

3. Вместо предисловия.

Эта книга не художественное произведение. Это историческое исследование, основанное в основном на документах и на личных воспоминаниях.

Об истории авиации написано много. Об истории Полярной авиации тоже написано немало, в том числе авиации Якутии и Чукотки. Мне же хотелось больше узнать об истории становления и развития авиации в Черском, куда я прибыл в 1964г. после училища вторым пилотом вертолётa МИ-4.

К сожалению, то ли по молодости лет, то ли никто не подсказал, но в то время ума не хватило спросить у старших товарищей, коллег и командиров, которые приехали в Черский намного раньше меня и записать истоки... И только, когда сам вышел на пенсию, вдруг почувствовал, что мало знаю, не могу ответить на многие вопросы. Старшие товарищи и коллеги постепенно уходят... Спросить становится не у кого. Не до всех архивов порой добраться, а многое и не сохранилось.

А узнать хотелось много. Когда начали летать самолёты (а потом и вертолёты) в Черском или рядом? Кто были первые авиаторы? Какие типы самолётов начинали здесь летать, и как постепенно менялся их парк? Как менялась структура предприятия, и какие названия оно имело? Кто были командиры предприятий? Аэродром. История его строительства? История самого посёлка? Вот сколько вопросов. Мне кажется, я нашёл ответы на многие вопросы, и хочется поделиться своими находками с другими людьми, интересующимися этой темой. Интересно, что авиапредприятие, базирующееся в посёлке Черский, который, кстати, имел в своей истории разные названия, обслуживало всю территорию северных районов Якутии и Чукотки. Это по площади - несколько европейских государств.

Мои записи в основном кончаются 1976 годом. В начале 1977 я перевёлся в Москву, в Отдельный авиаотряд № 235 ГА, где летал ещё на протяжении 25 лет. Это уже другая страница моей жизни. Черский период после 1976 года, также богатый событиями дополнят те, кто работал там после меня и не равнодушен к истории авиации в этом районе.

Я предлагаю читателю то, что нашёл в разных источниках. Во-первых, это РГАЭ (Российский Государственный архив экономики). Там есть Дела о Полярной авиации, где хранятся документы, первоисточники. Кое-что позаимствовал из того что выложено на эту тему в интернете, а также из книг других авторов...

Поскольку я вертолётчик, то об этой работе тоже будет сказано особо и с любовью.

В 2011-12 годах я успел найти и поговорить с живыми ветеранами, которые работали там до меня, с конца 1950-х, начала 1960-х годов. Выражаю им свою благодарность за предоставленную информацию. Это Важенин Александр Иванович, Сидоров Пётр Семёнович, Коровин Виктор Тимофеевич..., а также Негебля Иван Ефимович – историк авиации Якутии и др.

Записки могут дополняться новыми документальными данными и воспоминаниями.

Всё что написано ниже, может быть интересно живущим и работающим сейчас в Черском и других районах Крайнего Северо-востока страны, а также тем, кто когда-то там жил, рос, учился, работал или просто бывал в тех краях, их близким, а также тем, для кого история Полярной авиации не безразлична...

4. ПЕРВЫЕ ...

Да простят меня читатели, но прежде чем приступить к рассказу по основной теме, хочу отдать дань памяти и уважения тем авиаторам, которые были **самыми первыми** вообще, а в **Арктике** - особо.

Как патриоты своей страны, мы гордимся, считая, что первый самолёт был построен нашим соотечественником **Александром Фёдоровичем Можайским** (1825-1890). «Привилегия, выданная из Департамента торговли и мануфактур капитану 1 ранга А.Ф. Можайскому на воздухолетательный снаряд 3 ноября 1881 г.» – первый в России патент на летательный аппарат. В нем были заложены основные принципы, элементы конструкции и управления, которые были использованы в дальнейшем. И это правда. Правда и то, что этот самолёт, моноплан во второй половине июля **1885 года** при первой (и последней) своей попытке взлететь по специально уложенным деревянным рельсам накренился и сломал крыло, практически так и не взлетев (некоторые утверждают, что он всё-таки оторвался от поверхности). Изобретатель пытался восстановить аппарат и продолжить задуманное дело, но отсутствие финансовых возможностей, не смотря на высокое звание контр-адмирала, и преклонный возраст не смогли осуществить свою мечту.

Первый летающий и управляемый самолёт, биплан «Флайер I» изобрели в США **братья Уилбур** (1867-1912) и **Орвил Райт** (1871-1948). Они же были и первыми его испытателями **17 декабря 1903 года**, сделав каждый из братьев по 2 управляемых полёта, продолжительностью меньше минуты каждый.

Первый в России императорский Всероссийский аэроклуб (ВАК) учреждён 29 января 1908 г. В декабре следующего года клуб вступил в Международную аэронавтическую федерацию (ФАИ) и получил право регистрировать в ней мировые авиационные и воздухоплавательные рекорды, устанавливаемые в России, а также выдавать пилотские дипломы, действительные во всех странах.

Первым русским лётчиком является Михаил Никифорович Ефимов (1881-1919). Он взлетел в Одессе **8 марта 1910 года** на французском самолёте «Фарман-4» менее чем через месяц после того, как 15 февраля 1910 г. аэроклуб Франции вручил ему, первому русскому, обучившемуся во Франции, диплом пилота-авиатора №31. Погиб в гражданскую войну от рук белогвардейцев.

23 мая 1910 года в Киеве в **первый раз взлетел самолет отечественной конструкции** биплан «Кудашев-1», который построил и спроектировал князь **Александр Сергеевич Кудашев** (1872-?), инженер путей сообщения, профессор Киевского политехнического института. Через день поднялся в воздух и аэроплан инженера **Якова Модестовича Гаккеля** (1874-1945) из Санкт-Петербурга. Изобретатель подал заявку во Всероссийский аэроклуб, поэтому его первенство было признано официально.

Впервые в Арктике самолёт взлетел 8 августа 1914 года. Это был «Морис Фарман» - гидроплан с фюзеляжем в виде лодки, с мотором «Рено» 70 л.с., скоростью около 100 км/час и весом всего 450 кг. Российский лётчик польского происхождения **Ян Иосифович Нагурский** (1888-1976) сам приехал в конце мая 1914 г. во Францию на завод фирмы «Фарман», наблюдал за сборкой своей машины и сделал несколько тренировочных полётов. По его просьбе самолёт выкрасили в красный цвет, который в последствии стал основным цветом в Полярной авиации.

... 3 августа вспомогательное судно поисковой экспедиции «Печора», на котором находился самолёт, была у берегов Новой Земли: судно вошло в губу Крестовую на западном побережье Северного острова. Предстояли полёты по поиску пропавшей арктической экспедиции Г.Я. Седова, вышедшей в плавание в 1912 году. Я.И. Нагурскому и сопровождающему его технику-мотористу, матросу 1 статьи Евгению Владимировичу Кузнецову предстояло сгрузить 9 ящиков с разобранным самолетом. Авиаторам предстояло решить сложнейшую математическую задачу. «Фарман» поднимал около 350 кг, тогда что же брать с собой в путь? Взяли самое необходимое - винтовки, одежду, продовольствие и многое оставили на месте сборки самолета...

