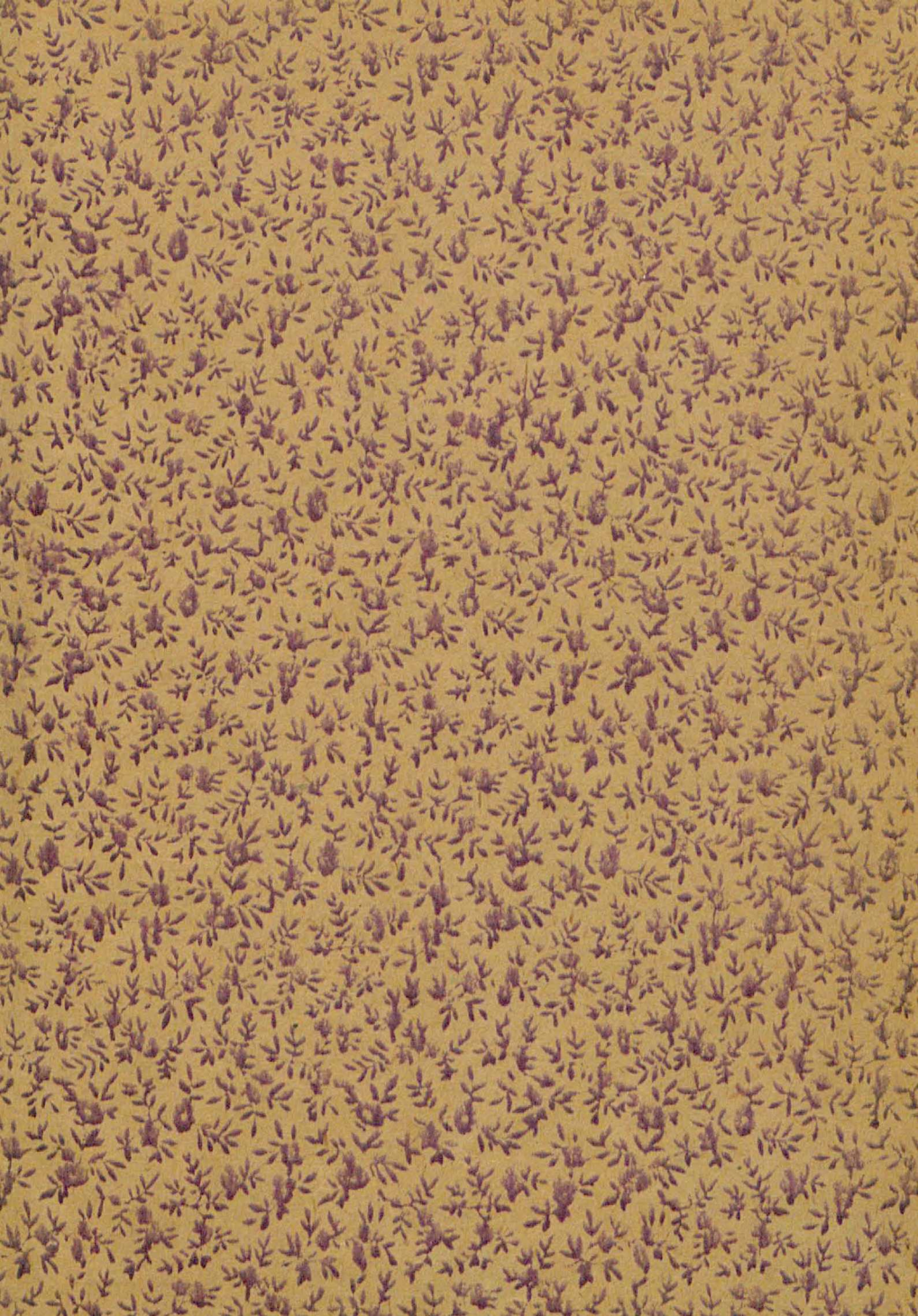
158

379











9 158  
379

---





наши летчики  
и наши самолеты





Сборник включает статьи и очерки, принадлежащие практическим работникам советской авиации. Молодой Красный воздушный флот проделал огромную работу высокой научной, экономической и боевой ценности. Аппараты советского производства не только не уступают, но и превосходят лучшие иностранные образцы. Советский самолет стал незаменимым транспортным средством. Он победоносно проник в малодоступные северные окраины Союза. Он ведет широкую работу по составлению карт, по лесоустройству, рыболовству, зверобойному делу, по борьбе с вредителями лесов и полей. Красный воздушный флот вместе со всей Рабоче-крестьянской Красной армией зорко стоит на страже СССР. Грандиозные успехи строительства социализма в нашей стране ставят перед ним еще более широкие и важные задачи.



158  
379

# наши летчики и наши самолеты

сборник

под редакцией п. баранова  
составил н. бобров



- я. анвельт**  
перспективы развития воздушного транспорта есрр 3
- в. хрипин**  
советские перелеты в 1930 г. 13
- в. толстой**  
в борьбе с белокулаками 20
- а. бобунов**  
ночной рейд 29
- с. шестаков**  
через тихий океан 41
- а. алексеев**  
из средиземного в нарское море 52
- н. новгородцев**  
на защиту советского урожая 65
- н. новгородцев**  
аэрофотосъемка 68
- а. дещенко**  
самолет на каспии 73
- и. полянов**  
авиационная селедка 79
- м. бабушкин**  
моя первая посадка на лед 83
- и. михеев**  
за пушницей на самолете 89
- н. бобров**  
полет на большой шантар 95
- в. галышев**  
эвакуация парохода „ставрополь“ 101
- м. слепнев**  
полет во вчерашний день 106
- и. бобров**  
в школе летчиков 117
- как поступить в авиашколу 127**

государственное  
военное издательство москва 1931



к печати подготовили: редактор н. гордеева,  
оформление бригады по массовой книге военгиза  
сдано в набор 31/V, подписано к печати 5/X  
8 авт. листов  
8 1/4 п л., тир. 25.000, огиз в-50 — 327



2015203466

Уполн. Главлита В-8315

Заказ № 6172

Тираж 25.000 экз.

Книжная ф-ка Центриздата Народов СССР. Москва  
Шлюзовая набережная, 10.

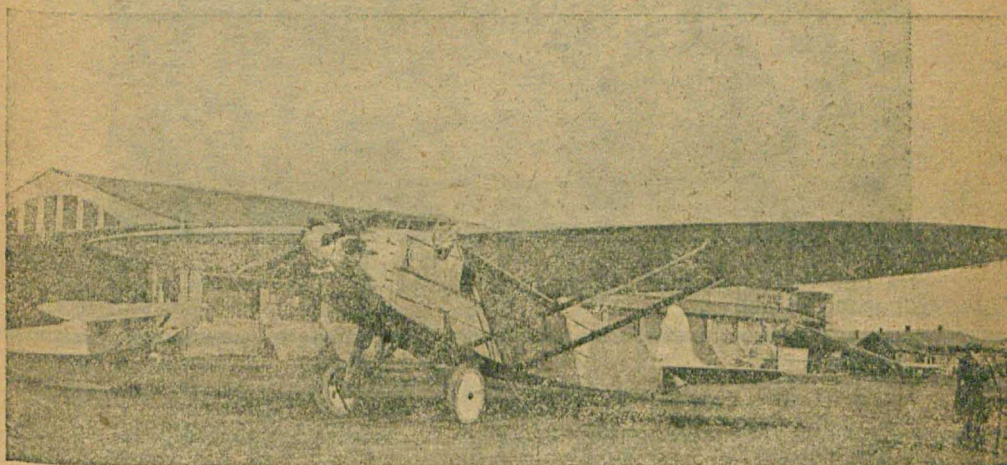


перспективы развития

# ВОЗДУШНОГО

транспорта ссср

Я. АНВЕЛЬТ



Один из новых советских самолетов. 11-местный пассажирский самолет „И-5“.

Вот что говорят цифры о развитии нашего воздушного транспорта:

	1927/28	1928/29	1929/30
Протяжен. возд. лин. (в км.) . . . . .	9 326	17 226	23 709
Перевезено пассажиров . . . . .	6 437	8 812	10 712
Перевезено почты и груз. (в т.) . . . . .	134,1	176,0	225,5



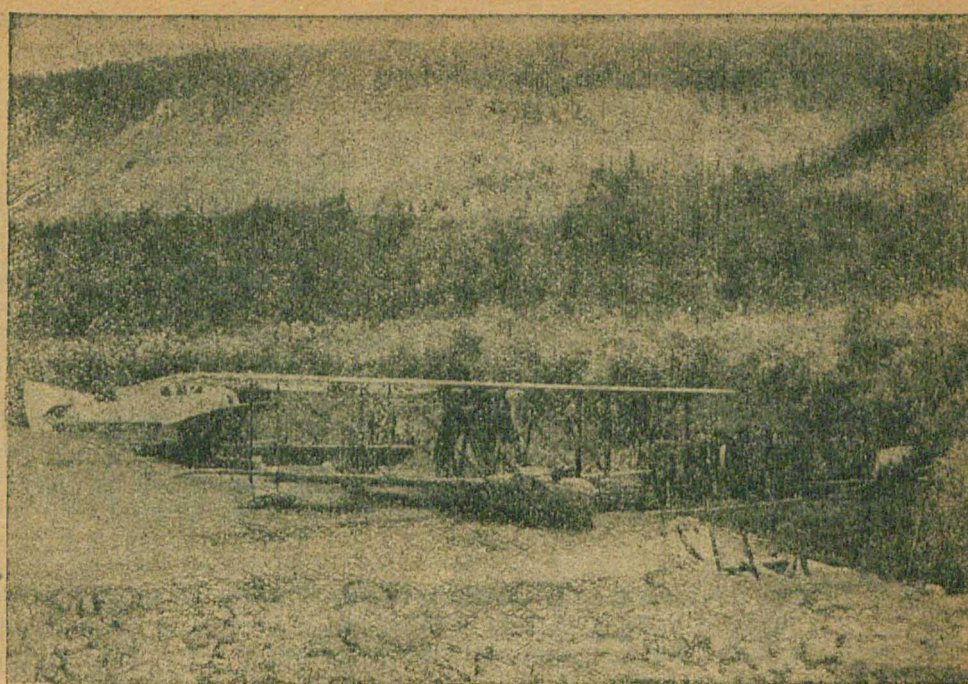


На северных окраинах Союза в Якутии, Алдане нет ни транспорта, ни дорог.

Итак за два года протяжение воздушных линий почти утроилось, число перевезенных пассажиров и количество перевезенной почты и грузов почти удвоилось. Мы организовали ряд крайне важных для нашего народного хозяйства воздушных путей, например линии Иркутск — Якутск, Хабаровск — Николаевск н/Амуре — Оха н/Сахалине. Огромное значение имеют линии в Средней Азии. Они являются действительно современными видами сообщений в этих отсталых местностях, лишенных почти целиком наземного механического транспорта, кроме некоторых водных путей. Наша гражданская авиация выполняет ежегодно задания перво-степенной экономической и политической важности. Из последних таких работ можно назвать вывоз пушнины из Обдорска т. Михеевым, впервые во всем мире совершившим полеты на тяжелом многомоторном самолете за Полярный круг. Сюда же относится полет пилота Фариха в Дубинку (на Енисее) на маленьком учебном самолете, в целях разведки воздушного пути для тяжелых самолетов. Многое можно было бы рассказать о тех героических полетах, которые наши пилоты совершали регулярно по Лене и Амуру при 40°—50° морозе, выполняя и перевыполняя транфинплан.

Словом мы имеем ряд несомненных достижений в области развития нашей гражданской авиации. Но если сравнить рост совет-





Первый перелет от устья реки Лены до Иркутска, совершенный в 1927 г. летчиками Э. Лухтом и Кошелевым. На первом плане летающая лодка и гидросамолет на стоянке у устья реки Вилюя.

ского воздушного транспорта с развитием гражданской авиации в передовых капиталистических странах, то мы получим не столь утешительную картину. Так в САСШ это развитие идет значительно быстрее и характеризуется следующими данными:

	1927	1928	1929	1930
Общее протяжение возд. лин. (в км.) . . .	14 000	26 670	59 000	62 000
Перевезено пассажиров . . . . .	8 680	49 710	150 000	205 000
Перевезено почты (в т.) . . . . .	581	1 417	2 840	3 334

Из этих цифр видно, что темпы развития нашего воздушного транспорта не обеспечивали лозунга «догнать и перегнать». В то время как сеть воздушных линий росла довольно быстро, самолетомоторный парк развивался весьма слабо количественно и качественно. Вследствие этого рост перевозок сильно отставал от роста воздушных линий.



Для широкого развертывания авиационной промышленности необходима мощная металлургическая база, значительное развитие техники вообще и авиационной в особенности.

Только теперь, когда мы имеем крупнейшие успехи в выполнении пятилетки, в частности в области самолето- и авиамоторостроения, можно поставить и разрешить в кратчайшие сроки задачу аэрофикации нашего необъятного Союза. Еще в конце прошлого года партия и правительство нашли, что настал момент, когда развитие воздушного транспорта должно резко пойти вверх. В постановлении правительства о контрольных цифрах гражданского воздушного флота на 1931 г. говорится, что Союз ССР имеет в настоящее время полную возможность приступить к выполнению широкой программы аэрофикации<sup>1</sup>. Воздушный транспорт должен содействовать ускорению темпов строительства социализма, экономии энергии при передвижении и усилению живой, почтовой и грузовой связи в СССР. Авиация поможет выполнить ряд важнейших задач в области народного хозяйства: картография, землеустройство, лесоустройство, рыболовство, зверобойный промысел, борьба с вредителями сельского, лесного, садового и огородного хозяйств.

В 1931 г. на гражданскую авиацию ассигновано по смете Союза ССР 150 млн. рублей. Вместе с доходами и местными средствами весь бюджет гражданского воздушного флота в 1931 г. вырастет до 190 млн. рублей.

Правительство признало строительство школ, вузов гражданской авиации, аэропортов и т. д. первоочередным, ударным, приравняв это строительство по своей важности к таким индустриальным гигантам, как Магнитострой и Днепрострой.

В текущем году в капитальное строительство аэропортов, школ, ремонтных мастерских и т. д. вкладываются крупные средства. Общее протяжение сети воздушных линий будет доведено до 45 тыс. км, изыскано более 50 тыс. км новых воздушных путей, которые должны быть организованы в 1932 и частью в 1933 гг. В этом году воздушный транспорт должен по регулярным воздушным линиям выполнить 3 500 000 тонно-километров<sup>2</sup>, перевезя в том числе более 30 тыс. пассажиров. Число обучающихся в вузах и школах будет доведено до 15 тыс. человек.

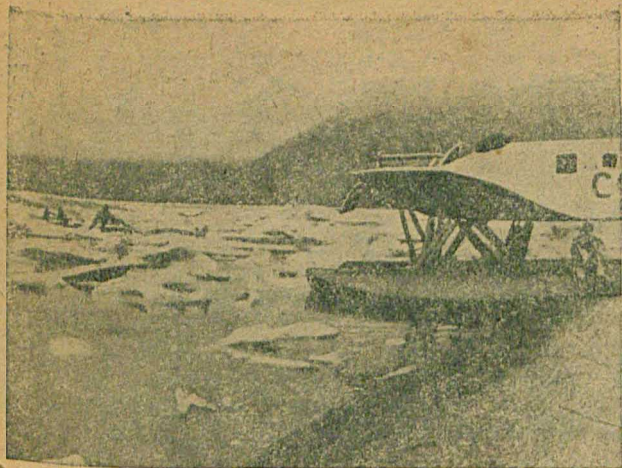
Почему нам необходим такой размах развития гражданской авиации?

В империалистических государствах гражданская авиация является неприкрытым резервом военного воздушного флота. Воздушные линии, организуемые империалистами, имеют главным образом стратегическое значение. Ярким примером является Франция. Ее воздушные линии работают с самой незначительной ком-

<sup>1</sup> Аэрофикация — означает развитие всех видов воздушного флота со всеми необходимыми постройками, оборудованием линий, подготовкой кадров и т. д.

<sup>2</sup> Тонно-километр — это одна тонна груза, перевезенная на один километр.





Исторический перелет полярного летчика О. А. Кальвица вдоль северного побережья Сибири, совершенный в 1929 году. На снимке показан самолет на стоянке.

мерческой нагрузкой, требуя огромных государственных субсидий. Тем не менее буржуазная Франция совершенно не думает о сокращении своей воздушной сети, а наоборот с каждым годом увеличивает протяжение воздушных линий, в особенности тех, которые соединяют ее с колониями. Воздушные пути Франции это — и пути империализма.

Мы предъявляем к нашей гражданской авиации другие требования. Конечно и у нас воздушный транспорт будет в случае необходимости использован для обороны нашего социалистического отечества, как любая отрасль народного хозяйства. Но мы исходим при таком большом размахе аэрофикации из интересов социалистического строительства.

Воздушный транспорт может и должен произвести в нашей стране полный переворот в средствах сообщений. Темпы нашего строительства требуют такого транспорта, который бы в кратчайшие сроки доставлял людей, почту и материалы, а в настоящее время этому требованию может удовлетворить только авиация.

Уже в этом году мы создаем крупные воздушные магистрали (линии), соединяющие наши далекие окраины и ряд иностранных столиц с Москвой. Несколько магистралей всесоюзного и международного значения работают у нас уже не первый год. «Старейшим» воздушным путем у нас, как известно, является линия «Дерулюфта»: Москва — Берлин. В прошлом году, кроме почтово-пассажирской линии Москва — Баку — Пехлеви и почтовой линии Москва — Иркутск, была открыта линия Москва — Ташкент; таким образом воздушная линия, соединяющая Ташкент с Кабулом, была доведена до Москвы. В этом году мы переносим почтовую линию Москва — Иркутск в пассажирскую и доводим ее до Владивостока. Эта наша крупнейшая магистраль будет иметь большое ответвление через Николаевск н/Амуре до Петропавловска на Камчатке, а в 1932 г. — до мыса Уэлен.



На далеком севере в Якутии уже организованы регулярные воздушные линии, работающие и зимой. Очередной пассажирский самолет над золотосносными приисками Алдана.

Уже несколько лет работает воздушная линия Верхнеудинск — Улан Батор (Монголия), которая теперь будет соединена с сибирской воздушной магистралью.

Мы имеем много других линий, кажущихся на первый взгляд, по сравнению с этими крупными магистральями, второстепенными. На самом деле эти линии являются путями первостепенной важности, так как соединяют ряд наших крупнейших административных и промышленных центров (например Свердловск — Магнитогорск, Москва — Сталинград и т. д.). Недостаточно однако быстро увеличивать сеть воздушных линий, строить самолеты и моторы того типа, который мы имеем на сегодняшний день. По целому ряду причин гражданская авиация при нынешнем ее состоянии не может быть серьезным средством транспорта. На ряду с большими преимуществами перед прочими видами механического транспорта (железными дорогами, автомобильным и водным транспортом) авиационные воздушные сообщения имеют свои отрицательные стороны, над устранением которых нам необходимо энергично поработать.

Во-первых находящиеся в эксплуатации не только у нас, но и в передовых капиталистических странах самолеты обладают недостаточной грузоподъемностью. Правда в этом году мы ставим на эксплуатацию трехмоторные самолеты, поднимающие 9—10 пассажиров с багажом; грузоподъемность такого самолета около одной тонны. Но такой тоннаж все же настолько мал, что не может идти ни в какое сравнение с грузоподъемностью водного или железнодорожного транспорта. Хотя этот недостаток самолета значительно ослабляется тем, что скороходность его в несколько раз превосходит быстроту движения железнодорожного и водного транспорта, все же нынешние самолеты не в состоянии обслужить нужды грузооборота и перевозки пассажиров в сколько-нибудь значительной степени.



Во-вторых себестоимость воздушных перевозок чрезвычайно высока. На наших воздушных линиях тонно-километр в зависимости от разных местных условий и конструкций самолета, обходится в 2—4 руб. Если движение усиливается, то амортизация земного обслуживания становится относительно меньше, стоимость тонно-километра значительно понижается (до 1—1 р. 50 к.). Однако даже такая себестоимость перевозок слишком высока и поэтому воздушным транспортом может пользоваться только небольшой круг ответственных работников и специалистов, время которых особенно ценно. При таких условиях перевозка грузов также не может получить широкого развития.

В-третьих воздушные линии в средней и северной полосе Союза не работают круглый год. При нынешнем земном оборудовании неизбежны перерывы в рейсах весной и отчасти осенью, когда аэродромы не допускают взлета и посадки самолета.

В-четвертых регулярность расписания воздушных перевозок нередко нарушается. Особенно часто это бывает в осенние и зимние месяцы, когда туманы, снегопады и мятели сильно снижают число так называемых летных дней.

Для того чтобы сделать авиацию настоящим средством сообщения, мы должны произвести полную реконструкцию наших воздушных линий и «летного состава».

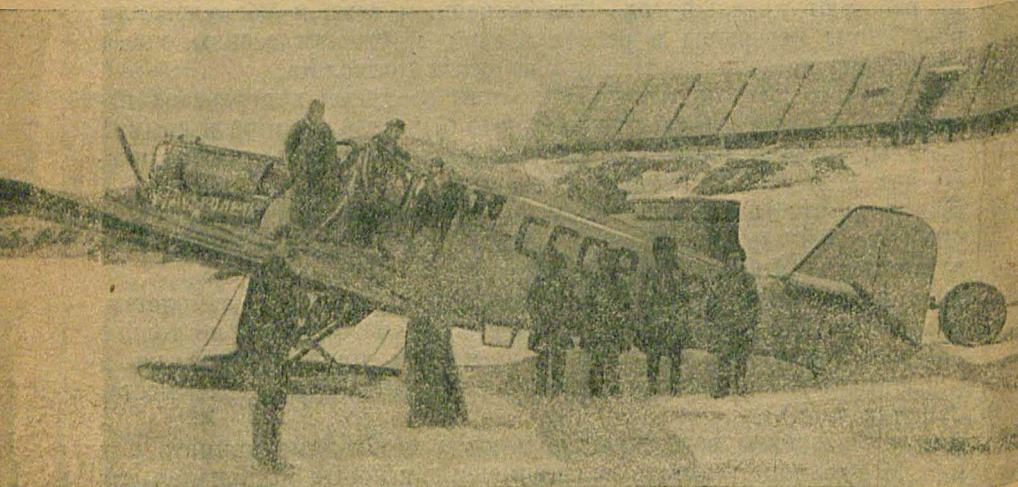
Нам необходимо перейти к более грузоподъемным самолетам. Самолет должен представлять собой корабль, который не только поднимает десятки пассажиров и многие тонны грузов, но и представляет пассажирам известные удобства (спальные места, буфет и т. д.).

Для удешевления воздушных перевозок необходимо принять ряд мер. Мы должны работать над применением новых материалов для самолетостроения (например высокосортные стали), чтобы увеличить срок службы самолетов. Надо найти новые, более рациональные и совершенные способы производства, чтобы удешевить изготовление самолетов. Переход к большому серийному производству значительно снизит стоимость самолета. Необходимо добиться удлинения сроков службы моторов. Переход к эксплуатации моторов на тяжелом топливе (нефти) обещает дать более совершенный и долговечный авиационный двигатель, работающий на дешевом топливе. Заграницей эта задача почти уже разрешена. Для непрерывной работы воздушных линий в течение круглого года необходимы новые аэродромы, имеющие стартовые дорожки с искусственным покрытием (асфальт, гудрон и т. п.). Такое усовершенствование аэродромов потребует немало времени и средств, однако на главных магистралях мы должны эту работу выполнить в кратчайший срок. Кроме того для работы зимой необходимо иметь, по крайней мере на линиях большого протяжения, ночные трассы (освещение). Дело в том, что преимущества скорости, которые воздушные сообщения имеют перед прочими видами транспорта, теря-



ются, если самолет должен летать только в течение дня. Такие пути, как Москва — Владивосток, Москва — Ташкент, Москва — Баку, надо оборудовать почти сплошь ночным освещением, чтобы самолет мог совершать рейсы в течение круглых суток. В настоящее время мы имеем только одну такую линию (Москва—Иркутск).

Самым серьезным и трудным делом является борьба за регулярность рейсов. Необходимо добиться выполнения рейсов в самых трудных метеорологических условиях. Число так называемых нелетных дней должно быть сокращено до минимума. Мало того, чтобы пилот знал так называемый слепой полет, мы должны усовершенствовать технику, снабдить наши самолеты соответствующими

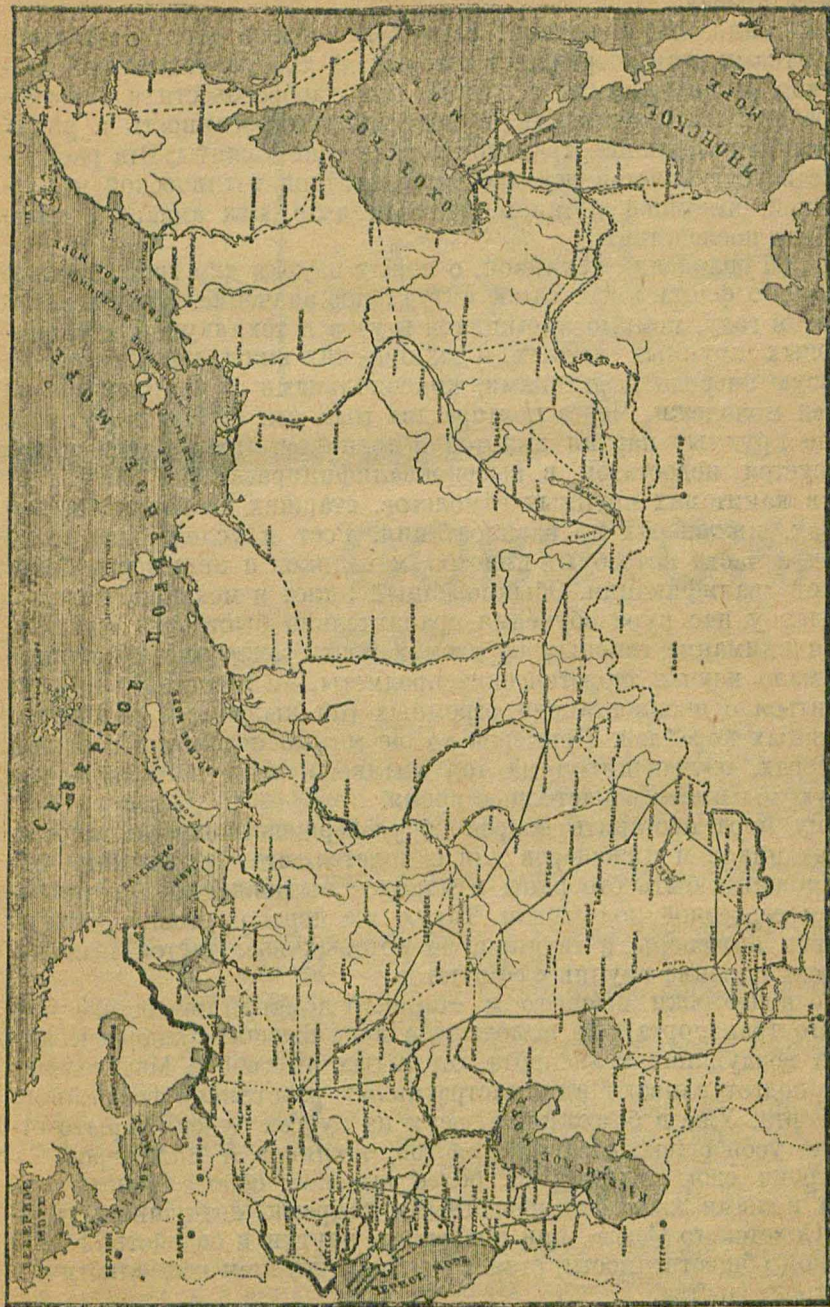


И на далеком Сахалине, отделенном от материка бурным Татарским проливом, появился самолет, связывающий остров с административным центром — Хабаровском.

приборами, дать на каждый самолет радио для связи с землей и т. д. Наладить регулярность рейсов—является пожалуй самой трудной и сложной задачей. Если в настоящее время даже достаточно квалифицированные пилоты в хорошую погоду иногда теряют ориентировку, то что же говорить о трудностях полетов в тумане, при снегопадах и т. п.? Но еще более труден вопрос о посадке самолета при плохой видимости. Словом целый ряд сложнейших задач стоит перед нами. Многие из них ставятся у нас впервые. Даже в передовых капиталистических странах ряд этих задач далеко еще не разрешен.

Мы имеем все предпосылки к тому, чтобы в кратчайший срок догнать и перегнать самые передовые капиталистические страны как в количественном, так и в качественном отношении. Необходима





Карта развития воздушных путей сообщения; жирной линией изображены существующие воздушные линии и пунктиром — открываемые в ближайшие годы.



только твердая большевистская воля, неутомимая работа, и мы одержим победу.

Наш авиационный транспорт в первую очередь страдает такими недостатками, для устранения которых не требуется никакой технической реконструкции, а нужна лишь добросовестная энергичная работа. Расхлябанность и недисциплинированность в рядах работников воздушного транспорта далеко не изжиты. Эта расхлябанность усугубляется нередко недостаточной технической квалификацией, имеющей в таком сложном деле, как авиация, особо пагубные последствия.

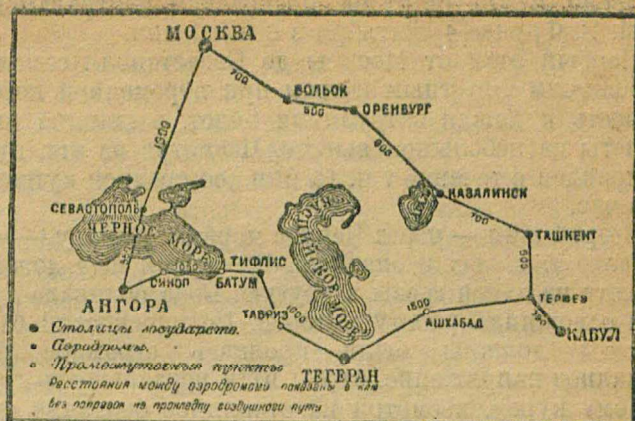
Вопрос об овладении техникой, о новых кадрах для гражданского воздушного флота имеет самое актуальное значение. Мы открываем в этом году, помимо имеющихся втузов и техникумов, несколько новых крупных летных и технических школ, комплектуя их в первую очередь партийцами, комсомольцами и ударниками из рабочей молодежи. Через полтора-два года эти школы дадут нам первые крупные партии пилотов и техники. Но особенно остро чувствуется недостаток в высококвалифицированных специалистах, в капитанах крупных самолетов, старших опытных бортмеханиках, инженерах по эксплуатации. Рост и усложнение материальной части потребуют пилотов, механиков и инженеров более высокой квалификации. Обыкновенный пилот и механик, которые проходят у нас курс обучения сравнительно быстрыми темпами, уделяя внимание главным образом и почти исключительно практике, мало изучая теоретические предметы, не в состоянии будут справиться с эксплуатацией огромных (по нынешним понятиям) воздушных кораблей. Примерно то же можно сказать и о наших инженерах, обучающихся на той «мелкой» материальной части, которую мы имеем в настоящее время.

Поэтому пора поставить вопрос об усовершенствовании пилотов, бортмехаников и инженеров для самолетов-гигантов. Лучшие пилоты должны быть отобраны в порядке выдвижения для прохождения серьезной подготовки. Такую же переподготовку должны получить инженеры и техники, на которых возлагается техническое обслуживание крупных самолетов.

Начало подготовки высшего и старшего командного состава воздушного транспорта уже положено в виде высших академических курсов воздушного транспорта, открытых недавно в Москве. Эти курсы подготавливают административных работников воздушного транспорта. Уже в ближайшее время на курсах будет открыто отделение усовершенствования пилотов, техников и инженеров.

Перестроив свою технику на более высокой основе, усилив все звенья новыми квалифицированными кадрами, воздушный транспорт Советского Союза, при поддержке партии и содействии всей советской общественности, станет мощным орудием социалистического строительства.





В. хрипин

# СОВЕТСКИЕ перелеты 1930 г.

В 1930 г. Осоавиахим СССР организовал большой Восточный перелет. В нем приняли участие три почтовых самолета новейшей конструкции, мощностью в 600 л. с. Конструкция самолетов и их постройка были полностью выполнены на советском государственном авиазаводе.

Большой Восточный перелет был организован со следующими целями:

проверить самолеты нового типа в длительном полете при резко изменяющихся атмосферных условиях;

проверить подготовку летного и технического состава к выполнению задач большой трудности;

укрепить дружественные связи Советского Союза с народами соседних восточных государств.

Общая длина воздушного пути — около 10 500 км при 9 обязательных посадках. Командование звеном было возложено на одного из наших старейших и испытаннейших летчиков — т. Ингауниса. Пилотами двух других машин были избраны тт. Широкий и Шестель.

На главном самолете с т. Ингаунисом полетел аэронавигатор т. Спирин, а в экипажах остальных самолетов — инженер-механик т. Мезинов и журналист М. Кольцов.



Звено взяло старт на Московском центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе 4 сентября в 6 ч. 20 мин.

Первый этап от Москвы до Севастополя самолеты прошли с небольшим попутным ветром при переменной погоде. Низкая облачность и дожди затрудняли полет, заставляя пилотов вести самолеты на небольшой высоте. Несмотря на это, путь в 1 300 км был пройден в течение 7 ч. 15 мин., со средней путевой скоростью 80 км в час.

Второй этап — через Черное море на Анкару<sup>1</sup> — был одним из наиболее тяжелых и опасных. Все время шел дождь. Самолеты попадали из одной грозы в другую. Вода обливала кромки пропеллеров и осложняла работу моторов. По плоскостям барабанил град. Пилоты должны были проявить огромное искусство и громадное напряжение, чтобы идти неразрывной группой по правильному курсу, несмотря на отчаянное болтание самолетов и плохую видимость.

Все эти трудности были побеждены. Звено вышло у берегов Турции в двух километрах от назначенного пункта (Инеболи). Такая точность при полете без ориентиров на расстояние в 300 км может считаться рекордной даже при самой благоприятной погоде.

Морской этап с наглядностью показал, какое значение в современном самолетовождении имеют навигационные приборы и умелое их использование пилотом и наблюдателем. В данном случае экипаж ведущего самолета — т. Ингаунис с т. Спириным — блестяще справился с ними.

В Анкару самолеты прибыли 5 сентября в 1 ч. 45 мин. и оттуда направились восточным курсом в столицы Персии и Афганистана по изломанному и необычайно трудному маршруту. Горные цепи Закавказья, плоскогорья северной Персии, пустынные пространства горячих песков Каракума, величайший горный хребет Гиндукуш с вечными снегами, безлюдные, непроходимые пространства без ориентиров, где вынужденная посадка могла грозить самым тяжелым исходом, — вот что лежало на пути наших самолетов.

Однако и эти этапы были пройдены так же успешно, как и предыдущие. Самолеты легко преодолели горные цепи, перескочив через Гиндукуш, забирая высоту 5 500 м. Они стойко переносили жару и холод с колебаниями температуры свыше 60°.

Кабул<sup>2</sup> явился поворотной точкой перелета. Отсюда звено взяло северный курс через Ташкент и 18 сентября точно в назначенное время, в 17 ч. 30 мин. в полном составе благополучно спустилось в исходной своей точке — на Центральном аэродроме в Москве. Путь в 10 500 км пройден в 61 час 30 мин. при средней крейсерской скорости в 171 км в час.

Восточный перелет войдет в историю красного воздушного флота одной из самых славных страниц. В нем нашли яркое выражение

<sup>1</sup> Столица Турции.

<sup>2</sup> Столица Афганистана.



наиболее важные для дальнейшего развития воздушных сообщений элементы, а именно: прочное сочетание летно-штурманского искусства с отлично поставленной технической эксплуатацией и безотказная работа материальной части вплоть до мелких деталей. При таком положении дела успешное развитие советской авиации в дальнейшем полностью обеспечено.

О нашем авиационном росте свидетельствует не только Восточный перелет. Практика текущей работы тоже дает ряд показателей, быть может не столь заметных для широкой общественности, но убедительно говорящих о достижениях наших боевых частей. Ряд перелетов внутри страны, проведенных в порядке учебной работы нашего воздушного флота, заслуживает самого серьезного внимания советской общественности. К числу их относятся:

1. Перелет звена морских самолетов из Севастополя в Ленинград по системе рек Днепра и Зап. Двины, через оз. Ильмень и обратно по тому же маршруту. Самолеты прошли 4 500 км в течение 4 дней. Они были в воздухе 28 часов и показали путевую скорость в 160 км. Несмотря на сильные дожди, боковые ветры и облачность перелет был проведен уверенно и успешно.

2. Состязательный скоростный перелет инструкторов авиационных школ по маршруту Воронеж—Новочеркасск—Сталинград—Вольск—Воронеж, общим протяжением в 1 800 км. В перелете участвовало 5 самолетов, успешно выполнивших задание в течение одного дня. Лучшие результаты показал экипаж самолета Н-ской школы им. т. Мясникова при летчике т. Мальцеве и летчике-наблюдателе т. Олейникове. Весь путь пройден ими в 14 ч. 43 м. В воздухе самолеты были 10 ч. 46 мин. на высоте не менее 2 000 м. Средняя путевая скорость была показана в 170 км в час.

3. Скоростный перелет звена истребителей по маршруту протяжением в 1 800 км. Сделав несколько посадок на промежуточных аэродромах, звено возвратилось в исходный пункт через 14 ч. 50 м., пробыв в воздухе 8 ч. 23 мин. и показав путевую скорость свыше 200 км в час.

4. Внеокружные перелеты звеньев разведывательных самолетов без предварительной к перелету подготовки по различным маршрутам, протяжением от 1 500 до 2 500 км. Все звенья в полном составе выполнили задания в срок—1—1½ суток—и благополучно спустились на своих основных аэродромах.

5. Учебный перелет авиационного отряда из состава летной части Военной воздушной академии РККА им. проф. Н. Е. Жуковского по маршруту Москва—Воронеж—Новочеркасск—Сталинград—Борисоглебск—Москва. Отряд под командованием т. Скрыгина взял старт 10 сентября в 5 ч. 20 м. и возвратился в Москву 11 сентября в 13 час., покрыв за 16 ч. 28 м. полета около 2 646 км.

Конечно этими перелетами далеко не исчерпывается работа нашей авиации по дальнему самолетовождению не только в дневное, но и в ночное время. Но приведенные здесь примеры красноре-



чиво говорят о том, что наши боевые части в настоящее время способны преодолевать любые трудности в своей работе.

Вскоре после блестящего и исключительного по трудности большого восточного перелета группа наших машин под командованием летчика тов. Лиховицкого совершила новый перелет на Восток. В состав звена вошли: летчики Широкий и Лозовский, инженер-механик Мезинов, авиатехник Годовиков.

19 сентября звено советских машин нового типа стартовало на Центральном аэродроме в Москве для выполнения большого, в 3 000 км перелета в Тегеран. Не в первый раз шли по этому пути советские самолеты. Однако перед звеном т. Лиховицкого стояло трудное задание: перелет надо было выполнять в самое тяжелое для авиации осеннее время. Погода стояла неблагоприятная. Метеорологические станции не давали сведений о скором ее улучшении.

