

**АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ**

## **НАЧАЛО СОЗДАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ**

Коммунистическая партия всегда уделяла большое внимание освоению Сибири и Крайнего Севера. В первые же годы Советской власти партией намечен грандиозный план освоения этих районов. В Сибирь одна за другой направлялись научные экспедиции. Самолет для изысканий становится надежным и, пожалуй, единственным помощником. Но у молодого Советского государства было очень мало хороших самолетов, а оставшиеся французские «Фарманы», и английские «Сопвичи» были непригодны для дальнейшей эксплуатации. Не хватало и летного состава.

Появление первого самолета в Красноярске относится к лету 1925 года, но на этом следует остановиться позднее.

В течение предшествующих 1923 – 1924 гг. в Енисейской губернии большую работу вели общества ОДВФ (общество «Друзей воздушного флота») и авиации. Общество Осоавиахим привлекло в свои ряды широкие массы трудящихся. Оно явилось главным источником пополнения авиационных школ тысячами молодых людей, осваивающих без отрыва от производства авиационные специальности. На собранные среди трудящихся средства, строились самолеты, аэродромы, аэроклубы. 1 июля 1924 г. «Сиблет», находившийся в Новониколаевске (с 1925 г. - г. Новосибирск), выступил с Обращением ко всем трудящимся Сибири. В нем давался анализ работы общества за год и сообщалось, что построенные на средства трудящихся самолеты «Сибирский рабочий», «Комсомолец Сибири» и «Красная Сибирячка» вошли в состав воздушной эскадрильи «В. И. Ленин».

На 1 июля 1924 года в обществе «Друзей воздушного флота» Сибири насчитывалось 80 тысяч человек. «Сиблет» призывал к концу года удвоить количество членов ОДВФ.

В 1924 г. намечалось построить 11 самолетов, а в 1925 г. - 22 самолета.

В будущем предлагалось давать построенным Самолетам крестьянские названия: «Иркутский Таежник», «Томский землероб», «Омский хлебороб», «Алтайский партизан», «Новониколаевский пахарь», «Красный Сибиряк», «Енисейский крестьянин» и др.

Для того, чтобы широкие массы трудящихся убедились в успехах авиации. «Сиблет» выслал по губерниям Сибири агитсамолет «Сибревком».

## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

### АВТОР Г. ХОХЛОВ РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ

1 июня «Сибревком» вылетел из Новониколаевска с сотрудниками газет «Советская Сибирь» и «Сельская правда» на борту, по маршруту: Новониколаевск — Анжеро-Судженск — Мариинск. Из-за повреждения двигателя намеченный маршрут полностью выполнить не удалось. И только в следующем году 4 июня 1925 года «Сибревком» прибыл в Красноярск.

Вот что писала газета «Красноярский рабочий» от 6 июня 1925 г., по этому поводу: «4 июня в 8 часов вечера с северной стороны города показался самолет «Сибревком». Улицы наполнились народом. «Сибревком» прилетел в Красноярск из Томска.

Расстояние от Ачинска до Красноярска в 186 километров самолет покрыл ровно в один час. Разбросав над городом листовки, самолет опустился у Затона на подготовленную площадку.

Пилот самолета Иеске, бортмеханик Брянцев. Самолет системы «Юнкерск».

Это был первый самолет в Красноярске. И не удивительно, что встречать самолет пришло почти все население города. Встречали самолет и представители Советской власти во главе с председателем Губисполкома Шихановым. На аэродроме состоялся грандиозный митинг. 5-го июня утром «Сибревком» начал платные полеты над городом. Первым рейсом вылетели предгубисполкома Шиханов, председатель ГПУ Тиунов и др. В течение дня «Сибревком» совершил более 15 полетов над городом. Полеты производились 6 и 7 июня.

Большим событием для Енисейского Гублета было получение первого самолета, который выделил ему «Сиблет». Это был «Сопвич» английского производства. Самолет в разобранном виде прибыл в Красноярск по железной дороге из Новониколаевска. Технический состав авиахима в короткий срок собрал самолет. Сборкой руководил опытный механик Потылицын.

В соответствии с Постановлением II городской конференции ОДВФ самолету было присвоено имя «Красноярец». Гублет надеялся получить от Сиблета опытного летчика для пилотирования в Красноярске, но у Сиблета не нашлось не только опытного летчика, но и вообще не было летного состава. Это заставило Гублет искать пилота в самом Красноярске. Такой пилот нашелся. Это был работник Енгосторга, бывший военный летчик Р. А. Батурин. Для полетов предполагалось приспособить площадку у ипподрома, там же было решено для «Красноярца» построить ангар.

Обо всем этом сообщала газета «Красноярский рабочий» в своем

### АВТОР Г. ХОХЛОВ РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ

номере от 5 июня 1925 года. В начале августа Енисейский Гублет приступил к организации агитполетов на самолете «Красноярец». Был составлен маршрут полета: Красноярск — Даурское — Новоселово — Абакан — Минусинск, а обратный путь по маршруту: Усть-Абакан — Черногорские копи — рудник «Юлия» — деревня Шира — Ужур — Назарово — Ачинск — Покровское — Козулька — Кемчуг — Знаменский завод — Зеледеево — Красноярск. Расстояние по маршруту агитполета составляло 1500 км, не считая полетов с пассажирами в пунктах остановки. Для обеспечения полета из Красноярска отправлялась база по маршруту следования самолета во главе с инструктором Губавиахима Дорофеевым.

28 августа авиабаза «Красноярца» отбыла на пароходе «Спартак» из Красноярска в село Даурское. Здесь подготовили площадку для приема самолета размером в 170 — 180 метров в длину.

31 августа в 7 ч. 45 минут «Красноярец» вылетел в с. Даурское. Пилотировал самолет летчик Р. А. Батурин. Ввиду того, что полет проходил над горами, покрытыми туманами, полет проходил на высоте 2200 — 2500 метров. В 9 часов самолет приземлился в Даурском. Расстояние в 165 км было пройдено за 1 час 15 минут. Все село вышло навстречу самолета. Состоялся митинг. Полет продолжался. 8-го сентября самолет прибыл в Минусинск. Здесь тоже состоялся митинг и катание трудящихся.