Нагурский вместе с больным Кузнецовым вылетел на север вдоль западного берега: надо было обследовать остров Панкратьев и возможность его использования для базового лагеря с тем, чтобы уже отсюда осуществлять полеты вдоль восточного берега Новой Земли и в сторону Земли Франца-Иосифа. При облете острова Нагурский сверху увидел небольшую избушку: домик стоял на берегу моря, среди обломков скал. Посадив самолет на припайный лед, вдвоем с механиком они полчаса поднимались по крутому склону от моря к избушке. С колотящимся сердцем и дрожью в руках осторожно отворили дверь. Посредине стоял стол, вдоль стен - нехитрые нары. На столе Нагурский увидел металлическую трубу, составленную из пустых консервных банок. Ян Иосифович открыл ее и обнаружил бумаги экспедиции Г.Я.Седова. Это был рапорт в Морское министерство. В нем начальник экспедиции к Северному полюсу сообщал, что из-за сложнейших ледовых условий в 1912-м он не смог на своем судне «Святой мученик Фока» пройти к Земле Франца-Иосифа. Здесь же был приложен и дневник экспедиции. Так, удалось найти хотя бы начальные следы одной из трех пропавших экспедиций.

В одном из полётов Нагурский слышал перебои в работе двигателя. Не испытывая дальше судьбу он снизился и посадил самолёт у берега. Более двух недель продолжался ремонт самолета.

В течение августа-сентября экипаж в составе Я.И. Нагурского и механика Е.В. Кузнецова выполнили 10 полётов у западных берегов Новой Земли и даже углублялись в море до 100 км., достигнув широты выше 76°. Всего налёт составил 10 час. 30 мин. Во время болезни механика, когда у него температура достигала 39°, Нагурский выполнял полет один.

Я.И.Нагурский окончил Всероссийский аэроклуб и 31 марта 1913г. получил пилотский диплом №117. **Он же 17(30) сентября 1916 года впервые выполнил петлю Нестерова (мёртвую петлю) на гидросамолёте М-9.** В 1917 году во время первой мировой войны был сбит немецкими лётчиками, но чудом остался в живых. Долгое время считался погибшим. Переехал в Польшу. Написал автобиографическую книгу «Я жив, однако». В 1956 году приезжал в Москву и встречался с полярниками - первыми Героями Советского Союза. Награждён пятью русскими боевыми орденами и орденом Возрождения Польши.

В том же 1914 году впервые была предпринята попытка полётов в восточном секторе Арктики по поиску пропавшей экспедиции Г.Л. Брусилова. Приобретённый во Франции одновременно с самолётом Я. И. Нагурского второй самолёт «Генри Фарман» сначала отправили по ж/д до Владивостока. Там его собрали, облетали и погрузили на пароход «Таймыр». 1 августа экспедиция под руководством капитана II ранга Б.А. Вилькицкого добралась от Владивостока до залива Провидения. Там в бухте Эмма было решено испытать «Фарман». Для этого его по частям перевезли на берег и собрали. На утро при тихой ясной погоде хрупкая летающая лодка, пилотируемая Дмитрием Васильевичем (Николаевичем ?) Александровым (1877-1917) с механиком Тыркаловым отделилась от воды и тотчас же снова села. При повторном взлёте у машины сломалась хвостовая ферма с рулевой частью. Аппарат отбуксировали к берегу, вновь разобрали и погрузили на «Таймыр».

Тем не менее, Д.В. Александров стал вторым Российским лётчиком, поднявшимся в небо Заполярья и первым – в восточном секторе Арктики, хотя практического применения осуществить было не суждено.

А самолёт этот он всё же использовал в марте 1915 года во время зимовки у берегов Таймыра сначала в качестве аэросаней, а после аварии приспособил его мотор на самодельные аэросани, которые развивали скорость по ровному льду до 40 км/час. Они хорошо зарекомендовали себя во время обследования малоизученного залива Гафнера на побережье Таймырского полуострова.

В 20 лет Дмитрий Александров пошёл на военную службу. В ходе Русско-японской войны оборонял Порт-Артур. В 1911г. окончил авиашколу во Франции, где получил диплом лётчика №472. В 1913 г. он уже командир испытательной станции для гидропланов в Санкт-Петербурге. Награждён двумя российскими боевыми орденами и одним шведским – орденом Меча. В 1916 г награждён очередным орденом Святой Анны II степени с мечами и бантом. 10 июля 1917 года Д.В. Александров пал смертью храбрых в бою с германскими войсками у деревни Золотая Горка юго-западнее г. Двинска.

Это было начало.

Первым советским полярным лётчиком, использовавшим самолёт для ледовой разведки, стал **Борис Григорьевич Чухновский (1898-1975).** Будучи уже унтер-офицером после окончания Морского корпуса, он в

девятнадцать с половиной лет в октябре 1917 года окончил в Петрограде Гутуевскую школу морских лётчиков.

Участвуя в Северной гидрографической экспедиции на Новую Землю, он на двухместном поплавковом самолёте-разведчике «Юнкерс» Ю-20 немецкого производства ровно через 10 лет после Я.И. Нагурского **в августе-сентябре 1924 года** сделал 12 полётов в районе северного и южного островов Новой Земли, налетав 13 часов. Это был цельнометаллический моноплан с мотором 185 л.с., позволявшим развить скорость до 170 км/час и держаться в воздухе до 4-х часов. Кроме того, он был снабжён автоматической фотокамерой. **Позже, в 1928 году он на 3-х моторном самолёте «Юнкерс» ЮГ-1 «Красный медведь» участвовал в поисках участников экспедиции У. Нобеле на дирижабле «Италия».** В состав экипажа входил ещё лётчик Г.А. Страубе, штурман А.Д. Алексеев и два бортмеханика А.В. Шелагин и В.Н. Федотов. Севернее архипелага Шпицберген они обнаружили на льду двух еще живых участников экипажа «Италии».

В то же время на Ю-13 там летал и другой наш известный **полярный лётчик М.С. Бабушкин** с радистом Фоминым и механиком Ф.И. Грошевым.

Ещё не было такой организации, как Управление Полярной авиации, а самолёты уже летали, пусть редко, эпизодически, но по всему Северу, вплоть до крайней восточной точки страны Уэлена.

11 августа 1926 года первыми подняли и применили самолёт в восточном секторе Арктики (о. Врангеля) лётчик финн Отто Артурович Кальвица (1889-1930) и механик австриец Франц Францевич Леонгард. Россия для них обоих стала второй родиной. О.А. Кальвица уже имел опыт полётов в Арктике. В 1925 году он участвовал во второй гидрографической экспедиции на Новую Землю. Тогда на двух самолётах Ю-20 он и Б.Г. Чухновский 4 августа вылетели из Ленинграда на Новую Землю. По пути были остановки в Петрозаводске, Медвежьегорске и Архангельске. На Новой Земле выполнили 9 полётов, из которых 4,5 часа заняла ледовая разведка и 5,3 часа – изучение береговой и прибрежной полосы. Тогда всё прошло хорошо.

В этот раз события развивались иначе. Дело в том, что остров Врангеля, открытый русскими путешественниками и включённый ещё царским правительством в состав России, стал в период гражданской войны объектом откровенных притязаний со стороны других государств, в первую очередь Канады (Великобритании) и США. Они дважды высаживали там «колонистов», водружали свои флаги. Советское правительство решило раз и навсегда покончить с этим. Совет Труда и Оборона три раза (5 августа 1925г, 30 января и 26 апреля 1926г.) обсуждал вопрос о создании постоянного поселения на о. Врангеля. Для этого была организована специальная экспедиция под руководством 26-летнего сотрудника Дальгосторга Георгия Алексеевича Ушакова. Его утвердили уполномоченным Далькрайисполкома

по управлению островами Северного Ледовитого океана Врангеля и Геральда с местом пребывания на острове Врангеля.