Самолеты вылетели из Москвы при сильной облачности и не могли идти выше 200 м. Вскоре эти тяжелые условия ухудшились: за Серпуховом началась полоса туманов, заставлявшая землю так, что звено принуждено было лететь почти у земли, чуть не сбивая холмы, леса и рискуя врезаться в неожиданно возникающие препятствия.

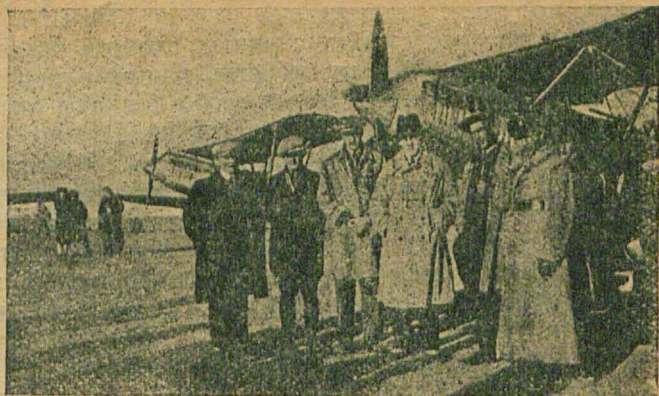
Этот бреющий полет (полет на малой высоте) продолжался далее Курска. Так как на пути к Харькову предстояло пересечь гряды возвышенностей и глубоких балок, затянутых туманом, и опасность дальнейшего полета стала совершенно очевидной, поэтому звено опустилось в 180 км от Харькова и два дня ожидало «просветления». В Харьков машины прибыли только 21 сентября. Здесь, после новой заправки, звено взяло старт на Баку, через Новочеркасск и Минеральные Воды. Новый участок пути после первого короткого этапа с удовлетворительной видимостью сменился опять полосой сплошных облаков и тумана. В этой обстановке звено с исключительным искусством прошло над горной местностью и благополучно прибыло в Баку.

Дальнейший путь шел по берегу Каспийского моря и через горный хребет. Предстоял прыжок через Рудбарский перевал, высотой в 4 000 м. Желая спрямить путь, звено летело над морем вдали от берегов, пробиваясь через густые облака. Только временами, пользуясь «окнами» в облаках или пробивая их густой слой, самолеты проверяли свой путь по очертаниям берегов. Над горами температура понизилась до 18°, но небо было ясным. Это облегчило перелет через горный хребет. 24 сентября звено прибыло в Тегеран.

К этому времени в Тегеране уже подготовились к конкурсу французские самолеты системы «Потез — 25». Машины этого типа являются основным вооружением французской разведывательной авиации. Под влиянием Франции они стали применяться также и в польском, румынском и других воздушных флотах.



Самолеты, участвовавшие в конкурсе в Персии.



Воздушная политика французского империализма на этом примере, как и на многих других, вырисовывается достаточно отчетливо. Стремясь возглавить восточно-европейский блок капиталистических государств, Франция пытается пронизать воздушные флоты своих вассалов такими системами вооружения, чтобы боевое питание и пополнение авиации было обеспечено не только внутри этих государств, но и со стороны промышленной базы Франции.

В этой политике важнейшее значение имеет и вторая сторона: французские промышленники сбытом своей продукции на внешних рынках расширяют производственные возможности самой Франции. Вот почему объявленный персидским правительством международный конкурс на лучший самолет военного типа привлек внимание правящих кругов Франции. В Тегеран были посланы лучшие летчики с целью показать самолеты «Потез — 25» в самом выгодном свете и выиграть конкурс. Однако эти надежды были разбиты целиком. Наши летчики, искусно владея отлично подготовленными с технической стороны самолетами, оставили далеко за собой своих конкурентов по всем заданиям конкурса.

Состязаясь в скорости полета и имея полную нагрузку, наши самолеты показали среднюю скорость в 200 км в час, покрыв расстояние в 1 400 км. «Потез — 25» дал только 168 км в час.

Советские машины в 24 мин. 36 сек. набирали высоту до 5 000 м, а французские эту высоту взяли только в 27 мин.

При предельной конкурсной скорости в маршрутном полете наши самолеты также заняли первое место, показав 210 км в час против 174 км, достигнутых «Потезом».

Потолок наших самолетов превысил заданный по конкурсу на 700 м, то-есть 6 700 м вместо требуемых — 6 000.

Состязание на высший пилотаж было демонстрацией исключительно высокой маневренности и отличной управляемости наших



самолетов, способных выполнять любую фигуру в самом сложном полете.

Одним из чрезвычайно важных свойств оказалась крайне незначительная посадочная скорость наших самолетов. Это для бедной аэродромами Персии имеет особо большое значение.

На моторы легла тяжелая нагрузка. Нужно было форсированным темпом на одной из машин налетать 100 часов с условием, чтобы за это время на моторе не производилось никаких ремонтных работ. Это испытание моторы нашего производства выдержали не менее успешно, чем самолеты в целом при выполнении своих заданий. Вместе с работой во время перелета моторы проработали без перечистки свыше 150 часов и ни один из них не отказал в работе.

У французских самолетов дело обстояло не так. Обшивка «Потеза» потрескалась и покособилась, краска стала слезать. Кроме того «Потезы» проводили испытания с явным преимуществом перед нашими самолетами в том отношении, что на них не было вооружения. Это сокращало нагрузку и улучшало летные свойства машин.

Несмотря на все это, по всем заданиям конкурса первое место осталось за советскими самолетами. Проведенный конкурс явился лучшим доказательством превосходства наших новых самолетов над французскими.

Основная задача, поставленная звену т. Лиховицкого, была решена блестяще. Осталась последняя ее часть — перелет из Тегерана в Москву. От теплой осени Тегерана с температурой выше 25° предстоял переход к суровой зиме с морозами ниже 15-20°.

2 декабря звено отправилось в обратный путь. Над Рудбарским перевалом, на высоте 4 400 м звено попало в полосу холода — 18°. Резкое изменение температуры более чем на 40° потребовало от летного состава высокого напряжения и умения регулировать работу и питание моторов на своих самолетах. Прыжок через горы был проделан успешно. Дальше началась поздняя, сырая южная осень, с туманами и дождями, продолжавшимися почти до Новочеркасска.

В Новочеркасске самолеты прибыли бредущим полетом и снизились на аэродром, закутанный белой пеленой. Пришлось сидеть «вдали от моря и ждать погоды» до 12 декабря.

Попытки пробиться сквозь сплошной туман оказались напрасными. Метеорологические станции сообщали о чрезвычайно плохих условиях на всем маршруте.

12 декабря погода прояснилась. Звено, дежуря на аэродроме с утра до вечера, немедленно отправилось в путь, благополучно прибыло в Харьков и 14 декабря, точно к назначенному моменту встречи — в 16 часов — спустилось на Центральном аэродроме.

Звено было горячо встречено трудящимися Москвы, рабочими авиазаводов, представителями Осоавиахима, УВВС РККА и Всесоюз-



ного объединения промышленности, работниками военной и гражданской авиации.

Перелеты и состязания 1930 года продемонстрировали перед трудящимися массами СССР и зарубежных стран нашу готовность к защите границ Советского Союза. Они показали, какие успехи могут быть достигнуты победившим пролетариатом в наиболее сложной области науки, техники и промышленности — в области авиационного строительства.



# в борьбе с белокитайцами

(из очерка да-джан).

С утра я с летчиком Соколовым полетел на разведку. Нам нужно было обследовать аэродром в пограничной полосе. Через тридцать минут полета показался пограничный хребет. За ним, как за гигантской стеной, лежит Китай.

Над деревней Бараново-Оренбургское сделали два круга. Осторожненько сели, развернули самолет и не успели еще оглядеться, как к нам подбежали мальчик-кореец и девушка-кореянка.

— Здравствуйте, — говорит мальчик, — идем к нам фанза обедать.

Мы были тронуты, но пойти отказались так как нам предстояло в течение нескольких минут обследовать поверхность аэродрома и лететь обратно. Со стороны деревни бежала к самолету пестрая толпа. Впереди дети.

Соколов остался у самолета, а я пошел осмотреть и промерить шагами площадку. Жарынь. Вспомнил, что завтра к вечеру нужно всем отрядом перелететь на этот аэродром, и заторопился. Вернулся я к самолету мокрым. Толпа неистово щелкала семечки, по рукам ходило ведро воды. Недоставало гармошки.

Ко мне подошел дородный казак и стал рассказывать, как в пятнадцатом году прилетел сюда один офицер, как он предлагал ему летать, как он отказался и вот до сих пор жив, а офицер тот наверное червей кормит... Я всмотрелся в лицо казака, и мне припомнился нелестный отзыв об этом казачьем районе. В эти дни в кедровниках вблизи деревень уже хозяйничали белобандитские отряды, а у пограничных казаков, по ту сторону Советского Союза, были или племянники, или сыновья, или зятья.

Мальчик-кореец еще раз попытался пригласить нас обедать. Он показал на бедные желтенькие фанзы, ютящиеся в километре от деревни. Фанз таких здесь — сотни. Дешевый труд корейцев десятилетиями создавал казачье хозяйство. Дородный казак пренебрежительно и неприязненно поглядывал на гостеприимного корейца.

Мотор загудел. Поток воздуха от самолета разметало толпу, и мы взлетели.

---

К вечеру следующего дня авиаотряд «Дальневосточный ультиматум» перелетел к границе, на подготовленную за день площадку. Едва только стих в ушах гул моторов, и летчики вылезли из машин, как навстречу им со стороны деревни под звуки марша вышли «нерченцы» для встречи.



У самолетов выстроились люди в кожаном. Напротив их — сотни бойцов Нерчинского полка, в центре — ораторы и оркестр. Говорит комиссар авиаотряда Н. Б. Никитенко, попросту называемый всеми «Борисыч». По его словам он способен ораторствовать только тогда, когда есть угроза завоевания революции. Сегодня для него подходящая обстановка.

— Китайские генералы захватили Китайско-восточную железную дорогу, — кричит он, оглядывая бойцов. — Мы не верим тому, чтобы китайские генералы были в одиночестве. Они являются оружием в руках империалистов. Мы пришли сюда продолжать нашу учебу, мы пришли оберегать советские границы, мы пришли затем, чтобы обеспечить завоевания Октября, и мы их обеспечим. После митинга пели Интернационал. Пели так, как в восемнадцатом году: громко, торопливо, с жадностью.

### **Под пограничной.**

В ночь на восьмое сентября китайцы завязали бой у Рассыпной Пади. От комдива «Тихоокеанской» — Черепанова приказ:

«Бомбометанием с воздуха поддержать действия наземных войск». Рассвет. Из палатки в палатку, от бойца к бойцу молнией пронесся приказ командира.

«Приготовить самолеты, подвесить бомбы».

В двадцать минут самолеты снаряжены полностью, проверены пулеметы, опробованы моторы, подвешены бомбы; поднимается рука командира, моторы разом мощным гулом будоражат воздух, мелькают символические кулаки (эмблема отряда, нарисованная на самолетах), бережно подвешенные бомбы своей тяжестью несколько увеличивают разбег машин, и «Дальневосточный ультиматум» в полном составе уносит в воздух свой ответ на угрозу китайских генералов.

Впереди показалась Пограничная.

Задача: «Разбить материальную базу китайского гарнизона, сосредоточенную на железнодорожной станции». Все эшелоны наполнены прибывающими войсками, огнеприпасами и продовольствием. Станция ближе, ближе.

Каждый мускул, каждый нерв направлен к четкому вождению машины, к безошибочному прицеливанию. В утреннем свете отчетливо видны вспышки и разрывы китайской артиллерии. Пулеметы с китайской укрепленной высоты Уступной открыли огонь по самолетам. Вот подошел наш бронепоезд, и его очереди разрывов ложатся все ближе и ближе к окопам и наконец закрывают их облаком.

Минута в минуту, так, как это требуется от авиации, в шесть часов сорок минут «Ультиматум» оглушил ревом моторов китайский гар-



низон. Через три минуты первый заход на боевое бомбометание. Летчики-наблюдатели впились в цель, приготовившись сбрасывать бомбы.

---

— Дернул я за бомбосбрасыватель, — делились потом в палатках летнабы, — и сразу за борт, смотрю, медленно выплывает из-под самолета пятиугольная бомба и, еще сохраняя инерцию полета, идет под нами, потом опускает нос и стремительно падает вниз. И понимаете этот проклятый обман зрения. Летишь и кажется, что она убегает назад от цели, а не к ней. Слежу до самой земли, а сам шепчу, честное слово, шепчу: «голубушка, не подведи! не подведи!». Вижу, перед самой землей она мчится вперед к цели ближе, ближе и прямо в состав... И загорелся состав. Ты видел, как на третий путь, словно пушинку, бросило вагон? Не будь в вагонах снарядов, не загорелся бы состав.

— А я со звоном, — говорит другой, — зашел для бомбометки артиллерийского склада. Целюсь, а сам думаю: «у нас ведь на полигоне меньше цель и то попадаю, так неужели здесь промажу?» И дернул. Следом за моей посыпались бомбы и с других самолетов. Выбрал я для наблюдения одну бомбу, самую большую, и слежу: вот, вот! Вдруг, когда она уже приближалась к цели, летчик развернул самолет и крылом закрыл склад. Томительные секунды ожидания. Толкаю летчика, скорей мол, скорей... А когда кончился разворот, гляжу — под нами была только половина склада, и щепы, занесенные силой взрыва, опускались на землю вместе с черным облаком.

---

Перед последним заходом ведущий самолет, заметив подходящий к станции китайский бронепоезд, решил отойти на время, чтобы дать возможность поезду притти на станцию. Маневр удался, и как только бронепоезд подошел к перрону, у самого носа паровоза разорвались три сброшенные бомбы.

А пулеметы с высоты Уступной заливались трескотней по самолетам. С этой высоты систематически еще до восьмого сентября велся обстрел по нашим самолетам, несмотря на то, что они летали над своей территорией. Давно отряд хотел расквитаться с нею, и вот пришел черед. Один самолет, возвращаясь, снизился и атаковал высоту пулеметным огнем и осколочными бомбами. Почти одновременно наша батарея открыла по высоте огонь, и через четыре минуты от укрепленной высоты осталось одно воспоминание.

---

Вечером после второго бомбардировочного налета летчики обсуждали итоги боевого дня. Тут же возле них сидели с полураскрытыми ртами слушатели, пропитанные бензином и маслом. Они



молчаливы, но они переживают успех в равной степени, ибо они имеют на это право, хотя и не были в воздухе, ибо без них этот успех не был бы обеспечен.

Эти молчаливые слушатели — техники и мотористы. О них говорят мало, они внешне незаметные герои. Мы привыкли успешную работу нашей авиации оценивать, начиная со слов: «наши летчики... В этих словах мы объединяем всю авиационную семью, но о техниках и мотористах следует говорить и отдельно.

Они подготавливают самолет и мотор к полету, им вверяется судьба летчика и летчика-наблюдателя, они являются фундаментом, на котором строится успех боевой и мирной работы авиации. С большой любовью, с редкой заботливостью они обслуживают самолеты и моторы, особенно в эти месяцы боевой работы. Выпуская самолеты в воздух, они остаются на аэродроме. Летчики коротко говорят им, на сколько времени улетают. Улетели. Но техник и моторист не спокойны. Они не находят себе места, да и как его найдешь, когда они остаются в положении мастеров, у которых отняли и станок и инструмент?

Взлетая, видишь на аэродроме эти отдельные точки, вслушивающиеся с земли в работу моторов в воздухе и провожающие глазами самолеты до тех пор, пока они не растают в дали горизонта. Проходит намеченное время полета. Часто из-за ветра или детальной разведки полет задерживается. Но об этом не знают техник и моторист. Состояние их, и без того напряженное, обостряется, они молча вематриваются в горизонт и, напрягая слух стараются уловить звук работающего мотора. И трудно сказать, у кого больше расходуется энергии и нервов: у летчиков ли, занятых работой в воздухе, или у этих незаметных героев, несущих на себе тяжелую ответственность.

Каждый из них обладает редкой способностью распознавать свою машину. Ведь казалось бы нет никакой разницы между самолетами одной конструкции, но все же по оттенкам цвета крыльев, по технике полета своего летчика и еще по другим, только им известным данным, они узнают свою машину и, коротко крикнув друг другу «наша», бегут встречать ее. Подбегая к севшему самолету, они автоматически вслушиваются в работу мотора, замечают, все ли сброшены бомбы, и не забудут, сопровождая рулящую машину, приветствовать улыбкой летчика и наблюдателя. Машина доруглила. Они выслушивают сообщение о работе мотора в воздухе, о регулировке самолета, затем подготавливают его на ночь и только после этого успокаиваются.

Вот почему вечерами, когда возбужденные успехом работы летчики делятся друг с другом своими впечатлениями, эти молчаливые слушатели переживают успех в равной степени, ибо они имеют на это право.



В один из ноябрьских дней внезапно весь авиаотряд «Дальневоздушный ультиматум» был поднят на ноги воздушной тревогой. Так же как и перед бомбометанием все дружно с сознанием исключительной ответственности заняли свои места. С редкой быстротой готовились самолеты к вылету. Бинокли выискивали на горизонте воздушного противника, противовоздушная оборона была наготове, посты наблюдения доносили:

«Пять китайских самолетов летят в нашу сторону!».

— Неужели случится воздушный бой? — переговаривались летчики.

Не довелось «Ультиматуму» в этот день померяться силами с самолетами противника, они долетели до границы и вернулись на свой аэродром. Это был день одиннадцатого ноября, когда из Харбина прилетели на фронт китайские самолеты. С этого дня отравлено было настроение наших летчиков. Они спали и видели воздушный бой, а днем они мучили командование расспросами: «когда же?», «когда же разрешат?». У них уже у каждого были проекты боя, они до тонкости рассчитали маршрут и время, и количество бомб, но... командование не разрешало.

«До тех пор, пока не будет угрозы со стороны китайских самолетов, не трогать!»

Трудно передать настроение летчиков. Они готовили пулеметы, проверяли машины, выискивали в небе противника, готовы были каждого пролетающего дикого гуся принять за китайский самолет, гадали: «будет или не будет?».

— Будет, — говорит летчик Соколов.

— А откуда ты знаешь? — спрашивают его.

— По пулемету сужу, он у меня пророк. В мирное время работает с перебоями, ничего не могу поделывать, а как боевую работу почует, так безотказно. Сегодня пробовал — ни одной задержки — значит будет, — шутит он.

---

Семнадцатого ноября нависла угроза. Самолеты противника налетели на нашу территорию и вновь ушли к себе. Это совпало с началом маневров Мукденской конницы в районе Турий Рог.

«Ультиматум», нагрузившись бомбами, вылетел, имея своей задачей уничтожить китайский авиационный отряд.

Большой и тяжелый путь. Мороз. Ветер. Снежная дымка. Но не это беспокоило летчиков. У экипажей на всех самолетах одна мысль: «А что, если опоздаем?».

Приближается цель, видимость плохая, но все глаза направлены к аэродрому, выискивают самолеты, и возбуждение разом охватывает всех: противник застигнут на месте.



Первое звено пулеметным огнем атакует самолеты противника. «Ультиматовцы» заходят на бомбометание.

Пришедший в себя противник открывает интенсивный огонь из зенитных орудий и пулеметов. Розочки разрывов шрапнелей все ближе и ближе к нашим самолетам, вот они уже нащупали нашу высоту.

Под нами на китайском аэродроме пять новеньких французских самолетов Брэгэ 19. Заходим на первый залп.

Прошло двадцать пять минут. «Ультиматум», выполнив задание, возвращался обратно, унося с собой мощные кулаки с символической надписью: «на — получи!».

Самолеты противника были выведены из строя.

---

С переходом наших войск в контрнаступление китайская кавалерия очутилась в мешке Муреньской долины. С севера препятствие: река Мурень, с востока — болото и озеро Ханка, с юга — пограничный хребет и части ОДВА. Отверстие с западной стороны было задвинуто полком Куницкого.

Мешок был завязан.

Куницкий выскочил с полком в Муреньскую долину и, перерезав Мишаньский тракт, неожиданно натолкнулся в захолустных фанзах на штабы нескольких китайских полков и захватил знамена, печати и все секретные приказы.

Стиснув в мешке китайские войска, читинцы наблюдали за горячей противника на тракте и стойко отражали всякую его попытку прорваться в тыл.

На другой день, сосредоточив крупные кавалерийские части, противник решил прорваться на наиболее слабых участках, занятых читинцами.

Летчику Огородникову и летчику-наблюдателю Солодкову было поручено срочно доставить Куницкому сведения о намерениях противника. Прилетев к месту расположения читинцев на китайской территории, летчики не были уверены в том, что сбросят донесения красным. Бегущие белокитайские войска скопились у заслона Куницкого.

Время шло, донесения нужно было доставить и доставить во что бы то ни стало. Вот на земле — группа людей. Возле них подходящая для посадки площадка.

«Сесть», — мелькает мысль.

«А вдруг китайцы!..»

Но колебания только на секунду. Огородников и Солодков решают садиться. Летчик подводит машину к земле, летчик-наблюдатель впился в пулемет и сверлит глазами окружающую местность, распознавая по одежде людей.

Дубленки... Шалки... Звезды...



— Наши! — кричит Солодков.

— Есть! — отвечает Огородников и выравнивает самолет над землей.

Сели. Через минуту по полевому телефону передали донесение и вновь ринулись в воздух.

Бежали решающие минуты. Батальон читинцев спешил преградить дорогу сосредоточившейся для прорыва китайской кавалерии. «Успеют ли?».

Цель ближе, ближе... Вот уже видна китайская кавалерия. Неужели так успешно выполненная вчера задача будет сегодня проиграна? Нет! Читинцы, оторванные от основной группы войск, не были в одиночестве. У читинцев был сосед, но сосед не справа и не слева, а сосед сверху.

В самую напряженную минуту сближения войск воздух был взбодражен гулом моторов. Дерзким снижением один за одним летчики огнем с воздуха помогали читинцам.

— Я беседовал с бойцами, я следил за настроением командиров, — говорил позже Куницкий, — и пришел к выводу, что в такой обстановке, в какой находился наш полк, вдали от своих войск, на китайской территории, появление самолетов не только помогало огнем с воздуха, но и сам факт внезапного появления самолетов вселял в бойцов необыкновенную энергию, поднимал дух, и от соединения к соединению волной переливалось ликование от сознания нашей силы.

### **С разных высот.**

Если смотреть с самолета, то Восточная Манчжурия кажется морем в момент шторма. Куда ни глянь — повсюду волны сопок. Дикий край! И сквозь это дикое, застывшее море сопок тоненькой черной змейкой вьется нерв, соединяющий два мира, — Китайско-восточная железная дорога.

Высота две тысячи метров. Перелетаем границу. Под нами оборонительный рубеж, окопы на хребтах, окопы на склонах сопок, окопы в долинах, вправо, влево и в тылу, окопы на десятки километров. Вот в долине копошатся около двухсот человеческих точек возле жирного, черного рва. Они роют его в глубину метров на пять и примерно такой же ширины. Для чего? Для того чтобы не прошли красные танки. Вот группа солдат на железной дороге между двумя тоннелями разбирает путь. Черная змейка дороги обрывается в этом месте, тут же строят каменную стену, для того чтобы не прошел советский поезд. И повсюду — глянешь ли с левого или с правого борта — повсюду роют, роют, как будто китайское командование задалось целью взрыть все это застывшее море сопек.

Летим дальше. Восемь желтеньких фанз захолустного разъезда, как поясом обвиты окопами. Смотришь с высоты и невольно сме-



ешься: «Разве нужны эти окопы восьми нищенским фанзам?». Всматриваемся: дворы битком набиты лошадьми, двуколками, ящиками. Неподалеку от разъезда под откосом паровоз с багажным и классными вагонами. Разбитые вагоны навалились на тендер, и паровоз, надломленный в центре, застыл в жалком изгибе с высокозадранной молчаливой трубой.

Большой пустынный перегон. Черная змейка дороги вьется петлями. Температура воздуха двадцать градусов мороза. Леденеет шарф, прикрывающий лицо. Однообразие этого пустынного перегона обрывается одной деталью: запорошенная снегом железная дорога в одном месте, на участке в два километра, прочищена, снег старательно сметен в кучи. Странно. Дорога, запущенная на десятки километров, в этом месте почему-то прибрана. Всматриваемся. Тут же различаем будку железнодорожного сторожа. Летим. Невольная мысль, «Кто он, этот сторож? Наверное старичок, какие обычно встречаются на наших дорогах. Смотрел, видимо, смотрел старикан и старательно прибрал ее на своем маленьком участке.

От станции Н. сворачиваем вправо и идем над железнодорожной веткой. Под нами цель нашего полета: один за одним спешат эшелоны с войсками туда, где сегодня «Особая» наносит сокрушительный удар зарвавшейся Мукденской коннице. Считаем вагоны, составы, обгоняем их.

От конечной станции переходим на разведку грунтового пути, ведущего к полю боя. Под нами прополз один автомобиль, затем второй, оба движутся от места боя.

— Удирают, — делимся мы в воздухе. Но не успели обменяться предположениями, как под нами вырисовывается яркая картина панического бегства. Одиночные всадники, подводы, двуколки, завидя нас, рассыпались в разные стороны. Сразу видно, что им досталось порядком от огня с воздуха.

Даем полный газ. Нужно спешить. Нужно нанести на карту маршрут отступления. Нужно сфотографировать бегство, нужно донести о стягивании новых китайских войск, нужно увидеть, отобрать все ценное от этого редкого рейса.

Возвращаемся по другому маршруту. Под нами истоптанные, небранные китайские поля, изрезанные вдоль и поперек окопами. Затем вновь начинается тайга. На десятки километров нет ни одного селения, здесь нет даже контрабандных троп, здесь оберегает границу зверь. Изредка в этой глуши среди жуткой дикости проплывет под крылом одинокая фанза и возле нее на месте вырубленного леса — небольшое поле. Кто живет здесь? Китаец, отдавшийся поискам жень-шеня или сеющий запретный мак, или просто загнанный нищетой в эту глушь?

Проходят минуты, позади остаются сотни километров, которые не пройти пешеходу и в целый год.



Волны сопок потухают, становятся меньше и реже и наконец расплываются совсем в долине. В долине — аэродром. Впереди видна деревня. На площади толпа. Хочется быть ближе к ней. Спираль, скольжение. Теряем высоту и мчимся бредущим полетом над самой землей. Вот уже видны знамена, шинели; блестят трубы оркестров; быстро вспоминаем, что сегодня соревнование полков. Вихрем проносимся над ними, приветствуем взмахом рук, и в ответном радостном порыве приветствия заколыхалась площадь.

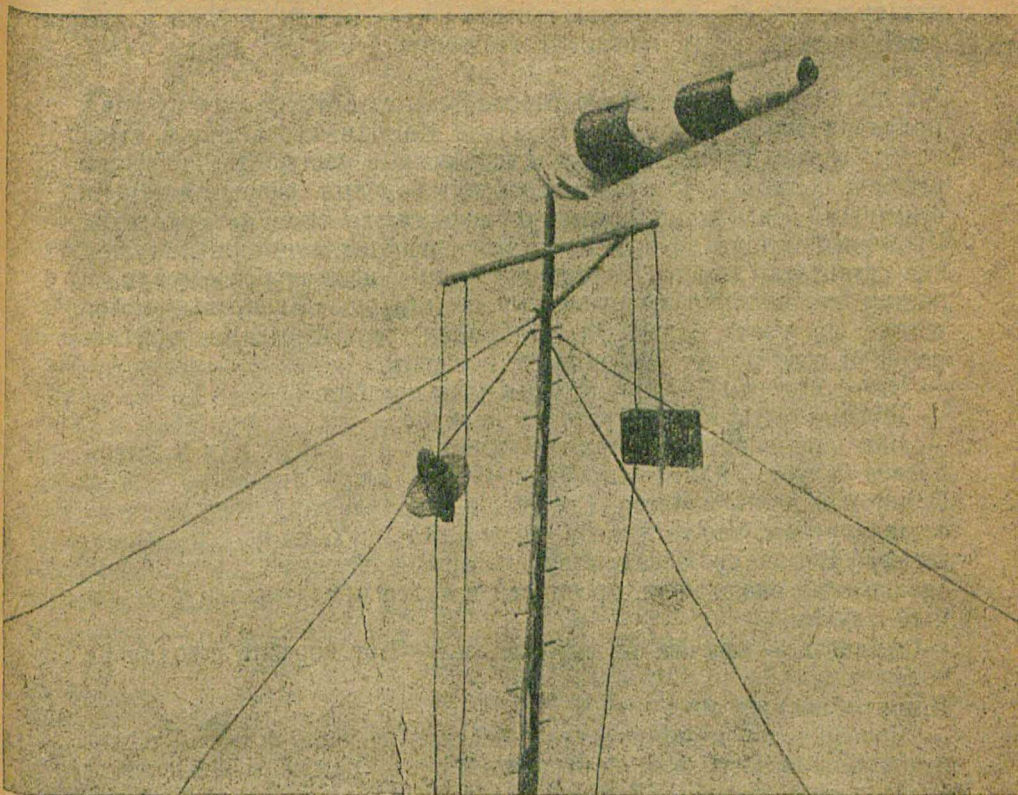
Идем бредущим рядом с железной дорогой, почти касаясь телеграфных столбов. А впереди, захлебываясь парами, спешит паровоз с двумя вагонами. Из окон вырываются платки, шапки — это приветствуют нас возвращающиеся делегации ленинградских рабочих. Еще не долетая до паровоза, видим сияющее лицо машиниста, а за его спиной и лицо чумазого помощника, и вид у них такой, что без слов понятен их крик, заключающий в себе и радость от сознания нашей мощи, и бессилие обогнать самолет, и неудержимое желание соревноваться.

Высота пять метров. Бредущий полет. Только вблизи земли чувствуется скорость полета. Ураган мчащихся под нами предметов. Земля ближе, ближе. Вот уже колеса почти касаются ее.

Аэродром. Посадка. Смотрим в сторону Китая. Он снова с земли закрыт от нас хребтом. А за хребтом, за валами сопки — целыми столетиями бьется скованная многомиллионная китайская нищета.



Конус — указатель силы и направления ветра, установленный на наблюдательной вышке аэродрома.



# ночной рейд

## а. бобунов

В воздухе парит. На юге, у самого горизонта, чуть заметно вспыхивают далекие зарницы. Чувствуется, что к утру непременно будет гроза.

— Ну и ночка! — сердито сплевывает командир бомбовоза, дымя папиросой. — Поднимешься в воздух в такую темень и лети, куда хочешь. Ни черта не видно...

Небольшой группкой мы лежим на взлетной линии, недалеко от громадин бомбовозов. Такая ночь, теплая и темная, располагает к молчанию, к дреме, к тихим душевным разговорам. Кое-кто из



летчиков и наблюдателей, уткнувшись в высокую траву, спит, закутавшись в кожанки.

Бортмеханики, мотористы хлопотливо возятся около моторов и механизмов бомбовозов, подготавливая их к полету. В баки влиты дозы бензина, воды, масла. В аппараты вложены серии бомб. Проверяются рули.

Два металлических великана распластали гигантские свои крылья, придавив землю огромной тяжестью. Но они взвывают в высь легче, быстрее птицы, потонут в черном небе, уплывут с свирепым ревом к полигону. Там они загрохочут бомбами, разрывая темень огненными вспышками, вороша громовыми взрывами ночную тишь. Проверяют моторы. Левый мотор ревет ровным монотонным гулом, как гигантская сирена. Чувствуется, что у него здоровое сердце и легкие, что никакая нагрузка ему не страшна. Но правый мотор шалит. Он чем-то болен. Он задыхается, рвет взрывами, дает перебои. В реве его нет уверенности, нет силы.

— Что с мотором? — кричит командир корабля.

— Должно быть с карбюратором неладно...

— Нет, нет! — кричит сверху моторист. — Не иначе, как бензино-провод балует. Видите — пробки... Бензин плохо подает.

С мотором долго возятся. Его останавливают, запускают и снова останавливают. Что-то делают с ним в потемках, но он все капризничает. Командир эскадрильи, который, свернувшись калачем, сладко спал около меня, проснулся и чутко прислушался к знакомым звукам.

— Отставить, — кричит он мотористам. — Этот корабль сегодня не полетит.

Потом объясняет мне:

— Нельзя такой мотор пускать в воздух. Особенно ночью. Его конечно можно настроить, он заработает ровно, как часы, а в воздухе будет давать перебои. Вот вам и вынужденная посадка. А ночью это почти неизбежная авария... Тут десять раз нужно все проверить. Всю ночь здесь кипит тяжелая, напряженная работа.

Ночную тишь рвут оглушительные ревы моторов. Взлетают и садятся самолеты, сверкая на темном небе цветными огоньками.. Слева придавили землю громадины ангаров с буйно-яркими огнями фонарей. На старте протянулась линия багровых огней костров в больших жаровнях. Огненным пунктиром искрится огромная буква «Т» — знак для приземления самолетов.

На командной вышке вспыхнули красные огни. Значит на старте есть готовые к взлету машины, посадка запрещена. Аэродром самолетов не принимает. А самолеты кружат над аэродромом, зло и нервно семафорят кодовыми огнями — просят посадку. Но старт пока занят. Когда взлетают очередные самолеты, на командной вышке вспыхивают белые огни, и блуждающие в небе самолеты с довольным рокотом снижаются к линии костров и плюхаются на землю около огненной буквы «Т».



Я осторожно намекаю, что ночной полет наверное очень интересен, и я совсем был бы не прочь принять в нем участие.

— Ночью?.. Глядите! — нерешительно отвечает начальник эскадрильи. — Для начала оно будет страшновато... Да и рискованно немного. Ведь летим-то мы с бомбами... Я однако настаиваю, и меня соглашаются взять на бомбовоз. Дают мне кожанку, шлем, очки.

— Только получше все застегивайте, — советует начальник. — Иначе сорвет...

Вслед за мною на корабль просится молоденький моторист Шатров, недавно выпущенный из школы.

— Да как же, товарищ командир. Ухаживаю я за кораблем, холю его, а полетать нельзя. Обидно.

— Да ты же летал. Опять хочешь? — прервал его летнаб Гуляев, приподнимаясь на локте. — Ух и шельмец ты, Шатров!.. Знаете ли, какая штука была с ним? Полетели мы как-то ночью в четырехчасовой рейс на трех кораблях... Ну, летим это, всякий конечно на своем месте и делает то, что ему положено. На полигоне немного побомбили, прошли по маршруту, поверили приборы... одним словом, все как следует... Прохожу я зачем-то к пилотеской кабине — гляжу, притаился кто-то в коридоре около люков. Что за чертовщина? — думаю. Никому там быть не положено. Освещаю фонариком — Шатров... «Ты как сюда, — спрашиваю, — забрался?» — «Да меня, — говорит, — командир взял». Ну ладно, думаю, раз командир взял — сиди! Так и летал он с нами весь рейс, никто не трогал его. А когда вернулись на аэродром, оказывается, что никто его не брал. Зайцем, бестия, на корабль забрался.

Шатрову очень хочется лететь. Он просит об этом так, как будто от этого зависит что-то очень большое для него и важное. Все понимали это, все знали, как крепко хочется ему лететь на ночную бомбежку, знали, что он полетит, но всем хотелось малость подтрунить над этим молоденьким и славным хлопцем. — Видите, — указал мне на Шатрова командир. — Уперся и хоть ты тресни. Летать — совсем не его дело. Ему здесь, на земле, смотреть за моторами нужно. А его в воздух тянет. Ему подавай ночной полет... А почему? Я понимаю его. Полетал парень раз, и хоть семь потов с него без привычки сошло, а понравилось. Тянет в воздух... И знаете, из него чудесный летчик вырабатается.

На старте агровой линией колыхают сигнальные костры, около них возятся люди. В городе, на каланче, пробил час. В темном небе глухо зарокотал мотор.

— Заккрыть посадку! — гулко крикнул дежурный по полетам. — Давай на пост сигнал.

На мачте трижды мигнул яркокрасный огонек. В ответ на аэродромной вышке вспыхнули сразу девять красных огней. Самолет кружит над аэродромом. Устал летчик — ему надо спать. Но по-



сადки не дают. И самолет недовольно рокочет и зло кружит короткими стремительными разворотами.

— Так вот я и говорю,— продолжает командир корабля.— Тянет в воздух... Я летаю много лет. Попробуйте сейчас лишить меня полетов, оторвать от машины.

— Разве уж так хорошо в воздухе?

— Как сказать... Всякое бывает. Привычка. Не летаешь день-два и тошно становится. Нехватает чего-то.

Мы ждем возвращения отряда бомбовозов. После них должны лететь мы. Уже два часа ночи, а их все нет.

— Где они мотаются? — нетерпеливо ерзает по траве бомбардир. Уснешь тут, а потом спросонья цель не поймаешь.

— Темно очень. Цели плохо видны, вот они и кружатся над ними. В такую темь не сразу бомбу бросишь.

Полигон был недалеко, взрывы должны бы быть хорошо слышны, но их не было. Неужели они еще не бомбили? Улетели они давно. Пора бы уже вернуться.

В противоположной от полигона стороне, далеко над городом, снова зарокотали моторы. По звуку слышно было, что их много. Это возвращаются с ночных маршрутов разведчики. Гул все растет и приближается, переходя в свирепый рев.

— Усилить огни! — кричит дежурный, сделав из ладони рупор. — Передать по линии.

Костры на старте горели тускло. Команда, убаюканная тишиной и теплой ночью, разлеглась около костров. Некоторые дремали. Дежурный суетился.

— Товарищи! Ночь-ночью, а все ж вы на службе. Можно сидеть, лежать, но не спать... Усилить огонь! Самолеты подходят.

В жаровни подбросили поленья дров, полили их отработанным машинным маслом. Костры длинной линией запылали ярко и озорно. Красные огни на аэродромной вышке сменились белыми: аэродром готов принять самолеты.

Вот они делают широкие круги над аэродромом. В темном небе их не видно. Взгляд ловит только быстро летающие огоньки — то синенькие, то красные, то ярко белые, и огоньки эти удивительно похожи на шаловливые, весело порхающие звезды.

— Видите? — толкнул меня локтем командир корабля. — Летающие звезды... Будто сорвались с неба и с недовольным ревом мечутся над темной землей, не находя пристанища. А с ними по небу мечутся и люди. Надоели им в потемках... Все-таки скверно летать ночью. Главное, не видно того простора, который мы любим. Летишь и кажется, что перед тобою стена, о которую ты сейчас хлопнешься на всем легу.

К нам подошел усталый командир отряда.

— Ждете? А я сейчас — спать. Намотался по небу, устал до черта... Он сел около нас, жадно закурил: в самолете ведь курить нельзя. Потом, обращаясь ко мне, заговорил:



— Вот говорят — плохо у нас с политработой. Верно — плохо. Ночь вот так летаешь, «военизируешь» себя, а днем так и клоешь носом... В наземных войсках один командир почти на полсотни людей. Он всегда с ними. Учит их, воспитывает, следит за ними и сам поэтому учится, развивается.

— А у вас? Разве у летчиков не так?

— Не так. У нас тоже и общественность, и политработа, и все такое есть. Но у нас наоборот — на одного красноармейца приходится пять командиров. Летчик не имеет у себя отделения, взвода, роты. Он имеет только машину и летает на ней один. Отлетал и спать, а моторист, техник тогда возьмется с машиной. Летчик сам на положении красноармейца у своего командира. Живет он не в казарме. Воспитывать, учить ему почти некого. Вот и отстают он, не получает достаточной политической и общественной закалки. Оттого и общественно-политический уровень у наших ребят иногда бывает ниже, чем у командиров наземных войск. Вот летнабы — те подкованы лучше. Потому что большинство их из стрелковых командиров, уже имеющих общественно-политический опыт, багаж...