Право на первый полет было предоставлено одному из старожилков г. Минусинска Александру Макарову, которому тогда было 70 лет. После полета Макаров выступил перед собравшимися жителями города с речью. Он поблагодарил минусинцев за большую честь, оказанную ему, и в заключение сказал, что теперь и он понимает, что «аэропланы — это дело стоящее и нужное народу».

23 сентября самолет побывал в деревне Шира. Здесь впервые в истории в воздух поднялся ХАКАС — 63-летний житель деревни Шира Николай Яковлевич Тутарков.

Из Ширы полет осуществлялся по сокращенному маршруту вдоль р. Енисей с минимальными задержками в местах остановок. Приближались холода... Приходилось летать при сильных ветрах и снежных зарядах. 16 октября полет был закончен.

Пилот Батурин и механик Потылицын блестяще выдержали испытание, проведя полуторамесячный перелет без единой поломки. Этот перелет имел большое значение в деле пропаганды среди крестьян научных и технических достижений нашей страны. В 1925 г.

## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

**АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ**

«Красноярец» побывал на стекольном заводе «Памяти 13 борцов» и еще в нескольких деревнях, находившихся в окрестностях г. Красноярска. В ноябре 1925 года самолет был разобран. И только в 1926 г. «Красноярец» снова возобновил полеты.

За «жизнь» «Красноярца» Енисейский Гублет очень настойчиво боролся. 15 апреля Гублет создал комиссию авиахима, в которую входили, известный уже в то время пилот В. Л. Галышев и механик Грошев. Комиссия должна была определить годность самолета к производству полетов.

Комиссия сделала заключение, что «Красноярец» после устранения обнаруженных дефектов, а вернее после проведения капитального ремонта, будет годен для дальнейшей эксплуатации.

В течение всего лета самолет стоял на ремонте. В процессе ремонта была обнаружена трещина ланжерона правого крыла. На его замену ушло много времени, и только в сентябре самолет был готов производить полеты.

Авиахим планировал начать агитполет на «Красноярце» по северному району края 15 сентября 1926 года, но из Новосибирска 14 сентября поступило распоряжение «Сиблета» о списании самолета «Красноярец» с эксплуатации.

(Телеграмма Сиблета Енисейскому Гублету от 14 сентября 1926 года.) Это было вызвано тем, что «Сопвичи» полностью свой ресурс отработали и дальнейшая их эксплуатация не обеспечивала безопасности полетов. К этому следует заметить, что из 5 имеющихся в Сибири самолетов типа «Сопвич» к этому времени 4 разбилось и лишь один «Красноярец» остался «живым».

По ходатайству добровольных обществ г. Красноярска «Сиблет» разрешил произвести последний агитполет на «Красноярце». 25 сентября «Красноярец» вылетел в село Сухобузимское, где проходила сельскохозяйственная выставка.

За сентябрь — октябрь 1926 года «Красноярец» побывал в Манском и Партизанском районах, в селе Казачинском, Пировском, Уяре, Тасеево и в г. Енисейске.

8 октября «Красноярец» возвратился на базу и больше никогда уже в воздух не поднимался.

АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ

## ОТКРЫТИЕ ВОЗДУШНОЙ ЛИНИИ КРАСНОЯРСК — ТУРУХАНСК.

Открытие первой воздушной линии за полярный круг имело важное значение. Оно и понятно, ведь единственным средством сообщения с Севером Красноярского края являлся водный транспорт, который возможен только в летнее время, а зимой только санный путь по замерзшему Енисею. На факториях Енгосторга пушнина залеживалась месяцами. Ее нужно было оттуда достать. Мягкое золото в товарообороте молодого советского государства занимало очень важное место, особенно во внешней торговле. Это машины, станки, оборудование, которого так не хватало нам.

И не только поэтому необходимо налаживать регулярное воздушное сообщение с районами Крайнего Севера. В Обращении «Сиблета» «ко всем Губисполкомам, Уисполкомам, волисполкомам, сельсоветам, партийным, профсоюзным, кооперативным организациям, ко всем советским учреждениям и фабрично-заводским предприятиям, ко всем гражданам Сибири» говорится: «Нужно указать еще на одну роль воздушного флота, не менее важную. Речь идет об участии авиации в культурной жизни. Если каждая наша губерния будет располагать 4—5 самолетами, то каждая наша изба-читальня даже в наиболее глухих медвежьих углах будет иметь свежую газету на 1—2 дня. А теперь она не видит ее месяцами. Мы соединим деревню с городом неразрывными нитями культуры и знания».

Вопрос об открытии воздушной линии Красноярск — Туруханск — Дудинка ставился уже в 1925 году. В ноябре 1925 года в Красноярске состоялось второе совещание представителей торгово-заготовительных организаций совместно с представителями авиахима, Окрисполкома. Комитета по делам Севера и др. организаций по вопросу открытия этой линии. Совещание решило просить «Сиблет» о проведении пробного полета по этому маршруту в начале 1926 года.

В конце января 1926 г. правление Госторга в Москве заключило договор с правлением Доброфлота на организацию пяти пробных полетов в Туруханский край. Из них четыре до Туруханска и 1 до Дудинки. Стоимость всех перелетов определилась в 17.360 рублей, причем Госторг обязался каждый рейс обеспечивать грузами и пассажирами.

В газете «Красноярский рабочий» от 12 февраля 1926 г. сообщалось:

## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

**АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ**

«К нам сюда уже направляется самолет «Юн керс» типа 10—13 с грузоподъемностью в 245,7 кг или примерно 15,5 пудов. Прямой целью перелетов будет исследование возможности установления регулярной зимней связи с Туруханском. На Север самолеты доставят грузы и пассажиров, а обратно привезут пушнину»

В будничную жизнь Красноярска ворвалось взбудораживающее все население событие. Газета «Красноярский рабочий» сообщала о прибытии самолета «Моссовет», который должен был летать в Туруханск.

В пятницу, 26 февраля, самолет «Моссовет» был выгружен из вагонов и переведен на протоку Енисея. Самолет поставили вблизи взвода на Почтамтский переулочек. К вечеру были уже укреплены крылья, а в субботу заканчивались работы по окончательной сборке.