15 июля 1926 года из Владивостока на Север вышел сухогруз «Ставрополь», капитаном которого был П.Г. Миловзоров. На его борту находился гидросамолёт «Ю-13». Это был 6-ти местный моноплан на поплавках с мотором мощностью 240 л.с. у земли и скоростью до 180 км/час. Характерно, что в этом плавании **впервые** было осуществлено базирование собранного гидросамолёта на палубе судна, откуда он спускался на воду и поднимался с помощью стрелы.

По пути на о. Врангеля «Ставрополь» зашёл в бухту Провидения и мыс Чаплина, где Г.А. Ушаков с большим трудом уговорил местных жителей эскимосов и чукчей на переезд. Когда 8 августа судно подошло к острову Врангеля, на его южный берег высадились 12 семей, всего около 60 человек. Это были первые поселенцы.

На понтоне из двух шлюпок самолёт с помощью команды парохода был спущен и переправлен в бухту Роджерс. Матросы помогли механику Ф.Ф. Леонгарду навесить крылья и запустить мотор. Но в ходе пробного полёта тот неожиданно заглох. При вынужденной посадке поплавок задел за льдину, набрал в пробойину воды и затонул. Кроме этого была повреждена и лопасть винта. Несколько дней напряжённого труда ушли на ремонт двигателя и поплавок. О.А. Кальвица своими руками обрезал обе лопасти винта, выровняв «здоровую» по «больной», отшлифовал их и сбалансировал. Он понимал, что если не сделает хотя бы одного полёта, то его участие в экспедиции будет провальным. В последний день стоянки сухогруза О.А. Кальвица, взяв на борт начальника островов Г.А. Ушакова, наконец-то совершил **полный облёт острова Врангель**. Самолёт дрожал от покалеченного винта, а пилот – от высокой температуры (он был простужен). Но полёт прошёл успешно. Впервые с высоты 1000 метров глазам человека открылась недоступная горная островная страна.

При возвращении во Владивосток Кальвица **впервые** в Анадыре совершил агитационные полеты, организовал катание на самолете местных жителей.

5. Первые зарубежные авиаторы-покорители Арктики.

Не смотря на приоритет России в выполнение первого полёта самолёта в Арктике в 1914 году (последующие полёты будут только через 10 лет, уже при Советской власти), надо отдать должное и зарубежным лётчикам, которые тоже успешно покоряли полярные широты.

В июне 1923 года во время знаменитого полярного дрейфа судна «Мод» в Восточно-Сибирском море была попытка использовать находящийся на его борту маленький самолёт Кертис «Ориоль», подаренный Р. Амундсену в рекламных целях. Обслуживающий во время дрейфа самолёт лётчик **О. Даль** произвёл практически всего два полёта, 5 и 12 июня. Затем, ещё дважды 22 июня и 16 июля пробовал взлететь, но оба раза заканчивались авариями.

В июле 1923 г. швейцарские авиаторы **В. Миттельгольцер** (кстати, один из основателей в 1919 г. общества аэрофотографов, которое существует и сейчас под названием Swissphoto Group AG) и **Нейман** на металлическом гидроплане «Ледяная птица» совершили **первый полет над Шпицбергом, достигнув 83⁰ с.ш.** Полёт продолжался в течение шести часов сорока минут, покрыв расстояние около 1000 км.

В 1925 году Национальное географическое общество **США** решает организовать базу на одном из островов севера Гренландии. Возглавил экспедицию Дональд Мак-Миллан. В его распоряжении три самолета, одним из которых командует **Ричард Берд (1888-1957)**. **За две недели он облетал территорию вдоль всего северного побережья Гренландии.**

В том же 1925 году, ставший уже знаменитым после покорения Южного полюса **Рауль Амундсен (1872-1928)** предпринял попытку покорения **Северного полюса** на 2-х гидропланах «Дорнье Валь» N-24 и N-25, специально для этого построенных в Италии. 13 апреля судно, на котором были самолёты в разобранном виде, подошло к Кингс-Бёу на Шпицбергене под 79⁰ с.ш. После их сборки вылет неоднократно откладывался по погоде.

В 15:00 **21 мая 1925 года** команда была готова. На борту каждого самолёта было по 3 человека: N-24 пилотировал Лейф Дитриксон, штурманом-навигатором был Линкольн Элсворт, механиком шёл Оскар Омдаль. Пилотом N-25 был Я. Рисер-Ларсен, **Амундсен - штурманом**, механиком шёл немец Карл Фойхт — представитель фирмы «Дорнье». Средняя температура во время полёта составляла -13°C, солнце было видно хорошо, но горизонт не подходил для навигационных наблюдений, небо сливалось с ледяными полями. После восьми часов полёта, когда половина бензина была израсходована, по счислению экспедиция должна была находиться на 88° с.ш. а до полюса каких-то 250 км, вдруг моторы обоих самолётов начали давать перебои. Было решено снизиться, тем более что внизу появилось

обширное разводье. На борту самолёта имелись нарты и каяк, команда была готова в случае гибели самолёта идти к мысу Колумбия, до которого было 650 км. Недалеко сел и N-24, но он имел такие повреждения, что его пришлось оставить. Теперь шестерым воздухоплавателям предстояло подняться в воздух на одном самолёте. Но из-за перегрузки и ограниченности площадки семь попыток взлететь не увенчались успехом. Вечером 14 июня из самолётов было выброшено всё, без чего можно обойтись. Оставили бензина и масла на 8 часов работы двигателя, 2 дробовика и 200 патронов, спальные мешки, палатку и провизию на две недели. Через 24 дня в 10:30 утра 15 июня по Гринвичу удалось взлететь. Полёт проходил в тяжёлых метеоусловиях на высоте 50 м в густом тумане и продолжался 8½ часов. Приводниться удалось в 25 км от мыса Нордкап в группе Семи островов, где аэронавтов вскоре приняла на борт, случайно оказавшаяся здесь, шхуна «Шёлив», доставив с самолётом в Кингс-Бей 18-го. На родину полярники отплыли 25 июня, а 5 июля был устроен триумфальный въезд в Осло, в котором участвовал и самолёт N25.

9 мая 1926 года Ричард Берд, с другом-механиком Флойдом Беннетом, ставшим в последствии лётчиком, на новеньком 3-х моторном (по 200 л.с. каждый) самолёте Фоккер F-VII-3m «Жозефина Форд» взлетели из местечка Кингс-Бей, что на Шпицбергене курсом на Северный полюс. В целом полет протекал нормально. Наконец навигационные расчеты показали, что до точки полюса осталось 90 миль. Тут Беннет заметил, что из правого мотора бежит по капоту пузырящаяся струйка горячего масла. Что делать? Садиться и искать причину неисправности или лететь дальше, рискуя вот-вот потерять мотор?