Тов. Баранов обходит строй, возвратившихся из очередного перелета летчиков.



В той стороне, где находится полигон, тускло вспыхнули две багровые молнии. Вспышки были короткие, едва заметные.

— Вот, бомбят уже! — крикнул кто-то.

— Что-ж это взрывов не слышно?

— Малые бомбы бросают. Какой тут взрыв...

Но вслед за этим глухо ухнули далекие взрывы. Минуту спустя — новые вспышки, но уже большие, яркие.

— Тяжелыми бомбят. От этих земля запляшет.

Взрывов долго не слышно. На еле заметном горизонте, между ангарами, кверху сразу выросла горою огромная черная туча и застыла в воздухе. Потом как-то тяжело и крепко ухнули два взрыва. Земля под нами дрогнула.

Еще несколько раз над полигоном полыхнули багровые молнии, ухнули глухие взрывы, сотрясая землю. Потом все стихло. Все самолеты разлетелись по маршрутам и вдали замирал рев моторов. На старте тихо урчит на малом газу один разведчик, ожидающий задания.

— Ну скоро полетим и мы, — опять пробасил командир корабля. — Погремим немного бомбочками... Кстати, бомбадир, где ты? Гляди, брат, не промажь. Первую бомбу пускай вправо от цели, для пристрелки. Остальные — по цели. Чтоб вдребезги ее. Ни одной мимо... Со стороны полигона слышался гул моторов. Бомбовозы возвращались с бомбежки. Скоро они закружились над аэродромом и с ужасающим ревом, сверкая огнями и глазами кабин пошли на посадку.

— Ну, теперь и мы, — встал командир корабля...

Все пошли к бомбовозу.

В корабль последним быстро юркнул Шатров.

---

С поста начинают семафорить. Раздается команда:

— Заводить моторы.

По лесенке мы взбираемся наверх — сначала на крыло, потом в корпус. У переднего турельного пулемета располагается старший летнаб. Бомбардир устроился у своих приборов для бомбометания. Старший техник и моторист исчезают где-то в чреве корпуса. Командир корабля и старший летчик занимают свою кабину, садятся за рули, за целую серию сложнейших приборов. Мы с Алтуховым усаживаемся ближе к стабилизатору. Впереди нас еще один летнаб у пулемета. Шатров пропал где-то в коридоре, около люков.

— Ну, теперь держись! — толкает меня Алтухов. — Жми первы в кулак. Это тебе не в тарантасе ехать...

Корабль рулит к старту. Темная громадина, пошатываясь крыльями, неуклюже ползет к «воротам», на линию подъема. Еще раз проверяются моторы. Все исправно. Командир корабля машет рукой:



— Готово! Давай старт.

— Старт!

Стартер машет белым фонарем. Моторы, работавшие на малом газу, вдруг остервенело заревели — заревели так, что вот-вот кажется лопнет голова. Корабль с ужасающей силой рвануло вперед. Руки невольно взметнулись к голове, зажали и без того закрытые шлемом, заткнутые ватой уши. Из глушителей с бешеным тулом запыливали снопы белого пламени. Корабль плавно и стремительно несется по земле, потом совсем незаметно отрывается от нее и легко плывет в воздухе. Полторы тысячи лошадиных сил делают невесомой тысячепудовую машину.

Промелькнули огни старта, мигнули фонари ангаров. Вслед нам, с вышки аэродрома, заблестели белые сигнальные огни — в воздухе значит никого нет. Приборы на вышке показали направление ветра, сторону разворота корабля.

Забираем высоту, начинаем кружить над городом. Удивительно маленьким, игрушечным кажется громадный городской собор. Дома, точно спичечные коробки. Видны и люди: улицы города ярко освещены, по ним копошатся еле заметные черные точки. Внизу — море огней: рядами, треугольниками, бесформенными группами. Ночной город необычайно красив сверху.

Корабль кружит минут пятнадцать. Тяжелый на поворотах, он долго разворачивается, беря направление против ветра. Город пополз к хвосту. Внизу, при тусклом освещении лунного серпа, отчетливо видны окопы, небольшие овраги. На полях заметны межи. Извилистыми лентами блещут речки, темнеют ключья леса. Поля пестрят копнами убранного хлеба. Луна скупа, но сверху видимость пока хорошая.

Набираем высоту. Очертания внизу теряются, заволакиваются мглой. Поймали ветер и идем на бомбежку.

Влево ярко пылает огромный костер. Огни города сзади кажутся по сравнению с ним миниатюрными точечками. Алтухов что-то силится кричать мне, наклоняется к уху, но за ревом моторов ничего не слышно. Перевешивается за борт и машет рукой на костер. Ничего не пойму. Тогда он тащит меня вниз, в кабину, и кричит мне в уши:

— Пожар!

Горит село. Хочу перевеситься через борт и лучше рассмотреть, но сейчас-же судорожно хватаюсь за пулеметную турель. Вихрь пропеллера рвет так, что вот-вот выбросит из корабля.

Вихрь — это очень неподходящее, бледное название для того, что творится здесь. Здесь не вихрь! Высунешь из кабины голову, вылезешь вверх до половины, и едва держишься обеими руками за турель. Струя воздуха бьет с такой силой, что, откидывая на спину, рвет голову, не дает дышать. Нельзя поднести к лицу руку, чтобы защитить нос: руку отрывает и со страшной силой отбрасывает назад. Зубы плотно сжаты, напряжены губные мускулы, но



воздушная струя разжимает губы, врывается в рот и вот-вот разорвет легкие. Тогда плюхаешься вниз в кабину и отдыхаешь. Если не очки, эта дикая струя способна выдавить глаза. Стоишь боком, задыхаешься и еле держишься ногами и руками, пригнувши голову. Этот «ветерок» положительно мешает наблюдать.

Алтухов опять толкает меня вбок, опять тянет смотреть за борт. На темном фоне полигона внизу виднеется яркий огненный крест. Это — объект нашей бомбардировки. Отсюда крест этот кажется совсем маленьким. А там он семьдесят метров длины и шестьдесят ширины. Впереди креста такой же огненный квадрат — знак, что вблизи людей нет и бомбить можно.

Идем нацель. Алтухов смотрит через борт, а я бросаюсь в середину корабля. Там — люки, бомбы, механизмы. Неслышно люки распахнулись. Внизу — пропасть. Черная тьма. Вот спереди показывается квадрат огней. Потом из-под носа корабля медленно выплывает и крест. Свесился над люком, смотрю. Хочу поймать момент сбрасывания бомбы. Через проход впереди виден бомбардир. Он прищипнул глазом к прибору Герца, ловит цель. Правая рука его на рычаге аппарата. Над люком, прямо надо мною, висят крылатые бомбы. Смотрю на них, на цель, но она уплывает назад. Бомба почему-то не полетела вниз.

Ничего не понимаю. Алтухов перегнулся через борт, смотрит вниз. Тяну его в кабину, показываю на люк, на бомбы. Он кричит мне: — Нет, не бросали. Корабль взял вправо от цели...

Летим дальше. Меняем высоту и скорость, кружимся над полигоном.

Гляжу на приборы в кабине. Высота — 1 300 м. Скорость — 170 км в час. Стрелка скорости запрыгала — корабль накренился и круто повернул влево. Нужно делать новый круг. Около бомб завозился механик. Он медленно и спокойно что-то делает, как будто даже не думая должно быть о том, что мы с бомбами вихрем несемся в ночном небе.

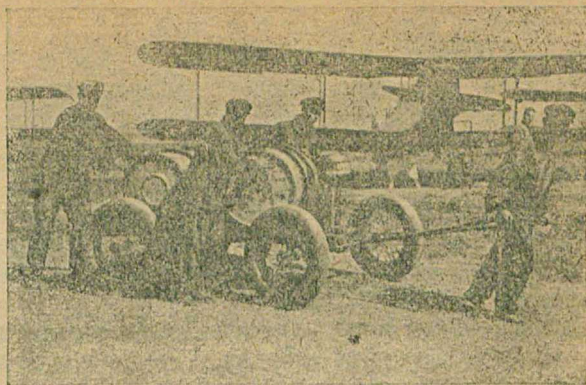
Вот снова показался огненный квадрат. За ним медленно выплыл крест. У Герца замер бомбардир — у него уже взяты градусы отклонения, поправки на скорость, на ветер. Левая рука на механизмах Герца, правая на рычаге от бомб. Целей уже не видно в люке.

Левая бомба скользнула по пазам, мелькнула в просвете люка и неслышно потонула в темноте. Томительное нервное ожидание. Секунды здесь кажутся долгими минутами. Потом в люке слабо блеснул отсвет далекого взрыва. Звук за ревом моторов совсем не слышно. Алтухов делает знак рукой: «Попали».

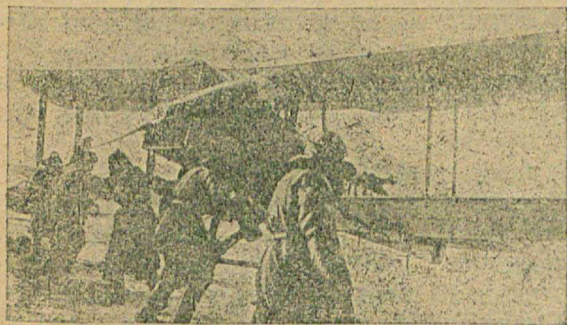
Новый круг. Механик снова возится около механизмов бомбодержателя. Снова в люке виден крест внизу, но уже не полный. Правая малая линия его оторвана первым взрывом. А перед полетом командир корабля предупреждал бомбардира: первую бомбу для пристрелки положить вправо от цели, не разбивать ее. Разобьешь,



Перевозка горючего  
на аэродроме.



Заводка самолета зи-  
мой.



тогда остальные бомбы бросать не во что. А садиться с бомбами не так приятно. Но парень не стерпел—ахнул по цели. Хорошо—не всю разбил.

Снова рывок рычага. И уже сразу две бомбы плюхнули вниз. Алтухов опять бросился наверх и иступленно замахал руками. Значит и эти угодили в цель. Ночью это—успех немалый. Звук взрывов и на этот раз не слышно. Лишь отблески их почти сразу тускло полыхнули в люке из-под хвоста корабля. Механик тычет рукою вниз, в люки, смеется и кричит что-то, делая решительные взмахи кулаком.

Но что же дальше? Если цель разбита, значит делать здесь нам нечего. Но у нас еще есть бомбы. А командир корабля решил с ними не садиться на аэродроме. Стаскиваю сверху Алтухова и кричу ему на ухо:

— Куда летим? А бомбы?

Он показывает два пальца и тычет ими вниз, к люку. Ага, понимаю!.. Цель хотя и разбита, но осталось еще два огня, и их решили доконать.



Корабль вдруг взмыл носом кверху, потом резко дернулся. Гляжу через борт вниз и ничего не понимаю. Луна очутилась внизу, под нами. Похоже, что мы поднялись выше луны, а земля совсем пропала. Огни города полезли вверх, очутились на небе, перепуталось всякое представление, где верх, где низ. Это нас «слегка» качнуло. Стрелка высоты побежала книзу. Скорость — 170 км. Она все растет. Потом падает и снова растет.

— Удирем от ветра, — кричит на ухо Алтухов.

Корабль окутался туманом. Ничего не видно. Лишь впереди железеют огоньки пилотской кабины. Мы забрались в тучу. Это уже совсем неприятно.

В люк опять виден квадрат. А вот и цель. От креста остались два чуть заметных огонька. Видимость уменьшилась — мы поднялись очень высоко, и бомбардировать трудно поймать цель. Все-таки поймал, нацелил. В люке почти сразу мелькнули две огромные бомбы. Я пролезаю подальше, к середине люка, смотрю на огоньки вниз. Несколько секунд, и две ярких вспышки полыхнули сразу. Два сильных толчка в корабль, его слегка подбросило вверх. Затем два гулких взрыва, и темнота внизу. С огромной высоты бомбы угодили даже в такие маленькие цели, как два фонарных огонька.

Ни одна из выпущенных бомб не пропала даром.

Летим дальше, по маршруту. Командиру корабля дан треугольник населенных пунктов: В, Л и В... Изволь ночью, в точно установленные сроки, пролететь над этими пунктами. Днем это — пустяк. Все видно: местность, населенные пункты, железные дороги. Лети даже без компаса А ночью — ни земли, ни неба, ни горизонта. Ориентироваться трудно, с картой местность почти не сверишь. Лишь кое-где мерцают огоньки, и они — единственные ориентиры. Лететь приходится почти только по приборам. Компас дает направление. Прибор скорости и часы определяют расстояние. Другие приборы показывают отклонения, повороты, силу и направление ветра, работу моторов, состояние бензина, воды, масла. Все надо рассчитать, вычислить, учесть. Но командир корабля, пилот — опытные воздушные волки. Они, как у себя дома, ориентируются в десятке сложнейших приборов, в огоньках внизу, сверяются по карте и уверенно ведут корабль. У них большой опыт в ночном вождении.

Моторы режут ровно и уверенно. Из глушителей четырьмя струями с грохотом полыхает белое пламя. Сами глушители раскалились докрасна. Моторы жадны — они жрут в час десятки пудов горючего, жрут, не переставая ни на мгновение.

Сзади, километров на пятьдесят, горят огни В... А вот и еще огни впереди. Упругой дугой выгнулась река.

— Гляди, город Л! — кричит на ухо Алтухов. — Сейчас поворот на В...



Небольшой круг над Л и плавный поворот влево. Идем на Б. Его тусклые огни заметны уже отсюда. Внизу кроме огней ничего не видно. Все кругом слилось в сплошную темень. Что думают о нас люди там, внизу? Для них мы — непонятные, летающие звезды, две белые, зеленая и красная. Звезды эти с ревом мечутся по небу.

Летим долго. Плавное покачивание корабля, крены и провалы уже не пугают, а баюкают. Закрываю глаза, но Алтухов немилосердно тормозит меня, тянет вверх.

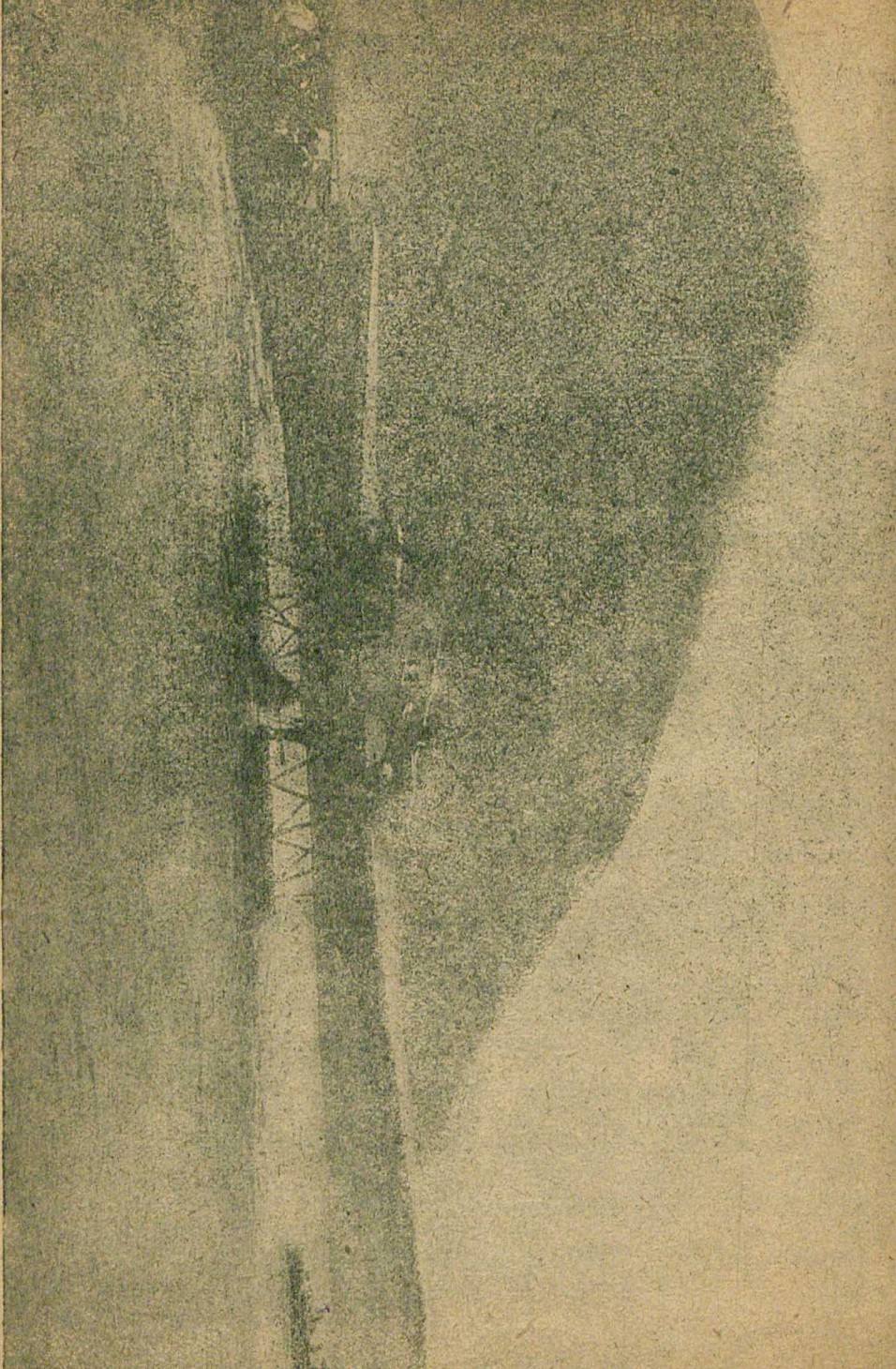
— Подходим к В! — кричит он.

Корабль круто ныряет носом и пикирует к аэродрому. Багровая линия огней показывает спуск. Хорошо видны освещенные дома и улицы. Опять ныряем вниз и несемся прямо на церковь. Вот-вот уткнемся в нее. Но корабль выравнивается и садится плавно, осторожно.

На взлетной линии выстроились звенья истребителей, готовых к подъему. Тихо урчат их моторы на малом газу. У них свои задания.



Встреча самолета "Страда Созвездия" на американском побережье.





через

*ТИХИЙ ОКЕАН*<sup>1</sup>**Москва — Петропавловск-на-Камчатке.**

Перелет «Страны Советов» Москва — Нью-Йорк через бескрайнюю тайгу, горы, море и Тихий океан потребовал от его участников огромного напряжения сил. Полет продолжался полтора месяца и происходил в неблагоприятное время года — поздней осенью. Понятно, что эти условия исключали возможность, легко достигаемых рекордов, на которые так падки иностранные летчики. Наш перелет был прямой противоположностью перелетам Линдберга, Коста и др., которые совершались только ради рекорда. И все же американская пресса писала о нашем перелете следующее:

...«Русские, проводившие этот самолет через весь Азиатский континент и по бурному побережью Аляски, вышли победителями одного из самых смелых авиационных предприятий<sup>1</sup>».

Первым этапом нашего перелета явился путь из Москвы до Петропавловска на Камчатке, откуда мы вылетели уже в океан. Отстартовав в Москве 23 августа, мы прибыли 27 в Иркутск, где сменили один из моторов, и 3 сентября были в Хабаровске. Здесь, заменив колеса самолета поплавками, мы отправились в Николаевск-на-Амуре и 18 сентября вылетели через Охотское море к берегам Камчатки.

Это был тяжелый перелет в условиях снежного шторма, над режущим морем, шум которого заглушал даже рев моторов.

Около десяти часов неслись мы над морем, определяя свое положение по приборам. Только вблизи Камчатки т. Стерлигову удалось связаться с радиостанциями, и мы с облегчением узнали, что у берегов стоит хорошая погода.

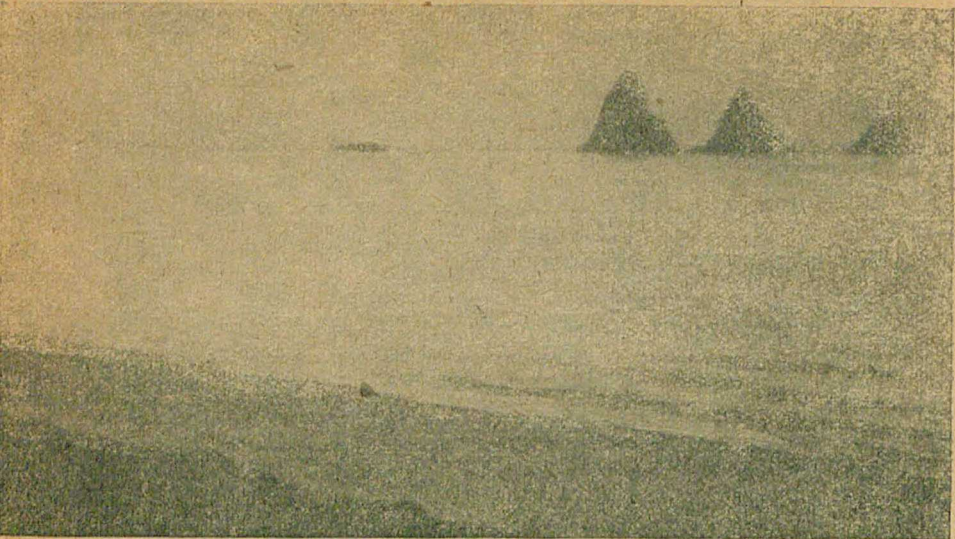
Наконец показались берега Камчатки. Пересекаем Камчатку, и хотя самолет идет на высоте 1 500 м над уровнем моря, однако поплавки едва не касаются горного хребта. Уже виден Тихий океан...

Зашли на посадку. Один из катеров усиленно дымит, указывая направление ветра. Пароходы приветствуют нас гудками и салютуют флагами... Мы отвечаем поднятием нашего осовавиахимоковского флага. Два катера, вышедшие навстречу, отбуксировали самолет к берегу.

<sup>1</sup> „Декатур Геральд“ 20 октября 1929 г.







Скалы на Сахалине.

В бухте стоит пароход «Приморье», на котором прибыла правительственная комиссия по делам Камчатки и Сахалина. Мы остаемся на этом пароходе.

Вечером присутствуем в школе II ступени. Школьники произносят целые речи на английском языке, который необходим в этом портовом городе для сношений с иностранными пароходами. На другой день в честь приезда правительственной комиссии и прилета «Страны Советов» состоялся большой митинг трудящихся Петропавловска.

После отдыха мы приступаем к работе: у самолета разорвало глушитель, течет радиатор, лопнули хомуты, удерживающие выхлопную трубу, разорван бронированный шланг. Все это надо исправить, чтобы идти дальше.

Петропавловск — наш пограничный пункт, миновав который мы выходим за пределы СССР. Долго же приходится лететь на Восток, чтобы достигнуть границ великого Союза!!!

В Петропавловске мы связались с «Красным вымпелом», нашим кораблем, находящимся в американских водах Тихого океана, на острове Аттау. Он послан для нашего обслуживания и завез на остров горючее. Я получил телеграмму находящегося на «Красном вымпеле» летчика Павлова... Он предупреждает нас, что если самолет не прибудет до 23 сентября, то запасы угля иссякнут, и корабль не сможет идти обратно на своем угле.

В Петропавловске нас обслуживает радист Леонов и метеоролог Простяков. Оба самоотверженно работают ночью, когда связь луч-



ше, и почти не спят. Они связываются с «Красным вымпелом» непосредственно, а также через радиостанции острова Беринга и Устькамчатска.

Я получил телеграфное предписание из Москвы лететь через Тихий океан в погоду, подходящую для полета на предстоящем участке. Но погода стоит неблагоприятная. С острова Беринга сообщают: «В океане сильное волнение, посадка на Беринге невозможна. В океане шторм».

Ждать не приходится, и 20 сентября при штиле мы пытаемся улететь. Однако самолет не отрывается. Решили разгрузить его. Скинули на берег пимы и полущубки. Уменьшили запас продовольствия, оставив только консервы и сухари (половину). Слили часть бензина. Лишь после этого нам удалось подняться.

По предстоящему этапу самолет идет впервые в мире, а нам предстоит найти в океане остров шириною в 15 км. Так как идет мелкий непроницаемый дождь, поэтому можно пройти в нескольких километрах от острова, не заметив его. С «Красного вымпела» телеграфируют, что ко времени нашего прилета корабль выйдет из бухты и дымом покажет направление ветра.

#### **Петропавловск—остров Аттау.**

В океане шторм. Дождь перемежается с туманом, мы идем над самыми волнами. Наш путь — восточный мыс острова Беринга, восточная оконечность острова Медный и затем остров Аттау.

Дойдя до Медного, мы взяли курс на Аттау. Ветер из бокового перешел в попутно-боковой. Через три часа я неожиданно заметил в тумане справа темную массу. Оказалось, что это остров Аттау. Между тем взятый нами курс лежал в стороне, и в такую погоду мы могли пройти мимо острова. Выручило хорошее зрение. Подходим вплотную к острову. По склонам его с огромной высоты падают водопады. У входа в бухту замечаем «Красный вымпел». Сделав вираж вокруг корабля и просалютовав таким образом, мы заходим в бухту Чичагова и, после семичасового полета, садимся.

Мы поместились на корабле, так как жители острова — алеуты — Аттау 21 сентября. Это оригинальное явление произошло потому, что мы пересекли 180-й меридиан, и попали в другую половину земного шара.

На этом острове в питомнике разводятся лисицы, трогать которых воспрещается, о чем гласит прибита на доске у столба надпись. Жителей здесь около сорока человек; все они в настоящее время занимаются рыбной ловлей на южной стороне острова. Американский пароход заходит один раз в год за лисьими шкурками и завозит на остров продукты.

Мы поместились на корабле, так как жители острова — алеуты живут в землянках. Тов. Стерлигов составляет карту погоды. Нас



информирует американская радиостанция Сен-Поль (где остался метеоролог Простяков) и Тихоокеанское бюро погоды из Сан-Франциско. Начальник этого бюро давал самые полные предсказания погоды.

Выясняется, что на Аттау с юга движется тайфун, но с какой стороны острова он пройдет — неизвестно, да это и неважно знать точно, ибо если идет тайфун, то на много сот километров в сторону от него скверная погода, в районе же собственно тайфуна — жестокий шторм. Радио работает непрерывно. Радисты в свободные минуты падают и моментально засыпают.

Запасы угля и продуктов на «Красном выпеле» подходят к концу. Мы едим консервы.

22 числа пытаемся улететь, но в бухте стоит штиль, и самолету не удастся оторваться. Решено освободиться от всего лишнего груза. Оставили ружья, патроны, французские ракеты с ракетницей вследствие их слабого эффекта, и с нами остается только один чемоданчик — для карт и прочих вещей.

Идет дождь. Вечером в ленинском уголке «Красного выпела» делаю доклад, по окончании которого матросы задают весьма интересные вопросы, свидетельствующие об их знакомстве с воздушным флотом.

23-го рано утром мы приплыли на самолет. В бухте резкий ветер и большие волны, покрывающие поплавок самолета. Болотову хорошо, он в резиновых сапогах, которые достал в Петропавловске на Камчатке, да и сидит он к тому же наверху, где сухо. Между тем нам со Стерлиговым приходится заводить моторы, стоя на поплавках. Волна почти сбивает нас с ног. Ветер неблагоприятный, шторм усиливается.. Принято решение — сегодня не вылетать. Закрыв моторы и самолет, вернулись на корабль. Опять консервы. Командир «Вымпела» говорит, что уголь подходит к концу. День хмурый. Волны с шумом бьются о борт. Над палубой с ревом несется ветер.

### **Остров Аттау—Уналашка.**

24-го утром в полной темноте мы снова приплыли на шлюпках к самолету. Попржежнему дует сильный ветер. Командир «Вымпела» сказал Болотову:

— Я в такую погоду не рискнул бы выйти в океан. Об этих словах я узнал лишь на острове Уналашка.

Нам предстоит покрыть около 1 500 км. Для такого этана у нас может нехватить горючего, но сегодня ветер попутный — это выигрыш, от которого нельзя отказываться. Завели моторы и очень быстро оторвались. Пошли в шторме. Самолет сильно кидает порывами ветра. Летим низко над водой, но зато со скоростью 250 км. в час.

Путь скучный. Нигде ни острова, ни корабля. Иногда из машинного отделения вылезает Фуфаев, осматривает горизонт. Как и при



полете на остров Аттау, туман прижимает самолет к самой воде. Только попадая в дождь, мы выходим и идем несколько выше... По океану бродят серые волны. Такая погода, постоянная здесь в это время года, убеждает в полной ненужности аварийной радиостанции, которой пользоваться все равно не пришлось бы, так как при посадке на волну самолет был бы моментально перевернут. Через шесть с лишним часов оказался остров Уналашка. У берегов нырял по волнам какой-то пароход. Мы даем радио о прибытии.

В конце нашего пути ветер стал боковым и уменьшился в силе. Таким образом область тайфуна закончилась лишь у цели полета. Насколько было низко давление в центре этого тайфуна, можно судить по тому, что альтиметр показывал высоту полета в 500 м, в то время как мы шли над самой водой.

Боковой ветер у берегов Уналашки отчаянно треплет самолет. Мы вошли в бухту Деч Харбор и сразу же пошли на посадку.

К нам подходят два катера с американского корабля «Чилен», назначенного для нашей встречи: один из них берет нас на буксир. В бухте шторм, холодная волна, ударяющаяся о поплавки, оказывает нас с ног до головы. Второй катер вертится вокруг самолета, люди, сидящие на нем, заняты тем, что фотографируют нас кино- и фотоаппаратами. Ветер тащит первый катер вместе с нами к берегу и грозит разбить самолет. Тогда на помощь подходит небольшой пароходик «Бланш», подает нам канат и вместе с катером продвигает самолет вперед. Однако неожиданно канат обрывается. Пароход уходит. Наконец второй катер пристает борт о борт к первому, подает нам канат, и вдвоем, едва-едва продвигаясь, они долгое время тащат нас.

Мы потратили около двух часов на то, чтобы пристать. Все мы мокры до нитки. Закрыв самолет, с удовольствием закуриваем сигареты, угостив американцев папиросами Моссельпрома. Подходим и поднимаемся по парадному канату на корабль «Чилен», на котором выстроена команда, приветствующая нас. Только после этого мы получаем возможность заменить мокрую одежду сухой. Первую ночь самолет стоял на бую; большая волна качала его и сильно порасшатала шасси. Следующую ночь самолет проводит уже у берега, так как тут спокойнее. Идет перемежающийся дождь, в горах лежит снег.

Уналашка — это город, состоящий из 8 домов. Здесь имеется почтовое отделение, и начальник почты важно потребовал свидетельство о пригодности самолета, каковое я ему незамедлительно и предъявил.

Вечером, после окончания работы, нас приглашают на корабль, подобный «Чилену» — «Гайда». Обойдя корабль и посмотрев кинокартину, мы выпили кофе и возвратились обратно на «Чилен». Я послал благодарность «Красному вымпелу» за его помощь и сообщил, что теперь он свободен.



Предстоящий путь мимо Алеутских островов к Аляске, откуда мы получили приглашение по радио, кажется нам спокойным. Вблизи берегов с массой бухт нам не будет страшна и вынужденная посадка.

Еще темно. Благодаря любезности капитана нам приготовлен завтрак, который мы наскоро съедаем. Самолет находится в двух километрах от берега, но отлив приготовил нам сюрприз — катеры оказались на песке. Пришлось взять шлюпку и идти на веслах.

Однако, когда мы подошли к «Стране Советов», она также оказалась на земле, к тому же на крупной гальке. Так как мы не могли ждать прилива и должны были спешить с отлетом, чтобы притти к вечеру в Сьюард, поэтому, рискуя пропороть поплавки, мы все же сталкиваем погруженный самолет в воду.

В бухте абсолютный штиль, который крайне затрудняет подъем. Нам удалось взлететь, только взяв обратное направление.

Мы идем по широкому проливу. Справа от нас — остров Кодьяк, закрытый туманом. Приходится идти над самой водой. Вести машину по компасу трудно, потому что нельзя отрывать глаз от воды, чтобы не задеть ее поплавками. Впереди ничего не видно. Когда самолет проходит около половины пути, погода внезапно улучшается. Самолет идет над берегом острова Кодьяк. Тихо... Пустынный остров точно застыл. Подойдя к Сьюарду и сделав круг над бухтой, мы обнаруживаем, что вокруг буя, к которому мы должны пристать, — большая волна. Оставлять самолет на середине бухты было бы опасно — его разбьет за ночь. Поэтому мы садимся около берега и пристаем прямо на песок, выкинув по морскому обычаю наш осовавиахимовский и американский флаги.

На берегу нас сразу же окружили русские, которые предлагали себя в качестве переводчиков. Мы приняли услуги одного человека, который оказался очень полезным. Он ездил в город, занимался об исправлении пропеллера, динамо и оказывал сотни других услуг. На другой день он должен был с пароходом ехать в Жюно, но, чтобы закончить работу с нами, остался в Сьюарде еще на неделю. Когда перед отлетом мы спросили его, сколько ему следует заплатить, он обиделся и просил лишь прислать ему в награду письмо из Нью-Йорка. Письмо было выслано ему вместе с деньгами.

Поздно вечером, расчленив самолет, мы едем в отель. Там мы получаем целую кучу приветственных и приглашительных телеграмм. Из Сан-Франциско и других городов нас просят остановиться у них. Мы отвечаем на все телеграммы.

В тот же вечер в честь нашего прилета устраивается банкет. Городок Сьюард имеет только четыре квартала, которые упираются в невысокую гору, уже покрытую снегом. Приезжающий



сюда пароход выпускает радиогазету, в которую попали и мы. Здесь мы также впервые после Хабаровска увидели железную дорогу.

28 сентября рано утром мы пошли приготовить самолет к отлету. В бухте оказалось необычайно высокая волна. На «Стране Советов» даже у берега удержаться трудно; кроме того шел дождь, все было мокрым и скользким. Пришлось работать, привязавшись за пояс. Дальнейший наш путь — напрямик океаном. Этот путь короче (90 км) и безопасней, чем путь через Аляску, берега которой покрыты многочисленными глетчерами.

### **Сьюард—Ситка.**

Мы отходим от берега 29 сентября, с рассветом. В бухте штиль такой же, как в Уналашке, когда нам нужно было стартовать. Нам удастся оторваться только на третий раз. Выйдя из бухты мимо гор «Три брата», самолет идет по курсу на Ситку.

В океане нормальная волна, но километров через сто нашего пути разыгрывается шторм. Встречаем суда, на которые жалко глядеть — волны перекачиваются через их палубу. Если бы нам пришлось сесть, они не могли бы подать самолету помощь. Туман заставляет нас идти над самой волной. Минут через 20 он сменяется низкой облачностью, позволяющей подняться метров до 50. Затем туман снова сгущается.

Мы идем уже три часа. И вот на полпути, когда до цели оставалось не более 450 км — левый мотор отказался работать. Давление масла совсем упало.

Предполагая, что мы закончим свой перелет здесь вдали от берега, я даю распоряжение Стерлигову подать сигнал бедствия — SOS. Стерлигов предупреждает, что ввиду малого ампеража, не достигающего и половины требуемого, наш сигнал вряд ли будет далеко слышен. Одновременно мы принимаем решение идти на одном моторе к берегу в бухту Якутат и там сесть при первой возможности.

Чтобы облегчить самолет, мы выбросили все имущество — якорь, грузы и спустили в воду даже часть бензина. Три с лишним часа, которые мы шли до берега, показались сутками.

Погода у берега оказалась хорошей, но самолет идет почти со скоростью грузовика.

Дойдя до бухты Якутат, мы решаем не садиться, а продолжать полет в Ситку.

Проходим маяк и наконец после 5½ часового полета со времени подачи SOS видим Ситку.

Ситка — это бывшая столица Аляски, городок еще меньший, чем Сьюард.

Нас встречают катер и шлюпки. Первые вопросы были от местной радиостанции — давали ли мы SOS. Я объяснил, что сигнал был



дан по ошибке и сообщил, что мы шли по берегу из-за сильного тумана, не позволявшего направиться напрямик на Ситку.

Мэр города пригласил нас на обед письмом, первая строка которого — «Дорогие товарищи» — была написана по-русски.

В Ситке нам предстояло проделать большую работу, наладить левый мотор и изготовить новый запускной бронированный шланг. Бесперывно шедший дождь сильно затруднял подготовку самолета. Подойти к передней части мотора было невозможно. Тогда я делаю из веревки стремяна, вдеваю в нее ногу и, держась на весу над поплавком, свободной рукой завертываю краники и свечи. Устроили над мотором палатку, чтобы можно было работать во время дождя. В этой палатке мы возились до поздней ночи, при свете ручных фонарей.

В Ситке большую помощь оказали нам несколько старых эмигрантов-осетин, прибывших из Жюно на маленьком пароходике.

### **Ситка — Ватерфолл.**

Мы улетаем из Ситки 3 октября на рассвете. Предстоит преодолеть самый большой морской этап нашего пути — 1 500 км.

Поднимаемся по проливу и при помощи ветерка легко отрываемся. Выйдя в океан, идем вдоль берега. Но его не видно... По океану ходят громадные волны, дует северный попутный нам ветер. В пути, минут через 40 после отлета, давление масла левого мотора уменьшается и неожиданно сдает совершенно.

Возвращаться обратно — значит идти против ветра. Решаем продолжать полет к нашей базе — Коппермаунт, который находится в двух часах пути от Ситки. Подходим к берегу, дунул ветер с островов. Машину бросает с большой силой. Во всех направлениях дуют «сквозняки». Проходим какую-то пристань с постройками — рыбный завод. Один мотор едва вытягивает сильно нагруженную машину, и приходится бросить мысль дойти до Коппермаунта. Я поворачиваю самолет, и мы садимся у завода...

На небольшом расстоянии от берега отдаем якорь. Наша посадка у Ватерфолла — это третья вынужденная посадка за весь перелет. К нам торопливо подплывает шлюпка. С помощью словарика мы сообщаем американцу, что нам нужны канаты. Он отплавляется к заводу, до которого около полмили. Болотов высаживается на берег. Я замечаю, что якорь нас не держит, и машину медленно относит от берега. Тогда Болотов садится опять в шлюпку и, захватив лежавший на берегу канат, подтягивает машину к берегу. С большим трудом, выбиваясь из сил, ему удается наконец закрепить машину и привязать канат к сваленному дереву.

Весь день уходит на швартовку, установку якорей. Немало хлопот потребовало укрытие брезентом, который мы взяли на заводе. Идет дождь. Нам придется менять мотор, и это всего в 1 200 км от Сиаттля, где нас ждут и где по плану мы должны менять моторы.





Маршрут перелета "Страны Советов" от Петропавловска-Камчатского до Уналашки (САСШ).

Эта неожиданная неприятность заставила нас пробыть несколько дней в безлюдном месте за сплошной работой.