Протока Енисея, где стоял «Моссовет», сделалась местом паломничества красноярцев. С утра до вечера толпы зрителей плотным кольцом окружали самолет. Обменивались впечатлениями, все следили, как бортмеханик Федор Иванович Грошев работал над сборкой машины. Были и скептики. Много было споров: «полетит или не полетит». В течение нескольких дней самолет был собран.

В день пробного полета был солнечный день. В. Л. Галышева — пилота и его бортмеханика Ф. И. Грошева беспокоил один вопрос, как будет работать двигатель в воздухе. Они боялись переохлаждения двигателя, несмотря на то, что жалюзи на капоте будут закрыты. Но убедиться в этом можно только в воздухе. Ф. И. Грошев залил в баки горючее. Зашумели паяльные лампы, подогревая двигатель. Наконец, все готово. Галышев в кабине.

— Контакт!

— Есть контакт!

Мотор загрохотал. Полный газ и самолет в воздухе. Сделав несколько кругов над городом, «Моссовет» приземлился. Сомнения подтвердились. Двигатель в воздухе быстро охлаждался. Тогда Грошев придумал немудреное приспособление — достал лист фанеры и вырезал его по форме радиатора и укрепил этот лист к нему. И совсем другое было во втором пробном полете — двигатель работал нормально, температура воды и масла была в пределах допустимой.

Полет намечалось начать 4 марта 1926 года. Для обеспечения полета отправлялась база, начальником которой был назначен пилот Батурин. Летчик Батурин с группой работников в середине февраля выехал для оборудования посадочных площадок по маршруту

### АВТОР Г. ХОХЛОВ РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ

следования самолета, ни случай вынужденной посадки. Площадки оборудовались через каждые 50 верст и обозначались углами из воткнутых в снег елок. Каждая площадка обозначалась порядковым номером. Красноярск обозначался № 1.

Местами нормальных посадок, предусмотренных заданием, были Енисейск, — П.-Тунгуска, — Туруханск, — Дудинка. Кроме того, в задачу группы Батурина входила доставка на каждую площадку необходимого количества бензина и смазочных материалов.

Центральное управление Госторга заключило с «Добролетом» договор на 5 рейсов в Туруханский район. Этими рейсами предполагалось вывезти до 90 пудов песка.

Пилоту В. Л. Галышеву — одному из пионеров освоения сибирских воздушных трасс и авиамеханику Грошеву предстояло выдержать суровые испытания. В полярных условиях самолеты типа «Юнкерс» еще не летали, а самолет «Моссовет» как раз и был самолетом типа «Юнкерс». Он весил 120 пудов, развивал скорость до 160 километров в час. Кроме 2-х летчиков он поднимал еще 4-х пассажиров или пятнадцать пудов груза. Полная заправка горючим 20 пудов, с расчетом на 8—9 часов полета.

Чтобы представить себе трудности, связанные с установлением сообщения между Красноярском и Дудинкой, достаточно сказать, что трасса полета протяженностью в 1500 км. была совершенно не исследована. Она пролегла над местностью, исключавшей возможность вынужденных посадок. На тысячи верст с обеих сторон Енисея распростерлась глухая тайга. Не только радио, но удовлетворительной телеграфной связи не было между населенными пунктами, расположенными по трассе перелета. Совершенно не были изучены метеорологические условия Туруханского района. К этому еще частые пурги и жесточайшие морозы. И все-таки полет состоялся. Вот что писала об этом полете газета «Красноярский рабочий»:

«4 марта 1926 года самолет «Моссовет», пилотируемый В. Л. Галышевым, в 10 часов 40 минут благополучно пролетел

Большую Мурту. В

11 час. 7 мин. самолет пролетел Казачинское. В

12 час. 5 мин. самолет «Моссовет» прибыл и опустился в городе Енисейске. 16 марта в 10 час. 52 мин. самолет вылетел из Енисейска на Туруханск. В 11 час. 45 мин. он пролетел Назимово, в 12 часов 23 минуты — Ярцево, в 1 час 9 минут — Варогово, в 1 час 43 минуты опустился в П. Тунгуске.

## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

### АВТОР Г. ХОХЛОВ РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ

22 марта в 8 часов 35 минут утра самолет «Моссовет» вылетел из П.-Тунгуски в Туруханск. В 12 час. 10 мин. самолет «Моссовет» завершил перелет Красноярск — Туруханск. Последние 640 километров пройдены за 4 часа.

31 марта самолет «Моссовет» вылетел в обратный рейс из Туруханска в 11 часов утра. В 3 часа 10 минут он был в П.-Тунгуске, 1 апреля в 2 часа 35 минут опустился в Енисейске. 8 апреля вылетел из Енисейска. Из-за остановки мотора по причине полной выработки горючего самолет приземлился в д. Старцево. В 12 часов из Красноярска привезли бензин и 10 апреля самолет в 12 часов прибыл в Красноярск».

За этими скуными строками о первом полете, скрывается большая, упорная, можно сказать, героическая работа экипажа В. Л. Галышева, первооткрывателя воздушной линии Красноярск — Туруханск. Правда, маршрут этого полета намечался до Дудинки, но у экипажа не хватило времени, т. к. на юге края начиналась распутица и «Моссовету» необходимо было возвращаться в Красноярск, т. к. самолет был в лыжном варианте.

Причинами задержки полета по времени явились и другие непредвиденные обстоятельства:

— На пути следования на Север самолет на посадке в Енисейске потерпел поломку, т. к. попал в канаву, занесенную снегом.

— В П.-Тунгуске задержался на три дня, т. к. почтово-телеграфная контора в Туруханске не работала и экипаж не мог получить сообщений о состоянии погоды в Туруханске.

— При возвращении в Красноярск, самолет «Моссовет» снова терпит поломку в Енисейске из-за попадания в снежный сугроб при посадке, но важно то, что воздушная линия Красноярск — Туруханск была открыта. Полет «Моссовета» на Север Красноярского края совершался в исключительно трудных условиях: тайга, горы, снежная пурга, морозы и главное — примитивность посадочных площадок, к тому же отсутствие своевременных метеорологических данных. Конечно, все это вместе взятое никак не могло в полной мере обеспечить безопасность полетов.

В результате этого полета была изучена и сфотографирована местность вдоль линии трассы, обследованы посадочные площадки.

В 1926 году было решено полеты на Север пока не производить, т. к. пушнина с факторий была вывезена санным путем по Енисею.