Экипаж принимает решение лететь. Слегка уменьшив обороты «захворавшего» мотора, Беннет повел машину дальше». В 9 часов 2 минуты расчеты показали, что под самолетом — полюс. Дважды проверив свое местоположение и убедившись, что ошибки нет, летчики три минуты кружат над полюсом, сбрасывают на лед американский флаг и ложатся на обратный курс. От взлета прошло 8 часов. И хотя никакой земли по маршруту своего полета экипаж «Джозефины Форд» не обнаружил, Берд ликовал: он стал первым человеком, пролетевшим над Северным полюсом на самолете, опередив «конкурентов» — норвежского полярного исследователя Руаля Амундсена, который вместе с американским миллионером Линкольном Элсуортом и итальянским учёным Умберто Нобиле на дирижабле «Норвегия» 11-14 мая того же года совершили перелёт по маршруту «Шпицберген – Северный полюс – Аляска».

Обратный полет прошел при ясной погоде и попутном ветре вполне нормально. Более того, масло из мотора перестало течь. Как выяснилось после посадки, причина течи была очень простой и совершенно не опасной: масло просачивалось через ослабевшую заклепку в маслопроводе, и только тогда, когда самолет накренился.

А теперь самое интересное. В статье на «Википедии» о Бёрде говорится следующее: **«С 1926 по 1996 годы считался первым лётчиком, пролетевшим над Северным полюсом. Однако при исследовании его полётного дневника там были обнаружены следы подчисток – тем самым, доказано, что Бёрд фальсифицировал часть данных о полёте в своём официальном отчёте в американское Географическое общество».** Кроме этого есть целый ряд публикаций с признанием его механика Беннета, подтверждающего, что они не были на Северном полюсе.

В 1928 году в спасении экспедиции У. Нобиле помимо наших, участвовали в том районе и лётчики других стран. Тогда же бесследно пропал самолёт «Латам-47» с шестью членами экипажа во главе с Р. Амундсеном.

Большую известность американский полярный лётчик **Карл Бен Эйльсен** (1897-1929) получил как лётчик, **управлявший первым самолётом, перелетевшим Северный Ледовитый океан,** с австралийским исследователем Джорджем Гербертом Уилкинсом на борту **в апреле 1928 года.** Полёт из Барроу на Аляске до Шпицбергена на расстояние 3540 км (2200 миль) занял 20 часов. Главной целью полёта было установить, существуют ли в действительности какие-либо острова между Аляской и Северным полюсом (так называемая Земля Грэхема).

Летом 1928—1929 годов Эйльсен и Уилкинс впервые проводили воздушное исследование Антарктики, открыв несколько неизвестных островов.

6. Освоение советского севера

Вернёмся на наш восточный сектор Арктики.

Мы уже знаем, что первым поднял самолёт в восточном секторе Арктики и полностью совершил **облёт о. Врангеля 11 августа 1926 года О.А. Кальвица**. Была высажена первая группа наших поселенцев. Но прошёл почти год, известий от них никаких, радики не было, из-за сложной ледовой обстановки ни одно судно не смогло пробиться к острову. Судьба колонистов очень беспокоила нового особоуполномоченного СТО по Северному морскому пути Георгия Давидовича Красинского. Он решил использовать два самолёта участвующих в Первой советской воздушной экспедиции Осоавиахима СССР для полёта на о. Врангель.

Сначала самолёты из Севастополя до Владивостока перевезли по железной дороге. Потом в разобранном состоянии на стареньком пароходе «Колыма», постройки 1906 года до бухты у мыса Северного (м. Шмидта), куда прибыли 14 июля 1927 года. Первым собрали 6-местный цельнометаллический моноплан на поплавках «Ю-13». Экипаж в составе командира Е.М. Кошелева, механиков Г.Т. Побежимова и В.Н. Журович в первом рейсе через пролив Лонга доставил для поселенцев снаряжение, боеприпасы и медикаменты. На другой день в бухте Роджерса произвела посадку трёхместная летающая лодка биплан «Савойя-16», итальянского производства с экипажем пилота Э.М. Лухт и механика Ф.М. Егер. Три дня провели экипажи и Красинский на острове и подробно ознакомились с жизнью колонистов.

Я не описываю, с какими трудностями пришлось столкнуться и пароходу при встрече с льдами, пока он не прибыл на место в район мыса Северного (через несколько лет переименованного в м. О. Шмидта) и экипажам самолётов. Вот только один случай.

«Не менее опасным оказался перелёт и с острова на материк. Э.М. Лухт вспоминал, что в воздухе на его самолёте лопнул кронштейн, в результате чего карбюратор повис на соединительных трубках. Мотор начал давать перебои. Сложилась критическая ситуация. Но тут не растерялся механик Ф.М. Егер. Он вылез на крыло и, рискуя свалиться вниз, сумел привязать карбюратор к мотору». *Пожалуй, только тот, кто сам летал, может себе представить психологическое состояние и напряжение экипажа...*

После выполнения задания самолёты снова разобрали, погрузили на «Колыму» и дошли до бухты Тикси. Там их снова сгрузили и собрали. Самолёты сделали несколько полётов вдоль реки Лены в поисках речного

каравана и с посадками в Булуне, Джарджане, Жиганске и устье Вилюя, где дозаправлялись топливом, 13 августа достигли Якутска.

Отмечая огромное значение Первой советской воздушной экспедиции, ЦИК Якутии наградил её участников почётными грамотами, нагрудными знаками с надписью «Открывателю воздушного пути Якутии от ЯЦИК», а также шкурами белых медведей и песцов. Из Якутска в Иркутск путь авиаторов пролегал в сложных метеоусловиях, с многочисленными поломками и непредвиденными стоянками. И всё же эта экспедиция завершилась успешно, покрыв расстояние более чем 5000 км. За проявленное мужество ВЦИК СССР наградил всех участников перелёта и капитана парохода «Колыма» П.Г. Миловзорова орденами Красного Знамени.

1928 год. Я уже кратко останавливался на спасении экипажа экспедиции У. Нобиле на дирижабле «Италия» в районе архипелага Шпицберген. Решением ЦИК СССР лётчики Б.Г. Чухновский и М.С. Бабушкин в числе других участников спасательной экспедиции были награждены орденами Красного Знамени.

В июле-августе того же 1928 года была предпринята первая попытка облететь Арктику из Владивостока в Ленинград вдоль побережья арктических морей. Летающую лодку «Дорнье-Валь» подготовили в Севастополе, назвали в духе того времени «Советский Север» и доставили паромом во Владивосток 26 июня 1928г. Экспедиция под руководством Г.Д. Красинского благополучно стартовала **16 июля** во Владивостоке.

Первым пилотом назначили известного морского лётчика Александра Александровича Волынского, начинавшего летать на гидросамолётах ещё в первую мировую войну. Второй пилот был уже известный нам Е.М. Кошелев, лётчик-наблюдатель Н.Н. Родзевич и старший механик С.И. Борисенко. К сожалению, с трудом долетев до Уэлена, пришлось сделать очередную длительную остановку. Взлёту мешали непрекращающиеся туманы и льды. Местные советские работники предупредили лётчиков, что чукчи могут принять самолёт за злого духа и открыть по машине огонь из охотничьего ружья. Поэтому решили в полёте избегать стойбищ. Удалось взлететь только 18 августа. Но запланированной посадки на о. Врангеля, где экспедицию должен был ждать пароход «Ставрополь», сделать не удалось. Из-за отказа топливного насоса кое-как дотянули до Колючинской губы. Снова испортилась погода..., сильнейшим ветром самолёт 22 августа выбросило на каменистый берег, что привело его в совершенную негодность. Все члены экспедиции уцелели. Но прежде чем они выйдут к месту стоянки «Ставрополя», пройдет 26 дней. К этому времени членов экспедиции «Советского Севера» считали уже погибшими...