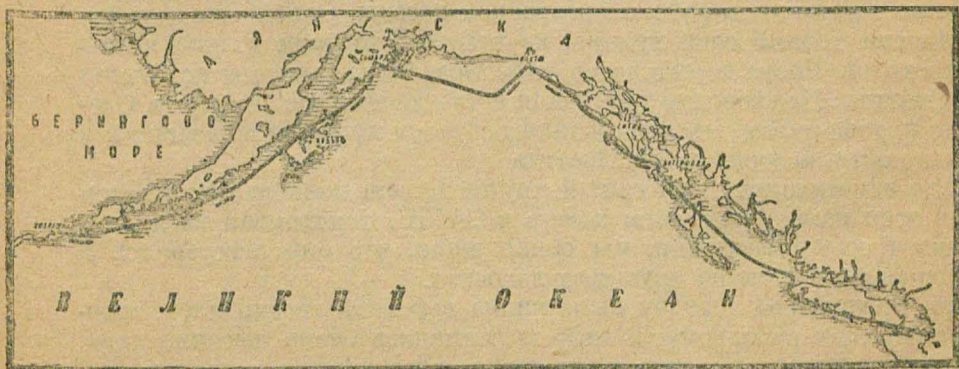
8 октября на катере «Сайган» прибыл мотор. Команда катера, узнав, что мотор немецкий, стала расхваливать американские, которые работают по их мнению лучше.

Все время дует юго-восточный ветер — «саутист», как говорят американцы. Ветер этот приносит дожди, которых здесь выпадает немало, причем если дождь идет днем, то ночью обязательно разыгрывается буря. Каждую ночь мы ходим к самолету и осматриваем его укрепление; дорога к берегу лежит через тайгу.

Работали мы в ударном порядке. Постепенно самолет приходил в порядок.

В домике, где мы живем, несем дежурство по отоплению — дежурство кочегаров, как мы шутим... Так как все мы любим тепло, то с удовольствием занимаемся этой работой, старательно разогревая печь. Все, что есть мокрого на самолете — тряпки и всякие плотняные вещи мы сушим, чтобы облегчить их вес.

Столуемся у одного рабочего-индейца, который кормит нас дважды в день. Питаемся больше фруктовыми консервами, которые находятся в большом количестве в местной лавочке.



Маршрут перелета вдоль американского побережья до Сиаттля.



Через радио «Сайгана» запрашиваем о погоде у Сиаттля. Все время дует юго-восточный, т. е. встречный, ветер. Капитан «Сайгана» просит нас передать в Нью-Йорк 10 писем и подписать свой автограф на каждом из них. Вообще американцы питают особую любовь к автографам необыкновенных людей, к каковым они относят и нас, и поэтому капитан очень просит забрать письма и даже предлагает за их доставку 100 долларов. Я взял письма, обещал передать их немедленно по прибытии, но от денег повяточно отказался. Подобные предложения с просьбой перевезти письма за плату я получал во многих местах.

### **Ватерфолл—Сиаттль.**

Отлет намечается на 13 октября. Капитан «Сайгана» предупреждает, что это число «нехорошее».

Ночью, как всегда, в море буря. Метеорологические сводки не предвещают ничего хорошего. Тем не менее на рассвете мы находимся на самолете.

Во время запуска моторов работа т. Стерлигова и моя заключалась в том, что мы подвозили на шлюпке к правому поплавку баллон со сжатым воздухом. Запустив свой мотор, Стерлигов дежурил у конца, закрепленного за нижний узел стоек шасси, а шлюпка с баллоном перебрасывалась к левому поплавку. Запустив левый мотор, я отпускал шлюпку с баллоном на берег и затем по команде «отдай концы» опускал конец в воду и при работающем моторе по скользкому от масла поплавку, проходил назад, взбираясь на свое место по такому же скользкому трапу и крылу. То же самое проделывал Стерлигов. Всю эту работу мы проделываем дружно и привычно. Концы отданы. Прогревая моторы, мы рулим по проливу. Берегов не видно из-за тумана: идем в дожде над самой водой. В тумане мы пролетели над каким-то пароходом. Идя по своему курсу, мы забрались к острову Ванкувер, попав в Канадские воды. Туман был настолько густой, что продолжать полет было невозможно. Повернув на север, мы обогнули остров Ванкувер и неожиданно очутились в районе прекрасной погоды. Однако на воде лежал еще тонкий слой тумана, из которого торчали только мачты пароходов. После десяти часов этого тяжелого полета мы подлетели к Сиаттлю. Над городом уже реяли встречающие нас самолеты. Сделав крутой вираж, мы сели и таким образом прибыли в казавшийся нам почти недостижимым Сиаттль.

Надо заметить, что этот самый крутой вираж надолго будет памятен всем нам—участникам полета в САСШ. Осматривая на другой день тросы управления, мы обнаружили, что они перетерлись и держались только на двух-трех волосках.

При пролете над городом была видна вереница автомобилей, торпившихся к аэродрому. В небо поднимались очень высокие дома. В ближайшие годы этот город станет крупнейшим портом на западном побережье САСШ.



Когда мы приблизились к месту спуска, толпа кричала, подкидывала шалки и размахивала красными треугольными флажками, требуя нас как можно скорее на берег. Толпа напирала так, что грозила в буквальном смысле слова раздавить нас; протянутые руки хватали наши, протягивались букеты. Одна девушка поднесла нам от русской колонии в Сиаттле блюдо с хлебом и солью. Фотографы старались сфотографировать самолет при магии, так как были уже сумерки. Один из встречавших нас самолетов выбросил большое полотно, на котором по-русски было написано крупными буквами: «Привет советским летчикам». Это было чрезвычайно приятным для нас фактом.

После фотографирования мы с трудом пробрались через толпу к автомобилю. Кто-то сунул мне в руку сложенную газету. В автомобиле я посмотрел, оказалась — коммунистическая газета «Новый мир», выходящая на русском языке.

Когда наш автомобиль тронулся, впереди поехало несколько мотоциклистов-полицейских с сиренами. В гостинице нас ожидали огромные букеты цветов, которыми была загромождена вся приемная.

Итак мы были в Америке. Океан лежал позади!

---



а. алексеев

**ИЗ**

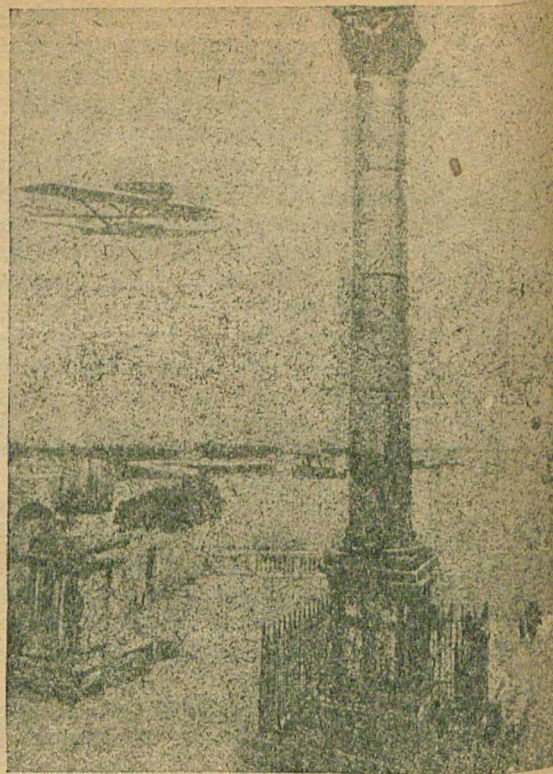
**средиземного**



**В**

**карское море**

Марино-ди-Пиза—бухта Варнека



Самолет „Комсеверпуть 2“ над городом Бриндизии (Италия).

В 1930 г. мне пришлось пробыть около двух месяцев в Италии вместе со старым «чухновцем» — бортмехаником А. С. Шелагиным. Мы принимали там на заводе общества «Сосьета Анонима» два металлических, многомоторных самолета, предназначенных для полетов в Карское море. На одном из этих самолетов мы проделали интересный воздушный путь вдоль побережья Италии через Тирренское и Адриатическое моря. Затем «перепрыгнули» Эгейское и Мраморное моря. Видели с большой высоты исторические укрепления Дарданелл, о которые во время империалистической войны обломал зубы флот Антанты, и прошли над древним Константинополем.

По пути в Германии мы останавливались на заводе конструктора Клода Дорнье, чтобы обсудить с ним некоторые вопросы, связанные с постройкой самолетов в Италии. Завод находится в городе Фрид-





Маршрут перелета из Италии до Константинополя.

рихсгафене — родине мирового воздухоплавания. Мы несколько раз осмотрели знаменитый дирижабль, совершивший незадолго перед тем кругосветный полет. Осмотрели и новый гигантский самолет Клода Дорнье — «ДОХ», который часто летал над Боденским озером, поднимая до 160 человек.

Закончив переговоры с инженерами фирмы Дорнье, мы отправились через Швейцарию к итальянской границе. Швейцарская «электричка» (здесь, как и в Италии, почти все железные дороги электрофицированы) быстро промчалась сквозь жаркий солнечный день и скоро вынесла нас в вечерний прохладный сумрак.

В полдень на следующий день, задыхаясь от всевозможных итальянских красот, зноя и пыли, мы прибыли в город Марино-ди-Пиза.

Нечего и говорить, что благодаря рекомендации шефа фирмы Дорнье и конструктора самолетов нас приняли здесь более чем тепло. К этому побуждало итальянцев очевидно еще неостывшее чувство симпатии ко всякому участнику экспедиции легендарного в Италии ледокола «Красина».

Маленькое, заросшее густою зеленью селение-городок Марино ди-Пиза переживал в эти дни курортную лихорадку. Мы с трудом нашли небольшой отельчик, без особого энтузиазма раскрывший двери при виде наших пыльных одежд и потертых чемоданов, неоднократно бывавших за Полярным кругом.

Прежде всего о самом заводе «Сосьета Анонима». Он мал, всего лишь 300—400 рабочих занято на производстве самолетов. Техника производства довольно кустарна, и нам стало ясно, что «Сосьета Анонима» не может служить нам школой. Никаких конвейеров, которые в представлении многих советских людей являются заурядным явлением на западе, здесь нет и в помине. Производство очевидно застыло на когда-то установленных принципах, и рутина сковала завод.



Несмотря на исключительно высокое качество выпускаемых самолетов, завод хиреет. Кризис капиталистического хозяйства чувствуется и в этом уголке. Общество воздушных сообщений не дает заказов. И это несмотря на крайнюю дешевизну самолета — мощной, прекрасной машины.<sup>1</sup>

Самолеты, которые мы принимали, были уже почти готовы. Надобно сказать, что эти «Дорнье-Валь» довольно резко отличались от обычного типа таких конструкций. Это отличие придали им наши советские «поправки». Но и здесь надо отметить косность пресловутой «западной культуры». Всякие новые технические идеи, легко получающие право гражданства в Советском Союзе, с трудом завоевывают право жизни в странах Запада, на заводах, подобных «Сосьете Анонима».

Работники полярной авиации во главе с Чухновским во время работы в Карской экспедиции 1929 г. наметил ряд мер, улучшающих «Дорнье-Валь».

Вот как формулировал Чухновский эти задачи:

В первую очередь надо усилить ледовой редан (днище) самолета, чтобы иметь возможность подниматься и спускаться на самолете не только на воду и снег, но и на лед. Необходимо, чтобы этот двухмоторный самолет при выходе из строя одного из моторов мог продолжать полет при втором действующем моторе. По инициативе Чухновского было разработано приспособление, позволяющее в течение 10 секунд уменьшить вес баков на 1 150 литров, благодаря чему облегченный самолет приобретал возможность лететь и даже производить подъем только с одним мотором.

Конечно каждый летчик, побывавший на севере, может представить себе, каким громадным достижением является для нас это усовершенствование. В общем благодаря всем намеченным реконструктивным «поправкам» мы обладали теперь не только крепким самолетом, но и собственным кораблем, снабженным радио-связью, помещениями для отдыха и кухни, с запасом питания на 2 недели.

В конце нашего пребывания в Марино-ди-Пиза в расположенное по соседству поместье приехал «на отдых» король.

В дни пребывания короля все окрестные дороги были полны личной охраной — жандармами, одетыми в пестрые опереточные мундирки... Всюду в городе расхаживали люди в черных суконных рубашках (черный цвет — цвет фашистов) и бархатных (наподобие пиджотов) шалочках с черными кистями. Откуда их столько понаехало жариться в этой зимней форме в знойных лучах итальянского солнца? Оказывается, это — добровольцы.

— Жарьтесь, жарьтесь, молодчики, — злорадно думали мы, демонстративно расстегивая воротники своих легких рубашек при виде потных лиц «добровольцев».

<sup>1</sup> Дорнье-Валь без моторов стоит около 60 тысяч рублей.





Проли в Дарданеллы.

К этому времени мы уже разрешили ряд финансовых вопросов, связанных с приобретением самолетов, и с нетерпением ожидали момента вылета в Карское море. Мы знали, что суда для Карской



экспедиции уже зафрахтованы в Лондоне и скоро с грузом машин для заводов Союза отправляются в устья рек Оби и Енисея.

Наконец наступили долгожданные дни пробы самолетов в воздухе и испытания придуманных нами усовершенствований «Дорнье-Валь».

Сдатчиком самолетов был известный итальянский пилот Де-Бриганти, поставивший в 1924 г. мировой рекорд скорости. Он уже неоднократно бывал в Союзе. Де-Бриганти помогал нам в работе, терпеливо выполнял бесконечно усложняемую программу сдачи самолета, разъяснял детали операции.

Несколько дней подряд летали мы с ним, проделывая различные эволюции в воздухе. В конце испытаний я внезапно, без предупреждения, выключил один из моторов. Де-Бриганти быстро открыл кран, опорожняющий часть баков и самолет как ни в чем не бывало продолжал свой полет. Мы бесконечно варьировали это испытание, заставляя летающую лодку лететь то на одном, то на другом моторе, и конце-концов смело подписали акт о приемке первого самолета.

Второй самолет по этой же программе должен был принять механик Шелагин, оставшийся на некоторое время в Италии. По условиям сдачи до Одессы самолет должен был сопровождать итальянский экипаж. Это входило в счет стоимости самолета и давало большую экономию в валюте, позволяя перебросить самолеты за счет фирмы. В состав экипажа вошли: первый пилот — Де-Бриганти, второй пилот, автор этой статьи, и двое итальянцев-механиков — Ля-Пик и Беннети.

Я тепло простился с рабочими завода и приготовился к полету. Рано утром 29 июля, когда море еще было полузакрыто теплой дымкой наш самолет уже рулил у берега, легко преодолевая штормовую волну. Ровно в три часа был дан полный газ, и после нескольких пленков о гребни волн мы взмыли в воздух.

Курс — юг, затем юго-восток. Идем невдалеке от берега. Видны поезда, поля, редкие деревья... В солнечной долине проплывает город Ливорно. Южный ветер, несущий горячее дыхание песков Африки, сильно уменьшает скорость полета. Он неровен, порывист и резко бросает самолет. Уходим дальше от берега. Идем над бирюзово-перламутровым Тирренским морем. Правим курс на мыс Пиомбино.

Над морем спокойнее. Де-Бриганти стал улыбаться — моторы математически точно бросают каскады ритмов, и колебания звуков сливаются в мощный победный рев.

Несмотря на сопротивление ветра, наша скорость весьма прилична. Мы летели вдоль сельскохозяйственных районов Италии, но я не видел внизу ни одной сельскохозяйственной машины, ни одного трактора. Приближался крупнейший центр итальянской военной и гражданской авиации — Остия. Я только было намеревался полюбоваться







Вдруг я вижу некоторое смущение у пилота... Я догадываюсь. Он не уверен в правильности курса. Минуту спустя, я убеждаюсь в этом и перекладываю курс так, как было необходимо. Де-Бриганти самолোлюбив, но я настойчив. Итальянец начинает горячиться, я наклоняюсь к его уху и залпом шутливо говорю все итальянские ругательства, какие я знаю.

Де-Бриганти с ядовитой улыбкой пожимает плечами, но покоряется, и самолет идет по моему курсу, вдали от моря, над сушей. Де-Бриганти, что-то подсчитав в своем блок-ноте, снова попытался «бузить». Я настаиваю, уверенный в своем опыте старого аэронавигатора.

Де-Бриганти удовлетворился тем, что изобразил жест человека, умывающего руки... Когда показалось море и порт Бриндизи развернулся прямо в курсе нашего полета, он театрально похлопал себя по затылку и, имитируя злобу, сломал карандаш, швырнув обломки вместе с блок-нотом за борт.

---

Бриндизи — крупный порт, оживленный и солнечный. Для туристов здесь раздолье: колонна Помпея, знаменитая Аппиева дорога в Рим и многое другое. Каюсь, я ничего этого не видел. Прилетели поздно, устали. Утром, едва лишь поднялось солнце, мы снова вылетели. Приходилось везти с собой мертвый груз 2 000 кг бензола. Повинно в этом было правительство Греции, отказавшее в визе, повидимому лишь из-за того, что на самолете находился большевик.

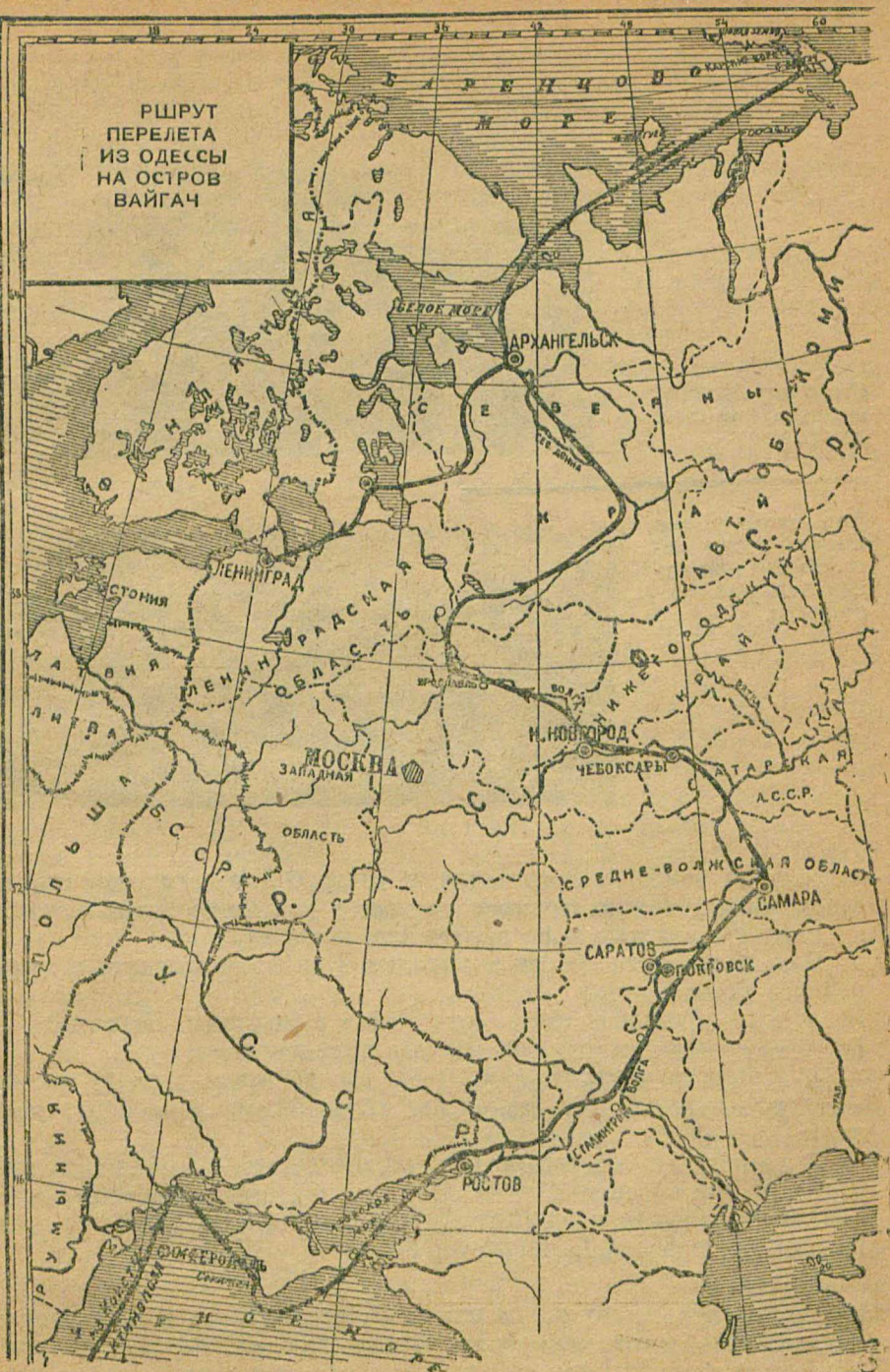
Приходилось «переть» без посадки в Афинах более 1 500 км и везти с собой запас бензола не только на полет до Константинополя, где нет бензола, но и до самой Одессы. Море умчалось назад, и показались массивы берегов Греции. Под нами проходила местность более живописная и дикая, чем сплошь застроенная и перенаселенная до предела Италия. Но было не до картин. Тяжелый перегруженный самолет беспокойно болтался в жарких испарениях земли и лишь ненадолго успокаивался над большими водными пространствами.

Около города Патрас мы встретили семь английских миноносцев, очевидно чувствующих себя хозяевами в водах Греции. Греческое правительство запретило нам посадку в Афинах, и нам пришлось снова пересекать сушу. Стало жарко, моторы перетрелись, и мы едва наскребли высоту в 2 500 м. С огромным трудом управляли нормальной жизнью моторов наши механики Ля-Ник и Веннети. В 2 часа 20 минут мы мчались над Мраморным морем к старому Константинополю или, как называют его турки — Стамбулу. Де-Бриганти, поворачивая ко мне профиль, радостно улыбнулся. — Бью-Дере.

Цель нашего сегодняшнего пути — база итальянской гражданской авиации в Константинополе — достигнута. База механизирована на 100 процентов. Моторные тележки на рельсах вывозят

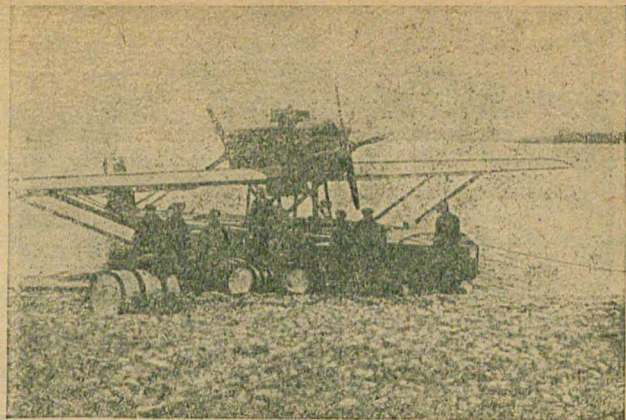


РШРУТ  
ПЕРЕЛЕТА  
ИЗ ОДЕССЫ  
НА ОСТРОВ  
ВАЙГАЧ





Самолет „Комсверпуть“ на о-ве Диксон.



Вид устья реки Енисея с самолета. Виден ряд судов карской экспедиции.



самолет на землю и доставляют в ангар с автоматически открывающимися дверями. Полицейский особо долго просматривает мою паспортную книжку и в заключение заявляет:

— Ваш паспорт не совсем в порядке. Придется проехать в полицейское управление.

Но мне не пришлось ехать «отдыхать» в полицию. Бывалый Де-Бигантти подмигнув мне, обратился к полицейскому:

— А нельзя ли устроить так, чтобы вы, уважаемый слуга закона, согласились не заметить маленький «беспорядок» в паспорте моего друга?

— О, помилуйте, собственно паспорт в порядке, но понимаете-ли... Когда 10 лир перешли в руки полицейского, мой паспорт оказался самым образцовым паспортом. Немного спустя, мы ехали по великоленному шоссе в Константинополь.

На другой день рано утром мы снова отправились в Бью-Дере и, подготовив машину, вылетели в Одессу. После четырех часов пути показался город. Шестьсот пятьдесят километров позади.



В Одессе предстояло немало работы: надо было сдать самолет специальной комиссии гражданского воздушного флота, познакомить с ним новый экипаж и подготовить его к полету на север.

Самолет был блестяще сдан Де-Бриганти.

Пройдя специальную регистрацию, самолет получил имя «Комсеверпуть 2», и на нем полетели на север летчики Иванов и Страубе, аэронавигатор Вердеревский и механик Побежимов.

Я же дождался прибытия из Италии второго самолета и вылетел на нем вместе с пилотами Демченко, Ренкас и старым летным спутником т. Шелагиным по маршруту Севастополь — Таганрог — Самара — Рыбинск и далее в Архангельск.

Мы обогнули Крымский полуостров, пересекли Азовское море, вышли к Дону, пролетели около 50 км над сушей, и по Волге добрались до Самары. Районы сплошной коллективизации прекрасно видны с самолета. Громадные сплошные полосы колхозной земли резко выделяются среди пестрых полосок единоличников.

---

В Рыбинске мы установили на наш самолет «Комсеверпуть 3» радиостанцию, летавшую между прочим на самолете летчика С. А. Шестакова в Нью-Йорк. Это была одна из самых мощных в мире станций, сконструированная в свое время при нашем участии.

Из Рыбинска, следуя по течению рек Шексны, Сухоны и Северной Двины, мы добрались до Архангельска, затратив всего 7½ часов. Здесь мы особенно тщательно просмотрели и перебрали моторы, проработавшие 150 часов без единого перебоя и ремонта. Целые дни мы проводили у самолета, а на ночь поручали охранять его милиционеру. Когда самолет был приведен в образцовое состояние, мы вылетели в бухту Варнека за 1 000 км от Архангельска.

Поднявшись до широты острова Колгуева, мы оставили позади Полярный круг. Мы были в Арктике.

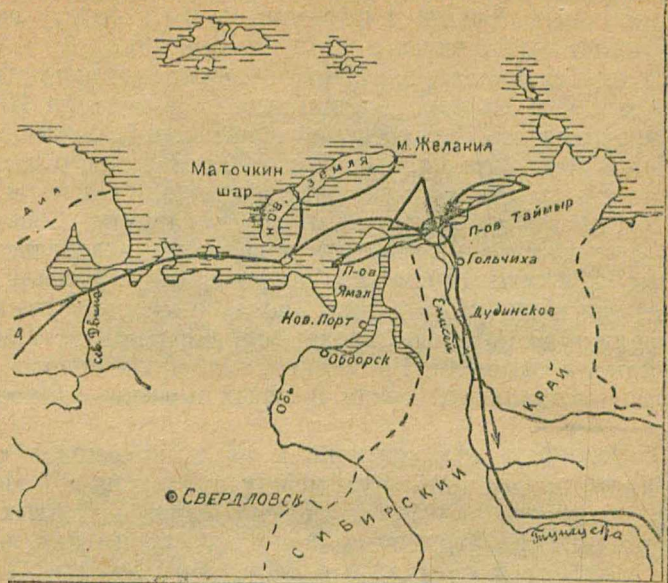
Острые скалы Колгуева, встающие, подобно барьеру, из серо-зеленой воды, краснели в скупых лучах солнца. Кое-где был виден снег. Довольно часто встречались внизу суда промышленников. На острове есть поселки, радиостанция. Остров уже очевидно освоен.

Почти морозный, необычайной чистоты воздух этих широт придает какую-то особую энергию, не страшит надвигающийся барьер туч. Нас не пугает и сгустившийся туман. Не долетая 130 миль до острова Вайгача, мы уклоняемся к берегам Большеземельской тундры и, застигнутые темнотой и туманом, делаем посадку в устье речушки Черной.

Рано утром пришли рыбаки. Они никогда не видали самолета, а поэтому испугались. Они показали нам два домика, где они живут (ночью мы не увидели их), и рассказали о своем житье в тундре. Они промышляют здесь семгу. Промысел идет хорошо. Они довольны, что приехали сюда в этот тихий и пустынный, но богатый край.



Маршрут перелетов самолетов, участвовавших в Карской экспедиции.



Несмотря на туман, мы полетели на Вайгач.

Минут. через тридцать выбрались из тумана и увидели на горизонте остров. Под нами было Карское море. Сделав несколько кругов над бухтой Варнека, где была наша летная база, мы опустились на воду.

Холодные волны омыли не только борта самолета, но и буквально облили нас всех водой. Лишь благодаря искусству пилота Демченко посадка при штормовой волне была произведена блестяще.

### Над Карским морем.

Бухта Варнека имеет крупное промышленное значение. Здесь т. Шенкманом были открыты несколько лет тому назад цинко-свинцовые руды. Ведает добычей руд энергичный работник Севера т. Эйхманс. Несколько сот рабочих расселены в бараках. Радиостанция и наше общежитие расположены на самом берегу.

Остров Вайгач отделен от материка проливом Югорский шар, а на Севере, от массивов Новой Земли. — проливом Карские ворота. Это — главные пути из Баренцова моря в Карское. Но есть еще две дороги. Это — Маточкин шар — пролив, разделяющий Новую Землю на две части, и обходный путь вокруг мыса Желания, — самой северной точки Новой Земли.

Зачастую эти проливы и даже Карское море в некоторых своих частях покрыты льдом, и только с помощью ледоколов можно провести из Европы в устья реки Енисея и Оби и обратно торговые суда.



«Вслепую» тыкались раньше ледоколы, тратили время и колоссальное количество угля, пробиваясь через льды, в то время как рядом были чистые от льда воды. В это время иностранные суда или стояли на месте или двигались вслед за ледоколом с «ледовой» — черепашной скоростью. Каждый лишний день фрахта судов уносил у государства десятки тысяч рублей в золотой валюте. С появлением здесь самолетов дело изменилось к лучшему. В 1930 г. благодаря тому, что простоев судов не было, на одном фрахте государство сохранило около 250 000 золотых рублей. Кроме того выиграл время и освобожден от работы один ледокол.

Целью нашего первого полета на Югорский шар было совещание, которое происходило на борту ледокола «Ленин». Около ледокола мы увидели два гигантских буксира, только-что пришедших из-за границы. Это были «Красноярский рабочий» и «Пятилетка Сибири» — мощные двухмоторные (по 700 л. с.) двухвинтовые судна. Они шли для работы на реку Енисей для пополнения нашего речного флота.

На совещании мы выяснили положение с проходом судов и получили ряд заданий по разведке льдов. Два наши самолета «Комсеверпуть 2» и «Комсеверпуть 3» должны были наблюдать за ледовым режимом льда во всех проливах и в западной части Карского моря до острова Белого примерно. Восточный район Карского моря обслуживался самолетом Чухновского «Комсеверпуть 1», прилетевшим из Иркутска на остров Диксон, где находилась его база.

---

Первый разведывательный полет мы сделали на север параллельно берегам Новой Земли, но на далеком от них расстоянии. Мы прошли до 63° восточной долготы и 73° северной широты, удалившись на значительное расстояние от базы. Оказалось, что Карское море в этом районе совершенно чисто от льдов.

Второй полет к Маточкину шару протекал уже в чисто полярных условиях. Он был настолько труден, что в иные моменты благоразумнее казалось было вернуться, но мы знали, что провод судов через Маточкин шар наиболее важен с точки зрения экономии средств.

Снежные тучи заставили нас подняться до 1 200 м. Полет вдоль почти невидимых высоких береговых скал был весьма опасен. Пришлось спуститься к самой воде, но и там оказалось не лучше. На беду вышли из строя указатели скорости, а продолжать полет без этих приборов было крайне опасно. Пришлось садиться. Густой туман и снег скрывали водную поверхность, и мы ощутили резкий толчок, когда днище самолета «черкнуло» по воде. Оказалось, что оба воздухоприемника и трубки Пито и Вентури были забиты снегом. Нас окружала полярная тишина. Не было слышно даже крика чаек. В воде плавали льдины, слабо вырисовывались в тумане вершины и отвесные скалы берегов Новой Земли.



Взлетов с большим трудом, мы полетели обратно, пробиваясь сквозь тучи и туман. В бухте Варнека сияло солнце. Мы сделали еще целый ряд полетов в туманах, снегопадах и штормах. В сравнении с этими рейсами полет где-нибудь в «лазурных» морях у берегов Италии — детская забава. Штормы были настолько сильными, что канат толщиной в 2½ дюйма рвался, как нитка, а к самолету часто нельзя было добраться на шлюпке.

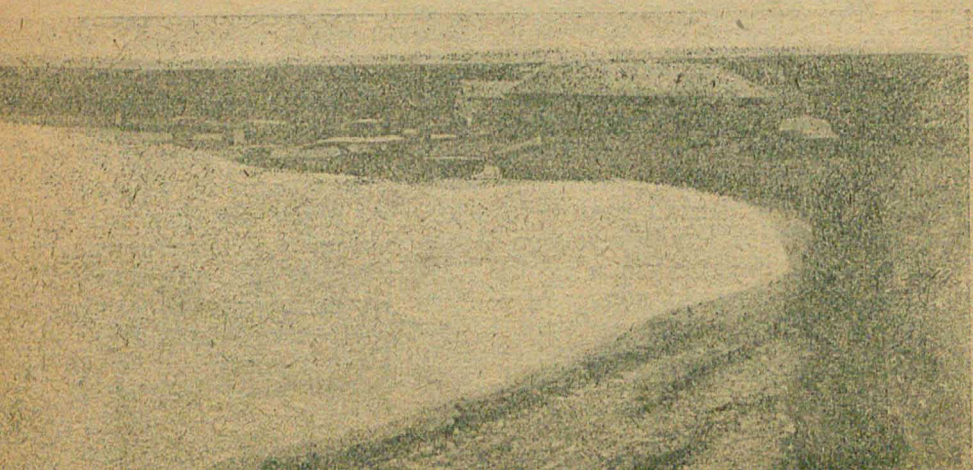
Архангельское бюро погоды Убеко Севера предупредило о скором наступлении морозов, а т. Евгенов в своем приказе сообщил, что все суда благополучно выведены из Карского моря. От имени морской части он выразил всему летному составу благодарность за хорошую работу и своевременные разведки.

1 октября мы вылетели в обратный полет на нашу Ленинградскую базу. Погода была неблагоприятная. Море серело в штормовой волне, лишая возможности сесть даже при отказе моторов. Липкие хлопья снега залепляли козырьки перед летчиком и наблюдателем, и довести самолет до Архангельска было нелегко. На последнем этапе нашего пути тоже было не лучше. Мы летели, прижатые туманом к самым верхушкам деревьев, и только через семь часов добрались до Ленинграда.

Впереди, в ясном солнечном освещении, показался дымящий трубами город Ленина, ослепительная морская гладь, а под низко летящим самолетом, побывавшим в восьми морях, мчались углубления оживленных улиц, колодцы домов, мосты, каналы и широкая многоводная Нева.

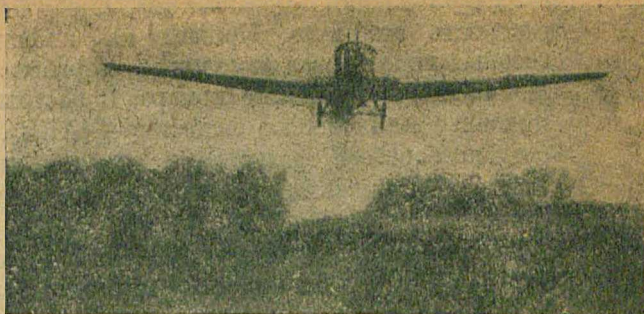
Путешествие окончено. Остались тысячи впечатлений. Самое яркое из них, это — ощущение силы и мощи нашего строительства, упорно преодолевающего величайшие трудности. Это — ощущение уверенности и силы сопутствует всегда в трудной работе летчика, оно затмевает и жгучее итальянское солнце, величие памятников старого мира и фальшивый блеск умирающего капитализма.

Домик летчиков в бухте Варнека на о-ве Вайгач.





# на защиту советского урожа



Самолет, распыляющий ядовитую смесь над полем, зараженным вредителями.

Авиацимическая борьба с вредителями лесов.



Н. новгородцев

Авиацимический способ борьбы с вредителями сельского хозяйства впервые был применен у нас в Союзе в 1922 г. Первые опыты по опыливанию вредителей с самолета производились при Тимирязевской академии по инициативе двух летчиков: тт. Валентея и покойного ныне Ильзина.

Вредители полей и лесов — саранча, луговые мотыльки, кобылка, сосновая пяденица, шелкопряд, «чор» и другие — причиняют ежегодно огромный ущерб народному хозяйству Союза. Понятно, что новая идея встретила горячую поддержку со стороны совет-



ских организаций. «Осоавиахим», «Добролет» и Наркомзем начали развивать это дело. Пришел на помощь также Наркомздрав, который использовал самолет для борьбы с носителями малярии — личинками малярийного комара. В настоящее время создано специальное Акционерное общество — «АВВ», ведущее широкую работу по борьбе с вредителями полей, лесов, огородного хозяйства и хлопковых плантаций. Особое внимание уделяется уничтожению саранчи.

Опыливание ядами саранчи наземным способом почти никогда не достигало существенных результатов.

Еще меньший результат дает тот способ, который применяется местным населением. Обычно в случае налета саранчи местное население вооружается трещотками и старается напугать прожорливое насекомое. Иногда саранчу удается прогнать, но она немедленно садится на посевы соседних селений. В борьбе с саранчей нередко принимали участие саперные и даже огнеметные части, старые способы почти не действительны, хотя и требуют затраты огромных средств и сил.

Как показал опыт, с саранчей необходимо бороться значительно раньше — в момент, когда молодая не летающая саранча еще только выводится.

Дело в том, что саранча закладывает кубышки осенью, а молодая саранча выводится весной. В это время — май—июнь — и должна производиться борьба с саранчей, пока еще безвредной. Обычно саранча выводится в недоступных для человека местах. Такими местами являются обширные болотистые, заросшие камышом плавни в устьях южных рек Кубани, Терека, Кумы, Маныча. Понятно, что в непроходимые плавни легко проникнуть на самолете.

Организованная в 1925 г. химическая экспедиция проделала неожиданно большую работу на Северном Кавказе. Экспедиция состояла из трех самолетов, на которых были установлены особые приборы «аэропылы». За 104 часа полетов самолеты выпустили 5 000 кг различных ядов, опылив площадь свыше 1 000 га. Таким образом для полного истребления саранчи на 1 га потребовалось 5 кг яда.

Стоимость воздушной борьбы оказалась значительно дешевле наземной. Так за один час самолет опыливал участок в 38 га в самых недоступных для земных способов местах; в то время как при опыливании ручным аппаратом за день можно опылить не более  $\frac{1}{2}$  га, а конным аппаратом — 5 — 10 га.

Аэрохимический способ, оказавшийся наиболее дешевым и действительным, нашел широкое применение и характеризуется следующими цифрами:



Годы	Колич. самолет.	Площадь в га
1925	3	2 257
1926	5	10 621
1927	8	30 398
1928	5	32 886
1929	7	33 149

Особенно широко была развернута борьба с вредителями полей и лесов. В 1930 г. авиационные отряды вели работу в следующих местностях Союза: в Центрально-черноземной области РСФСР (Мордовский, Коротоякский

и Бобровский районы; в западной области, (Комаричский район); в Северокавказском крае (Кубанский округ, Кизлярский, Бабаюртовский и Каркмасовский районы в Дагестанской ССР); в Украинский ССР (Купянский, Волчановский, Богодуховский); в Узбекской ССР (хлопковый совхоз «Пахта Арал», около Ташкента); в Закавказской СФСР (Луганский, Кубинский и Карабахский округа, и Сардабарадский район в Армении).