По окончании перелета Красноярск — Туруханск пилот Галышев вместе с авиамехаником Грошевым вылетел в Верхнеудинск. где в



**АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ**

течение всего 1926 года они обслуживали Восточно-сибирскую воздушную авиалинию.

### **ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ КРАЯ В ГОДЫ ПЕРВЫХ ПЯТИЛЕТОК И ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ**

Не раз вся страна с волнением следила за подвигами советских летчиков конца 20-х и начала 30-х годов нашего столетия, преодолевающих необжитые просторы нашего края и всего Севера. Десятки имен полярных летчиков широко известны и популярны в стране.

Любовь нашей Родины, внимание и забота партии и правительства явились главной движущей силой, направляющей наших летчиков на Север и помогавшей преодолевать трудности. И Север покорился летчикам. Если не считать эпизодических полетов летчика Нагурского над Новой землей в 1914 году, то начало советских полетов в Арктике надо считать с 1924 года (Чухновский, Кальвица, затем Бабушкин, Галышев и др.).

Из скромной работы М. С. Бабушкина, летавшего с 1926 г. в горле Белого моря над льдами в поисках стад тюленей для зверобойного промысла, выросла наша современная практика полетов над льдами и посадки на лед. Уже в 1928 году наша гражданская авиация выдержала международный экзамен: всем памятны блестящие полеты Чухновского и Бабушкина во время поисков экипажа дирижабля «Италия». В 1929 году, после спасения членов экипажа дирижабля «Италия», потерпевшего аварию в Северном Ледовитом океане, в Красноярск прибыл летчик Б. Г. Чухновский. В навигацию 1929 года на самолете «Комсевморпуть» Борис Григорьевич Чухновский проводил советские торговые суда северным морским путем, которые шли в устье Оби и Енисея, на Диксон и Игарку. Он давал судам исчерпывающую информацию расположения льдов, позволяя выбирать лучшее направление. Из этой школы ледовой разведки вышли такие всемирноизвестные полярные летчики, как Герои Советского Союза В. С. Молоков, А. Д. Алексеев, И. П. Мазурук и другие.

В 1929 г., благодаря самолетам, ледокол «Красин» провел 27 морских судов, груженных сибирским лесом, идущим на экспорт. Помимо работы по проводке судов, экипаж самолета «Комсевморпуть»

### АВТОР Г. ХОХЛОВ РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ

обследовал Норильский район и предполагаемую железную дорогу Игарка - Норильск.

В 1929 г. открывается почтово-пассажирская линия Москва — Иркутск через Красноярск. Красноярск получил 3 двухместных самолета типа «Фоккер» и летный состав для обслуживания этой линии.

Линия Москва — Иркутск была в то время самой протяженной воздушной линией в мире (4500 км). Первыми пилотами на этой трассе, на участке Иркутск — Красноярск, летавшими на самолетах «Фоккер Ц-4», были П. А. Лопоногов, Е. Д. Ардазиани, А. В. Монсветов. Это расстояние от Ангары до Енисея покрывалось с тремя посадками за 7 — 8 часов. Скорость самолета составляла 160—170 км в час. На самолетах были установлены первые отечественные двигатели по 400 лошадиных сил. Самолет был, хотя и двухместный, но второе место закрывалось люками и служило для почты и грузов (брали 150—200 кг).

Вот что об этих полетах писал Анатолий Владимирович Монсветов в своей статье, помещенной в книге «Крылья над тайгой», изданной Иркутским книжным издательством в 1963 году:

«Интересно вспоминать, как тогда была поставлена летная служба. С железнодорожной станции за два часа до вылета самолета по расписанию поступали телеграммы-сводки погоды. На авиационные моторы М-5 никаких текущих сведений, никаких синоптических прогнозов мы не имели. Не было у нас радиосвязи с землей, а также самолета с самолетом. Поэтому летчик с момента вылета и до прихода на аэродром назначения оказывался отрезанным от всего остального мира и действовал в соответствии со своим опытом, умением и сообразительностью. Для полета вслепую на самолете был только один единственный прибор — указатель курса «Пионер». Поэтому летали мы в те годы лишь по земным ориентирам. И главным образом по железнодорожной магистрали.

В условиях горно-таежной местности это было, конечно, большим риском, но борьба за регулярность почтовой связи со столицей, считавшаяся тогда основным показателем нашей работы, вынуждала нас идти на риск».

А вот еще веха в развитии авиации конца 20-х и начала 30-х годов. Еще в начале 1928 года Академия наук СССР обратилась к «Сиблету» с просьбой выделить самолет для обследования места падения Тунгусского метеорита. «Сиблет» дал согласие предоставить самолет в распоряжение научной экспедиции.

15 июля 1930 года пилот Б. Г. Чухновский с профессором Л. А.

## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

**АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ**

Куликом и корреспондентом газеты «Комсомольская правда» т. Томом, вылетел в Кежму, а из Кежмы в Ванавару. За два месяца работы с профессором Л. А. Куликовым Б. Г. Чухновский обследовал и сфотографировал место падения Тунгусского метеорита, обследовал бассейн рек Ангары, Пясиной, Дудинки и Катуна. Весь 1930 г. Б. Г. Чухновский работал на Севере Красноярского края. Этого замечательного летчика, душевного человека очень хорошо знают и помнят на Севере нашего края. Один из авиаработников аэропорта Туруханск П. И. Бурцев, который был с ним в хороших отношениях, рассказывал, что Борис Григорьевич очень часто в свободное время от полетов заходил к нему на квартиру побеседовать о жите-бытье, попить чайку. Он очень интересовался жизнью, бытом, обычаями местного коренного населения. В то же время Борис Григорьевич всегда страстно пропагандировал авиацию.

Интересен такой эпизод Однажды в разговоре с Бурцевым он спросил: кем же, думает тот, будет его сын Санька, который в то время был еще ползунком, или, как говорят, «под стол пешком ходил». Бурцев ответил, что, наверное, рыбачить будет или охотиться. Чухновский на это ответил: «Нет, он будет летчиком». Или эти слова запали в голову отцу, или это просто случайное стечение обстоятельств, но Санька, а теперь это не Санька, а Александр Павлович Бурцев работает командиром одного из подразделений Красноярского управления гражданской авиации.