«Советский Север» пролетел по маршруту, которым никто и никогда до 1928 года не летал. И не смотря на то, что конечной точки маршрута

достичь не удалось, экипаж А.А. Волынского вписал яркую страницу в историю авиационного освоения Арктики. А ведь маршрут этого полёта должен был проходить через низовье р. Колымы, т.е. через район нашего исследования. *(А.А. Волынский погиб 15.4.1934 года при авиакатастрофе. Похоронен на Новодевичьем кладбище)*

В 1929 году неутомимый уполномоченный Наркомторга Г.Д. Красинский организовал Третью северную воздушную экспедицию Осоавиахима. Её задачей ставился перелёт **от мыса Дежнёва до Булуна** с целью выяснить возможности вывоза пушнины, заготавливаемой факториями Госторга, а также посетить о. Врангеля.

В состав экспедиции вошли: лётчик О.А. Кальвица, бортмеханик Ф.Ф. Леонгард и сам Г.Д. Красинский. Для её осуществления была выбрана одна из модификаций гидросамолёта «Юнкерс» W-33. Как обычно, самолёт в разобранном виде отправили по железной дороге во Владивосток в сопровождении бортмеханика, а Кальвица и Красинский прибыли туда пассажирским поездом. Самолёт погрузили на пароход «Лозовский», который отправился в путь 30 июня. 23 июля пароход прибыл в бухту Лаврентия. По пути была послана радиограмма в **Нижне-Колымск** с распоряжением перебросить бензин, и получили ответ, что бензин уже отправлен к острову Сухарному в устье Колымы.

На этом морская часть экспедиции закончена. Самолёт установили на поплавки. Можно лететь. Но Север есть Север. Опять вмешалась погода... В конце концов экспедиция добралась до мыса Северного. Совершив полёт на о. Врангеля и пообщавшись с начальником острова Г.А. Ушаковым, в конце июля экипаж вернулся на мыс Северный. 31 июля взяли здесь бензин для полета до о. Сухарного. С мыса Северного его путь, с туманами по трассе, вынужденными посадками и холодными ночёвками в кабине самолёта лежал на **Нижне-Колымск**. Но прежде надо ещё долететь до бочек с бензином... Вот выдержки из отчёта экипажа. «Только 7 августа, расчистив ото льда с помощью чукчей узкую полосу воды, вылетели и через три часа пути прилетели **в посёлок Шалаурово у маяка Лаптева** (против о-ва Сухарного). Здесь женщины были так напуганы самолетом, что не выходили из юрт во все время нашего пребывания. Надо заметить, что в районе Чукотского полуострова население видало самолет уже несколько раз и вообще более культурно, что же касается жителей побережья от мыса Северного до устья Лены, то здесь самолет навел большую панику и люди подходили к самолету не сразу... В устье реки Алазея, например, ламуты, увидев самолет, легли в страхе на землю; в Русском Устье, где мы сели с неработающим мотором, часть жителей приняла самолет за «большого гуся».

В поселке Шалаурово летом живут рыбаки в 3 домиках. С их помощью мы перетащили с базы бензин и, вылетев, через час пути прибыли в **Нижне-Колымск**. Город Нижне-Колымск представляет собою небольшой поселок с радиоприемником. Здесь имеется довольно значительный запас бензина, из которого нами было взято 700 кг и, кроме того, 2 бочки отправлены, со шхуной в Русское Устье (для снабжения будущих перелетов).

8 августа в Нижне-Колымске был организован митинг, на котором были освещены задачи нашего перелета и значение авиации на крайнем Севере. В тот же день вылетели в Средне-Колымск. Река Колыма течет в низких берегах, поблизости которых разбросано много озер. Стоянки в устье реки Колымы удобны и по рельефу берегов и в смысле устойчивости уровня воды. У города Нижне-Колымска берег отлогий и илистый, что очень неудобно для самолета, не могущего подойти близко к берегу.

От Нижне-Колымска мы летели над ровной местностью и изредка нам были видны внизу дома. В Средне-Колымске стоянка удобна в самом городе, при впадении притока в Колыму. Река здесь очень глубока. **Средне-Колымск имеет радиостанцию с приемом и передачей; есть и метеорологическая станция.** Отсюда мы послали сводки о состоянии льдов на «Литке» и донесения о ходе полета в Москву. В Средне-Колымске находится 6 бочек бензина, откуда мы взяли всего лишь 150 кг.

9 августа после митинга мы вылетели обратно в Нижне-Колымск и отсюда 11 августа на о-в Крестовский, где бензиновой базы не было, и куда ушла с бензином шхуна. Однако увидев, что море забито льдом и, боясь, что шхуна не может доставить нам бензин, вернулись и сели в Шалаурово, где и встретили шхуну, шедшую обратно кружным путем.

12 августа, добавив бензин и с большим трудом запустив мотор, вылетели на Ляховские о-ва, но против о-ва Крестовского вошли в область дождя, который все усиливался и принудил нас сесть в устье реки Б. Алазеи. При посадке из-за небольшой ширины Б. Алазеи попали правым поплавком на мель, и, несмотря на все усилия, не смогли сняться с мели. Ночью ветер переменялся, и самолет снялся с мели».

15 августа самолёт О.А. Кальвицы перелетел в старинный посёлок **Русское Устье**, расположенный на берегу Индигирки. Вот как описывал это событие якутский краевед А.Г. Чикачёв: *«Самолёт навёл панику. Некоторые бросились бежать в тундру. Позже со смехом рассказывали, как одна старуха до того перепугалась, что убежала на кладбище и умудрилась спрятаться в надмогильном склепе. Лишь через полчаса после посадки трое мужчин решили подъехать к самолёту на илюнке, да и то лишь только потому, что среди них находился бывший военный поручик Иван Раков».*

Потом садились на о. Большой Ляховский, где находилась геофизическая станция Академии наук СССР, в селении Казачье в низовьях р. Яны, откуда не задерживаясь, перелетели в **Булун**.

О.А. Кальвица погиб, выполняя полёт по маршруту Якутск – Жиганск - Булун 7 марта 1930 года у посёлка Сангар-Хая. Вместе с ним погиб его бортмеханик Ф.Ф. Леонгард и радист С.С. Карчевский. Похоронен Отто Артурович Кальвица в г. Иркутске на Иерусалимском кладбище.

7. Краткий экскурс в историю Нижне-Колымска и Черского

Однако вернёмся в Нижне-Колымск. Здесь необходимо остановиться и сделать очень важное отступление. **Ведь это первое (8 августа 1929 г.) приземление, точнее приводнение самолёта на р. Колыме у Нижне-Колымска** (в 30 км. от Нижних Крестов). А что такое Нижне-Колымск? В то время это центр, известный с давних времён. Здесь останавливались, зимовали, отсюда начинали исследования Северо-Востока Сибири многие известные путешественники и мореплаватели. О некоторых из них я хочу кратко напомнить. Они заслуживают того, чтобы о них знали и помнили.