Причем намеченный план в 65 000 га был перевыполнен, и 14 самолетов фактически опылили площадь в 68 883 га.

Истребительные работы велись против азиатской саранчи (РСФСР), кобылки и малярийного комара (ЗСФСР), сосновой пяденицы и соснового шелкопряда (УССР и РСФСР). Кроме того проведены опытные работы по борьбе с паутинным клещиком «чор» (хлопковый вредитель), луговым мотыльком, свекловичным долгоносиком, яблоневой молью и др.

Таким образом самолет выполняет чрезвычайно ценную работу. В ближайшие годы борьба с сельскохозяйственными вредителями примет грандиозные размеры. «АВВ» наметил следующий план работ:

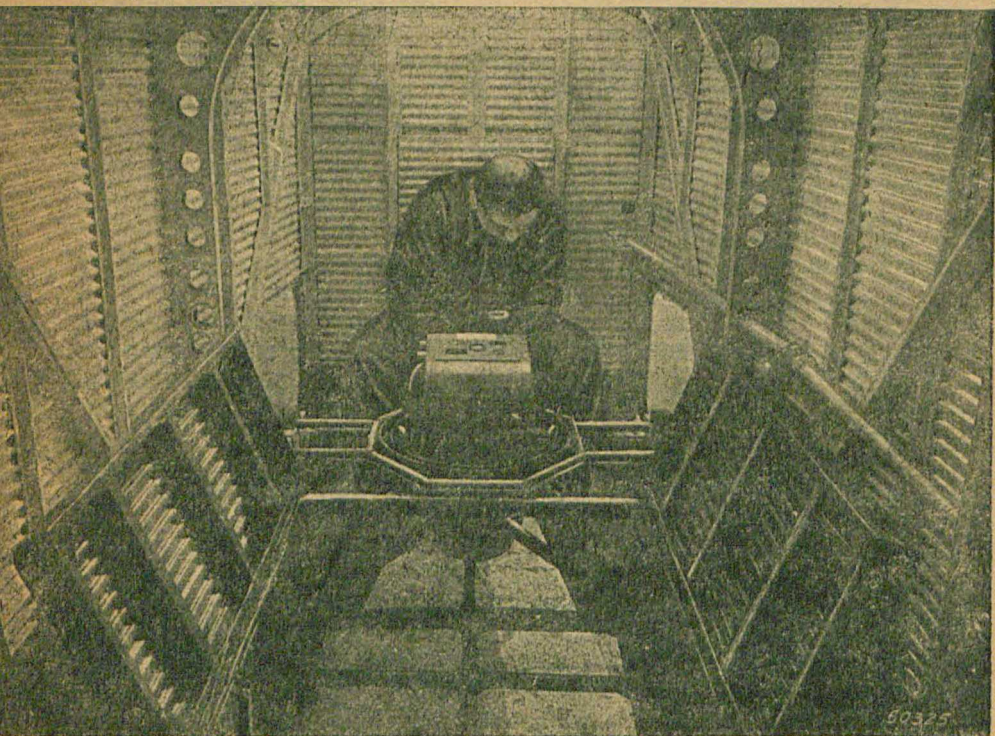
	1931	1932	1933
Число самолетов . . . . .	62	280	550
Обработанная площадь в тысячах га . . . . .	517	2 230	4 310
Количество ядов в т. . . . .	2 758	22 320	50 500

Первая всесоюзная конференция по авиационному способу борьбы с вредителями сельского и лесного хозяйства, состоявшаяся в Москве, отметила огромную роль и значение авиации в деле сбережения советского урожая. Одновременно с этим участники конференции поделились своим опытом, указали на необходимость подготовки новых работников и отметили важность тесной связи между наземным и авиационным способом борьбы с вредителями.

Общими усилиями — на защиту советского урожая от вредителей полей и лесов — вот основная мысль, под знаком которой проходила конференция, отметившая исключительно важную роль авиации.



# аэрофотосъемка



Аэрофотосъемочный аппарат, установленный в кабине самолета.

После сигнала стартера самолет вздрагивает, и мы начинаем двигаться по земле, сначала медленно, а затем все быстрее, едва касаясь земли. Вот самолет летит уже над залитой солнцем землей, уходящей вниз. Стрелка альтиметра, снующая взад-вперед по циферблату, показывает высоту в 3000 м. Под нами Петровский парк, пруды Сельскохозяйственной академии, Театральная площадь, Кремль, Шабловская радиостанция, Воробьевы горы. Река вырисовывается ясно и четко. Зелень лежит в парках темными пятнами, вода чернеет в прудах и реке, как тушь. Запаханые поля мелькают квадратами, ромбами и прямоугольниками. Опытный глаз разбирается в них безошибочно. Вот колоссящаяся



июньская рожь, вот светлые полосы льна, вот ельник и среди леса — светлые пятна березняка.

Глаз наблюдателя не может охватить одновременно всю местность. Чтобы запечатлеть всю картину, надо сфотографировать ее. Тогда местность превращается в географическую карту — точную, яркую и необычайно легко читаемую.

---

Впервые воздушная фотосъемка была осуществлена в 1858 г., когда в бою под Сольферино французы произвели фотографирование австрийских войск с воздушного шара. В 1882 г. англичанин Шелдбольд сфотографировал с аэростата Лондон. Во время империалистической войны 1914—1918 гг. дело аэрофотосъемки быстро развилось. В настоящее время продукция аэрофотосъемки не уступает карте, выполненной обычным «земным» путем.

Аэрофотосъемка находит себе большое применение и у нас. Успешное выполнение пятилетки почти совершенно изменило облик нашей страны. Выросли новые города, колхозы, совхозы, заводы. Карта старой съемки быстро стареет, к тому же большинство наших окраин и не имеет ее.

Между тем отсутствие точных карт мешает успешному строительству. Без них нельзя использовать все естественные богатства наших окраин, нельзя строить железные дороги и заводы. Такие строительства — Волховстрой, Турксиб и другие — не могли быть осуществлены без хороших карт.

Наконец этот способ съемки местности является наиболее дешевым и быстрым

---

Еще в 1924 году общество «Добролет» открыло специальный отдел аэрофотосъемки.

Имея в своем распоряжении один самолет, два фотоаппарата и 15 работников, этот отдел заснял в 1924 году 520 кв. км лесов в Тверской губернии. Постепенно объем работы выросал, и в последние годы отдел аэрофотосъемки, превратившийся в крупное акционерное общество, смог осуществить огромной важности съемку крупнейшего района прокладки Турксиба. По отзывам строителей, съемка была произведена с невиданной быстротой и значительно содействовала прокладке Турксиба в короткий срок. Аэрофотосъемка нашла применение в различных областях жизни страны. На Беломорских тюленьих промыслах с помощью аэрофотографии определяется количество зверя, залегающего на льду. Ученые агрономы умеют по аэрофотоснимку определить вежозжесть культур и виды на урожай. С помощью воздушных снимков изучается геологическое строение местности. Ученые лесоводы по воздушному снимку определяют лесные породы, чистоту и «плотность» леса и количество «отдельных хлыстов» (стволов) на гектар. Аэрофотография применяется даже во время наводнений. Так в



1931 году во время паводка на Москве-реке с помощью воздушной съемки определялось перемещение льда. Постоянными «заказчиками» отдела аэрофотосъемки являются и

Воздушный снимок сельскохозяйственных культур. Опытный агроном может «прочитать» по этому снимку виды культур и даже определить их всхожесть.





Горный перевал Курдай, заснятый сверху при составлении проекта Турксиба.



Наркомзем, и Наркомпуть, и Узбекхлопком и многие другие советские органы.

В 1929 году площадь засъемки равнялась 35 000 кв. км, а в 1930 году — 86 000 кв. км.

Отдел получает в свое распоряжение десятки самолетов, сотни съемщиков, летчиков, механиков и т. п. Советские конструктора



оборудовали лабораторию отдела сложнейшими аппаратами, которые раньше получались из Германии. Строится и советский съемочный самолет системы инж. К. А. Калинина.

---

Аэрофотосъемка представляет собой весьма сложный процесс. Самолет вследствие бросков и рывков воздуха редко идет на точно определенной высоте, между тем изменения расстояния между объективом фотоаппарата и земной поверхностью искажают будущий план. Для заснятия определенной площади самолет должен совершить большое количество полетов и постепенно перекрыть всю местность. Конечно, это не всегда удастся с первого раза. Захватывая иногда дважды один кусок, самолет оставляет незаснятым другой. Кроме того для ориентировки летчика и фотографа перед съемкой необходимо наметить так называемые опорные пункты, определить их высоту над уровнем моря и расстояние между ними. После съемки десятки отдельных снимков проверяются, находятся искажения (это достигается рядом специальных приборов) и разрозненные куски склеиваются в одно целое. Таким образом получается фотографический план с рядом намеченных заранее опорных пунктов. С помощью этих пунктов план кропотливо и детально проверяется, после чего с него изготавливается план местности.

---

Акционерное общество «Госаэрофотосъемка» энергично развивается и растет. Его работа проникает во все уголки нашей страны. Техника дела постоянно улучшается. Для аэрофотосъемки строятся свои специальные самолеты, например: самолет амфибия инж. Шаврова, трансформаторы, фонари и стереоскопы. Создаются кадры, открываются специальные школы. Перед воздушной съемкой, завоевавшей прочное положение в советском строительстве, стоят огромные задачи. Уже к концу первой пятилетки «Госаэрофотосъемка» должна заснять в год 180 000 кв. км.

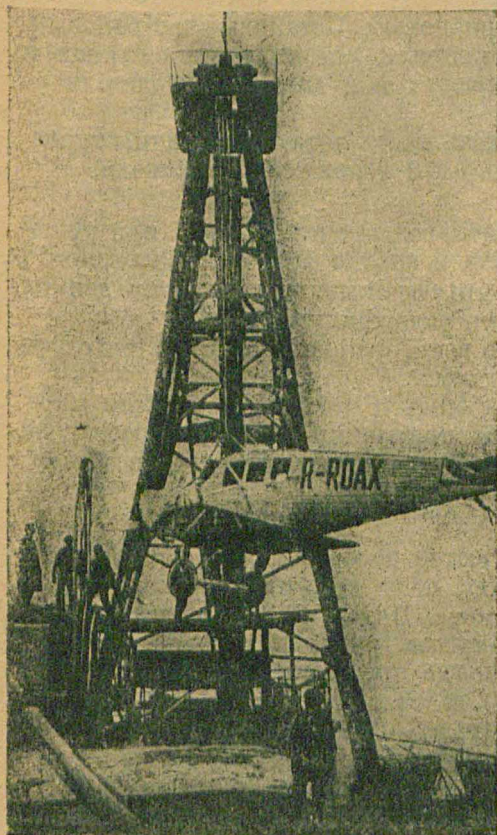
В ближайшем будущем, когда будут усовершенствованы аппараты для передачи изображений по радио, значение воздушной съемки возрастет еще более. Капитан парохода, пробивающегося во льдах, или ледокола, ведущего караван судов в полярный порт, сможет получить «ледовую карту», указывающую наиболее выгодный путь. На промысловые суда будут передаваться карты нахождения морского зверя.

---



# самолет

на каспии



Погрузка самолета на судно.

## **Разведка рыбных косяков.**

Срочное задание правительства:

— Дать на рыбные промысла самолет. Задача летчику — определить, можно ли проглядеть с высоты в глубинах моря и банках рыбные косяки; наметить пути изучения законов хода рыбы; выяснить влияние погоды, течений, температуры воды и питания на ходы рыбных косяков.

Для полета на Каспий я выбрал старый испытанный двухместный самолет и вылетел на юг.

В тот же день в Рыбинске... Дальше мелькает, словно на экране, дождливый и серый Нижний, неожиданно солнечная Самара,



стальная лента Волги, голубеющая на солнце, и наконец, Астрахань. Мои первые визиты в этом городе, где все охвачено «рыбной лихорадкой», где еще недавно происходил известный «астраханский процесс» — к руководителям Волго-каспийского госрыбтреста.

Здесь я познакомился с гг. Андриановым, Поталовым и Ивановым. Эти товарищи в ряде бесед объяснили мне тонкости сложной и тяжелой работы ловца на промыслах и в дальнейшем летали со мной в качестве наблюдателей.

Они показывали карты дельты Волги, места лова, объяснили капризные, неизученные законы хода рыбы в волжских «банках».

---

К концу октября почти каждыйловец прочел в газете или услышал по радио о прилете самолета и знал о задачах, возложенных на летчика. Надобно заметить, что бесчисленные островки дельты Волги, густо заселенные ловцами, радиофицированы.

Астраханская газета писала, что весть о присылке правительством самолета вызвала огромный подъем:

— В нашем Союзе совершаются опыты, небывалые во всем мире. 31 октября на каждой рыбалке приемники были настроены на астраханскую станцию, которая должна была передать о вылете самолета.

---

Я видел сверху огромное количество зеленых, густо застроенных островков. Видел илисто-желтую воду дельты, переходящую в зеленовато-синюю в открытом море. Видел косые паруса, словно крылья чаек, качающиеся в поисках рыбы над водой. Я летел для ознакомления с местностью, где предстояло разрешить поставленную мне трудную задачу. В 90 км к югу от Астрахани я стал снижаться к воде, к поселку Мумра — месту будущей базы.

Все ниже и ниже... Уже стали видными коричнево-черные доски палуб, лица ловцов, прозрачная, открывшая свои тайны вода.

... «Но... можно ли увидеть сверху такой незначительный объект наблюдения, как... рыба?..» — думал я, отвечая на приветствия с бортов рыбниц, махая свободной рукой.

---

Поселок Мумра, имеющий около 500 домов, расположен на одном из островков Каспия.

Я и механик поселились в квартире заведующего промыслами, а самолет качался на мелкой волне небольшого заливища.

Почти ежедневно по утрам наш самолет «ОССР 225» вылетал в разведку.

После некоторой тренировки глаза и ознакомления с местными условиями я стал различать с самолета места хода рыбы.

... Рыба обычно шла косяками, и с высоты 100 — 150 м различались даже отдельные экземпляры. Когда мы твердо убеждались, что это именно рыба, а не водоросли, то спускались к пароходу и



указывали, где идет рыба. Основная цель задания — проглядеть рыбные косяки в глубине моря и банок — была достигнута.

Самолет продлил лов до самого ледостава. Когда море покрылось по краям кожурою льда, тысячи нагруженных рыбниц потянулись на север — к Астрахани.

По окончании путины я получил приказание разыскать два каравана рыбниц-плашкоутов с красным товаром (дорогие сорта рыбы), которые где-то застряли.

Самолет отправляется в последний разведывательный полет и быстро находит эти рыбницы, напоминающие с высоты маленькие серые гусеницы.

«Рыбницы вмерзли», — подумал я и быстро пошел на север, стараясь найти буксир, с помощью которого можно будет извлечь из льда замерзшие суда.

Пароход найден. Я сажусь около его бортов и сообщаю капитану о местонахождении судов.

Через несколько минут пароход отправляется на выручку караванов. Целый день шел пароход там, где самолет летел десятки минут. В результате быстрой разведки и немедленного принятия мер были спасены караваны рыбниц и сотни тысяч центнеров дорогих сортов рыбы.

Часть деревянных рыбниц была уже надрезана острыми льдинами...

### **На спасение рыбаков.**

В середине ноября на севере Каспия в районе Гурьевских промыслов грянул мороз до 60°.

Это бедствие грозило гибелью сотен людей и судов, застигнутых морозом в открытом море.

Немедленно создали специальную комиссию по спасению ловцов и судов, и в район бедствия отправился ряд пароходов...

Ночью, когда мы, еще ничего не знавшие об этом, укладывались спать, послышался вызов радиотелефона.

— Алло, алло, алло, — говорит Астрахань.

— Летчик Демченко у телефона.

— Говорит начальник эксплуатационного отдела Госрыбтреста. Немедленно вылетайте в Гурьев, в распоряжение комиссии по оказанию помощи замерзающим рыбакам.

— Но куда же лететь ночью?..

— Полетите завтра утром, — закончил официальную часть начальник, а затем уже рассказал подробности несчастья.

По его словам эти бедствия происходят почти ежегодно. В начале заморозков рыба идет в устье рек и к берегам, где в это время образуется молодой лед — «резун».

Рыбаки, пробиваясь сквозь сравнительно слабый лед, следуют с риском для жизни в погоне за рыбой. Если мороз резко усили-



вается, то суда рыбаков вмерзают в лед, и «резун», оправдывая свое название, буквально разрезает лодки.

— Есть, товарищ начальник. Вылетаем в семь часов утра!

Задание состояло из двух основных пунктов: облететь все районы бедствия от Жилой Косы до Прорвы и выяснить фактические размеры бедствия; дать спасательной паровой экспедиции указания о местонахождении рыбаков; сбросить наиболее потерпевшим ловцам продукты питания и теплую одежду, так как многие из них находились уже больше месяца в море.

---

С рассвета начали собираться в путь. Механик тщательно приготовил мотор, наполнил баки бензином на 4 часа полета.

На самолете, летевшем в серой дымке тусклого дня, были механик, заведующий промыслами и я.

Я знал, что Астрахань еще с вечера договорилась с Гурьевым о встрече самолета, о заготовке продуктов для терпящих бедствие ловцов, о бензине и о многом другом...

Через три с половиной часа вдаль показался Гурьев — широко раскинувшееся село, на восточной окраине которого резко выделялись вокзал и несколько крупных зданий. Это были новые здания постройки 1930 г. — яркие на убогом фоне старого одноэтажного Гурьева. Интересно отметить, что эти трехэтажные дома построены из прессованного камыша<sup>1</sup>.

В Гурьеве ничего не было приготовлено. Даже представители местного Осоавиахима не встретили самолет. В результате — огромная потеря времени.

Мы долго проплавали по затону, разыскивая место, где можно было бы отшвартоваться и пополниться бензином. Долго разыскивали самый бензин, которого не оказалось. Долго тряслись по городу в плетушке-таратайке, пока разыскивали комиссию по оказанию помощи ловцам, а время шло, и о вылете сегодня же на розыски не могло быть и речи.

Оказалось, что бедствие потерпели ловцы трех районов северо-восточного побережья Каспия и, по отрывочным сведениям с мест, центры бедствия находятся в районах Жилой Косы, острова Прорвы и около островов Буянских, расположенных на север от полуострова Бузачи.

Председатель комиссии рассказал мне, что в 1910 г. погибло около 1 000 ловцов, застигнутых во льдах штормом, а в прошлом году бедствие было бы еще больше, если бы на помощь не были посланы два самолета с Черного моря.

Он добавил, что на помощь рыбакам уже отправлены паровой катер и главная задача самолета — указать им путь к ловцам.

В заключение он заявил, что ему лишь приблизительно известно

---

<sup>1</sup> Подробное описание этих построек в журн. „Наши достижения“ за 1931 год.



положение в районе Жилой Косы, что же делается на Прорве, никто не знает.

В первую очередь надо разведать район Прорвы, ибо там такое мелководье, что ни пароход, ни катер пройти не могут.

Засыпая, я думал об «удобствах» своей работы: летя из Ленинграда в Астрахань, я в сентябре ночевал... в купальне в Нижнем Новгороде, где мне не дали даже комнаты в общежитии. Здесь, в Гурьеве заведующий промыслами категорически отказал в обеде: «дескать, не могут они кормить каждого прилетающего летчика». В городе отказывались было выдать продукты, но, вспомнив о том, что мы летим в почти безлюдные края, все же дали.

Мы взяли для ловцов пуд сухих баранок, махорку, спички, три доски калмыцкого чая, соли и сахару.

---

На следующий день, это было 13 декабря, самолет «СССР 225», имея на борту летчика, механика и члена комиссии, вылетел в районы бедствия.

Погода отвратительная: дул порывистый ветер, низко над морем носились седые зимние облака, воды не было видно, и летчик правил курс по компасу.

Когда внезапно прояснилось, сразу же показалось синее яркое море, скованное на 30 км от берегов беловатым от выпавшего снега льдом.

Зорко всматриваясь во льды, я несся к азиатским берегам Каспия, пока вддали не показались редкие селения района Жилой Косы. Самолет особо низко проносился над каждой рыбницей и каждым селением, словно говоря: «Смело ловите рыбу,— самолет на страже вашей безопасности». Заметив издали шедшие к Жилой Косе пароходы и желая скорее осмотреть район Прорвы, я резко взял курс на юг.

Однако через 15 минут надвинулся такой густой туман, что я решил вернуться к селению Жилая Коса, весь район которой также оказался совершенно закрытым туманом.

Пришлось снова вернуться на юг.

Заметив в тумане слабый намек на просвет, я бросил туда самолет и через несколько минут сел на речку около какого-то маленького промысла.

Немедленно вслед за посадкой среди тумана послышалась гортанная речь казаков-ловцов.

Они подошли к нам и что-то спрашивали, но что именно узнать так и не удалось, ибо все трое не понимали русского языка.

Однако скоро удалось сговориться знаками, и ловцы, осматривая самолет, смеялись и с восторгом хлопали по борту самолета, словно он был лошастью.

«Якши арба» (хорошая повозка), повторяли они на все лады, угощая изумительно прилетевших людей жирным и сочным балыком. Наше вынужденное сиденье продолжалось около двух часов.



Как только немного просветлело, мы полетели по направлению к Прорве.

Подробно обследовав этот район и выяснив полное отсутствие рыбниц, самолет повернул обратно.

И вот, когда самолет проходил район, покрытый еще недавно во время полета на Прорву туманом, я обнаружил целую плотину рыбниц, вмерзших в лед.

Многие рыбницы были брошены ловцами, многие разрезаны, и маты их лежали на льду.

Мы сделали несколько кругов над скоплениями рыбниц, около которых виднелись люди, восторженно махавшие руками.

Член комиссии быстро отмечал на карте расположение судов, их положение и число экипажей.

Большинство судов, а их было 450, вмерзли в 30 — 40 км от берега. Сбросив продукты, имевшиеся на борту самолета, и записки с сообщением, что помощь идет, мы отправились на север. Бедствие оказалось меньшим, чем предполагали в Гурьеве.

Почти все люди, находившиеся на рыбницах, были бодры, пища очевидно еще имелаась.

Главная задача — нахождение места скопления судов — была с успехом разрешена самолетом.

В пути нам встретился пароход, идущий на юг. Мы спустились на воду и дали указания капитану парохода. По радио эти указания были переданы и на другие суда.

Через пять с половиной часов полет был закончен, и самолет благополучно прибыл в Гурьев.

450 рыбниц и находившиеся на них ловцы были спасены. Погибли во время шторма лишь шесть ловцов в районе полуострова Бузачи.

---

Волжско-каспийский Госрыбтрест, рассмотрев итоги работы первого самолета, постановил расширить эту работу и в 1931 г. просит уже не один, а три самолета.

«Авиация не только оказалась вполне пригодна для рыбной промышленности, но и настоятельно необходима в качестве исследовательского, наблюдающего, сигнализирующего и управляющего средства... Рыба с самолета в воде видна, и участие самолета в лове весьма целесообразно и в дальнейшем» (Протокол правления В.-К. Госрыбтреста).

Было решено выделить трех рыбных специалистов для тренировки в качестве авианаблюдателей с тем, чтобы освободить летчика и разгрузить его для успешного выполнения его прямых обязанностей. Нет сомнений, что этот новый вид службы самолета народному хозяйству оправдывает себя и даст колоссальную экономию времени и средств.

---



# селедка

И. поляков

Перед начальником рыбоводной станции Аральского моря стоял человек в изрядно потрепанной одежде рыбака и пытался что-то объяснить, смешивая киргизские слова с русскими.

Собранные в напряжении складки морщин на обветренном лбу свидетельствовали о том, что рыбак был сильно взволнован. Его заскорузлые, потрескавшиеся руки, издававшие свойственный людям моря запах рыбы и водорослей, тоже принимали участие в торопливой несвязной речи.

Ни начальник станции, ни его помощники однако не могли уяснить себе причину необычайного волнения рыбака.

Убедившись, что его не понимают, рыбак вынул из кармана темно-коричневый предмет, напоминающий по форме маленькую рыбку. Он сунул ее под нос ближайшему к нему человеку. Тот от неожиданности отшатнулся в сторону, а рассерженный рыбак сплюнул на пол и безнадежно махнул рукой.

Вдруг на лице начальника станции мелькнула радостная улыбка. Он схватил рыбку и без всякой брезгливости стал обмывать ее коричневую «окраску», оказавшуюся густо налипшей смесью хлебных крошек и табаку...

— Да ведь это пузанка! — воскликнул он наконец торжествующе. — Та самая пузанка, оплодотворенную икру которой мы перевозили из Каспия... на самолете.

Открытие, сделанное начальником станции, вызвало радость, какую вызывает неожиданная встреча со старым, близким и родным другом.

Морщины на лбу рыбака исчезли, они скопились на висках у глаз. Он смеялся вместе со всеми, но не понимал, в чем дело. Начальник станции шагнул к рыбаку, положил руку на его плечо и сказал.

— Мы добились теперь, товарищ, разведения в водах Арала каспийской сельди пузанка. К этому стремились много лет.

— Товарищи, — обратился начальник станции к своим помощникам, — что же нам мешало до сих пор? Препятствовала невозможность за 6—8 часов перевезти оплодотворенную икру из Каспия в Арал. Все попытки перевозки икры по железной дороге терпели неудачу... Икра гибла в пути. Ведь ее везли несколько суток. И только теперь на самолете... — снова, обращаясь к рыбаку, продолжал начальник, — на дж-ж-ж-ж-ж... Понимаешь, самолет.

— Знаю, знаю, — радостно подтвердил рыбак. — Дж-ж-ж-ж...



— Вот, вот. На этом самом самолете мы и привезли сюда в прошлом 1929 г. икру «пузанка» — каспийской сельди. Мы вывели здесь ее в садках, а потом пустили в море. Теперь пузанка живет в Арале и будет жить. Народы Средней Азии будут иметь свою селедку — жирную, вкусную, дешевую. Советский Союз сэкономит миллионы рублей...

— Пойди и расскажи об этом своим товарищам... Да скажи им еще, что и теперь в 1930 г. мы будем перевозить икру, но уже не на одном, а на двух самолетах...

---

В этом очерке читатель не найдет ни трагических моментов, ни тяжелых переживаний, ни драм, ни даже поломок самолета.

Просто летчики Иеске и Поляков перевозили два года подряд икру с Каспия на Арал, отчего и заслужили в товарищеском кружке кличку: «селедочные пилоты».

---

В первых числах мая 1930 г. самолеты № 133 и 136 были сняты со Среднеазиатских воздушных линий и стали подготавливаться к экспедиционному полету. Переменяли моторы и оборудовали самолеты добавочными бензиновыми баками на непрерывный семичасовой полет.

На случай вынужденной посадки в пустыне нас снабдили консервами и сухарями. Консервы нам оченьгодились, мы ими питались на островах, сухари же остались нетронутыми.

К 11 мая оборудование и снабжение самолетов было закончено. На следующий день утром, снявшись с Ташкентского центрального аэродрома, оба самолета вылетели на Чарджуй.

Погода благоприятствовала полету. Пролетев 629 км с попутным ветром в течение 3 часов, мы спустились на Чарджуйский аэродром. 13 мая на рассвете оба самолета вылетели из Чарджуя на Н. Ургенч, где, пополнив баки горючим, пошли на Аральское море, на остров Токмал-Атау. Погода отличная. Полет от Чарджуя до Токмал-Атау продолжался всего 3 часа 50 минут, не считая остановки в Н. Ургенче.

Путь от Н. Ургенча до острова проходит над местностью, сплошь пересеченной арыками (канавы для искусственного орошения) и непригодной для посадок. От укрепления Нукус мы шли вдоль одного из рукавов реки Аму-Дарья, над болотистой местностью, сплошь заросшей густым камышом, где водятся тигры и кабаны, а дальше до самого острова Токмал-Атау над морем.

Остров Токмал-Атау имеет около 30 км в длину. Он связан только со ст. «Аральское море», куда пароход идет от полутора до двух суток. Ни телеграфа, ни радио на острове нет. Идя на посадку с залива, мы заметили пристань, больницу и ветряную мельницу. Рыбачий поселок Муйнак расположен в юго-западной части острова.



Посадочная площадка — небольшая ложбина с кочковатой поверхностью — расположена в южной части поселка. Этот, с позволения сказать, «аэродром» при сильных штормах заливается водой. По окончании шторма вода спадает и образует промоины, что было и в прошлую экспедицию 1929 г. Другого подходящего места для посадок к сожалению нет.

Переночевав на Муйнаке, мы на рассвете снялись с острова и взяли курс на Нижнюю Эмбу, расположенную на побережье Каспийского моря. Плохая видимость горизонта крайне затрудняла земную ориентировку. К тому же мы не имели необходимых в данном случае аэронавигационных инструментов.

Совершать полеты по воздушной линии, где знакомы каждый бугорок, дорожка, горка, можно без карты, без компаса и даже без часов. Другое дело — лететь в продолжение 4—5 часов над незнакомой местностью при полном отсутствии ориентировки, при плохой видимости вдаль, не зная даже, куда и насколько самолет снесит ветром.

До побережья Каспия мы рассчитывали пролететь не более 4 час. Но это время уже истекло, а моря не было видно: мы очевидно заблудились. Единственным выходом было резко изменить курсовой угол, повернув на северо-восток. Вскоре мы наткнулись на железную дорогу — узкоколейку, проходящую от станции Досор, «Эмба-Нефть» на Гурьев. Через полчаса мы сели на Гурьевский аэродром, пробыв в воздухе 5 часов 30 минут.

Расстояние от Гурьева до Астрахани около 350 км.

Цель нашего пути — остров Рынок — находится почти в 690 км от Астрахани. Имеющаяся у нас карта — 40 верст в дюйме — для этого района слишком мелка в масштабе и не представляет ничего общего с местностью. Мы нашли остров благодаря надежному ориентиру — каменной вышке-маяку. На аэродроме острова Рынка нас ожидали. Были выложены посадочные знаки, и горел костер. Сделав круг над аэродромом и убедившись, что все в порядке, мы сели. Нам заявили, что до 19 мая мы можем отдыхать. Привязав самолеты и поставив охрану в лице единственного на всем острове милиционера, мы сели в ожидавшую моторную лодку и отправились в село Рынок.

Надо было познакомиться с учеными рыбоведами нашей экспедиции и узнать, как идет заготовка икры.

Для добычи икры с вечера на ночь собирают рыбаков с несколькими сетями на каждой лодке. Вся эта флотилия в сопровождении моторных лодок отправляется на ловлю сельди-пузанка.

Ловля икринок бывает удачной лишь при условии спокойного состояния водной поверхности и при температуре воды не ниже 14° Цельсия.

С вечера мы установили в кабины самолетов икранные аппараты, осмотрели моторы и подсчитали наличность горючего на всех пунктах наших посадок.

Для нашего первого полета икры наловили много.



Утром, погрузив икру, вылетели с острова Рынка в Муйнак. В пассажирской кабине помещались: икряной аппарат с икрой в циркулирующей воде, весом в 80 кг, 2 изотермических ящика (ящики, изолированные от внешнего влияния температуры воздуха) и сопровождающий груз рыбовод.

Летя с икрой, приходится держать такую высоту, чтобы температура наружного воздуха была около 12° Цельсия. Изменение температуры сильно вредит икре. Через 8 часов мы уже спустились на Мунайском аэродроме на Аральском море.

Сгрузив икру, переночевали у знакомого рыбака, а на следующий же день вылетели в обратный путь за икрой. Обычно за один рейс мы перевозили около 5 млн. икринок.

Второй рейс с икрой был совершен 27 мая пилотом Иеске на самолете 133. На следующий день 28 мая он благополучно вернулся обратно.

В последний рейс начальник экспедиции решил отправить оба самолета не на Муйнак, а на северо-восточное побережье Аральского моря. Улов сельди к этому времени ухудшился, и следующую порцию икры смогли добыть только к 9 июня. Но вылететь в этот день не удалось. Вечером погода испортилась.

Рано утром 10 июня мы в последний раз поднялись с Рынковского аэродрома и пошли на Арал. Отлетев немного от Рынка вскоре встретили низкую облачность и до самого Гурьева шли на высоте 100—150 м над берегом, временами попадая в дожди. От Гурьева, где пришлось сделать посадку для пополнения баков горючим, мы взяли курс на Аральск и летели по совершенно новому воздушному пути, левее уже известной нам дороги на Муйнак.

Расстояние от Гурьева до залива Сары-Чегонак — места нашей посадки — мы прошли в 5 часов 30 минут. Здесь нас обещали встретить, но простым глазом ничего не было видно. Лишь в бинокль удалось разглядеть белеющую точку — посадочный знак. Вскоре после посадки прибыл катер с начальником рыбоводной станции и рыбоведами. Сгрузив икру, мы сняли с самолета икряной аппарат. Полеты свои мы закончили. Завтра можно отправляться домой — в Ташкент. Итак самолет наш стал «крестным отцом» аральской селедки.

---



м. бабушкин

**моя первая**

**посадка**



Самолет летчика Бабушкина  
над льдами в горле Белого моря.

**на лед**

Самолет на зверобойных промыслах стал применяться впервые в Советском Союзе.

Я познакомился с пловучими льдами в первый раз в 1926 г. на зверобойных промыслах в горле Белого моря.

Самолету предстояло отыскать на пловучем льду «залежки» зверя и указать их ледоколам. Это — легкая задача. Труднее было заставить капитана ледокола поверить правильности наших указаний и целесообразности участия самолета в промысловых работах вообще.

Капитаны на ледоколах были «старыми морскими волками», людьми с большим зверобойным стажем и громадным опытом. Промышленники их любили и ценили. Если опытный капитан знает хорошо ледовую обстановку, то промышленник спокоен,



уверенно ходит по льду и работает. Он знает, что капитан не потеряет его, он, промышленник, с хорошим заработком вернется живым на берег домой.

Вполне понятно, что капитан, привыкший самостоятельно давать указания промышленникам, обиделся, узнав о присылке самолета, летчик которого будет показывать, куда ему, капитану, плыть, где промыслять зверя.

«Вот выдумки! Суют свой нос куда не следует. Распугают зверя и останемся без промысла... Куда прешь? Мачту сломишь!..»

Приблизительно так рассуждал капитан, глядя на кружащийся над ледоколом самолет. Вокруг капитана сотни две промышленников смотрели на «чудо-птицу», которую видели впервые. Прежде чем сесть на лед, я нарочно сделал несколько полетов над ними, чтобы они все могли насмотреться на самолет.

Сесть надо было во что бы то ни стало. Мы четыре дня тому назад нашли громадную «залежку» зверя, сообщили об этом месте по радио капитану ледокола, а он до сих пор сомневался — итти туда или нет.

По его — по морскому опыту — там зверя не должно было быть. Кроме того место было опасное, много «кошек». Кошками называются возвышенности под водой. Они находятся на небольшой глубине, и ледокол, наскочив на такую возвышенность, может быть опрокинут напирющими льдами. Во всем поведении капитана проглядывало недоверие к нашим сообщениям, передаваемым по радио. Нам следовало познакомиться с капитаном и постараться войти к нему в доверие. От этого очевидно зависел весь успех промысла.

Но как сесть на лед? Ледяных полей было мало и, главное, я еще ни разу не садился на лед. Вдруг провалишься с самолетом или сядешь, а льдина расколется. А кроме того и лед сверху кажется каким-то хрупким и ненадежным. Я сообщил своим штурманам-наблюдателям о намерении сесть к ледоколу и поговорить с капитаном о звере.

Неожиданно для меня оба штурмана согласились. После я узнал, что их интересовало главным образом свидание с приятелями штурманами, которые находились на ледоколе. Со стороны бортмеханика мое сообщение о посадке на лед встретило такой резкий отпор, что я сразу потерял надежду уговорить его.

Я несколько раз ходил на берег и все присматривался, какой лед гонит мимо берега. Смотришь, подходит громадное ледяное поле, а как только коснется берега, так затрещит по всем швам; надвигающиеся за ним льдины крошатся на куски. Казалось, что лед никудышный. Где там садиться? Самолет — он сам себя не держит! Я поговорил с береговыми промышленниками, которые промысляют зверя с берега и ходят по льдам пешком, а иногда с лодкой, они ответили:

— Что ты, товарищ, лед выдержит не только твой самолет. Вот



даже ледокол иногда ударит в льдину, вскочит на нее, а она как ни в чем не бывало. Крутится, крутится ледокол, чтобы обратно съехать — насилу слезет. Нет, товарищ, таких птиц, как твоя, хоть сотню ставь и будут плавать, пока самую льдину не размоет...

После этого разговора я решил, что как только будет случай, я найду подходящую льдину и обязательно сяду, ни с кем не поделившись этим решением.

Такой случай не заставил себя долго ждать. Однажды утром мы полетели в разведку, новых «залежек» зверя не обнаружили и пошли посмотреть, что стало с той, которую мы нашли раньше. День был безветренный, солнце грело по весеннему. Мы подлетели к месту расположения зверя и были прямо ошеломлены — зверя собралось греться такое количество, что я не смог охватить глазом всей «залежки» с высоты 700 м.

Механик, сильно возбужденный, то перегибался за борт, то бросался к окну кабины и кричал штурманам: «Смотрите, зверь, зверь»!

Я решил пролететь к ледоколу и посмотреть, что он делает: продвигается или нет. Подлетая к нему, я увидел, что внизу находится хорошее ледяное поле, а ледокол попрежнему стоит. Досадую, что ледокол не идет к зверю, я решил во что бы то ни стало сесть на льдину и сходить к капитану. Предварительно я начал кружиться над ледоколом, как бы разглядывая его, отвлекая этим внимание механика от льдины, чтобы при посадке он не мог помешать.

Кружась над ледоколом, я снизился, выбрал удобный момент, сразу убрал газ и пошел на посадку. Механик не успел, что навывается, и рта раскрыть, как самолет уже плавно скользил на лыжах по поверхности ледяного поля. Промышленники немедленно атаковали нас.

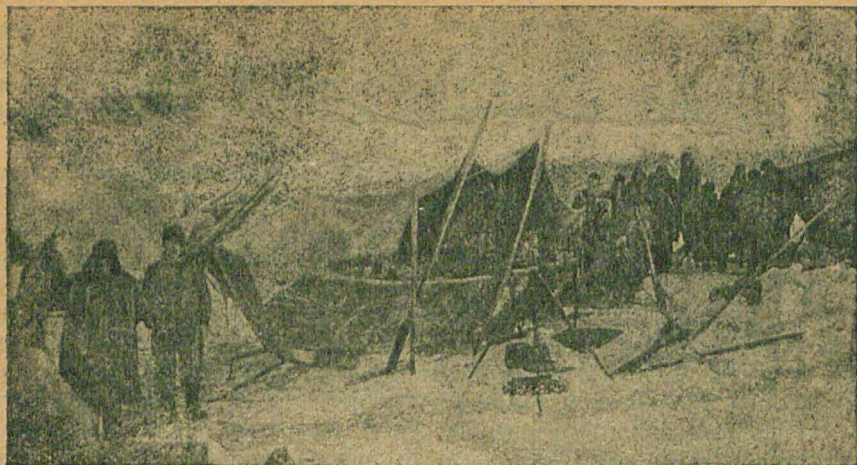
Один из них крикнул: «Да ведь он железный, ребята!»

После этого возгласа каждый из них старался потрогать руками самолет и лично убедиться в том, что он железный.