Много было и других замечательных летчиков, которые в начале 30-х годов работали на Севере Красноярского края. Самолет прочно стал входить в жизнь. Самолеты проникали в самые отдаленные, глубинные пункты нашего Севера, обслуживали полярные станции и зимовки, оказывали помощь арктическому хозяйству и местному населению. Самолет стал желанным гостем в тундре. Местное население уже не боялось самолета. К нему стали привыкать и охотно пользоваться, а на летчиков надеялись. Очень характерен рассказ одного иностранного журналиста, посетившего в то время Север.

Самолет, на котором он летал над Таймырским полуостровом, встретив стену тумана, сел у становища эвенков-оленоводо-вод. С помощью русского языка и благодаря познаниям некоторых летчиков в английском завязался эвенкийско-английский разговор. Каждый рассказывал о своей земле. Англичанин говорил об автомобилях и, к удивлению, заметил, что пастух оленевод не удивлен, а по нимающе кивает головой.

## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

**АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ**

На вопрос — видел ли он автомобиль — пастух ответил: «Никогда». — «Откуда же ты знаешь, что это такое?» Пастух ответил: «Это очень просто. Берут аэроплан, отнимают крылья и пусть бегаёт по земле». Так своеобразными путями приходила культура к народам далекого Севера. Человек, не видевший не только автомобиля, но и простой телеги, хорошо знаком с самолетом. Об этом случае рассказывал в одном из своих воспоминаний Отто Юльевич Шмидт.

В годы восстановительного периода, индустриализации страны гражданская авиация развивалась под непосредственным и повседневным руководством Коммунистической партии. В ее создании участвовал весь народ. Трудящиеся добровольно собирали средства на создание своего воздушного флота. В одном из своих обращений «Сиблет» писал:

«Нужно прежде всего добиться от широких кругов населения массового вступления в Сибирское отделение друзей Красного воздушного флота (СИБЛЕТ) Это является естественным переходом от случайных пожертвований к организованным отчислениям на нужды нашей авиации. Вступительный членский взнос 1 рубль золотом и ежемесячный — 10 копеек золотом, столь незначительные суммы, что представляют возможность вступления в общество самых широких трудящихся масс.

В этом направлении и следует повести самую энергичную агитацию. Точно так же в общество должны вступать отдельные хозяйственные, профессиональные, советские и кооперативные организации, для которых устанавливается вступительный взнос в 50 рублей золотом, а ежегодный в сумме 610 рублей».

«Задача любого члена Коммунистической партии, члена месткома или фабзавкома, любого беспартийного, искренне преданного делу усиления советской республики, на вербовать не менее 10 членов».

Так же предусматривалось устройство вечеров спектаклей, концертов, специальных лотерей, лекций с отчислением сбора от их проведения в фонд Сиблета.

Все это также сыграло большую роль в дальнейшем развитии и создании материально - технической базы гражданской авиации.

11 января 1930 г. Постановлением СНК СССР строительство новых объектов Аэрофлота и оборудование существующих было отнесено к группе внеочередных важнейших объектов капитального строительства.

8 марта 1931 года принято совместное Постановление ЦК ВКП (б) и НК РКИ СССР "О шефстве рабочих над гражданской авиацией". В

### АВТОР Г. ХОХЛОВ РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ

.Москве, Ленинграде, Харькове и других городах при советах создавались комиссии содействия гражданской авиации, организовывались специальные бригады рабочих по проверке выполнения заводами-поставщиками заказов для гражданской авиации, проводились добровольные сборы средств. С 20 июля по 10 августа 1931 г. по всей стране проведен двухнедельник по оказанию помощи гражданской авиации.

Во многих городах комсомольские и профсоюзные организации устраивали субботники по оборудованию аэропортов, посадочных площадок и подъездных путей к ним. Среди этих и многих других видов помощи ценным явилось широко развернутое шефство коллективов и заводов над организациями гражданской авиации. В Красноярске над Енисейской авиагруппой Севморпути, созданной в октябре 1930 г. шефство взяли рабочие паровозоремонтного завода.

Рабочие ПВРЗ оказали помощь авиагруппе в строительстве ангаров, складов ГСМ, ремонтных мастерских и пр. Трудящиеся Красноярска понимали, какую большую роль может сыграть авиация в развитии народного хозяйства края, и поэтому принимали все меры для укрепления авиагруппы. Очень многое было сделано в те годы в развитии авиации нашего края.

В 1931 г. открылась авиалиния Красноярск — Игарка — о. Диксон. От Красноярска до Диксона было оборудовано много запасных площадок на случай вынужденной посадки самолета, на которых были выстроены зимовки с годовым запасом продовольствия на одного зимовщика и запасом горючесмазочных матери а л о в (гсм) для пролетающих самолетов.

В июне 1931 года на Енисее начал работать старейший летчик Сибири, старый большевик Ян Степанович Липп. Все лето 1931 г. Ян Степанович работал в низовьях Енисея с экспедицией. Я. С. Липп без всякого преувеличения является первооткрывателем почти всех воздушных трасс. Красноярского края. С именем этого замечательного летчика-большевика связаны долгие годы развития авиации в нашем крае. Я. С. Липп длительное время командовал Енисейской авиагруппой. С первых лет советской власти он принимал самое активное участие в ее укреплении, являлся членом Коммунистической партии с 1918 года, избирался членом Петроградского Совета. Вот один из документов, характеризующий Я. С. Липп.

«...тов. Липп проявил себя как честный работник и преданный коммунист, работая самоотверженно, как в партии, так и в Советской

### АВТОР Г. ХОХЛОВ РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ

работе по устройству новой жизни. Председатель партийного комитета  
подпись Секретарь подпись

Имя этого замечательного человека известно не только авиарботникам Сибири, но и всему старшему поколению авиаторов нашей страны. Вот что рассказывает об открытии авиалинии Красноярск — Тура ветеран авиации Фрутецкий Сергей Клавдиевич, летавший длительное время с тов. Липпом бортмехаником.

— Летом 1935 г. мы с Яном Степановичем Липпом, (Я. С. Липп умер в 1961 г. в г. Красноярске) открыли новую трассу Красноярск — Тура. Произошло это так.

Работали мы в то время в Енисейской авиагруппе. И вот вызывает нас командир и говорит: так, мол, и так, есть необходимость проложить воздушный путь на Туру.