Михаил Стадухин

Сибирская история упоминает, что в **1644** году якутский казак **Михайло Стадухин** на левом берегу реки Колымы, около 100 вёрст от устья, основал **Нижнеколымское зимовье, переименованное позже в острог**. Михайло Стадухин тремя годами ранее основал Походск, где до сих пор живут потомки первых русских землепроходцев. Имя Стадухина можно и сейчас прочесть на крупномасштабных картах нижней Колымы. Это «протока Стадухинская», «виска Стадухинская», «заимка Стадухина», «караль Стадухина»... Первоначально он остановился на левом берегу Колымы в устье протоки у виски, которые позже были названы его именем.

Семён Дежнёв

Отсюда **20 июня 1648** года вышли 7 кочей «к великому морю-океану» для отыскания реки Анадырь. Одним из них командовал казак Семён Иванов сын **Дежнёв**. На всём пути на восток жестокие условия севера не пощадили никого... Мимо Носа прошли лишь три судна: два коча Дежнева — Попова и один — Герасима Анкудинова, потому что в пути до мыса буря вновь разбила два корабля. Коч Герасима Анкудинова нашел свою гибель в проливе между Азией и Америкой. Дежневу пришлось пустить буйных анкудиновских молодцов на свой коч. А вскоре, после 20 сентября 1648 года, исчез в Тихом океане и коч Попова. «И того Федота со мною, Семейкою, на море разнесло без вести», — поведал Дежнев.

Дежневский коч носило по морю бурей, начавшейся около 1 октября 1648 года, и выбросило «на берег в передний конец за Анадыр реку». К анадырскому устью казаки брели на лыжах десять недель. Это указывает на то, что коч погиб, возможно, где-то вблизи Олюторского полуострова. После прихода на Анадырь в отряде Дежнева осталось лишь двенадцать человек.

Только через 80 лет после Дежнёва в 1728 году наш мореплаватель **Витус Беринг** (1681-1741) с юга подойдёт в пролив отделяющий Азию от Аляски, которому и приписана честь обретения этого пролива. Однако он не стал идти дальше до Колымы, как того желал его **помощник А.И. Чириков**,

поэтому в то время, да и позже его плавание не доказывало, что Америка и Азия не соединяются, т.к. о проходе Дежнёва не знали много лет.

Дмитрий Яковлевич Лаптев

Русский мореплаватель, исследователь Арктики, вице-адмирал (с 1762) в 1736 был назначен начальником отряда 2-й Камчатской, или Великой Северной, экспедиции, которому поручалось произвести обследование побережья Северного Ледовитого океана к востоку от устья р. Лены.

В 1739 – 1742 гг. он обследовал реки Колыму, Анадырь и Большой Анюй. Передвигаясь частично по морю на судне «Иркутск», а частично по суше на собаках и оленях, произвел съемку восточного побережья Северного Ледовитого океана и связал ее со съемкой побережья Тихого океана.

Отряд располагал построенным в Якутске ботом "Иркутск" длиной восемнадцать метров, шириной пять с половиной метров, с осадкой два метра.

6 апреля 1740 года он прибыл в **Русское Устье**, где зимовал отряд.

31 июля лед начал отходить от берегов, и в этот же день "Иркутск" отправился в плавание. 1 августа отряд миновал устье реки **Алазеи**, а 4 августа "Иркутск" стал на якорь против устья средней протоки **Колымы**.

В реку для измерения фарватера была послана шлюпка с людьми. Дав знать о себе в **Нижне-Колымский острог**, Лаптев 8 августа отправился дальше на восток. Однако ледовая обстановка за это время изменилась.

На шестые сутки этого опасного плавания "Иркутск" подошел к **Большому Баранову мысу**. Продвигаться дальше было нельзя, так как лед вплотную примыкал к берегу, не оставляя никакого прохода. Лаптев вынужден был повернуть обратно к устью Колымы. **23 августа** "Иркутск" стал на якорь у небольшого **Нижне-Колымского острога, насчитывавшего всего десять жилых домов**. Здесь и пришлось расположиться на зимовку. Осенью геодезист Киндяков начал составлять карту низовья реки Колымы. На возвышенном правом берегу устья восточной протоки Колымы отряд построил из плавника знак, хорошо видимый с моря (*сейчас это место на карте – мыс Лаптева*).

В следующем, 1741 году Лаптев решил предпринять еще одну попытку пройти морем от Колымы на восток. **29 июня 1741 года "Иркутск" вышел из Нижне-Колымского острога**. Вместе с ботом шли две большие лодки, построенные зимой по требованию Лаптева. На каждой из них находилось по двенадцать местных казаков. 8 июля отряд прибыл на взморье. Через несколько дней льды разредились, и отряд отправился дальше. Продвижение на восток шло крайне медленно. Впереди бота плыли лодки, отыскивали во льду проходы, измеряли глубины и сигналами указывали Лаптеву правильное направление. К 25 июля отряд снова достиг Большого Баранова мыса. Льды преграждали путь... 4 августа отряд вновь подошел к мысу.

Посланные вперед лодки подвижкой льда были отнесены в сторону от бота и вскоре раздавлены. К счастью, люди успели высадиться на лед и спастись.

6 августа "Иркутск" отправился в обратный путь и через несколько дней снова прибыл в **Нижне-Колымский острог**. Лаптев стал готовиться к переезду на Анадырь сухим путем.

Лаптев, по-видимому, понимал, что если ему не удалось пройти морем от Колымы до Камчатки, то, очевидно, не удастся пройти и в обратном направлении. Вероятно, поэтому он и **решил идти сухим путем от Нижне-Колымского до Анадырского острога**, затем спуститься вниз по течению Анадыря и связать таким образом опись берегов Северного Ледовитого океана с описью побережья Тихого океана. Связью этих описей Лаптев хотел завершить работу своего отряда. Такой план Лаптев наметил еще осенью 1740 года во время зимовки в Нижне-Колымском остроге и сообщил о нем в письме Н.Ф. Головину.

27 октября 1741 года отряд Лаптева на 45 собачьих упряжках отправился в путь. Дорога лежала вдоль правого притока Колымы - Большого Анюя. У устья реки Ангarki отряд перегрузился на приготовленные здесь для него нарты с запряженными в них оленями. Перевалив в верховье Большого Анюя через горный хребет Гыдан (Колымский) и выйдя на реку Яблон (правый приток Анадыря), отряд Лаптева 17 ноября 1741 года прибыл в Анадырский острог.

После окончания описи Анадыря работу отряда можно было считать законченной. **19 октября 1742 года Лаптев со всем отрядом выехал по зимнему пути в Нижне-Колымский острог.** Оставив в остроге команду охраны бота "Иркутск", он отправился в Якутск и прибыл туда 8 марта 1743 года.