Пришлось тут же устроить маленький митинг и объяснить, зачем мы летаем, как устроен самолет и какую пользу приносит воздушный флот промышленности СССР. После митинга пошли осматривать ледокол и знакомиться с капитаном. Капитан встретил нас с напряженным любопытством и как бы щупал глазами. Я представился ему и задал несколько незначительных вопросов, чтобы услышать его голос и по тону голоса и по манере говорить определить, как лучше его расположить к себе.

Пришлось сказать несколько приветственных слов и похвалить ледокол. Ледокол и в самом деле произвел на меня отличное впечатление. Капитану это очевидно понравилось, он сделался любезнее и пригласил нас к себе в каюту, а не в каюткампанию. Это было само по себе хорошим признаком. После нескольких





Зверобой-охотники на тюленьих промыслах Белого моря.

обыкновенных фраз я перешел к животрепещущему вопросу о звере. Я уверил капитана, что прилетел из Москвы для помощи ему и буду летать только в тех районах, где капитану покажется нужным. Я просил его не считаться при даче заданий ни с расстоянием, ни с временем, смотреть на меня, как на новичка в деле и считать своим помощником и глазом. Пока же на первое время я с радостью готов сообщить ему о нашей первой находке — огромной «залежке» зверя. Правда, зверь, которого мы обнаружили, находится в очень опасном для плавания ледоколов месте, но, принимая во внимание колоссальный опыт капитана, мы не сомневаемся, что ледокол дойдет туда.

Мы показали капитану карту расположения зверя, и я заметил, как у старого охотника-промышленника разгорелись глаза. Он как бы весь переродился и сразу помолодел.

Капитан быстро созвал своих штурманов и начал наводить у них справки о времени прилива и отлива, о скорости и направлении ветра, очевидно увлекаясь предстоящим походом. Когда я вышел на палубу, меня остановил старший штурман и спросил:

— Что вы сделали с нашим капитаном? Он прямо неузнаваем. Давненько мы его таким не видели.

— Подождите, товарищи, еще не то будет с ним, когда начнете бить зверя. Между прочим скажите потом, сколько найдете в указанном мною месте зверя.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Как выяснилось потом, в указанном месте было найдено около 60 000 голов зверя.





Группа летчиков во время охоты на зверя около острова Моржовец.

Погостив два часа на ледоколе, мы улетели на остров Моржовец. Вся команда ледокола тепло проводила нас. После нашего отлета ледокол снялся с якоря и всю ночь пробивался к зверю. На утро я получил радиogramму капитана: «Нахожусь в квадрате № 264, бью зверя» и затем вторая: «Четыре дня бил, а пять дней подбирал, погрузил 10 000 голов». Эти радиogramмы доставили нам огромную радость, ибо мы понимали, что теперь недоверие капитана к самолету сломлено.

После первой посадки на лед я сделал много других и постепенно овладел этим искусством.

Я вспомнил о своей первой посадке в 1928 г., когда отправился в поиски дирижабля «Италия». На ледоколе «Малыгин» был тогда журналист одной крупной газеты. Он слез с трапа на лед, сейчас же встал на четвереньки, да так и пошел. Я начал его убеждать, что «так, мол, неудобно, да и не уйдешь далеко». Он ответил: «Ладно, зато безопаснее. Если нога провалится, то я руками удержусь, а если рука проскочит, то ногами зацеплюсь».

Однако прошла неделя, и люди стали неузнаваемыми. Они уже не просто ходили, а перебегали по небольшим льдинкам через широкие полыньи. Если бы мы прожили там годик или два, то пожалуй стали бы ходить по льдам не хуже белых медведей.



В 1926 и в 1927 гг., занявшись изучением полярных льдов, я неоднократно делал посадки на пловучие льдины. Нужно было уметь сверху точно распознавать характер льда, чтобы безошибочно определить, какой он толщины и годен ли для посадки. Ледяные поля, плавающие в Северном Ледовитом океане, разнообразны по прочности и происхождению. Поля, имеющие кромку, загромажденную ломаными льдами (торосами), доходят иногда до нескольких метров толщины. На них можно безопасно садиться. Нужно лишь тщательно смотреть, чтобы не наскочить на скрытый под снегом торос (осколок льда) и не поломать лыжи. Есть и другой вид ледяных полей. Края у них ровные, как бы обрезанные ножом. Они состоят из тонкого недавно образовавшегося льда, на котором иногда бывает тонкий слой снега. На такие поля надо избегать садиться.

Но есть еще один вид льда, который очень трудно определить, годен ли он или нет. Это лед тоже молодой, но он образовывается среди толстых полей, которые, сходясь краями друг с другом, образуют по середине чистый плес воды. Плес замерзает и покрывается снегом. Такой лед мало чем отличается от крепкого ледяного поля, а расположенные кругом торосы успокаивают ваш глаз и внушают доверие. Манящая гладкая поверхность поля может стать роковой. Изучение льда мне очень пригодилось в моей работе на Баренцовом море в поисках дирижабля «Италия» и самолета «Латам», на котором погиб великий исследователь Арктики Роальд Амундсен. В то время я неоднократно попадал в густые туманы, вынужден был садиться на лед и выжидать прояснения. Мои пятнадцать посадок на пловучие льдины в Арктике в 1928 г. создали незабываемое впечатление. Да и неудивительно. Ведь достаточно малейшей неосторожности, малейшего зевка или недооценки того или другого положения в отношении льда или тумана и можно сесть навсегда.

Просматривая весь путь, всю работу, сделанную пилотами-путешественниками Арктики, у меня сложилось твердое убеждение, что решающую роль в завоевании Севера сыграет самолет, что разрешит эту трудную почетную задачу летный состав нашего Союза ССР.

Страна, которая все проблемы разрешает коллективным трудом, водружит свое красное знамя как символ свободы труда и победы человека над природой и в неисследованных еще местах далекого Севера.

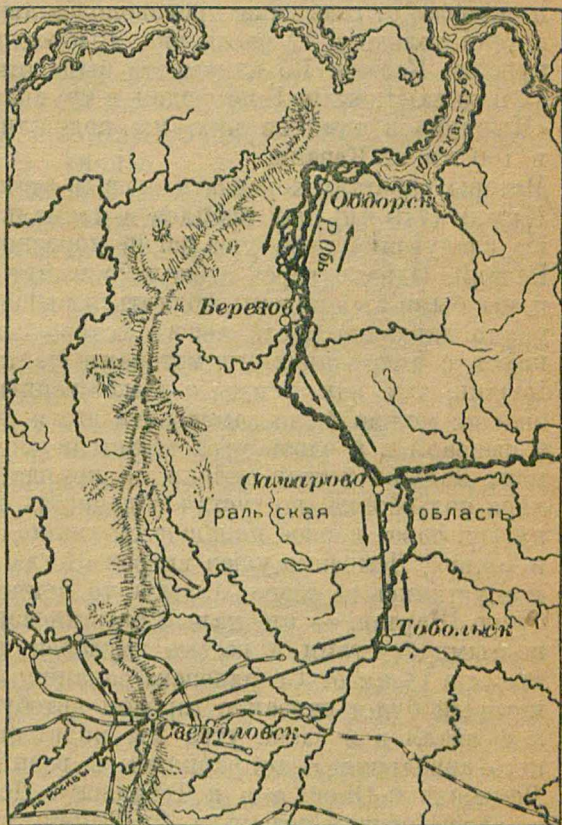
---



# за пушниной на самолете<sup>1</sup>

И. МИХЕЕВ

В январе 1931 г. мне пришлось сделать интересный перелет из Москвы в Обдорск и обратно на самолете — АНТ-9<sup>1</sup> с целью выяснить возможности перевозки пушнины с полярных факторий воз-



Маршрут перелета трехмоторного самолета „Ант-9“ за полярный круг.

<sup>1</sup> Перед отправлением в полет т. Михеев вызвал на социалистическое соревнование экипажи самолетов, летающих зимой. Экипаж самолета т. Михеева оказался первым, блестяще выполнив задание. *Ред.*



душным путем и одновременно испытать трехмоторный самолет в условиях крайнего севера.

Обычно вывозка пушнины, заготовленной на полярных факториях, задерживается до открытия навигации на реках Сибири, т. е. до июня — июля. Поэтому ценнейшая валюта — пушнина — остается неиспользованной для страны в течение 5—6 месяцев. Надо сказать, что опыты вывозки пушнины на самолете уже производились в 1927 г. Летчик Галышев летал за ней в район селения Дудинки, расположенного за Полярным кругом на реке Енисее. После предварительной тренировки и работ по отоплению маслопроводов самолета «АНТ-9», я, борт-механик Монахов и моторист Романов вылетели 31 января из Москвы. Одновременно со мной на таком же самолете отправился в перелет летчик Демченко с борт-механиком Винниковым и мотористом Мороз.

Ввиду густого морозного тумана, который стлался по самой земле и скрывал от глаз даже противоположный край аэродрома, мы вылетели только в 12 часов дня. Выбравшись из тумана, мы взяли курс на Казань. Но видимость была отвратительной.

Только за Нижним-Новгородом в тумане стали попадаться «окна». «Нырнув» в одно из них, мы подошли к земле приблизительно в 100 км от Казани.

Моторы работали хорошо, и первый этап нашего пути — Москва — Казань (740 км) был пройден в нормальное время.

На следующий день при ясной морозной погоде мы вылетели из Казани. Однако через несколько минут встретился густой туман, и мы были вынуждены подняться выше. В это время неожиданно упало давление масла левого мотора (явление, не раз наблюдавшееся с американскими моторами Райта). Пришлось вернуться в Казань, так как лететь с выключенным третьим мотором было опасно: можно было заморозить его и даже сжечь.

2 февраля в 8 часов утра вылетели снова и опять встретили туман. Дальше летели только по компасу. Около Сарапула снизились под облака, но густая облачность заставила меня вновь подняться через первое попавшееся «окно». Пока наш самолет нырял в «окно», Демченко ушел вперед. Когда мы пришли в Свердловск и опустились на озере Шарташ, то Демченко давно уже был там.

Озеро Шарташ — это малый зимний аэродром. Он окружен обрывистыми берегами и весьма неудобен для посадки. В настоящее время в 15 км от Свердловска заканчивается постройкой аэропорт, который будет связан с городом автобусным сообщением.

3 февраля в 8 часов утра мы поднялись со Свердловского зимнего аэродрома и отправились в разных направлениях: летчик Демченко в Омск, а я к Тобольску. До Тюмени шел сухой снег, не залепляющий козырька. От Тюмени прояснило, и внизу замелькали перелески с болотистым березняком.

Перед самым Тобольском мы вышли на широкий тракт, идущий вдоль реки. На обсаженном елками шоссе было оживленное гу-



живое и автомобильное движение. Мы насчитали около 30 грузовых машин — преимущественно «Амо» и «Фордов», подвозящих рыбу и мясо к железной дороге для отправки их в промышленные центры Урала.

Путь из Свердловска до Тобольска — 550 км был покрыт без приключений, и мы благополучно опустились на Тобольском аэродроме, почти лишенном снега, сдутого ветрами. Наша большая трехмоторная машина советской постройки вызвала огромный интерес со стороны тобольских рабочих и осоввахиловцев. Почти ежедневно на аэродром приходили экскурсанты, и мы устроили несколько полетов для рабочих нового консервного завода.

Из Тобольска мы должны были лететь с промтоварами для наших полярных факторий через Самарово и Березов в Обдорск. В день вылета стоял 43° мороз, но в нашей кабине было тепло, и только в конце пути мы почувствовали, что руки стали замерзать.

Самарово — маленькое село: 150—200 домиков. В этом месте Иртыш сливается с Обью. Еще сверху заметили мы полуразобранную кирпичную церковь (кирпич взят на постройку нового комбината экспортных консервов, строящегося в Самарове). В Самарове находятся фактории Госторга, заготавливающие в обмен на промтовары меха белки, лисицы и куницы.

Мы взяли полный запас бензина на перелет в Обдорск (820 км) и при температуре — 30° вылетели на север. Внизу, среди густого кедрового леса была видна широкая река Обь. Расстояние между Самарово и Обдорском, которое по реке проходит в 10 дней, а на «перекладных» отнимает 2—3 недели, мы прошли в 4 часа 10 мин. Уже за Березовым лес кончается и начинается кустарник, совершенно исчезающий под Обдорском. Недалеко от Обдорска Обь расчленяется на большое количество рукавов до 50 км шириной, что в пасмурную погоду сильно затрудняет ориентировку.

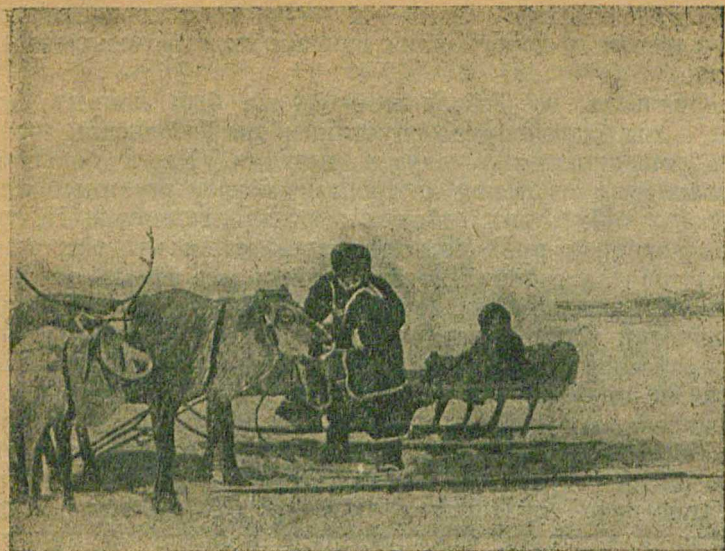
Город Обдорск расположен на высоком берегу Оби и далеко виден с воздуха благодаря двум церквям, одна из которых уже превращена в клуб. Большинство домиков в городе деревянные.

Место посадки находится в тундре. Река Обь не может служить аэродромом, так как сплошь покрыта торосами.

Как только мы сели, со стороны города показались толпы людей, едущих на лыжах, оленях, собаках и лошадях. Местные жители осмотрели самолет, но мы заметили, что он меньше поразил бывалых полярников, живущих в 1500 км от железной дороги, чем жителей одной деревушки в Татарской республике, отстоящей от железной дороги в 50 км.

В Обдорске строится большой консервный комбинат, для которого суда Карской экспедиции уже завезли иностранные машины. Продукция комбината — рыбные консервы особенно ценных пород (стерлядь, нельма, осетр) — предназначена к отправке с Карской экспедицией. Помимо этого будут делаться консервы из гусей, уток и белых куропаток.





Тундра и ее обитатели.

Неподалеку от Обдорска находится оленеводческий совхоз промышленного значения. Бедняки севера объединены в колхозах. Они сообща пасут свои стада, сообща организуют промысел рыбы и зверя. За время пребывания в Обдорске нам удалось познакомиться с местными жителями, среди которых преобладают остяки, самоеды и зыряне. Они приезжают на оленях и собаках на факторию, помещающуюся в единственном каменном доме города.

Ассортимент товаров фактории исключительно богат. Здесь есть все что угодно: медная посуда, обувь, мануфактура, сундуки, даже швейные машины и многое другое.

Местные жители одеты в красивые меховые одежды — олени малицы и кисы — меховые сапоги. Они важно обступили наш самолет во время посадки и гостеприимно предлагали нам пожевать табак. Я несколько раз пробовал это сделать, но безуспешно. Заведующий факторией с улыбкой рассказывает, как он испытывает доброкачественность жевательного табака:

— Я пробую жевать всегда сам. Если я не выдерживаю табак во рту, — значит он хорош. Если выдерживаю, то это верный знак, что этот сорт табака покупать не будет.

По мнению заведующего факторией жевательный табак предохраняет от цинги. Кроме того местные жители спасаются от цинги густым клюквенным экстрактом, бутылка которого всегда находится на столе рядом с самоваром.



В Обдорске мы получили телеграмму из центра — забрать находящуюся в Самарове пушнину: 70 мешков белого и голубого песка и горностая и доставить их в Тобольск.

Дни стояли короткие, но вылететь вследствие полярных туманов раньше 12 часов дня было невозможно. Поэтому мы решили зайти в город Березов и оттуда уже, пополнив запас бензина, вылететь в Самарово. Необходимо сказать, что аэродром в Березове весьма неудобен: неровный, с огромными снежными сугробами до 1 м высоты. Эти предательские сугробы я заметил еще сверху, а поэтому нашел полянку в лесу шириной только в 100 м, но совершенно гладкую и ровную. Березов расположен на высоком берегу реки Сосьвы. Впоследствии я садился на эту реку и подруливал к самым домикам.

Переночевав в Березове, мы с утра приступили к подготовке самолета. Большие морозы требуют много времени и хлопот.

Перед полетом необходимо разогреть моторы, каждый из которых закрывается особым чехлом из плотной материи «юбкой», как называют его механики. Под чехол каждого мотора ставится большой примус с медной сеткой для предохранения от пожара и прогревается там около часу. Как только винт, поршни и вал начинают свободно вращаться, заливается жидкое масло (температуры  $+70-80^{\circ}$ ) предварительно подогретое на кострах. После этого примус тушится, и моторы по-одиночке заводятся. После запуска и до самого взлета, чтобы сохранить нормальную температуру, моторы необходимо держать работающими при режиме 800—1 000 оборотов. Мы легко справлялись с этой работой в любой мороз, затрачивая на нее однако не менее 2 часов.

Обычно самолет мягко брал старт, но иногда, вследствие промерзания, приходилось применять постороннюю рабочую силу, или раскачивать рычагами лыжи, чтобы оторвать их от снега. Разбег самолета при сухом снеге очень небольшой — около 150 м, а при оттепели и большой нагрузке — около 200-300 м.

В 11 часов мы вылетели из Березова. Стояла ясная солнечная погода. Внизу блестел снег, мелькал редкий кустарник. Пройдя 460 км, мы прибыли в Самарово. Затратив на подготовку к дальнейшему перелету только один час, взяли около 360 кг бензина, и через 2 часа пути прибыли в Тобольск, где сдали пушнину в Пушносиндикат. Здесь пушнина должна пройти сортировку, обезжиривание и упаковку для отправки в московские меховые холодильники.

Мы пробыли в Тобольске около трех дней и, взяв предельную нагрузку ценных промтоваров для факторий, отправились в Обдорск. Отсюда с новым грузом пушнины мы опять отправились на юг в Тобольск. Работа самолета «АНТ-9» в условиях далекого севера была испытана. Обследование возможностей организации воздушных сообщений в этих районах также было закончено.



Оставалось только захватить приготовленную в Тобольске пушину и возвратиться в Москву.

Обратный путь явился наиболее трудным. Стояла исключительно скверная погода. Непрерывные встречные ветры, мятели, морозы затрудняли полет и вызывали обледенение самолета. Этот перелет был самым трудным экзаменом для него. Особенно досталось нам на участке Казань — Москва. Мы летели в сильной пурге на высоте не более 50 м, ориентируясь исключительно по приборам.

Тем не менее, несмотря на плохую видимость, весь путь был покрыт со скоростью, присущей этому блестящему по своим качествам, самолету. Но иностранные моторы Райта причиняли нам немало хлопот. И мы частенько выражали пожелания, чтобы новые советские моторы «М-26» (с воздушным охлаждением) были скорее установлены на самолетах «АНТ-9». Они дадут возможность летать зимой так же свободно, как и летом.

6 марта наш самолет, успешно выдержавший полярный экзамен, возвратился в московский воздушный порт. Советский трехмоторный самолет впервые побывал так далеко на крайнем севере. Но мы уверены, что в самом ближайшем будущем этот самолет будет обычным явлением на приполярных окраинах Союза.

---





Самолет  
Летчика т.  
Водопьяно-  
ва (край-  
ний с лева)  
в районе  
нефтяных  
промыслов  
на о-ве  
Сахалин.

## большой шантар

В Охотском море зверь почти не добывался, даже хищные частники-японцы и те не интересовались морским зверем. Только туземцы в районе острова Большой Шантар били палками нерпу у берегов.

А между тем Охотское море зверем очень богато. В нем водятся и сивуч, и нерпа, и громадная белуха. Но эти природные богатства до сих пор оставались неиспользованными.

Летом 1930 г. по заданию правительственных организаций Московский институт рыбного хозяйства послал специальную экспедицию в Охотское море во главе с молодым ученым т. Дорофеевым. Базой экспедиции был городок Николаевск, находящийся в устье реки Амура, при впадении ее в Татарский пролив.

Через этот город проходит новая воздушная линия, связывающая город Хабаровск с городом Оха на острове Сахалине, и самолеты в Николаевске бывают регулярно. В задачи экспедиции входило: определить количество зверя в Охотском море, выявить места его расположения и выбрать тип будущего промыслового судна.

Ученый, немало летавший в Белом море на беломорских тюленьих промыслах, по прибытии в Николаевск решил прежде всего разведать Охотское море воздушным путем, зная по опыту, что самолет является лучшим разведывательным средством.



Однако первые два полета не дали никаких результатов. Зверь не был найден. Или летчик черезчур высоко летал над льдами (полеты на малых высотах над мелко битым льдом опасны) или ему не удалось напасть на места, где водится зверь.

Но т. Дорофеев не был обескуражен первой неудачей и решил сделать еще ряд разведывательных полетов.

Не так-то легко достать для этой цели самолет. Линия Хабаровск—Сахалин перегружена пассажирами. Запись в очередь на полет на этой линии явление обычное.

Развитие рыбных, нефтяных, лесных и золотых промыслов притянуло на Сахалин тысячи новых работников. Край оживился. Жизнь забила, как мощный нефтяной фонтан...

Но бездорожье края мешает работе. На путешествие с Сахалина в административный центр — город Хабаровск — требуется летом 10 суток, а зимой... целый месяц. Это же путешествие на самолете занимает... 8 часов.

В один из июльских дней, около полудня, на юге от Николаевска показался очередной рейсовый самолет, идущий из Хабаровска. Им управлял летчик Водопьянов, открывший первыми полетами эту линию.

Пассажирскую кабину гидросамолета занимали трое хозяйственников из «АСО» (Акционерное сахалинское общество) и иностранец инженер. Они летали для ознакомления с местами, где будут заложены новые заводы «АСО». Все четверо работали, просматривая планы построек, и путем записок обменивались замечаниями, т. к. шум мотора мешал разговаривать.

Летчик смотрел вперед, где среди сопок четко виднелась блестящая лента Амура, и «ощупывал» глазом маленькую бухточку в устье реки Камары. Бухта служила аэродромом.

Город, переживший во время гражданской войны владычество атамана Тряницина, еще хранил следы «работы» этого «владыки» — ряды разрушенных зданий. Замелькали крыши маленьких домиков, приблизилась вода и притянула к себе самолет.

Водопьянов сходит на берег, за ним Аникин. Оба подтягивают самолет к плоту.

Один из пассажиров обращается к Водопьянову:

— Ты, Михайло Васильич, отдохни до вечера. Мы тут малость позондируем с инженером-то. А вечером и дальше махнем.

— Так и отдыхать нечего: до вечера я слетаю с Дорофеевым на Шантар.

— А успеешь обернуться-то?.. Сколько миль отсюда?

— Километров 400 будет. Точно не знаю — в карту еще не всматривался.

— Уж ты постарайся как-нибудь. А то ведь перед иностранцем неудобно будет. Где я его здесь спать положу? А там все уж горю.

— Ладно, не беспокойся. К вечеру будем на Сахалине.



Сегодня летчик прошел уже 900 км, отделяющих Хабаровск от Николаевска. Но молодость берет свое. В любую погоду, без единой аварии, без отдыха работают летчики на этой линии Хабаровск—Сахалин, которую прозвали «каторжной».

Михаил Васильевич Водопьянов еще в 1918 г. был малограмотным крестьянином. Поступив добровольцем в Красную армию, он в течение года прослужил обозным. Затем стал шофером, потом борт-механиком и наконец с 1928 г. летчиком. Его неизменный летный спутник, Николай Васильевич Аникин, прошел не менее суровую школу: участвовал в боевых операциях Красной армии, дрался с басмачами и наконец стал первоклассным авиационным механиком.

Оба с видимым удовольствием работают на «каторжной» линии, где штормы, туманы, дожди и сильные бури летом, а зимой и трескучие морозы.

Ровно в час дня морской самолет перелетел узкий и острый, как лезвие ножа, полуостров Лянги, отделяющий Амур от Охотского моря. В пассажирской кабине находились т. Дорофеев и фотограф. Через полчаса впереди показался особый «охотский» непроницаемый для глаза туман. Взяли курс на запад. Слева проплыли черные скалы острова Рейнеке, потом уплыли назад и исчезли из поля зрения.

Неожиданно резко Водопьянов изменил курс на север, и туман, отгоняемый южным ветром, как бы расступался перед самолетом, таял, уходил на север. Показалась кромка льда, на котором мог находиться зверь.

Водопьянов заметил черные точки на мелко битом льду.

Он постучал в окно, ведущее в пассажирскую кабину, но оглянувшись, увидел, что Дорофеев, высунув голову из окна, уже наблюдает за сивучем.

Жирные, лоснящиеся черные тела застыли в неуклюжих позах. Шум мотора оглушал их, и от испуга они не решались прыгать в воду.

Лишь при вторичном повороте самолета сивучи начали прыгать в воду. Делали это они очень смешно: торопливо подползали на лапах к ближайшей отдушине во льду, затем с разбегу тыкаясь головой в лед, изгибались и, описав круг хвостом, падали на спину в воду.

Эта картина развлекала летчика, и самолет проделал несколько лишних кругов над первой лежкой сивучей.

Но вспомнив, что сегодня же предстоит еще большой утомительный путь, летчик пошел прежним курсом на север.

Новой залежки зверя не нашли. Самолет находился в гуще тумана над мелким крошечным льдом, и летчик уже собирался повернуть на запад, когда мотор неожиданно стал давать перебои. Его мощная ровная песня прервалась каким-то хрипом, длившимся





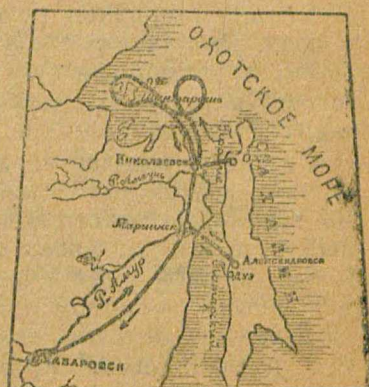
В лесах о-ва Сахалина.

правда только секунду. Но эти секунды напоминали механику Аникину о его переживаниях в далеких песках Средней Азии. Он вспомнил, как во время его полета над расположением басмачей также неожиданно прервал свою песню мотор, и лишь особая находчивость помогла тогда летчикам избежать смерти...

И сейчас катастрофа была бы неизбежной при посадке на битый лед, вдали от берегов, в ледовом безлюдьи.

Поворот на юг — и снова несется самолет над льдами... А внизу белые льды чернеют от сивучей.

«Лежки зверя имеют определенно промысловое значение, — думал в это время ученый наблюдатель. Однако почему же Водопьянов решил возвращаться?.. Надо пройти и на восток».



Маршрут регулярной воздушной линии Хабаровск—Оха—Александровск и полетов Водопьянова в Охотском море.



Он пишет записку пилоту. Но летчик отрицательно качнул головой и на мгновение встретился глазами с Дорофеевым. Его взгляд много сказал Дорофееву, который тоже бывал в разных передрыгках. Прислушавшись к звуку мотора, работавшему то ровно и мощно, то с перерывами и хрипом, Дорофеев понял, что продолжать полет на восток уже нельзя.

У летчика и механика была одна цель — добраться до чистой воды и сесть. Но чистой воды не было, и оставался один выход: сделать при посадке какой-нибудь ловкий трюк, оставив целой хотя бы пассажирскую кабину.

В момент, когда уже искрились на солнце льды и отчетливо и резко, как в хорошо наведенном на фокус фотоаппарате, были видны мокрые головы сивучей, механик ударил рукой по сектору газа.

Самолет рванулся вперед, и летчик, успевая принять на себя рукоятку штурвала, слышал прежнюю ровную песню мотора.

Летчик улыбался, механик искоса смотрел на него и, вспоминая Среднюю Азию, невольно подумал:

«Второй раз в жизни»...

---

Когда самолет вернулся в Николаевск, механик разобрал помпу, нагнетающую бензин из баков, и нашел разъединенный бензоловой смесью кусок резинового шланга. Мощная помпа рассосала резину, источенную ядами бензола, и эта химическая реакция закончилась за несколько секунд до того момента, когда поплавки самолета должны были коснуться ледяных глыб.

Через час после возвращения в Николаевск, когда механик заправил самолет, пришли пассажиры. Водопьянов уселся за штурвал и, борясь со штормом, который свирепствовал в Татарском проливе, полетел на Сахалин.

---

Через несколько дней самолет снова отправился в Охотское море обследовать район самих Шантарских островов, где по сведениям, собранным прежними экспедициями, было много зверя.

Вылетели в 10 часов утра, имея запас бензина на безостановочный двенадцатичасовой полет.

Высокая облачность без ярких солнечных бликов и пшитель, ясный воздух, далекая видимость благоприятствовали полету.

Снова пересекли сопки полуострова и вдоль побережья пошли на Большой Шантар. Слева виднелись скалистые шхеры, заросшие сосной. Видимо здесь часто свирепствуют сильные бури, так как все побережье завалено буреломом.

Дошли до кромки битого льда, и через несколько минут встретили сплошной лед, над которым и мчались до самого Острова. Впереди показались высокие берега Шантара, поплыли живописные зеленые долины с горами высотой до 1 000 м, кое-где виднелся дымок — след людского пребывания.



На острове расположен питомник голубого песка и чернобурой лисицы. На острове много медведей и другого дикого зверя. Здесь находятся иодные промысла, имеется радиостанция.

Но внимание воздушных разведчиков, привлекал не самый остров, а окружающие его вода и лед. Летчик сделал большой круг над островом.

На севере оказалась бухта, совершенно чистая от льда — очевидно незамерзающая. С запада и востока лед почти примыкал к берегам. На юге его кромка отделялась от острова почти на 1 км.

Почти всюду у берегов играла нерпа. Лежбища сивучей по количеству превосходили всякие ожидания.

Было ясно, что организация промыслов с центром на Большом Шантаре будет иметь огромное экономическое значение для Дальневосточного края.

В этом полете, длившемся восемь с половиной часов, по подсчетам Дорофеева, подтвержденным фотосъемками, он видел сотни тысяч голов морского зверя.

Зверя в Охотском море очень много, и он не напуган: сивуч заходит даже в устье р. Амура и подходит к самому городу Николаевску.

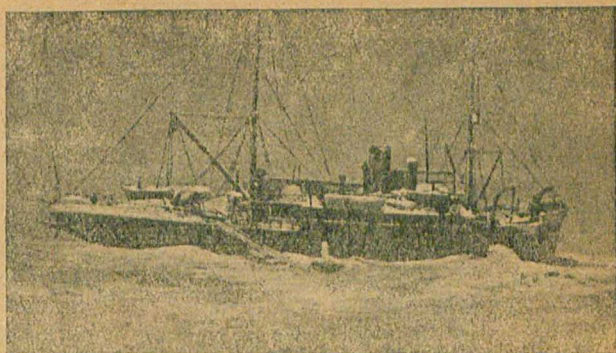
Огромные запасы зверя, ежегодный приплод которого превышает естественную убыль, сделают организацию промыслов весьма выгодной. Когда промыслы будут организованы, советские самолеты и суда специального «охотского» типа будут работать в далекой Удской губе и в центре пустынного, но богатого Охотского моря. Передовая техника проникает и на далекие окраины нашего Союза, умножая наши богатства.

---



# эвакуация парохода

Пароход „Ставрополь“ во льдах в проливе Лонга.



## „Ставрополь“

В. ГАЛЫШЕВ

Осенью 1929 года пароход «Ставрополь» возвращался из рейда в устье реки Колымы. Миновав почти весь опасный участок пути, он подходил к мысу Северному, что вдается в пролив Лонга, отделяющий остров Врангеля от берегов Сибири.

И здесь, когда недалеке был Берингов пролив и чистые от льдов морские просторы, пароход зажалось льдом. Запасы продовольствия были невелики, а на борту парохода находились женщины и дети... По другую сторону мыса Северного была зажата льдами американская шхуна «Нанук», принадлежавшая меховщику-промышленнику Свенсон. Зимовка шхуны причиняла большие убытки Свенсону и он с разрешения советского правительства решил перевезти меха на американских самолетах.

За это дело взялся известный полярный летчик американец Эйельсон, который вылетел 1 ноября 1929 года из Аляски и пропал без вести.

К этому времени положение на пароходе «Ставрополь» ухудшилось. Капитан судна т. Миловзоров заболел гнойным плевритом, а тяжелое состояние льдов внушало опасение за благоприятный выход из льдов парохода и в 1930 г.

Постановлением Совнаркома Союза было решено отправить к бортам «Ставрополя» два самолета для эвакуации больных. Начальником экспедиции был назначен летчик М. Т. Слепнев на самолете «СССР-177». Вторым пилотом на самолете «СССР-182» был я.



Мы вышли из Владивостока на ледоколе «Федор Литке» и 23 ноября прибыли в бухту Провидения, что расположена в Южной части Чукотского полуострова.

Отсюда мы должны были отправиться летом к Мысу Северному и приступить к выполнению задания.

Лишь к 9 декабря была закончена выгрузка нашего имущества с ледокола, который немедленно ушел в Владивосток.

Дом, в котором мы обосновались, был без стекол и с испорченными печами; пришлось срочно их ремонтировать. Я взял на себя обязанности истопника. Мы работали день и ночь, стараясь как можно скорее приготовить к отлету наши машины.

Еще до ухода «Литке» 28 ноября мы попробовали взлететь, но в воздухе, в районе бухты, в моем моторе сторел цилиндр.

Пришлось немедленно сесть. Один т. Слепнев лететь не мог, т. к. запасные части были на одном самолете, а продовольствие на другом.

Приступили срочно к ремонту мотора. В скором времени снегом засыпало оба наши самолета. Настала полярная ночь. О вылете на Мыс Северный нечего было и думать.

Тов. Слепнев с большим трудом организовал посылку на Мыс Северный санную партию с продовольствием и с проводником т. Дьячковым, которому предстояло пересечь всю Чукотку и пройти 1 500 км.

В начале января радист Кириленко, живущий в бухте Пинкингнея, принял первую радиограмму из центра, из которой мы узнали об исчезновении летчика Эйельсона.

Вслед за этим мы получили приказание из центра о вылете на Мыс Северный. К этому времени настала хорошая погода; снова появилось солнце. Наши самолеты уже были в порядке.

Мы вылетели 28 января и благополучно прибыли на Мыс Северный.

Здесь мы узнали, что 26 января американские летчики Кроссон и Гильом, улетаая в Аляску, заметили сверху в устье реки Амгуэмы разбитое крыло самолета Эйельсона, торчащее из снега.

Увидеть его удалось лишь по длинной тени, что дает низко расположенное над горизонтом полярное солнце.

На следующий день т. Слепнев слетал на самолете американца Кроссона к месту катастрофы, где и составил аварийный акт.

Я начал готовиться к отлету с пассажирами, но через несколько дней мы получили приказание из центра — организовать поиски тел пропавших американских летчиков.

Началась организация экспедиции на собаках и сборы к полету т. Слепнева на самолете «СССР-177» в устье реки Ашгуэмы (в 50 милях к востоку от Мыса Северного).

Я должен был оставаться на Мысу Северном в резерве и для наблюдения за полетами американских летчиков, летавших здесь на нашем бензине. Кстати сказать бензина было очень мало и рас-



ход его надо было тщательно регулировать, чтобы не остаться на долгое время на Мысе Северном.

9 февраля, когда выяснилось, что состояние тяжело больных пассажиров, находящихся на борту «Ставрополя» внушает опасение, я послал летчику Слепневу записку с просьбой разрешить мне вылететь в бухту Лаврентия.

Американский летчик Гильом, поддерживавший связь с группой Слепнева, доставил мне в этот же день ответную записку начальника экспедиции, который разрешил мне действовать по моему усмотрению.

Посоветовавшись с капитаном Алексеевым, мы наметили наиболее слабых пассажиров, нуждающихся в эвакуации. врача т. Игначак, двух детей с нянькой и сотрудника экспедиции НКПС т. Зегденидзе.

За 20 минут до вылета врач сделал т. Зегденидзе впрыскивание камфоры.

Ребята чувствовали себя перед полетом хорошо, врач же т. Игначак смотрела на самолет как на совершенно обычное средство передвижения.

Не буду описывать наш трудный перелет. Скажу лишь, что вылетел я в 9 часов утра от Мыса Северного, при морозе около — 40°, и, взяв курс напрямик через горы Чукотского полуострова, через 3 ч. 45 м. благополучно прибыл в бухту Лаврентия.

Лишь 21 февраля, когда мы устроили здесь радиостанцию, я, взяв помимо полного запаса баков самолета еще 300 кг бензина, вылетел на Мыс Северный и при отличной полярной погоде (штиль, температура — 44°, давление — 479 мм) прибыл туда через 4 часа полета.

В этот же день прилетел на Мыс товарищ Слепнев и сообщил, что трупы летчиков найдены и что экспедиция эвакуируется с места раскопок. Мы встретили здесь и санную партию каюра Дьячкова, который уже готовился в обратный путь, так как корм для собак был на исходе.

Он должен был взять с собой в бухту Провидения больных Шелянникова и Островецкого, их жен и Левакова, которые отказались от четырехчасового полета на самолете и предпочли двухнедельное путешествие на собаках...

---

На следующий день Слепнев вылетел на американском самолете на место катастрофы и еще через день привез на своем самолете «СССР-177» трупы погибших американских летчиков.

26 февраля санная партия Дьячкова с пятью пассажирами отправилась в далекий и тяжелый путь, а 4 марта я вылетел с другими пассажирами в Бухту Провидения.

На моем самолете находились: Левакова с ребенком лет 5—6, Брилон с грудным ребенком и начальник пограничного поста т. Кучма.





Чукотское селение Пинкегней, занесенное снегом.

От Мыса Северного до Колючинской губы была отличная погода: шел на высоте 1 500 м. От Колючинской губы до бухты Лаврентия шел по берегу моря, так как горы и горизонт были затянуты туманом. Последние километры шел в облаках, сильно болтало.

Сели в бухте Лаврентия, потому что сюда американцы обещали доставить 8 марта бензин из Аляски (в бухте Провидения запас бензина уже кончился).

Весь март стояла отвратительная погода: дули сильные ветры северных румбов с непроницаемой пургой. Опасаясь за целостность самолета, который мог быть унесен ветром, мы крепили его следующим образом: зарывали глубоко в снег массивные доски длиной в 4 — 5 м и уже только к ним привязывали веревками самолет.

Весь март вместе с механиком т. Эренпрейс и радистом т. Кириленко налаживали радиостанцию. К двадцатым числам марта удалось наладить, правда не особенно надежную, связь с Усть-Камчатском.

28 марта к нам прилетели американцы и привезли бензин взамен нашего, израсходованного ими на Мысе Северном. После их отлета мы стали собираться в новый полет на Мыс Северный. За это время весь фюзеляж и крылья самолета «СССР-182» были зане-



сены снегом. Лишь с помощью паяльных ламп и примусов нам удалось предварительно очистить от снега, «растаять» наш самолет.