Нам выделили самолет МБР-2 «имбарушку», как ее называли. Мы взяли на борт почту, трех пассажиров и ясным летним утром стартовали на

Несколько слов о нашем самолете. Это была летающая лодка, садилась она только на воду (немаловажное обстоятельство!). Мотор был один. Воздушный винт стоял сверху, над кабиной.

Исходя из особенностей самолета и был предопределен наш маршрут. Мы летели, строго следуя руслу Енисея. Шли на высоте 300-500 метров. Первая остановка была в Енисейске. Потом в П.-Тунгуске. К концу дня мы были в Туруханске. Утром предстоял последний бросок - до Туры. Здесь не летал ни один самолет. Нам предстояло первыми пролететь над этой местностью. На завтра мы двинулись дальше. Предстояло пройти 200 км вдоль реки Нижней Тунгуски. Местность здесь гористая. Наш самолет поднялся до 1000 метров. Справа и слева виднелись возвышенности. Река причудливо извивалась между ними. Иногда мы срезали дугу и шли прямо, сушей. Правда, особенно этим не увлекались...

Впереди показалась новая излучина — ни раньше, ни позже мотор «чихнул», раз, другой. Видимо, что-то случилось. Я взглянул на приборы. Все в порядке. Оглянулся назад, на двигатель, — и обмер: разрушилась помпа с ветряным пропеллером, которая подавала бензин в расходный бак. Самолет стал терять высоту. Главное для нас теперь — дотянуть до воды. Я стал ручной помпой подавать бензин в расходный бак. Но его все равно не хватало. Мотор работал с перебоями. Я взглянул на Яна Степановича: «Дотянем?». «Должны!» — молча крикнул я. Высота катастрофически падала, а вода все еще была далеко. Не знаю, каким чудом мы дотянули до реки. Течение здесь было быстрое, мы бросили

## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

**АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ**

якорь Потом занялись поломкой. Оказалось, что разрушился один подшипник, поэтому помпа и перестала работать. Мы заменили подшипник. На это ушло два часа. Снова поднялись в воздух. Через несколько часов достигли пункта назначения. Встреча была радостной и сердечной. Состоялся митинг. Выступающие говорили о том, что это очень здорово, коли самолет в такой короткий срок достиг Туры. Раньше почта шла сюда 2-3 месяца, а сейчас на это понадобилось всего 2 дня.

Вот так была открыта еще одна жизненно необходимая воздушная линия, которая с тех пор никогда не прекращала своей работы. Я. С. ЛиПп 28 июля 1935 г. открывает авиалинию в Вановару и Байкит. Сергею Клавдиевичу Фрутецкому приходилось летать в составе экипажа и другого замечательного летчика Героя Совет-ского Союза Василия Сергеевича Молокова, одно время работавшего командиром Енисейской авиагруппы, а затем начальником Главного Управления гражданской авиации.

Так, 26 мая 1937 года ярко-оранжевый самолет В. С. Молокова, в составе экипажа которого находился и С. К. Фрутецкий, совершил посадку на дрейфующую льдину в районе Северного полюса. Не прошло и года после этого, а Фрутецкий, откликнувшись на зов Родины, снова собирается в трудную и опасную экспедицию. Нужно было срочно снять с дрейфующих в Северном Ледовитом океане трех советских ледокольных судов «Садко», «Г. Седов» и «Малыгин» часть экипажа. Экспедиция за экспедицией. Подвиг за подвигом. И так вся жизнь.

В архиве С. К. Фрутецко-го много интересных и памятных документов. Вот один из них:

«От имени полярников Арктического, Антарктического института сердечно поздравляем Вас, участника первой высокоширотной воздушной экспедиции с созданием первой в мире дрейфующей станции. Желаем доброго здоровья, благополучия и счастья. Трешников, Гордиенко, Сомов».

Сейчас Сергей Клавдиевич трудится в Игарском авиаколлективе, как и всегда много работает. Учит молодых авиарботников быть такими же волевыми людьми и отличными специалистами, как и он сам. Поистине беспокойное сердце у этого человека.

В конце 1931 г. в Енисейскую авиагруппу начали поступать гидросамолеты советского производства. Это были вышеупомянутый МБР-2 и МБР-2 БИС. В 1931 г. Советское правительство закупило большую партию гидросамолетов в Германии. Вначале 1932 г. в Красноярск поступили два из них.

## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

**АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ**

13 февраля тяжелые льды Арктики раздавили ледокол. На опасение экспедиции были брошены все средства, но главную роль сыграла авиация. Особенно проявили себя Водопьянов, Ляпидевский, Каманин и Молоков.

С. В. Молокова момент катастрофы застал на линии Красноярск — Игарка — Дудинка. 21 февраля Молоков был снят с линии и в звене Н. И. Каманина направлен в Арктику. В апреле звено Н. И. Каманина на самолетах «Р-5» вылетело к лагерю челюскинцев, но из-за плохой погоды летчики произвели вынужденную посадку на лед, не достигнув лагеря. В таком же положении оказалось звено А. В. Ляпидевского. 7 апреля началась операция по оказанию помощи челюскинцам. В этот день летчик Ушаков вывез из лагеря 5 человек. 10 апреля Каманин доставил на Вонкарем 3-х человек. 11 апреля Молоков и Каманин сделали 7 рейсов и вывезли 35 человек. В этот день был снят с большой льдины и Отто Юльевич Шмидт и в сопровождении врача Никитина доставлен на Аляску в г. Ном.

13 апреля из лагеря были вывезены последние челюскинцы. Операция по спасению отважных полярников закончилась блестяще. М. И. Калинин писал в «Комсомольской правде» от 18 апреля 1934 г.:

« Мы гордимся этим новым блестящим успехом советской авиации, достигнутым в суровых условиях Арктики».

Коммунистическая партия, и Советское правительство высоко оценили мужество и отвагу советских летчиков.

А. В. Ляпидевскому, С. А. Леваневскому, В. С. Молокову, Н. И. Каманину, М. Т. Слепневу, М. В. Водопьянову, И. В. Доронину, непосредственно участвовавшим в спасении челюскинцев, присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

В 1934 г. Главное Управление Севморпути (ГУСМП) создает в Красноярске центральный пункт для воздушных кораблей, работающих в Арктике и по зимовкам Севера. Он стал начальным пунктом воздушно-столбовой дороги в Арктику, по ней уходили в экспедиции и на зимовки воздушные корабли.