ЛЕОНТЬЕВ Иван

Прапорщик геодезии, исследователь Медвежьих островов. **В марте—апреле 1769 г.** вместе с прапорщиками И. Лысовым и А. Пушкаревым с отрядом, переехав на собаках по льду из **Нижне-Колымска на Медвежьи острова**, сделал сравнительно точную и подробную их опись. **В феврале 1770 г.** переехал с теми же товарищами из **Нижне-Колымска** на самый восточный из Медвежьих островов и от него в поисках "Земли Андреева" (которую смешивали с "Большой Американской Землей"), проехал по льду в северо-восточном направлении около 250 км. **В феврале 1771 г. в третий раз** переехал с товарищами на острова; отсюда, пройдя по льду около 90 км в восточном направлении и не найдя земли, повернул на юго-запад — к мысу Большому Баранову. В марте того же года проехал на восток до **Чаунской губы** и за неимением корма для собак **вернулся в Нижне-Колымск**. В 1773 г. из Тобольска с материалами и составленной им "картой секретному

вояжу" выехал в Петербург. Карта его была опубликована лишь в советское время ("Архив истории наук и техники", выпуск 9, 1936). Трём островам этого архипелага присвоены имена этих первопроходцев.

Экспедиция Биллингса - Сарычева (1785-1793)

8 августа 1785 г. последовал именной указ Екатерины II об экспедиции, которая была объявлена совершенно секретной. Начальником ее был назначен **И.И. Биллингс**, англичанин по происхождению. По словам М.И. Белова, он "принадлежал к числу тех иностранцев, которые, находясь на русской службе, служили России честно и с пользой для дела". Ближайшими помощниками Биллингса были лейтенанты **Г.А. Сарычев и Р. Галл**.

Экспедиция Биллингса, которую по справедливости следует назвать экспедицией Биллингса-Сарычева, задумана была очень широко и стоила очень дорого. От неё и ожидалось многое. Об этом можно судить хотя бы по наградам участникам экспедиции, предусмотренным при ее организации. Так, при назначении Биллингса начальником экспедиции он был произведен в капитан-поручики. После достижения устья реки Колымы Биллингс должен был объявить себя капитаном 2-го ранга, а после достижения мыса Св. Ильи (Северная Америка) - капитаном 1-го ранга. Повышения в чинах, а также денежные награды и льготы были предусмотрены инструкцией и остальным участникам экспедиции.

Согласно инструкции целью экспедиции было **описание Чукотского берега от Колымы до Берингова пролива**, не выполненное Великой Северной экспедицией (т.е. экспедицией Дмитрия Лаптева). Кроме того, экспедиция должна была обследовать землю, будто бы усмотренную в 1764 году сержантом Андреевым к северу от Медвежьих островов. Экспедиция была снабжена метеорологическими, астрономическими и другими инструментами, морскими и сухопутными картами и выписками из журналов путешественников с 1724 по 1779 год...

Сарычев привлек к участию в экспедиции знающих людей. В числе их были гижигинский капитан Тимофей Шмалёв, составитель описаний и карт Чукотки, Камчатки и Аляски; храбрый мореход Гаврила Прибылов, незадолго до этого открывший на севере Тихого океана острова с несметными пушными богатствами; сотник Иван Кобелев, исследовавший Берингов пролив, и казак-чукча Николай Дауркин, располагавший богатыми сведениями об Аляске. Были в экспедиции и другие скромные труженики, беззаветно помогавшие Сарычеву в его почетном деле.

Экспедиция прибыла в Нижне-Колымск, построила там два корабля и летом 1787 года предприняла попытку пройти "Ледовитым морем" в Тихий океан через Берингов пролив. Судном "Паллас", командование принял на себя Биллингс, а "Ясашна"- назначен произведенный в это время в капитан-лейтенанты Сарычев. На "Ясашне" только Сарычев и боцман были знакомы

с морем. Все остальные никогда в море не бывали. Сарычеву пришлось заняться обучением геодезистов штурманскому делу, а из казаков готовить рулевых и матросов...

Но обогнуть Чукотский полуостров и выйти в Берингов пролив не удалось. По приказу Беллингса из-за сплошного тумана и льдов корабли вернулись от Баранова камня обратно в **Нижне-Колымск**. Это случилось 26 июля, в самый разгар лета. Сарычев же настаивал на продолжении плавания в Тихий океан и разведывании пути сквозь льды на байдарках.

Фердинанд Врангель (1797-1870)

Но опять вернёмся в Нижне-Колымск. Вот что пишет о нём знаменитый русский мореплаватель и полярный исследователь **Фердинанд Петрович Врангель** (*из древнего рода балтийских немцев*), пробывший здесь со своей экспедицией в течение трёх лет **(1820-1823)**.

«Самый острог обведён деревянным забором, по углам которого выстроены четыре маленькие остроконечные башни. Внутри этой ограды находится большое строение для канцелярии, или присутственного места, и несколько сараев, по большей части пустых. В двух из них сберегаются материалы и остатки всякого рода от бывшей в 1739 году экспедиции лейтенанта (*Дмитрия*) **Лаптева*** (*зимовавшего здесь в 1740-1741гг*), а также и от судов «Паллас» и «Ясашна», на которых **капитаны Сарычев и Биллингс** совершали свои плавания по Ледовитому морю.

**Именем русских полярных исследователей двоюродных братьев Дмитрия и Харитона Лаптевых названо море Северного Ледовитого океана.*

Местечко состоит, кроме острога, из одной церкви и 42 домов и юрт.

В Нижне-Колымском уезде находятся ещё четыре селения: Керетова (6 дворов), Походск (15 дворов), Черноусова (8 дворов) и Пантелеева (7 дворов).**

*** - Современные названия – Каретово, Походск, Пантелеиха.*

По приезде моём в Нижне-Колымск отвели мне квартиру в самом большом доме, стоявшем уже несколько лет пустым и слывшем убежищем нечистых духов. Изба была выстроена по общему образцу здешних строений и состояла из двух комнат, каждая в 4 квадратные сажени и в 4 аршина высоты от пола до крыши, совершенно плоской и покрытой землёй. Первая комната с русской печью служила кухней, в ней поместил я людей моих; в задней - с чувалом, расположился сам. В обеих комнатах находилось по одному маленькому окну, заделанному слоем льда 6 или 8 дюймов, сквозь который проникал тусклый свет. Скамья, служившая кроватью, шаткий стол и стул, связанный ремнями, составляли всю мою мебель».

Добавлю, что Ф.П. Врангель за три года своей здесь экспедиции, и разделив её на три отряда (кроме него ещё мичман Матюшкин и штурман Козьмин) несколько раз выезжал на собачьих и оленьих упряжках, лошадях, лодках и пешком **из Нижне-Колымска на Север** для обследования северных берегов и поиска новых, неоткрытых земель, а также вглубь материка на запад и

восток. Дошёл на восток до о. Колючин, где местные чукчи рассказывали ему о большой земле к северу. Предпринял попытку выйти к ней по льду, но торосистый лёд, непогода и приближение весны заставили его повернуть на запад к Нижне-Колымску. Он так и не увидел этой земли, но, спустя десятилетия её называли в честь отважного исследователя – остров Врангеля.

Справедливости ради, надо сказать, что еще недавно считалось, что рассказы чукчей о существовании к северу от Чукотки острова, ныне называемого островом Врангеля, были впервые записаны Ф. Ф. Матюшкиным и Ф. П. Врангелем. **На самом же деле Сарычев писал об этом почти на 35 лет раньше.** Мало того, он привел некоторые доказательства существования этого острова.