Вылетели 5 апреля. До мыса Ванкарем шли при прекрасной погоде, но дальше попали в пургу и с трудом пробились сквозь нее. На пароходе нас не ожидали.

Взяв троих пассажиров, мы 8 апреля попытались улететь, но самолет не смог подняться: мотор работал скверно, к тому же и снег после оттепели стал мокрым и налипал на лыжи.

Решили отложить полет до первого морозного дня, а за это время перебрать мотор. Но дожждаться мороза не удалось. Все чаще и чаще стали ложиться густые туманы, а оттепели усилились.

Пришлось улетать.

27 апреля нам удалось подняться. Летели почти в сплошном тумане, идя вдоль береговой полосы. Не долетая мыса Инчаун, попробовал прорваться сквозь туман в сторону бухты Лаврентия, но в горах земля исчезла из глаз, пришлось вернуться назад и сесть в селении Уэлен.

1 Мая праздновали здесь. Выла пурга, дул сильный прерывистый норд...

6 мая, когда прояснился туман, сменивший пургу, я прилетел в бухту Лаврентия. Здесь меня уже разыскивал каюр Дьячков — наш советский полярный рекордсмен, прошедший путь из бухты Провидения (250 км) в 19 часов!

8 мая, сгладив заструги нашего аэродрома, мы вылетели в бухту Провидения и сели там в гавани Эмма к дому, в котором жили со Слепневым перед отправлением.

Дом был полузанесен снегом, крыша стала протекать, в складе был беспорядок.

К тому же здесь находилось уже 23 человека в том числе несколько женщин и детей. Разместились кое-как. Вместе с Дьячковым привели все в порядок и начали организовывать нашу жизнь: определили нормы пайка (очень богатого, кстати сказать), исправили плитку в кухне, назначили кока, наняли в качестве истопника чукчу Степана, вывесили расписание дежурных по столовой.

Отсюда все эвакуированные на самолете и на собаках с борта «Ставрополя» должны были с началом навигации отправиться на юг. Предстояли дни томительного и скучного ожидания парохода.

В заключение несколько отрывков из моего дневника:

«28 мая. Целый день идет дождь. Скоро вскрыется река. Перетащили самолет в безопасное место. Отырыли из-под снега ящики и доски. Все сложили около дома. Мотор внесли в помещение.

Речка вскрылась, затопила фундамент дома. Готовились к охоте — всем необходимо свежее мясо. Цинга может посетить и нас. Вечером убил первую утку «шилохвость». Это — знак скорой весны, которая все еще не появляется в наших унылых местах. Все еще много снега, погода пасмурная, холодно.





Самолет т. Галышева „СССР-182“ в бухте Эмма на Чукотском полуострове.

Начало июня. Эренпрейс, Дьячков и радист Кириленко вернулись после суточной охоты: убили утку, чирка и нерпу. Туман. Сыро. 6 июня. Ночью был мороз. Упаковываем вещи, поставили самолет на колеса. К вечеру собаки «Комелек» и «Нети» к кормежке не пришли. Очевидно — заблудились в тумане.

В 12 часов приехал из Чаплина нач. пограничного поста т. Рязанов. Он привез телеграмму из Москвы, в которой предлагалось мне, не дожидаясь парохода, отправиться на юг.



Наюр т. Дьячков кормит свою собачью упряжку.



12 июня. Погода ясная, солнечная. У пассажиров, как называем мы эвакуированных, настроение отличное: поют, играют в шахматы, разговоры о цыгге прекратились. Охота идет отлично. Днем приезжала на вельботе из Интуки полярная учительница Рябцева. Погода ясная, но дует холодный ветер. Вечером хватил мороз, замерзли все лужи и обледенели камни, пошел снег.

16 июня. День был отличный — настоящее лето. Тепло, ветра нет, но кругом все еще много снега. Покрасили нижнюю часть крыльев. Собирались было пробовать мотор, но бухта покрыта мелко битым льдом, подняться нельзя.

29 июня. Произвели уборку материалов, пробовали самолет в воздухе. Назначил начальником базы каюра Дьячкова, подсчитал остатки горючего, продовольствия. Море покрыто туманом.

Начало июля. Все время идет дождь. Вчера ночью выпал снег. По вечерам туман. Трава начала желтеть. В лоцинах все еще лежит снег.

16 июля. Утром был сильный туман, с восходом солнца он ослабел. Решили лететь в Анадырь. Вылетели в 3 часа дня».

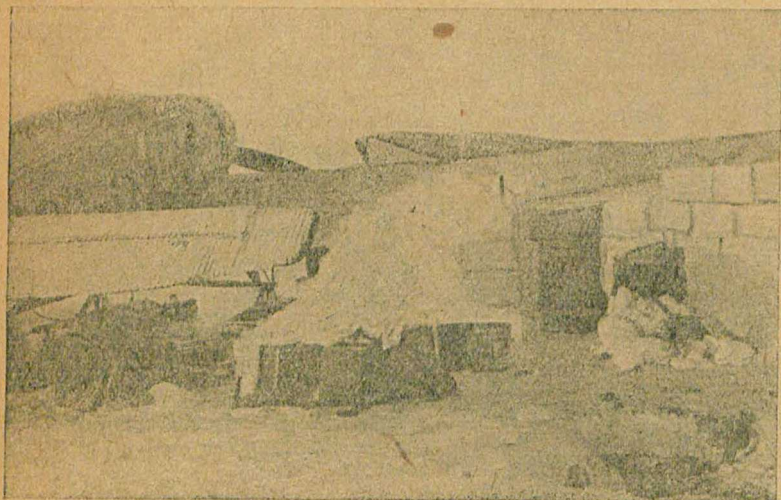
---

Все пассажиры, оставшиеся в бухте Лаврентия, вскоре после нашего отлета были взяты на борт парохода и 6 августа доставлены во Владивосток.

---



# ПОЛЕТ



Ледяной домин под крылом самолета, в котором жили участники розыска.

## ВО ВЧЕРАШНИЙ ДЕНЬ

### В проливе Лонга.

Попытка американцев вывезти людей и пушнину с борта полярной шхуны «Нанук», затертой льдами в Северном море в 1929 г., закончилась неудачей.

Первый рейс летчика Дорбант и второй Эйельсона прошли благополучно. Третий рейс «командора Арктики и Антарктики» (так звали Эйельсона в Аляске) стал его последним рейсом. Он и механик Борланд погибли во время полета в пурге. Четвертый полет к Мысу Северному благополучно проделал летчик Ионг. Во время пятого полета разбил самолет летчик Рид. Летчик Кроссон, сделавший шестой рейс, принужден был оставить свою машину и возвращаться в САСШ на чужой.

28 января 1930 г. два металлических советских самолета «СССР-177» и «СССР-182» пересекали Чукотский полуостров от бухты Провидения, куда их доставил ледокол «Федор Литке», до Мыса Северного.



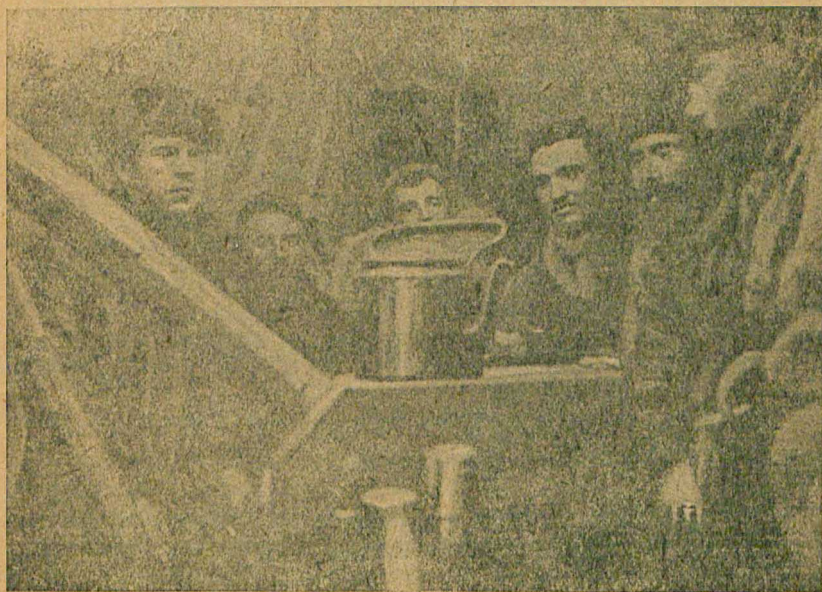
Я и мой помощник, летчик Галышев, направлялись к месту полярной трагедии с целью разыскать американских летчиков Эйельсона и Борланда и эвакуировать больных, женщин и детей с борта советского парохода «Ставрополь», зимующего во льдах пролива Лонга.

Труден и тяжел полет при «адском» морозе. Короток полярный день. Долгот и неизведан путь. Но наш полярный опыт, приобретенный нами в зимних полетах над далекой Якутией, помог довести самолеты до цели.

Мы полетели к месту аварии, где недавно было обнаружено крыло самолета, торчащее из твердого, как сахар, снега.

Осмотрев вместе с другом покойного Эйельсона — Кроссоном — обломки самолета, я убедился в том, что оба летчика погибли. Американцы же держались другого мнения. Они были уверены, что опытный полярник Эйельсон, потерпев аварию, пробирается сейчас к южному берегу Чукотки. Они говорили, что Эйельсон снабжен концентрированными, имеющими малый вес продуктами питания, что у него специально полярная из гагачьего пуха одежда, что он наконец оставил записку, в которой просит не беспокоиться о нем в течение месяца, если он не прибудет к цели...

По возвращении на Мыс Северный я назначил совещание, чтобы наметить план работ по раскопкам места аварии, так как я был уверен, что только эта мера поможет выяснить истину.



Внутренний вид жилища участников экспедиции т. Г. Слепнева.



Вот протокол нашего совещания:

- «1 февраля 1930 г. Первое заседание тройки, организованной согласно телеграммы т. С. С. Каменева за №30 117—30, постановило:
- 1) работу парохода «Ставрополь», шхуны «Наука», группы американских летчиков и нашего летного звена объединить;
  - 2) вывоз пассажиров «Ставрополя» отложить;
  - 3) для выяснения участи Эйельсона и Борланда рискнуть экипажем и одним тяжелым самолетом;
  - 4) создать розыскную группу;
  - 5) розыски производить до нахождения;
  - 6) начальником группы назначить пилота Слепнева;
  - 7) кооптировать в группу мистера Свенсона, старшего американского летчика Йонга и летчика Галышева;
  - 8) старшему помощнику капитана приготовить груз и снаряжение к отходу нарт вспомогательной санной партии. Ведущим назначить начальника пограничной охраны ГПУ т. Кучму».
- 

Через несколько дней наша розыскная группа была в долине реки Амгуэмы, где из-под снега торчало крыло самолета. Начались полярные дни. Выла мятель, стояли жестокие морозы. С питанием было плохо, но люди со «Ставрополя» и «Наука» неутомимо продолжали раскопки...

Особенно отчетливо запомнилась первая ночь в тундре. В широких двойных кухлянках<sup>1</sup> у большого американского примуса сидит группа людей. Все молча, обжигаясь, пьют чай...

По небу полыхает северное сияние. Обок у равнины поблескивает крыло теперь исковерканного, еще недавно бывшего гордой птицей, самолета «Гамильтон 10 002».

После чая залезаем в кабину и засыпаем тяжелым сном. Всю ночь хлопает брезент, становится все холоднее и холоднее. Механик зажигает на несколько минут примус, но как только гасит его, мороз снова пронизывает тело.

Потом мы строили снежную хижину под крылом самолета...

В середине февраля отыскивали труп Борланда и через несколько дней — Эйельсона. Рухнули надежды на благополучный исход аварии — она превратилась в катастрофу.

«Всем, всем, всем,—

сообщил телеграфист «Наука» известие, облетевшее газеты всего мира,—

...«летчик Эйельсон и механик Борланд найдены мертвыми, убитыми при катастрофе...»

---

Больные и обмороженные были перевезены на собаках незаметного героя Арктики — знаменитого каюра Дьячкова. Он проделал вслед за нами путь в 1 500 км через всю Чукотку

<sup>1</sup> Кухлянка — верхняя одежда с капюшоном из меха собаки или оленя.



Накануне нашего отлета утром прибыл летчик Гильом, который привез продукты. В этот же день я познакомился с летчиком Патом Рид, в 1919 г. впервые в мире перелетевшим Атлантический океан.

Он прилетел сюда из САСШ, чтобы доставить мне письмо американского правительства.

Его самолет сделал два красивых круга над местом катастрофы и пошел на посадку... Коснулся ледяных волн неровного «аэродрома», подскочил, ударился и, снеся пропеллер, шасси и мотор, с оглушительным треском врезался в лед...

Мы не были поражены только потому, что для этого не было времени, когда из-под обломков поднялся невозмутимый пилот. Он подошел ко мне, приложил рукавицу к шлему и отрапортовал, протягивая пакет:

— По специальному заданию из Вашингтона<sup>1</sup>.

В письме было приглашение «командору Слепневу» и механику т. Фариху посетить САСШ.

---

В день отлета мороз на земле доходил до 50°...

Сделав круг над местом гибели Эйельсона и Борланда, трупы которых лежали в пассажирской кабине нашего самолета, мы отправились к Мысу Северному. Рид летел на самолете Гильома.

Зловеще трепыхались черные траурные полотнища на крыльях самолета. Над льдами стоял морозный туман...

Скоро впереди стали видны очертания судов с приспущенными флагами. Я спустился и встал рядом с самолетом Галышева, флаг которого также был приспущен.

Вслед за мной спустился самолет Гильома. Подошли американцы с нартами, на которые и были перенесены трупы, покрытые американскими звездными флагами, сшитыми женщинами-чукчами.

Избушка рядом с факторией была декорирована флагами и полотнищами. По моему плану тела погибших должны были быть до передачи осмотрены смешанной комиссией из представителей Советского Союза, САСШ и Канады.

27 февраля трупы покойных летчиков были зашиты в полотно, перевезены к борту «Нанук» и переданы представителю САСШ — старшему американскому летчику Йонгу.

---

### **Полет во вчерашний день.**

Долгое время погода мешала нам отправиться в Америку. Радиост «Нанука» каждое утро сообщал:

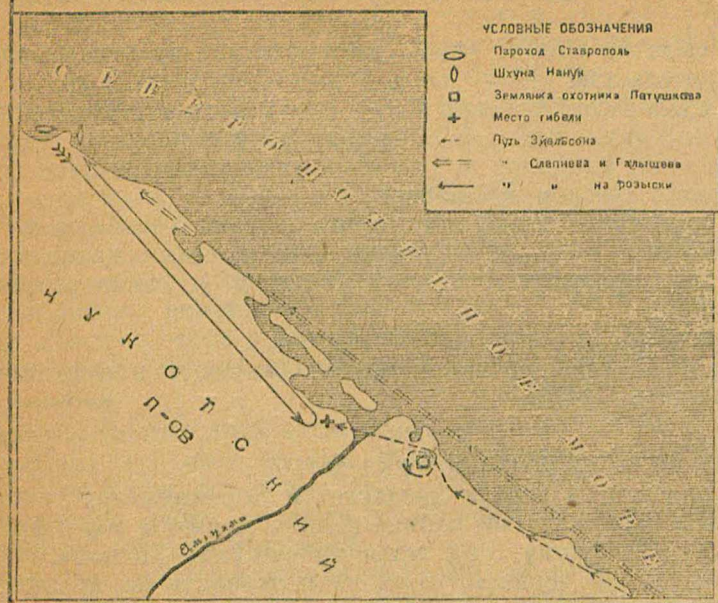
«В Теллоре (город в Аляске) шторм со снегом». Скучно и однообразно прошли четыре дня, пока наконец 4 марта радиост не сказал, что погода в Теллоре «не очень плохая».

---

<sup>1</sup> Столица САСШ.



# МЕСТО ГИБЕЛИ АМЕРИКАНСКИХ ЛЕТЧИКОВ ЭЙЛЬСОНА И БОРЛАНДА НА САМОЛЕТЕ „ГАМИЛЬТОН 10.002“



Было решено лететь в «не очень плохую погоду».

Первым поднялся Галышев с пассажирами со «Ставрополя», потом взлетел Ионг, затем я. На мысу остался занесенный снегом самолет Кроссона.

Все три самолета, сделав по кругу над мысом, взяли курс на место гибели американцев. Я шел справа от Ионга и через 45 минут



Моряки со «Ставрополя» роют траншеи, отсыпая погибших американских летчиков.



увидел траншеи, которыми мы перерезали весь район, где разыгралась трагедия.

На льду лежал разбитый самолет Рида, а за ним тянулся длинный надув снега. За каждой траншеей раскопок тоже тянулись длинные надувы от постоянной пурги в одном направлении. Остатки самолета Эйельсона были окончательно погребены под снегом.

Мотор гудел ровно. Самолеты то немного нагоняли друг друга, то летели один за другим. Показалась Колючинская губа. Галышев, качнув в знак приветствия своим «Юнкерсом», пошел вправо к заливу Лаврентия. У мыса Сердце-Камень стало покачивать. Я поднялся выше, до 2 000 м. Впереди показалось Берингово море. Оно не засинело, как южные моря, а засерело. Очень разителен был контраст между цветными переливами льдов на горах и серым однообразием морской поверхности.

Где-то внизу, почти под крылом самолета, мелькнул скалистый, обрывающийся прямо в воду мрачный мыс Дежнева.

В голове пронеслось:

«Это последний кусок Сибири, последний кусок советской земли... Итак я делаюсь «американцем»...

Берингов пролив, густо покрытый клубами пара, представлял суровое, мрачное зрелище. Нужно было застраховать себя от возможной остановки мотора. Рука на секторе газа. Прибавляю еще сто оборотов, самолет идет вверх и поднимается до высоты 2 800 м. В случае вынужденной посадки теперь есть возможность спланировать на мыс Дежнева или острова Диомиды. В 14 часов 20 м. пролетаем над воображаемой разграничительной линией СССР и САСШ. Хлопаю Фариха по плечу:

«Ну, браток, мы над Америкой».

Через несколько минут под нами показались скалы принца Уэльского.

Вырисовался чернеющий в пурге городок Теллор, и стали появляться дома не нашей постройки.

---

Посадка в Теллоре прошла благополучно. Когда мы в своих ужасных кухлянках вышли из самолета, нас прежде всего установили у стабилизатора самолета и несколько раз сфотографировали. Варрен, мэр города сказал приветственную речь. Я поздоровался с подошедшими Ридом и Гильомом, как со старыми друзьями. После ряда утомительных речей мы направились все вместе к дому мэра. Варрен — историческая личность в Теллоре. Он принимал в своем доме Роальда Амундсена по окончании его полета через Северный полюс на дирижабле «Норвегия». Ежегодно в день своей посадки в Теллоре покойный теперь Амундсен присылал телеграмму Варрену. Эти телеграммы и кусок обложки дирижабля бережно хранятся городом.

В комнатах горят бензинокалильные лампы. Они слегка шипят и разливляют мягкий белый свет. Мы бреемся, моемся, садимся за



стол, приняв вполне европейский вид. Представитель Соединенных Штатов на Аляске поднимает бокал с водой, в которой плавает кусок льда, и начинает нескончаемую речь, которые следовали потом одна за другой...

Я уже почти засыпал, когда в дверь постучали.

Показался Варрен со служащими, несшим толстую книгу и какое-то особое золотое стилос...<sup>1</sup>

— Командор Слепнев, оставьте ваш автограф в книге, где расписываются почетные гости нашего города.

На одной из страниц на меня глянула словно окруженная ореолом подпись:

**Руал Амундсен**.

Подписываясь особо четко и старательно, я вывел внизу:

**«4 марта 1930 года»**, а потом возвратил служащему книгу.

Но Варрен, как-то странно посмотрев на подпись, произнес:

— Простите, командор, но вы ошиблись.

— ?..

— Сегодня 3 марта.

Вспомнив о поясах времени и о том, что всего лишь пять часов назад наш самолет пересек воображаемую линию, где кончается один день и начинается другой, я исправил дату.

— Итак я совершил полет во вчерашний день, — подумал я, засыпая под вой пурги и богатырский храп Рида.

Мы полетели в город Фербенкс, чтобы доставить трупы Эйельсона и Борланда на железную дорогу.

Взяв курс строго на восток, я перелетел залив Нортон-бой и стал переваливать через водораздельный хребет между морем и Юконом. Внизу была безлюдная, белая равнина. Потом зачернела пятнами, вначале редкая, прерываемая снежными полянами тайга, ставшая затем густой и черной. За горами у Нулато по тайге тянулся замерзший Юкон. Мой самолет летал в свое время над богатейшим советским золотоносным районом — Алданом. Теперь он летел над «золотым запасом» Аляски, над Юконом — литературной родиной Джека Лондона.

Жители закидывают головы, с удивлением рассматривают знаки на крыльях самолета. Телеграф уже разнес по всему Юкону весть, что летчики Эйельсон и Борланд совершают свой последний воздушный путь и что «серебряная» машина с непонятными знаками летит из далекой суровой страны «Сибирии». У города Танана попадаем в полосу мятели, пробиваемся и выходим к железной дороге и городу Фербенксу...

Советские летчики встречают здесь теплый прием.

<sup>1</sup> Стилос — ручка с пером особой конструкции



# ЭКСПЕДИЦИЯ ПО РОЗЫСКУ АМЕРИКАНСКИХ ЛЕТЕЧИКОВ ЭЙЗЕНСОНА И БОРЛАНДА 1929-1930 ГОД

ОСТРОВ  
ВРАНГЕЛИ

м. Северный

СССР САСШ

США  
П-ов  
Чукотский

1929

1930

1931

1932

1933

1934

1935

1936

1937

1938

1939

1940

1941

1942

1943

1944

1945

1946

1947

1948

1949

1950

1951

1952

1953

1954

1955

1956

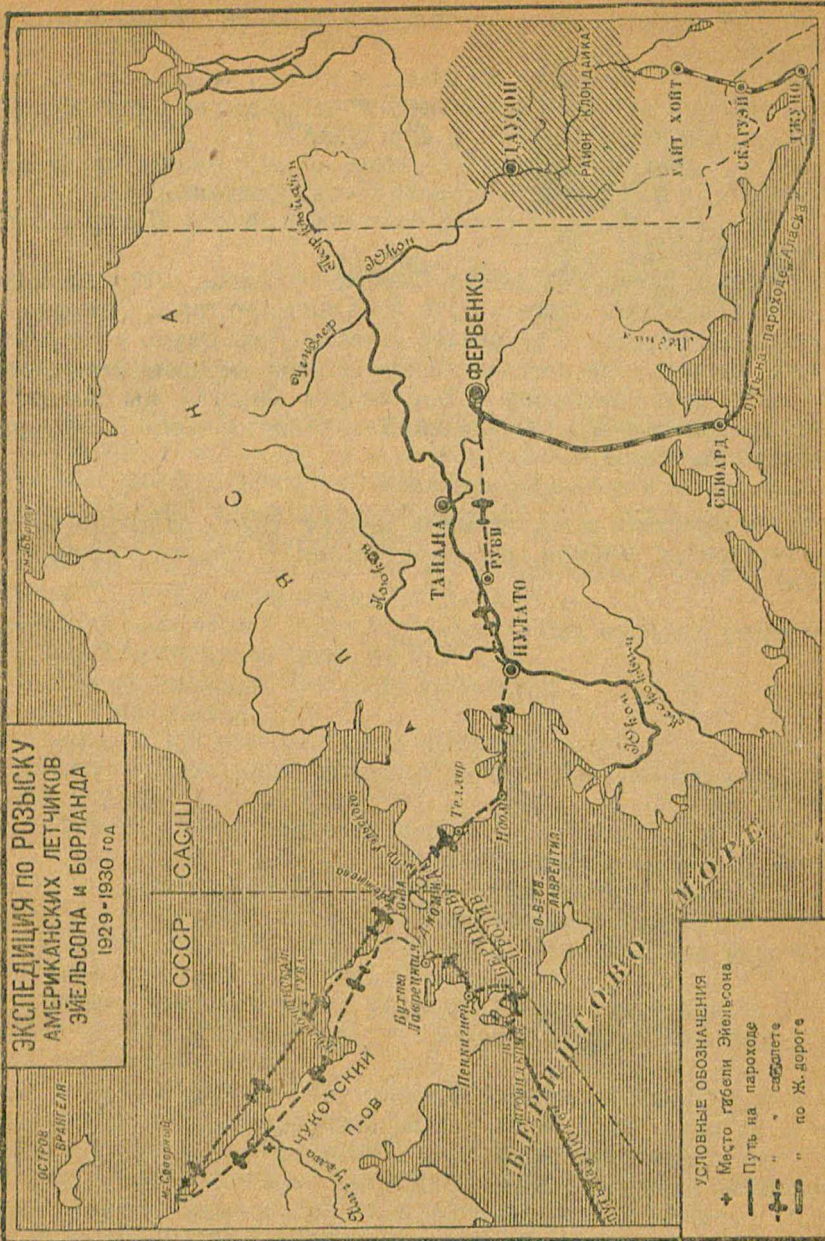
1957

1958

1959

1960

- УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ
- Место гибели Эйзенсона
  - Путь на пароходе
  - " " самолете
  - " " по ж. дороге





На траурном ужине отец покойного, старик Эйельсон, обращаясь ко мне заявил:

— Сэр, я не знаю вашей страны... я приеду ее посмотреть, но я прошу, чтобы на гроб моего сына вместе с канадским и американским флагами был возложен и ваш флаг.

На другой день пурпурное советское знамя прикрыло звездное американское и стрельчатое короля Великобритании.

Воинский караул отдает салют советскому флагу. Флагу... непризнанной страны...

Мы пробыли несколько дней в Фербенксе. Затем, погрузив покойных в вагон, отправились в путь по Аляске до город Сьюарда, где пересели на пароход. Губернатор Аляски Джо Паркс счел необходимым вручить мне лестное письмо и свой портрет. Затем, отдав последний долг Эйельсону и Борланду в Сиаттле, мы там же погрузили свой самолет на советский пароход и через Калифорнию направились домой.

---

Страна **вчерашних дней** осталась позади. Было радостно мчаться в экспрессе по Сибири, пересекая великую страну мирового **сегодня**.

---



# В школе летчиков

н. бобров



Тула — авиационная.

Я прибыл в Тулу, чтобы взглянуть на учебу комсомольцев-летчиков. — Где авиашкола? — изумилось «Справочное окно» на вокзале. — да ее вам каждый прохожий покажет. Садитесь на первый номер. Через несколько минут кондукторша трамвая, принявшая горячее участие во мне, кричала вслед:

— Как дойдете до угла Свободы, тут и наша школа, тут и авиация... И все в Туле так: наша авиационная школа...

Дежурный ввел меня в большую комнату. Ряд кроватей около стен. Дежурный показал на одну из них.

— Вот здесь, товарищ. Погасите потом свет. Козырнул и скрылся.

Раздеваясь, я присматривался к спавшим.

Все спят спокойно, ровно, как спят хорошо поработавшие, здоровые сильные люди.

Какая разница с царской казармой!

Там люди и во сне переживали тяжелый кошмар «военной науки». Вспомнились грязные нары с тонкими, как блин, грязными растрепанными «тюфяками» школы авиации «для нижних чинов». Мрачное кирпичное здание казармы «учлетов» того времени. Полеты на жердочках фарманов. Увечья...

Но авиация даже в то время увлекала, — что же говорить о комсомольской авиашколе, созданной с такой любовью самими тульскими рабочими!

Тов. Кучеров, секретарь комсомольской ячейки школы, — сам еще не так давно железнодорожный машинист, а теперь один из самых успевающих учлетов — рассказал между глотками чая:

— Наша Тула — красная кузница Союза, — издавна привыкла видеть самолет. Михеев, Найденов, Копылов и другие часто прилетали сюда во время агитационных облетов Осоавиахима. Здесь их помнят все. Тысячи рабочих совершили полеты на осоавиахимовских самолетах. Теперь они искренние и деловые друзья нашей школы и всего воздушного флота. Рабочая молодежь бредит авиацией. При каждом завкоме имеются осоавиахимовские кружки.



Сотни комсомольцев прошли учебу в модельных и планерных кружках. Я тоже раньше так... Урывками в свободное от работы и партийных обязанностей время старались мы овладеть «тайной» полета.

Когда Осоавиахим и центральные авиационные журналы начали кампанию за создание местной авиации, Тула первая приобрела самолет. Правда, это был устаревший самолет, «конек-горбунок», но ничего... Летали. А вслед за приобретением самолета был брошен лозунг: «Даешь свою авиационную школу».

В интересах Центрального Совета Осоавиахима было создание сети гражданских авиашкол. Поэтому оттуда горячо поддерживали нас и прислали летчика М. И. Ефименко для организации школы. И как только по радио было дано знать об организации у нас в Туле школы, пошло дело. Сразу же посыпались заявления. Желающих тьма. Все учлеты были приняты с производства: токаря, слесаря, помощники машинистов, шофера.

— Девяносто восемь процентов комсомольцев! — с торжеством под-  
нял палец Кучеров. — Начали учиться в июне прошлого года, а в феврале — марте многие из нас уже будут самостоятельно летать. Вот завтра посмотрите, как у нас....

#### **Утро в школе летчиков.**

Затянутые морозом окна еще черны, но школа уже живет.

Свой нехитрый утренний туалет учлеты совершают с пением и шутками. Под звуки бодрого радио-марша бегут к умывальникам, фыркая, обливаются ледяной водой. Заканчивают туалет, причесываясь перед единственным зеркалом в вестибюле, и через минуту после этого все уже выстроены на поверку.

Я с удивлением замечаю среди ребят фигуры девушек. Обращаю на это внимание только после того, как нет-нет да и прозвенит в гамме низких густых мужских голосов нежное:

— Двадцать первый... Тридцать четвертый.

Дежурный явно свирепствует. Он дважды заставляет пересчитывать всю команду, словно не досчитывается кого-то.

И действительно нехватает двоих учеников...

Те, сконфуженно улыбаясь, через минуту появляются в строю. В рядах подсмеиваются:

— Метеорологией занимались?..

Дежурный явно возмущен.

— Смирно!.. Не разговаривать в строю.

Но оказывается, что и действительно «метеорология» виновата.

Особо увлекающиеся перед полетами ученики, едва плеснув на себя водой, выбегают на улицу для наблюдений:

— Летная или нелетная сегодня погода?

Сегодня ответ «метеорологов» ясен и бодр, как само прозрачное зимнее небо:

— Небольшой морозец, но без ветра.



После проверки учлеты отправляются через двор в здание столовой, где ждет питательный и вкусный завтрак.

Столовая новая, своя. Раньше ходили в город в чужую столовую. Это отнимало много времени, давало очень мало «калорий».

Окончательное решение, летный сегодня день или нелетный, выносит сам начальник школы, старый летчик М. И. Ефименко. Он уже успел у себя вверху в канцелярии просмотреть сегодняшнюю карту погоды, «созвониться» с аэродромом и сам лично поглядеть на небо.

— День летный.

Среди учлетов взрыв бурного восторга.

Завтрак заканчивается быстро. Учлеты выстраиваются перед зданием общежития и с песней уходят на аэродром.

### **Рабочая общественность помогла.**

Начальник школы показывает мне здание общежития, старый барский особняк, полученный с помощью рабочих Тулы. В порядок его привели силами самих учеников.

— До сих пор еще не отремонтирован как следует. Тепло держит плохо. Уборные постоянно отказывают... Но в общем жить можно... Утешаемся тем, что живем в этом доме временно. — скоро будем строить свое здание. Настоящее. С лабораториями. На 100 человек курсантов. Будет стоить дешевле, чем постоянный ремонт этой старой голубятни.

Поднимаемся во второй этаж общежития — мезонины, антресоли и светелки — прежний приют гувернанток, дворянских недорослей, приживалок. Теперь там лаборатория-музей, созданная руками учеников, моторный и авиационный классы.

Ефименко рассказывает по пути:

— История этой школы такова: можно сказать взялся было не за что, когда Центральный совет Осоавиахима послал меня сюда организовать школу. Это было приблизительно в апреле прошлого года. Ни-че-го! Пусто.

Самое гавное — аэродром. Прежний аэродром был хорош лишь для искусного старого пилота, но никуда не годился для взлетов и посадок учеников. С одной стороны — глубокий овраг, с двух других — парк. Ангар черезчур мал даже для школьного самолета «Авро». У меня у самого ни одного помощника. Всюду и во всех вопросах один. И надо сказать, что впервые частенько таки мелькала мысль.

— А не плюнуть ли на все?..

— Потом ближе познакомился с рабочими организациями и решил без бою не сдаваться. Дело пошло. Рабочие Тулы обещали мне самую широкую помощь. Горсовет, парткомитет, комсомол, окружной совет профсоюзов, рабочие заводов и фабрик собрали около 30 тысяч рублей. Мы немедленно достроили и расширили старый ангар. Сами! Едва только начали строить, как откуда ни возьмись



сотни помощников-добровольцев. Мы выработали план строительства нового аэродрома, дооборудования старых помещений, постройки жилого (для учетов) помещения; бензинохранилища. Тульские организации, как только узнали о начале строительства, сейчас же пришли на помощь. Идет ли где лесозаготовка — в план ставят десяток бревен для школы. Перебой в деньгах у нас — заводы дают однодневный заработок. Нет тары для бензина — завод дает свой бак... Каждый мелкий, но досадливый, колючий недостаток школы устраняли со вниманием, с огромной заинтересованностью к делу. К 1 мая 1930 г. построили все намеченное по плану. Вот как помогли туляки-рабочие.

В летнем аэродромном помещении к этому времени уже находилась группа учеников, в ангаре стоял новенький «Авро», школа начала существовать.

Ефименко молчит некоторое время, — вспомнить есть чего. Много тяжелого, но больше того хорошего.

— Кормить наших учетов взялась администрация соседнего парка «Культуры и Отдыха». К июню мы получили уже второй самолет... В школе был целый штат сотрудников: начальник школы, завхоз, преподаватель теории, он же и инструктор (помимо меня) и 6 учеников. Но не имели еще ни мастерской, ни запасных частей, ни кладовой. Строить, налаживать все это пришлось постепенно...

К июлю стало веселее. В школе появились новые работники: авиатехник, моторист, еще инструктор и новые самолеты. Заработали уже две группы учетов. Одновременно пошли усиленным темпом строительные работы на новом аэродроме. Еще через месяц количество групп увеличилось до четырех. А теперь у нас 12 групп и законченное оборудование.

### **На аэродроме во время полетов.**

Прекрасная зимняя погода, летная в полном смысле слова. За парком «Культуры и Отдыха» — огромное поле — аэродром. На горизонте новые индустриальные гиганты, выросшие около старой лубочно-самоварной Тулы. Усердно дымят.

Все поле расписано лыжами самолетов.

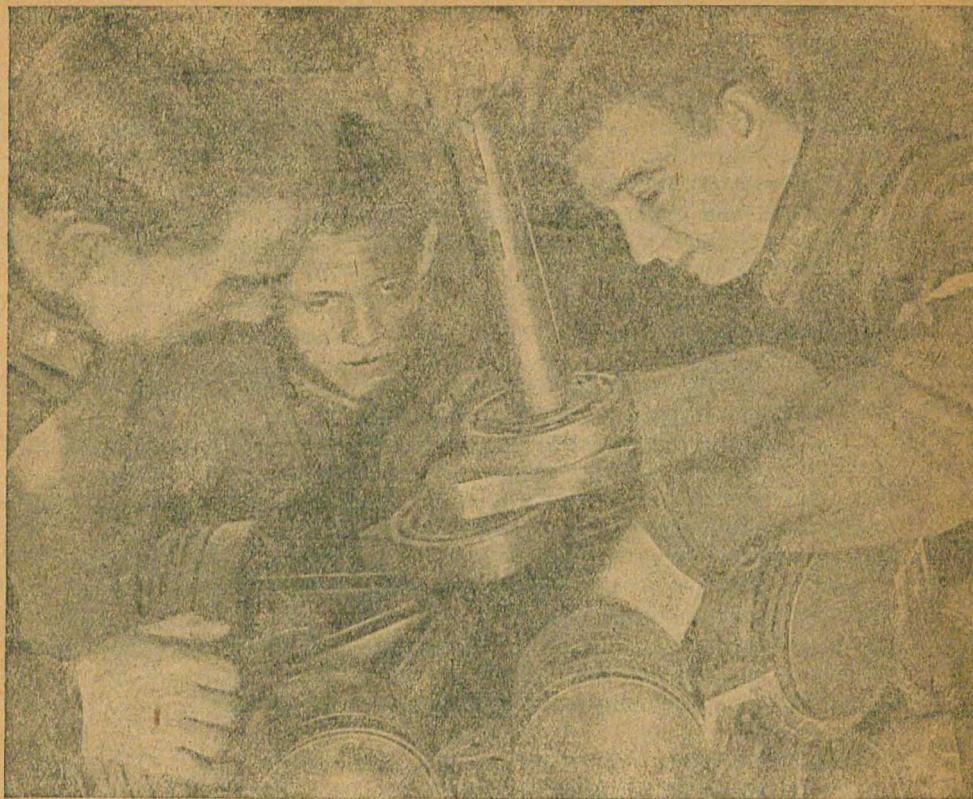
Ученики уже вывели из ангара самолеты, заправили их и стогнали «на малом газу».

— Все в порядке.

Дается разрешение начать полеты.

Летная учеба происходит на специальных учебных самолетах «Авро». Обе кабинки, и учителя и ученика, имеют одинаковое рулевое управление, соединенное между собой. Благодаря этому учитель всегда может исправить ошибку ученика или не допускать ее. Ловко и уверенно садится за руль ученица-летчица т. Шишкина. Видно, что не в первый раз видит она родную Тулу «с неба». Рык мотора, легкий взвизг снега под лыжами самолета, и в мягком





### За изучением мотора.

пушистом беге птица несется и отрывается от белой скатерти аэродрома.

Вслед за первым уходит второй самолет, унося еще двоих. Взлет за взлетом, посадка за посадкой.

Начальник школы и инструктора, следя за полетом, легко разбираются, кто сейчас управляет самолетом. Если ученик, то самолет частенько «вальсирует» — идет в воздухе зигзагами. Способность улавливать прямую плоскость в воздухе, по которой должен идти самолет, приходит не вдруг. Но постепенно ученик вырабатывает и закрепляет свои навыки. Почти не раздумывая, умеет он уже ставить самолет в нужное положение, наиболее выгодное в данный момент. А вначале туго.. Как только парень возьмется за рукоятку управления, горизонт сразу же уходит вверх, встает дыбом. Тогда он хватается ручку на себя, — линия горизонта сразу проваливается вниз. На лице ученика растерянность.

— Не волнуйся и не спеши.



Учитель мягко отбирает у него «управление» и выравнивает самолет. Так изо дня в день. В конце концов инструктор заявляет:

— Лети один...

Ученика распирает гордость, но не покидает и сомнение.

— Как так?.. Один?..

— А вот так, что и один. Будет уж. Свои крылья выросли.

Если первый полет удачен, то чувство гордой уверенности не покидает больше ученика.

В четыре часа дня, когда коротенький зимний день уже погас, полеты заканчиваются. Команда летающих комсомольцев с песней шагает в общежитие на углу улицы Свободы и Мотякинской.

### Гранит науки.

Стенная газета «Взлет» со своей расписанной карандашами, изукрашенной лозунгами полосы заявляет:

«... Школа объявила себя ударной... Штаб соревнования выявляет условия соревнования между старой и новыми группами...