В 1934 г. работа авиации носила сезонный характер. Зимние полеты были эпизодическими. Регулярного движения по авиалиниям зимой не было. Но партия сказала летчикам: «Летать круглый год и круглые сутки».

В Енисейской авиагруппе для полетов на Север впервые была использована зима 1934 г. на авиалинии Красноярск — Усть-Порт. Пробные рейсы выполняли полярные летчики Герой Советского Союза



## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

**АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ**

В. С. Молоков и Я. С. Липп. Если полет летом по этому маршруту продолжался 2 суток, то зимой летчики могли его выполнять только за 10 суток.

В зимнюю навигацию 1934 — 35 гг. обстановка на северных трассах изменилась. На всей авиалинии от Красноярска до Диксона было оборудовано 12 посадочных площадок. На каждой из них выстроены служебные помещения, имелся годовой запас продовольствия и горюче-смазочных материалов. Летный состав и пассажиры обеспечивались питанием и ночлегом. На северных, линиях летали опытные полярные летчики: Б. С. Молоков, Алексеев, Липп, Махоткин, Головин, Козлов, Неронен, Прахов, Корбут и др. Авиалиния Красноярск — Диксон с момента ее открытия была безаварийной. В этом заслуга летного и технического состава, обслуживающего ее.

С января 1935 г. начались полеты на авиалиниях Дудинка — Хатанга. С зимней навигации 1934 — 35 гг. авиация в крае стала надежным средством сообщения в любой период года.

В феврале 1935 года на VII съезде Советов О. Ю. Шмидт выступил с речью, в которой доложил, что в 1937 г. будет полностью освоен величайший в мире арктический путь от Архангельска до Берингова пролива и дальше до Владивостока. Этот путь станет надежным вспомогательным средством для Великого Морского Северного пути.

Красноярск становился центром выхода самолетов на ледовую разведку, проводку судов, а также освоения восточных районов Арктики.

В январе 1935 г. открыта авиалиния Красноярск — Дудинка — Якутск — б. Тикси. ГУСМП организовало ряд больших полярных перелетов с целью освоения воздушных путей Севера.

15 февраля Герой Советского Союза М. Водопьянов со своим звеном вылетел по маршруту Москва — Красноярск — Хабаровск — Николаевск-на-Амуре — Охотск — Анадырь — Уэлен — мыс Шмидта. Полярный летчик В. Галышев — по маршруту Москва — Красноярск — Иркутск — Якутск — б. Тикси.

17 февраля на самолете конструктора А. Н. Туполева «АНТ-7» из Красноярска в Дудинку вылетел И. Черевичный, много лет проработавший на линиях нашего края.

В 1935 г. проходили производственные испытания самолет «ПР-5». 26 февраля В. С. Молоков вылетел из Москвы через Красноярск — Игарку — Дудинку — на о. Диксон. На борту находились конструкторы этой машины Рафаэлянц и Тверицкая. Этот маршрут они пролетели за 45 часов.

## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

### АВТОР Г. ХОХЛОВ РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ

1 мая 1935 г. Молоков закончил свой арктический перелет на испытываемом самолете, полностью выполнив задание партии и правительства. 2 мая он вылетел в Красноярск. Постановлением крайисполкома в ознаменование этого перелета о. Телячий был переименован в остров Молокова.

В первых числах июня началась навигация на авиалиниях края по новому летнему расписанию. Открыл навигацию летчик Алексеев. 8 июня на гидросамолете «Н-53» он вылетел на о. Диксон.

19 июня на тяжелом гидросамолете «Н-2» к зимовщикам в Карское море вылетел В. С. Молоков. 15 июля Молоков вылетел на Чукотский полуостров по маршруту: Киренск — Чукотский полуостров.

Навигация этого года явилась серьезным испытанием для летного состава Енисейской авиагруппы. Летчики выполнили большую работу по освоению советского Севера. Главное Управление Севморпути высоко оценило работу авиагруппы. Многие летчики и техники были отмечены правительственными наградами. Красноярский крайисполком за безаварийную работу наградил грамотами крайисполкома и денежными премиями летчиков Алексеева, Молокова, Не-ронена, Корбута и др.

В конце 1935 г. в Красноярск стали поступать самолеты «Сталь-2». Этот новый шестиместный пассажирский самолет превосходил по своим летным качествам все другие самолеты этого класса. В феврале 1936 г. из Красноярска в Игарку вылетели четыре самолета «Сталь-2», пилотируемые полярными летчиками Николаевым, Головиным, Смысловским и Афониним.

В 1935 году по всей стране началось стахановское движение. Авиаторы Енисейской авиагруппы подхватили славный почин донецкого шахтера. На всех воздушных линиях края развернулось социалистическое соревнование за повышение производительности труда и безаварийную работу. В 1935 — 36 годах заметно увеличились перевозки пассажиров, почты и грузов. Если в 1935 году было перевезено 2454 пассажира и 12600 кг почты и груза, то в 1936 г. было перевезено уже 4800 пассажиров и 86300 кг почты и грузов.

На северных авиалиниях работало 123 стахановца. За отличную работу на Севере крайисполком наградил пилота Бузаева легкой автомашиной, а управление Севморпути денежной премией и золотыми именными часами. Бортмеханик Аникин награжден орденом Трудового Красного Знамени.

23 июля 1936 года на самолете «СССР Н-2» С. В. Молоков вылетел из Красноярского гидропорта в 3000-километровый арктический полет по

## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

**АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ**

маршруту. Красноярск — Якутск — Охотск — Нагаево — Каменское — мыс Оматорский — Анадырь — бухта Провидения — Уэлен о. Врангеля. Кроме этого на борту самолета находились начальник политуправления Главного управления «Севморпути» Бергавинов и спецкорреспондент газеты «Правда» Борис Горбатов. В задачу Молокова входило изучение условий полетов по арктическим трассам и наблюдение за движением льдов в Чукотском и Восточно-Сибирском морях.