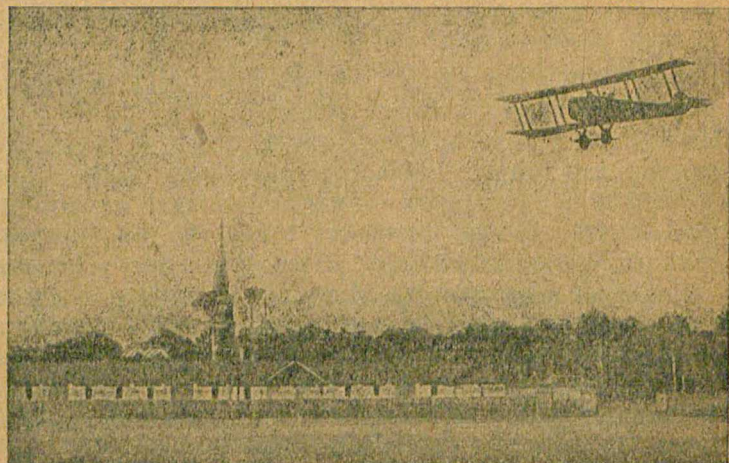
... Соревнование со всеми другими школами Союза поставило школу на первое место...

... Ввиду хорошей постановки дела в школе Центральный совет Осоавиахима разрешил школе (только одной Тульской) произвести новый набор учеников»...

Это я читаю в то время, как школа обедает... С обедом заканчивают быстро. Я еще не успеваю пробежать по всем полосам Тульского «Взлета», как ученики гурьбой втискиваются в комнату. И сразу к зеркалу.

Немного странным кажется такое «кокетство» в наших условиях и после всего того, что уже знаешь о работе комсомольцев. Но дело не в кокетстве. У многих отморожены щеки, уши, носы. Каждый летный зимний день увеличивает кадры этих пострадавших от

Полеты учеников.





мороза. Не опасно, но неприятно, а главное летать не так уж хорошо. Поэтому поневоле каждый после полета, хотя мельком, но взглянет в зеркало.

— Вот каждый раз после полетов на морозе так, — весело жалуется т. Кучеров. И сам усиленно трет «прихваченную» морозом щеку вазелином.

— Постоят еще деньки, начнется выпуск на «Авро», а потом... потом перешли бы мы на новый «У-2» — нашу выходную машину... Принялись бы за изучение аппаратов для опыливания вредителей...

— Сейчас на отдых?

— Ну где там «отдых»... Сейчас теория. Вот посмотрите.

Во втором этаже ученики рассаживаются группами за классными столами. На стенах — авиационные плакаты, схемы и чертежи приборов, имеющихся в кабине летчика. Около стен, на полу и в станках — разобранные моторы различных типов...

Учеба во всю. В тишине звучит голос преподавателя, поясняющего ученикам сложные положения вала мотора, его шатунов, работу карбюратора, зажигания.

В конце лекции десятки вопросов. Урок превращается в оживленную беседу, которая продолжается до самого ужина. Поужинав, вновь собираются в классы.

Секции комсомола ведут культурную и политическую работу. Одна из секций самоподготовки энергично занимается с неуспевающими. В результате занятий этой секции общая успеваемость в старой группе поднялась до 95%, причем отсеялось в обеих группах необычайно малое в практике авиационных школ количество учеников. В старой — 3 ученика и в новой — 2...

Ровно в одиннадцать школа уже спит.

### **В девичьей светелке.**

По обычаю первыми поднимаются «метеорологи». Опасаясь повторения вчерашнего выговора, они своевременно встают на проверку. Лица их кислы и унылы.

На вопросы о погоде они безнадежно машут рукой:

— Морозище!

Не верят:

— Ты, верно, в одной рубашке был?

— Нет, в фуфайке.

Бегут проверять на улицу, — некоторые к кабинету начальника, — центру всей авиажизни. Кто-то по телефону успел позвонить в город.

— Двадцать семь градусов.

После завтрака сообщение начальника:

— День считать выходным. Разрешить отпуска в город.

И унылое и веселое настроение смешиваются. Пользуясь тем, что народ не занят, поднимаюсь в светелку. Там общежитие летчиков. Сразу же бросается в глаза особая чистота и аккуратность. На сте-



не Ильяч. Рядом с ним — маленькая англичанка-летчица Эми Джонсон, которая пыталась летать над равнинами Союза зимой. Летчиц пятеро. Пятеро девушек-комсомолок.

Разговор сначала не вяжется. Повемногу начинаю рассказывать, как учились раньше летать, как сейчас летают мои знакомые летчики... Упоминаю «божков»: Слепнева, Бабушкина, Чухновского, — знакомые.

Девушки сразу же оживляются.

Вот было бы интересно послушать их. Как они встречали Эми Джонсон?

— Кстати, когда полетит англичанка?

— Не полетит она зимой.

Мне не нравится эта богатая спортсменка-англичанка и все ее полеты для забавы и острых ощущений. По моему не она должна быть образцом для наших трудящихся женщин, женщин-бойцов.

— Мы сейчас поедem на лыжах. Двигайте с нами.

### **На лыжах.**

Парк блещет зимней красотой. Тамлюдно. Тула не только индустриальный, авиационный, но и спортивный город.

Мы пересекаем огромное поле и скоро на «полном газу» несемcя в глубокий обрывистый овраг и быстро взлетаем на его противоположный берег. И снова вниз.

В овраге — он тянется на несколько километров — тихо и «тепло», как может быть вообще тепло при 27 градусах ниже нуля.

Длинной вереницей раскинулась цепь учеников-летчиков. Впереди Дмитракова, Шишкина, Житкова, Шурмаева, Сергеева.

Я догоняю их:

— А не трудно вам учиться летать, да еще зимой в такой мороз? Девушка смотрит на меня с удивлением.

— Почему же трудно? Как мужчины, так и мы. Какаядже может быть разница.

— Гризодубова уехала на днях в Харьков. Уже самостоятельно летает.

— Не одна Гризодубова, — много девушек уже летает в Союзе.

— Мы с производства, — добавляет Шишкина. — Привыкли к тяжелой работе... Н-ну?

Мы бросаемся с откоса вниз. Лыжи молниеносно чертят лиловую нить на голубых тенях снежного оврага...

### **Вечером в красном уголке.**

В выходной день все позже, чем обычно, — и обед, и ужин, и сон. Сегодня школа заснет только в час, когда все, кто ушел в театры, вернутся домой.

В красном уголке весело. Шапки. Шахматы. Живой обмен впечатлениями дня. Двое-трое пишут заметки в стенгазету, не взирая на шум. Привычка.





### Девушки-учлетки за учесой

В углу над роялем рдеет пурпуром почетное знамя школы, поднесенное шефом — станко-строительным отделом Тульского оружейного завода.

Кучеров, вернувшийся из города, присаживается в сторонке с газетой. Мне кивает по пути головой как хорошо знакомому. Подсаживаюсь.

— Скажите, были ли в школе за это время аварии?

— Да, одна была. Верней не авария, потому что ни одной царапины не было ни с кем из учлетов, — а как бы вам сказать... Я придвигаюсь ближе.

— Однажды, когда я летал с начальником школы над окраиной города, встал мотор. Пришлось сесть на первый огород. Самолет поломали, но через день-два привели в полный порядок. Причины



Одна из первых женщин летчиц Союза —  
Т. Аннулинина.



вынужденной посадки — плохая материальная часть. Больше ничего.

— Да вот, кстати, — оживляется он, — сегодня, вероятно будут передавать по радио последнее заседание IX съезда ВЛКСМ.

— Интересно, каково решение относительно принятия шефства над воздушным флотом. Давайте включим радио...

И рупор почти моментально в ответ:

«Состоялось торжественное заседание съезда, посвященное принятию комсомолом шефства над Красным воздушным флотом»...

Все подняли головы.

Сообщение о том, что комсомол — шеф воздушного флота, тульские комсомольцы-ученики-летчики, встретили аплодисментами.

— Комсомолец на самолет, — так понимает это комсомольская масса и руководители нашего Воздушного флота, — подвел итог Кучеров.

### **Организуйте свои школы!**

Молодежи Союза вероятно не безынтересно узнать, как организуются гражданские школы авиации на местах.

На основании постановления III съезда Осоавиахима летные школы «должны и могут работать в основном на средства местных организаций». Условия для открытия таких школ следующие: район, имеющий не менее 20 000 индустриальных рабочих, хороший аэродром и наличие у организации денежных средств для покупки в начале 1 самолета, постройки ангара, оборудования аэродрома, содержания личного состава школы и на другие организационные расходы.

Все эти условия могут быть выполнены, и советская молодежь, желающая оседлать стального коня и овладеть воздухом, должна быть застрельщиком организации таких школ на местах.

---



# как поступить в авиашколу<sup>1)</sup>

Школы военно-воздушного флота готовят для Военно-воздушных сил (ВВС) командный состав и техников разных специальностей по обслуживанию самолетов, и в соответствии с этим подразделяются на школы летные, технические и специальных служб.

Кроме общевоенных, общественно-политических и общеобразовательных знаний, необходимых каждому командиру и технику в соответствии с предстоящей им работой в строю, основой обучения является теоретическое и практическое изучение специальных предметов и приобретение навыков по обслуживанию материальной части. Поступающий в школу должен заранее выбрать специальность, а значит и школу, в которой он будет учиться.

Рабоче-крестьянская молодежь, не имеющая предварительной военной подготовки, а равно красноармейцы, краснофлотцы и младший начсостав РККА и флота могут поступить в школы ВВС, где готовят военных летчиков, военных пилотов, авиационных техников, радиотехников, электротехников, фотолаборантов, метеорологов и техников по авиационным приборам.

Какие же требования предъявляются к тем, кто желает изучить какую-либо из этих специальностей?

Военный летчик является командиром РККА. Он управляет самолетом и совместно с летчиком-наблюдателем или самостоятельно ведет самолет на выполнение разнообразнейших боевых задач.

Летчик должен обладать хорошим здоровьем, в особенности нервами, сердцем, легкими, зрением и слухом. Сложность работы в воздухе требует от него хорошей технической подготовки, сообразительности, решительности и большой выдержки.

Чтобы получить подготовку военного летчика, нужно кончить специальную школу, которая дает необходимые знания, прививает практические навыки и обучает летному искусству.

Предварительная военная, общеобразовательная, политическая и частично специальная подготовка летчиков в некоторых школах отделены от практической летной подготовки. Таким образом, чтобы стать летчиком, надо пройти две школы: теоретическую и практическую.

Срок обучения военного летчика 2½ года, из них один год обучения полетам.

Военный пилот является младшим командиром РККА и получает сокращенную военную подготовку. Командование военными пилотами производится либо из числа младшего начсостава РККА и флота, либо из числа лиц, не состоящих на военной службе, но предварительно окончивших курсы гражданских летных школ Осоавиахима.

Срок обучения военного пилота — 1 год.

Авиационный техник — командир РККА, выполняет ответственнейшую работу по подготовке самолета и мотора. Содержание материальной части в исправности и готовности к полету требуют от него отличного знания материальной части, умения производить сборку, разборку, чистку, регулировку, смену отдельных частей, мелкий ремонт.

Любовь к мастерству, технике необходимы для этой специальности.

Авиационные техники готовятся в специальных технических школах ВВС, где кроме общих знаний, необходимых для командира Красной армии, большое внимание уделено изучению и эксплуатации самолетов и моторов.

Нормальный срок обучения авиатехника — 2 года; существует и ускоренный курс, по которому готовят в течение одного года.

Фотолаборант — техник, выполняющий все работы по проявлению, печатанию и размножению фотографических снимков, заснятых с воздуха. Он хранит и учитывает фотоимущество, устанавливает фотоаппараты на самолете.

<sup>1)</sup> Выдержки из новых правил приема в школы ВВС РККА, выработанных 1-м Управлением УВВС РККА и ЦК ВЛКСМ в связи с приказом РВС СССР № 12, посвященным принятию шефства ВЛКСМ над ВВС РККА.



Срок обучения фотолaborанта — 1 год.

**Метеоролог**—техник, ведущий наблюдения за той средой, в которой приходится действовать самолету — за воздухом и погодой. Он определяет силу и направление ветра и прочие элементы атмосферных явлений, изучает сводки погоды, обрабатывает данные своих наблюдений и данные местных метеорологических станций для использования их при полетах.

Срок обучения метеоролога — 1 год.

**Техник по авиационным приборам** — техник ВВС, обслуживающий материальную часть самолетовождения. Он следит за состоянием и хранением различных сложных и точных приборов, устанавливаемых на самолете (как-то: компас, указатель скорости, высотомер и пр.), устанавливает приборы на самолет, снимает их с самолета и выполняет ремонт приборов.

Знание точных и сложных механизмов, тщательная работа с ними являются необходимым элементом их подготовки.

Срок обучения техника по приборам — 1 год.

**Радиотехник** является командиром РККА. Он проверяет состояние радио-приборов, ремонтирует и испытывает их и получает подготовку для работы на радиостанциях.

Срок обучения радиотехника — 2 года.

**Электротехник** — техник ВВС; он ведет эксплуатацию электрооборудования самолетов, принимает меры к ремонту и обеспечению исправной работы электроприборов.

Срок обучения электротехника — 1 год.

**Фотолaborанты, метеорологи, техники по приборам, радиотехники и электротехники** готовятся в школах специальных служб ВВС, выпускающих их по категории среднего начсостава.

Сроки приемов в школы ВВС — 2 раза в год: с 1 по 25 июня и с 1 по 25 декабря.

#### **А. Требования к поступающим.**

Школы ВВС комплектуются:

**1. Военнослужащими:** красноармейцами и краснофлотцами рядового состава,

<sup>1</sup> Более подробные сведения о медицинских требованиях, предъявляемых кандидатам, можно получать в местных организациях ВЛКСМ, Осоавиахима и отборочных комиссиях при школах ВВС РККА.

ва, младшим начальствующим составом, а также (на курсы подготовки летчиков) средним начальствующим составом. На курсы подготовки летчиков-наблюдателей принимаются исключительно средний начальствующий состав. **Возраст — не более 27 лет.**

**2. Кандидатами из гражданской молодежи.**

**Возраст** при приеме в школу устанавливается от 18 до 25 лет.

При наборе кандидатов молодых возрастов (18—19 лет) не принимаются кандидаты, которые физически и морально не окрепли, хотя по возрасту подходят.

**Количество принимаемых женщин определяется** разверстками по каждому комплектованию. Женщины привлекаются главным образом для подготовки в качестве техников специальных служб ВВС.

По социальному положению в школы ВВС принимаются: рабочие с производства, батраки и колхозники, дети рабочих, имеющих значительный производственный стаж, и небольшой процент из числа служащих по рекомендациям общественных организаций.

От кандидатов требуется: **общеобразовательная подготовка** по русскому языку, математике, физике и политике примерно в объеме 5 групп семилетки, согласно имеющимся специальным программам для поступающих в школы ВВС.

Условия л тной службы предъявляют высокие требования к здоровью будущих техников. От кандидатов требуются нормальный рост, вес, а также острота слуха и зрения, нормальное цветоощущение и поле зрения, предел дальности зрения, отсутствие венерических заболеваний, здоровые сердечно-сосудистая и нервная системы и легкие.<sup>1</sup>

Каждый кандидат, желающий поступить в школу ВВС, должен прежде всего выяснить состояние своего здоровья и физического развития. Для этого надо заблаговременно обратиться в органы, проводящие комплектование для направления на медицинское освидетельствование. Бу-



лучи уверен в своем здоровье, кандидат может использовать остающееся до приема время на свою подготовку в общеобразовательном отношении.

### **Б. Как поступить в школу ВВС.**

Управление военных воздушных сил РККА определяет количество необходимых к приему в школу кандидатов и устанавливает разверстку на кандидатов, комплектуемых из РККА и из рядов комсомола.

Разверстка на военнотружеников проводится Главным управлением РККА по военным округам, политические управления которых доводят ее до отдельных воинских частей округа. Поэтому каждый кандидат из состава РККА, желающий поступить в школу ВВС для получения подготовки по избранной им специальности, должен об этом доложить по команде. Распоряжением командира части непосредственно в части производится предварительная проверка состояния здоровья и знаний кандидатов согласно установленным требованиям.

Отобранные кандидаты, в соответствии с сроками комплектования, направляются в школы, где проводятся окончательные испытания.

Кандидаты из числа рабоче-крестьянской молодежи, не состоящие на военной службе, отбираются районными организациями комсомола, которые распределяют количественную заявку по своим местным организациям. Районные организации ВЛКСМ проверяют соответствие кандидатов в социально-политическом и учебном отношениях и организуют проверку физических качеств.

Эта медицинская проверка осуществляется в районных организациях комсомола путем привлечения специалистов из органов здравоохранения и из военно-санитарных частей РККА. Для содействия кандидатам, признанным годными в социальном и медицинском отношениях, должна быть развернута сеть подготовительных краткосрочных (на 4 месяца) курсов для освежения и пополнения их знаний по общеобразовательным предметам: по физике, математике и русскому языку.

### **Обучение в школах ВВС.**

Кандидаты, принятые в школы ВВС, получают звание курсантов и числятся состоящими в рядах рабоче-крестьянской Красной армии на действительной военной службе.

Курсанты обязаны жить в общежитиях школы. На 2 вечера в декаду и на 2 полных дня в декаду курсанты могут получить отпуск из школы. В зависимости от сроков обучения в школах установлены перерывы в занятиях на сроки от 5 дней до 1 месяца. Во время этих перерывов курсанты получают право на отдых в школе или возможность уехать в отпуск.

Занятия ведутся под руководством строевых командиров, педагогического состава (преподавателей и инструкторов) и инструкторов-летчиков.

Продолжительность учебного дня — 8 академических часов. Два раза в декаду занятия обычно кончаются на час раньше. Продолжительность академического часа — 45 минут.

Курсант поднимается в 6—7 часов утра (в летних школах — в зависимо-

сти от времени полетов и раньше). Его рабочий день протекает в учебных занятиях, в клубе и на работе, в партийных и общественных организациях школы.

Курсант обеспечивается бесплатно всеми основными видами довольствия. Он получает зимнее суконное и летнее обмундирование, обувь, постельное белье, перчатки и рукавицы, ватальное белье и т. п. По окончании срока носки выдается новое обмундирование. Выпускаемым из школы дается специальный комплект выпускного обмундирования. Стирка белья и баня предоставляются школой.

Курсант получает также здоровое и сытное питание. Обычно дается утренний и вечерний чай, завтрак и обед (или обед и ужин). В летних школах курсантам обеспечивается усиленное питание, необходимое при выполнении летной работы.

Кроме вещевого и продуктового довольствия курсанты получают денежное довольствие, несколько повышающееся в конце обучения.



Кроме этих видов довольствия курсанты пользуются всеми правами и преимуществами, установленными для военно-служащих РККА и флота. Установлен ряд льгот в отношении трудового землепользования (сохранение за семьей части земли, льготный отпуск леса, помощь инвентарем и пр.), налогов (освобождение от подоходного налога, уменьшение сельскохозяйственного и пр.). Кроме того семьям предоставляется ряд льгот жилищных, в области труда, народного образования, социального страхования, бесплатного лечения и льготного (в ряде случаев) проезда. Имеется ряд льгот почтовых, судебных, по обязательному страхованию, по получению пособий на лечение, погребение членов семьи. Все это обеспечивает курсанту уверенность в заботах об его семье.

## Служба по окончании обучения.

Начальствующий состав, выпускаемый школами ВВС, выполняет работу по своей специальности. От него требуется умелое и добросовестное исполнение своих служебных обязанностей, дальнейшее углубление своих знаний и навыков, участие в политической и общественной работе и участие в воспитательной работе в своей части.

Окончившие полный курс летного обучения при выпуске из военных школ летчиков получают звание командира РККА и военного летчика и назначаются в строевые части ВВС на должности младших летчиков.

В дальнейшем, через 2 года, младшие летчики назначаются на должности старших летчиков и получают право последовательно занимать должности командира звена, командира отряда и т. д.

Окончившие военнотехнические школы ВВС получают звание командира РККА и авиатехника и назначаются на должности младших авиатехников. В дальнейшем они назначаются на должности старших авиатехников.

Окончившие военную школу специальных служб назначаются на соответствующие должности, установленные для среднего административно-технического состава.

Курсанты, отлично дисциплинированные и хорошо успевающие, получают поощрения в виде наград, призов, дополнительного отпуска и т. д.

Курсанты, отчисленные по летной неуспеваемости, в случае положительных отзывов в остальных отношениях, могут получить дополнительную ускоренную подготовку для занятий должностей авиационных техников в ВВС.

Курсанты, успешно окончившие курс обучения, выпускаются на должность в соответствии с полученной подготовкой.

Звание и назначение им даются Революционным военным советом Союза. Выпускники получают денежное пособие, путевые деньги, обмундирование, отпуск, бесплатный проезд к месту отпуска и службы.

Во время прохождения службы в частях ВВС все специалисты получают месячный отпуск в течение года, а военные летчики и авиатехники — двухмесячный отпуск.

Все авиационные специалисты, окончившие школы ВВС, обязаны отслужить в строевых частях воздушных сил по 1½ года за каждый год обучения.

Военные летчики имеют право после определенного срока службы поступать по экзамену во все военные академии РККА; авиатехники — в Военно-воздушную академию РККА.

За время нахождения на службе начальствующий состав РККА пользуется рядом льгот и преимуществ в области трудового землепользования и сельского хозяйства, налогов, народного образования, здравоохранения, проезда по железным дорогам (вплоть до бесплатного проезда членам семей при служебных перемещениях и отпусках по болезни).

При назначении на службу в отдаленные местности начальствующий состав получает усиленное денежное пособие на переезд, единовременные пособия, дополнительные отпуска.

В ряде случаев (болезнь, смерть или рождение членов семьи и пр.) начальствующий состав получает единовременные пособия.



**Летный состав, проводящий интенсивную полетную работу, и авиатехники, эту работу обслуживающие, получают специальный диетический паек. Летный состав обеспечивается также горячими завтраками на аэродроме.**

Всему начальствующему составу выдается бесплатно обмундирование. Для несения полетной работы и работы по обслуживанию материальной части специалистам ВВС выдается зимнее и летнее полетное обмундирование или специальная рабочая одежда.

## **I Программа приемных испытаний для поступающих в военнотехническую школу ВВС, в объединенную военную школу летчиков и авиатехников и на курсы авиатехников.**

К каждому кандидату в области политической подготовки предъявляются следующие требования: 1) знания в объеме программы комсомольской политшколы (городской вариант) и 2) знакомство с основными решениями 16 съезда ВКП(б).

Программу комсомольской политшколы можно достать через посредство каждой ячейки или окружного совета Осоавиахима. С вопросами 16 партсъезда нужно ознакомиться по резолюциям съезда и докладам тт. Сталина, Яковлева, Куйбышева и Шверника, опубликованным во всех газетах, а также в брошюрах.

По русскому языку, по математике, по физике — в объеме 5 групп школы семилетки.

### **По авиации.**

#### **Сведения по самолетам.**

1. Устройство самолета. Из каких частей состоит самолет (фюзеляж, крылья, элероны, хвостовое оперение, шасси, воздушный винт).
2. Представление о принципе полета самолета.
3. Закон сопротивления воздуха. От чего зависит сопротивление воздуха. Законы полета самолета. Движение в воздухе плоской пластинки, кривой пластинки, самолетного крыла. Полет самолета.
4. Какие бывают самолеты. Отличие самолетов друг от друга по величине,

В случае увольнения из рядов Красной армии (за исключением увольнения по суду или следствию и служебному несоответствию) начсостав обеспечивается работой, а до ее получения — денежным содержанием. Прослужившие установленные сроки получают пенсию по инвалидности, или за выслугу лет, или выходное пособие.

Уволенные из рядов РККА получают также льготы по землепользованию, в области налогов, отвода жилищной площади и т. п.

по числу крыльев, по числу моторов, по расположению воздушных винтов. Разделение самолетов на сухопутные и гидро, последних — на лодочные и поплавковые.

5. Деревянные и металлические самолеты.

6. Органы управления самолетов и их действие. Какие органы управления нужны самолету и почему. Руль поворота и управление им. Руль глубины и управление им. Элероны и управление ими.

#### **Сведения по моторам.**

1. Авиамотор — двигатель внутреннего сгорания и сущность его действия. Из каких главных частей состоит авиамотор. Принцип действия авиамотора — 4 такта. Название и назначение каждого такта.
  2. Какие бывают авиамоторы. Ротативные и стационарные авиамоторы. Авиамоторы с водяным и воздушным охлаждением.
  3. Работа авиамотора. На каком горючем работает авиамотор. Понятие о карбюрации, зажигании, смазке, охлаждении.
- Кроме того требуется от поступающих из частей других родов войск, из авиационных частей (по не мотористов), военноподготовительных школ и со стороны:
- Знание одного из ремесел в объеме требований, предъявляемых к посл-



ручному (см. отделы а, б, в), или знание двигателя внутреннего сгорания (см. отдел г).

#### а. По слесарному делу.

1. Знание хвостового инструмента и его особенностей. Заправка и содержание инструмента. Обращение с инструментом.

2. Понятие о механической обработке металла.

3. Знакомство с простейшими чертежами.

Проверка знаний слесарного дела производится путем умения выполнять следующие работы: а) грубая шлифовка чугунной плитки; б) рубка листового металла зубилом; в) обработка железа и меди напильником; г) плоскости под линейку и 2) грани под разные угольники; г) клепка входную; д) сверловка ручная; е) нарезка резьбы вручную; ж) пайка.

#### б. По столярному делу

1. Знание инструмента и обращение с ним.

2. Уход и содержание инструмента.

3. Знакомство с породами дерева и свойствами их.

Знание столярного дела определяется путем проверки умения производить следующую работу: а) распиливание материалов; б) работа с рубанком, шершбелем и прочими инструментами столярного дела; в) прифуговка стыков; г) нарезка простых элеваторных шипов; д) варка клея и умение склеивать материал; е) поня-

тие об отделке деталей; зачистка, морение, окраска, лакировка, полировка.

#### в. По токарному делу.

1. Знание работы токарного станка. Взаимодействие частей, название их. Умение обращаться со станком.

2. Знание расчета шестеренок.

3. Форма резцов. Их установка. Обращение с резцами. 4. Значение смазывающих и охлаждающих веществ.

5. Центровка. 6. Обдирка на центрах цилиндрической поверхности с допуском 0,3 мм. 7. Накатка валов. 8. Сверловка и расточка цилиндрическая.

#### г. Двигатели внутреннего сгорания.

Знание и практика двигателей внутреннего сгорания (автомобиль, трактор и т. д.) Наименование частей. Их назначение. Взаимодействие. Принцип работы. Уход за двигателями. Эксплуатация. Умение производить мелкий ремонт, сборку, разборку и регулировку двигателя.

Для поступающих из строевых частей ВВС мотористов, окончивших курс мотористов в строевых частях ВВС и имеющих стаж практической работы не менее шести месяцев, — знание моторно-самолетного дела в объеме программы школ мотористов в строевых частях ВВС. Мотористы, не удовлетворяющие испытаниям в объеме программы школы мотористов или не имеющие практического стажа, подлежат испытанию в знании мастерства по программам, указанным в отделах а, б, в и г.

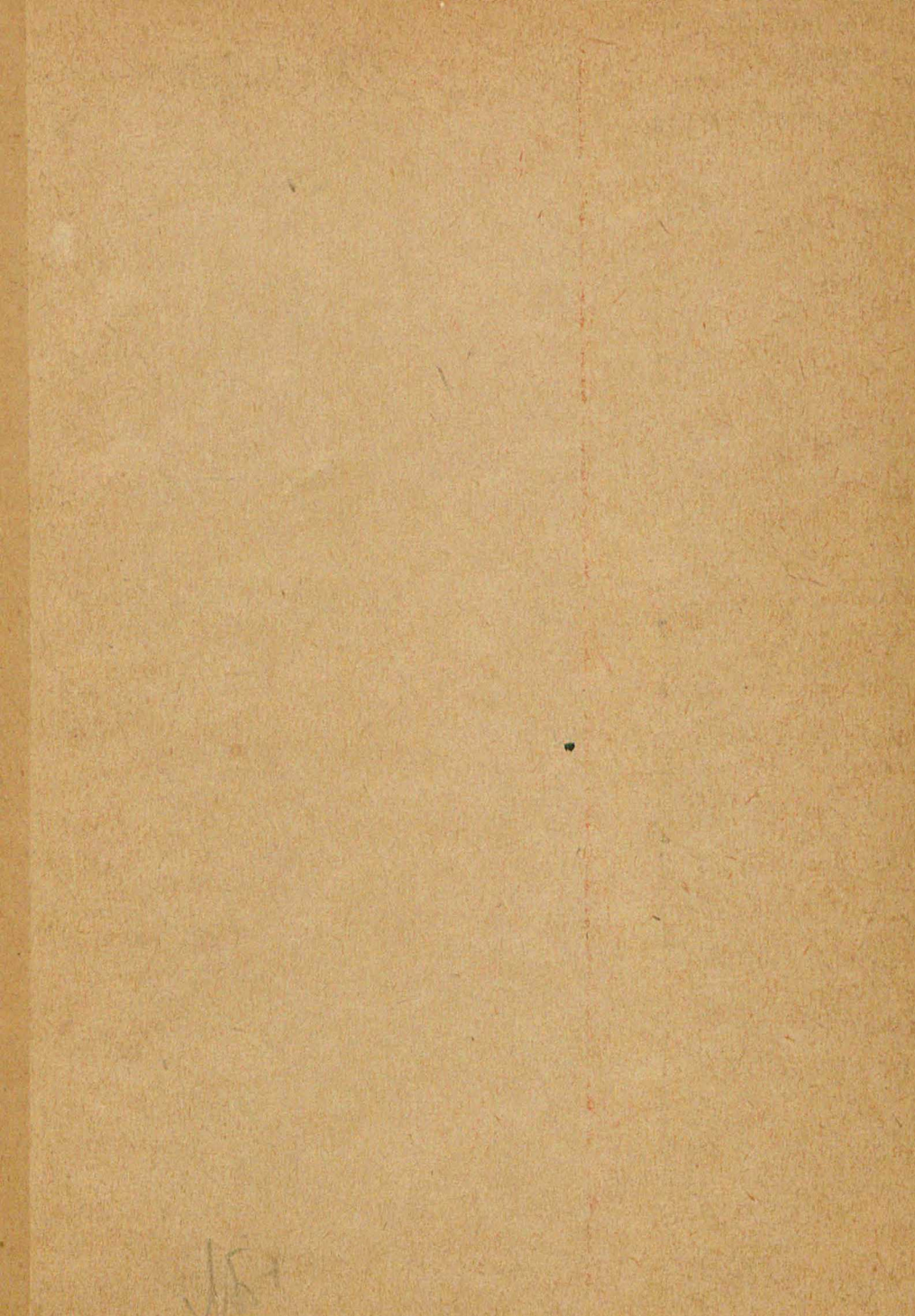
## II. Программа приемных испытаний для поступающих в военнотеоретическую школу летчиков, на курсы летчиков объединенной школы ВВС и в военную школу специальных служб ВВС.

1. Требования по политической грамоте, по русскому языку, по математике, по физике и по авиации те же, что и для поступающих в военнотехническую школу.

2. Знание одного из ремесел и двигателей внутреннего сгорания — жела-

тельно, но не обязательно (знающим одно из ремесел или двигателей внутреннего сгорания при равных познаниях по остальным предметам предоставляется преимущество при приеме в школу).







Сборник  
статей  
и очерков  
Советской  
ВИАЦИИ

д редакцией п. баранова  
ставил н. бобров

алексеев

анвельт

бабушкин

бобров

бобунов

галышев

демченко

михеев

новгородцев

поляков

слепнев

толстой

хрипни

шестаков

государственное военное издательство \* 1931 \* МОСКВА



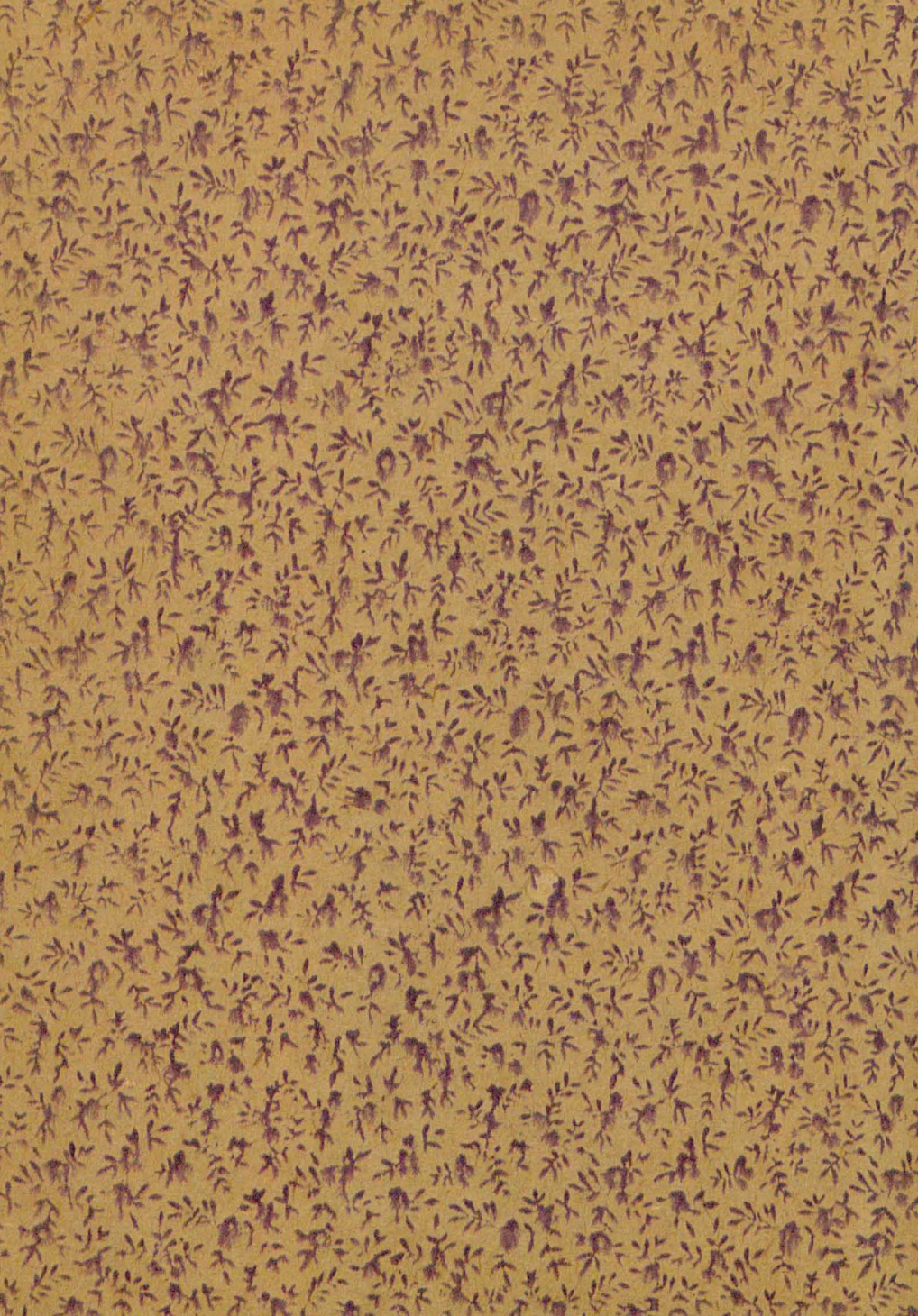
53137



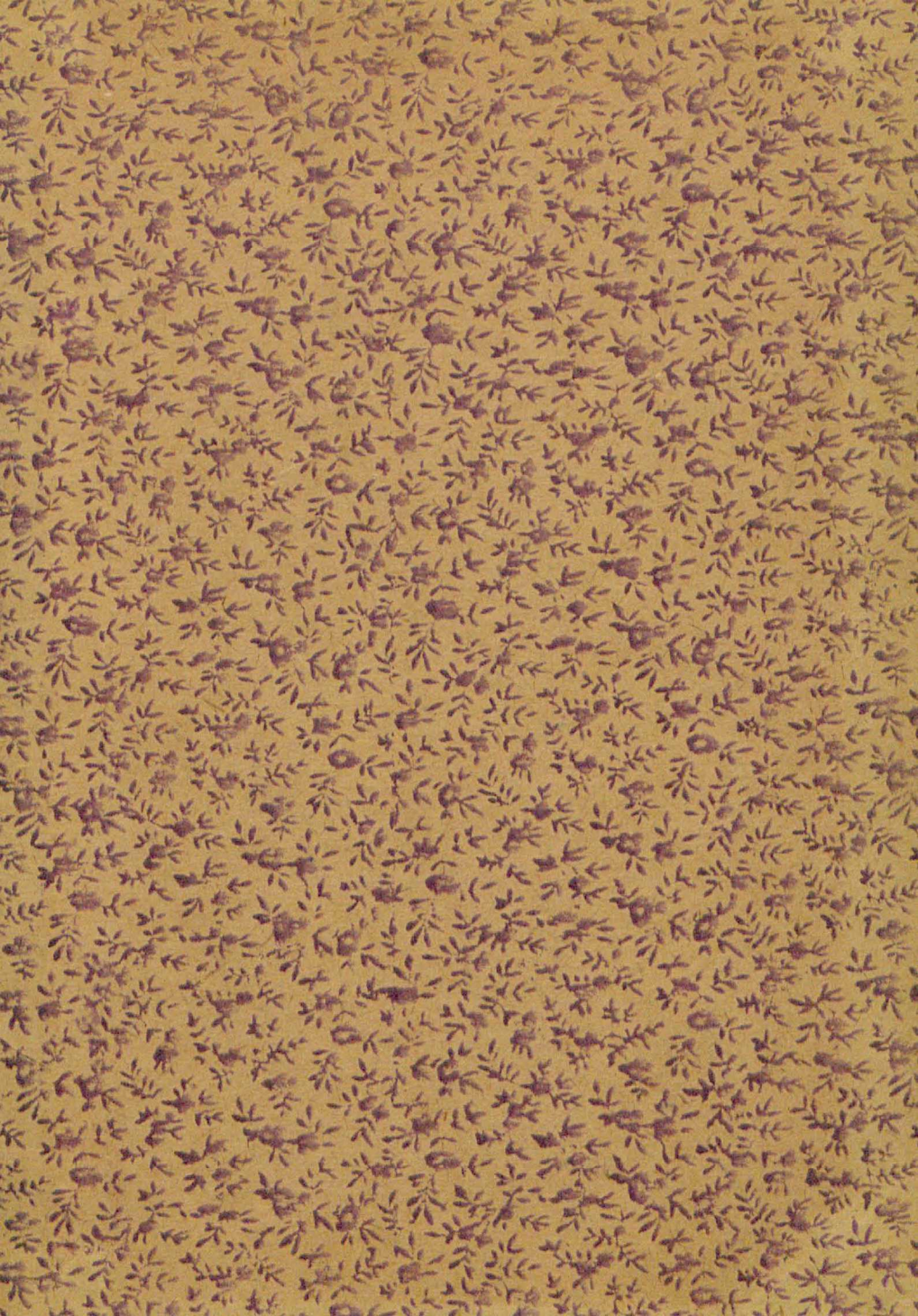
















2015203466