5 августа из Лос-Анжелоса вылетел пилот Си-гизмунд Леваневский. 20 августа на мысе Шмидта произошла встреча двух полярных летчиков: Молокова и Леваневского. В конце августа Молоков закончил великий арктический перелет. 4 сентября самолет Молокова произвел посадку на о. Диксон. 11 сентября вылетел в Москву. 20 сентября в честь Молокова и его товарищей советское правительство устроило прием в Кремле. Славные полярники были отмечены высокими правительственными наградами.

За два года, прошедшие после VII съезда Советов, полярные летчики изучили все побережье Северного Ледовитого океана от Мурманска до Анадыря. Успешное завершение арктических перелетов советскими летчиками в 1936 г. убедительно свидетельствовало, что северный воздушный путь открыт. В 1937 г. Коммунистическая партия потребовала от полярных летчиков освоить полеты над Арктикой в условиях полярной зимы.

22 марта 1937 г. на самолете «АНТ-7» начал большой арктический перелет летчик Головин. Он вылетел по маршруту Москва — Архангельск — Нарьян-Мар — Амдерма — мыс Желания — бухта Тихая — о. Рудольфа. В апреле месяце Головин успешно завершил перелет, и 18 апреля произвел посадку у острова. Молокова.

В мае 1937 г. весь мир облетела весть о том, что Северный полюс покорен советскими людьми. 21 мая летчик Водопьянов на самолете «СССР-170» произвел посадку в районе Северного полюса. На борту самолета находилась четверка отважных полярников, которым предстояло создать первую дрейфующую станцию «Северный полюс-1», возглавлял экспедицию на Северный полюс О. Ю. Шмидт. 26 мая у станции «Северный полюс-1» произвели посадку летчики Молоков, Алексеев и Ма-зурук. Они доставили на полюс продовольствие, медикаменты, оборудование и научную аппаратуру. В первой экспедиции на Северный полюс участвовали коренные красноярцы: пилоты Козлов, Сугробов, борт-механики Шмандин и Фрутецкий.

Северный полюс был покорен. Этим замечательным полетом на

## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

**АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ**

полюс был подведен итог работы авиации по освоению Арктики. Все попытки иностранных государств завоевать Северный полюс заканчивались неудачно. Еще в 1926 г. Амундсен на 2-х аэропланах сделал попытку достигнуть полюса, но попытка не увенчалась успехом. Не долетев до полюса, самолеты произвели вынужденную посадку на лед. В это же время на дирижабле «Норвегия» из Италии вылетел полковник Нобиле. Он пролетел по маршруту Рим — Лондон — Ленинград. Из Ленинграда Нобиле взял курс на Шпицберген. От Шпицбергена до Северного полюса осталось 1100 км. Скорость дирижабля составляла 90—100 км-час. Это расстояние он мог покрыть за 12 часов.

На Шпицбергене в дирижабль сели Амундсен и американский миллионер Эльсверт, финансировавший экспедицию. Предполагалось, что «Норвегия», достигнув полюса, произведет посадку. Экипаж сделает необходимые измерения, и только после этого дирижабль отправится на мыс Борроу. Но Амундсена и Нобиле опередил американский летчик Берд. 9 мая он открыл полюс. Берд трижды пролетел над полюсом, сбросил американский флаг и футляр с документами. Материк в районе полюса не был обнаружен Бердом. После 15 часов полета Берд произвел посадку на Шпицбергене. 12 мая дирижабль прошел над Северным полюсом, но посадку произвести экипаж не решился. 13 мая дирижабль «Норвегия» произвел посадку в г. Ном, южнее мыса Борроу.

Так закончились экспедиции на Северный полюс в 1936 г. Полюс не был покорен. В мае 1937 г. Северный полюс покорили советские люди. В 1937 г. в поисках Леваневского принимали участие летчики Красноярской авиагруппы. 18 августа на самолете «Н-207» из Красноярска вылетел летчик Грацианский. 20 августа он был на Борроу, откуда и начал поиск Леваневского. Из Москвы в Арктику вылетело звено Героя Советского Союза М. И. Шевелева. В поисках принимал участие ледокол «Красин».

6 сентября Задков произвел посадку в 3 км от «Красина», а 8 сентября поле, на котором стоял самолет Задкова, дало трещину, и самолет оказался между льдин. Экипаж принимал все меры, чтобы спасти самолет, но под влиянием сильного ветра льдины сомкнулись и раздавили самолет. Экипаж перешел на ледокол «Красин».

10 сентября с о. Рейнер на поиски вылетело звено Водопьянова. 17 сентября из Красноярска на тяжелых летающих лодках вылетели Герои Советского Союза Головин и Слепней. 20 сентября с о. Рудольфа на поиски вылетел Мазурук. В поисках Леваневского принимал участие австралийский арктический исследователь Вилкинс. На приобретенном в

## К 50-ЛЕТИЮ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

**АВТОР Г. ХОХЛОВ  
РЕДАКТОР В. ЗЛОБИН  
В НЕБЕ КРАСНОЯРЬЯ**

США советским правительством самолете, Вилкинс вместе с Грацианским и Задковым совершили несколько удаленных полетов в район полюса.

Предполагалось, что Леваневский произвел вынужденную посадку в 500 — 600 км от полюса, но из-за наступивших полярных сумерек и туманов, обследовать этот район не представлялось возможности. Только 5 октября Грацианскому удалось достигнуть 75° 30' северной широты. Обследовав льды в этом районе, Грацианский из-за надвигавшегося тумана вынужден был вернуться на мыс Борроу. 5 октября из Москвы для участия в поисках вылетело звено Чухновского. Сотни вылетов совершили летчики в район полюса, но обнаружить Леваневского так и не удалось.

*Очерк газеты «Красноярский Пилот»*

*№ 33 (1676) 6 мая 1967 г.*

*№ 36 (1679) 16 мая 1967 г.*

*№ 37 (1680) 20 мая 1967 г.*

*№ 46 (1689) 20 июня 1967 г.*

*№ 47 (1690) 24 июня 1967 г.*

*№ 52 (1695) 29 июля 1967 г.*

*№ 57 (1702) 2 сентября 1967 г.*

*№ 61 (1706) 30 сентября 1967 г.*

*№ 63 (1708) 16 октября 1967 г.*

Подготовлено, оцифровано  
с сохранением авторской пунктуации и орфографии

Авиапостер

Парамонников М. Л.

3 сентября 2015 г