Как видим, Врангель не упоминает ни **Зелёный мыс**, ни **Нижние Кресты (Черский)**. Тем не менее, выезжая из Нижне-Колымска, к устью Колымы специально для обследования правого берега он пишет: «Правый берег вообще утесист и состоит из скал, исключая пространство между устьями впадающих в Колыму рек Омолона и Анюя... Крутые берега возвышаются почти везде отвесно из воды; нередко также висят они довольно далеко над руслом и состоят из речных пород сланца. В этих шиферных утёсах между слоями показываются **жилы отверделой красной глины** и зелёного каменного шифера, например, **у мыса Кресты**; далее находятся также большие полосы чистейшего чёрного аспида без всякой примеси, как то заметно у мыса Аспидного; наконец близ Камня Кондакова находятся в аспиде известковые шары, заключающие внутри кристаллы аметистов и халцедонов в виде так называемых щёток...».

Полагаю, что этот мыс Кресты и есть наши будущие Нижние Кресты, а потом и Черский. Почему? **В Крестах Колымских**, а именно так в 1940-50-х годах назывался аэропорт и посёлок авиаработников, построенный рядом с якутским пос. Нижние Кресты, запустили кирпичный завод с выпуском кирпича в год 10000 штук. Выпускали кирпич из местной красной глины очень плохого качества. Построенные из этого кирпича в конце 1949 года печи к октябрю 1950-го развалились на почве перегара и требовали перекладки с полной замены кирпича. Руководство Управления Полярной авиации рекомендовало запретить производство местного кирпича, т.к. завозной по стоимости не дороже, а по сроку службы имеет 10-кратное преимущество.

Но это я вспомнил, прочитав про глину у Ф. Врангеля. Он, кстати, написал «Путешествие по Сибири и Ледовитому морю» - географический бестселлер середины XIX века: его европейские переводы появились раньше первого русского издания.

Иван Дементьевич (Ян Доминикович) Черский
1845-1892

Кстати, ни сколько не умаляя его заслуг, мне не совсем понятно, почему посёлок называли именем человека, который здесь ни разу не был. Он,

продвигаясь по р. Колыме с Юга на Север, не дошёл и до Нижне-Колымска и даже до с. Колымское. К концу своего путешествия И.Д. Черский уже сильно подорвал своё здоровье. 10 июня 1892 года участники его экспедиции прибыли в город Средне-Колымск. И.Д. Черский уже не мог выходить на берег и взбираться на скалы. Он обессилел настолько, что рука отказалась держать карандаш. Все наблюдения вела его верная спутница и жена Мавра Павловна, а записи под диктовку отца или матери делал 12-ти летний сын Саша. Но все же Иван Дементьевич приказывал подплывать к берегу около каждого интересного в научном отношении места. Предчувствуя свой конец, он завещал жене, в случае его смерти, продолжить исследования хотя бы до Нижне-Колымска.

25 июня 1892 года самоотверженный исследователь в возрасте 47 лет безвременно скончался в устье реки Прорва - притока Колымы. Похоронен И.Д. Черский в Колымской заимке, на левом берегу Колымы, против устья реки Омолон. Там же ему установлен памятник. Так что логичнее было бы назвать именем Черского пос. Колымское, хотя лично я вообще против переименований исторических географических названий.

Фердинанд Врангель *(продолжение)*

Оказывается **вопрос о переносе районного центра из Нижне-Колымска в Нижние Кресты стоял давно, более ста лет тому назад.** Продолжаю цитировать Ф.П. Врангеля.

« Июня 26-го (1822г) достигли мы скалистого **мыса Крест на правом берегу Колымы**, и застали там два русских семейства, посетившие эту страну для рыбной ловли. Местоположение урочища во всех отношениях представляет существенные преимущества перед Нижне-Колымском, так что перемещение сюда городка, вероятно, имело бы выгодное влияние не только на городских, но и вообще на всех окружных жителей. Возвышенный берег не покрывается здесь весенней водой и представляет сухую площадь, где удобно могут поместиться все здания Нижне-Колымска. Наносный лес лучшего качества для строения попадает здесь во множестве, а берега и острова представляют отличные пастбища, могущие доставлять лошадям достаточное количество сена на зиму. Вообще прозябение (*произрастание*) здесь гораздо сильнее и разнообразнее, нежели в окрестностях Нижне-Колымска. Лиственница достигает порядочной высоты, и ствол её здесь гораздо ветвистее; окрестности изобилуют разными полезными травами и ягодами. Кроме того **Крест** лежит в центре всех селений и деревень, жители которых несколько раз в год должны посещать острог для покупки съестных припасов и других потребностей. **Перемещение острога из Нижне-Колымска в Крест** можно произвести легко, потому что **взаимное расстояние их всего 25 вёрст вниз по реке**, и перенос немногих, достойных того строений, не может стоить больших трудов и издержек. Наконец, положение Креста гораздо приятнее и здоровее, а от ближайших холмов и лесов самый воздух здесь не столь суров и холоден, как в Нижне-Колымске.

Словом, перемещение сюда местечка было бы истинным благодеянием и имело в короткое время самые выгодные последствия на всю страну». Так через сто с лишним лет мечты его станут явью.

Георгий Яковлевич Седов (1877-1912)

Первой русской экспедицией к **Северному полюсу** считается экспедиция Георгия **Седова** в 1912—1914 гг. Гидрограф и полярный исследователь, предпринял неудачный поход к Северному полюсу. Он сначала по морю на шхуне «Святой мученик Фока» с двумя зимовками добрался до самого северного острова архипелага Земля Франца-Иосифа - Рудольфа, а затем по льду на собачьих упряжках прошёл всего 100 км. и скончался во льдах в 1914 году.

Но мало кто знает, что ещё в **1909** году Георгий Седов, в то время известный только специалистам как штабс-капитан гидрографической службы, выполняя поручение Главного гидрографического управления, исследовал и **впервые положил на карту фарватер Колымы**. В устье Колымы он спустился на парусном баркасе из Средне-Колымска с командой колымских казаков. Санников присоединился к этой команде в **Нижне-Колымской крепости**. Седов застал в древней резиденции Стадухина тридцать семь жилищ – юрт и амбарчиков. В них жили **сто пятьдесят человек – все население Нижне-Колымска**. Седов провел в Нижне-Колымске четыре дня, которые ушли на то, чтобы подправить карбасы, принять новых людей в команду, запастись продуктами.

«**8 июня**, через два дня после выхода из грязного и уродливого Нижне-Колымска, прибыли на **заимку Сухарную** – место, где, может быть, двести лет назад какая-нибудь промысловая ватага оставила, прежде чем выйти в океан, запас сухарей. Здесь увидели несколько древних изб, сложенных из плавника и не имевших ни труб, ни крыш, ни окон». В нескольких шагах к востоку Седов нашел десяток поваленных и полусгнивших крестов. Кто лежит под ними, давно ли – этого нельзя было определить. Во время съемки песчаных отмелей в устье Колымы Седов вместе с Санниковым посетил ближний морской остров дельты против берега Восточной тундры. 13 июня партия достигла находящейся на взморье **бухты Амбарчик**. **Здесь были начаты регулярные метеорологические наблюдения (они велись непрерывно в течение 2,5 месяцев)** и гидрологические работы, производившиеся с борта карбасов юкагирской постройки...

29 августа карбас с остатками провизии, инструментами и другой кладью вышел из бухты **Амбарчик** и повернул на юго-запад. Карбас вошел в реку и медленно, где под парусом, а где и только на веслах, стал подниматься вверх по течению. Океан остался за кормой.

Интересно соображение Седова о целесообразности перемещения «столицы» Колымы, т.е. резиденции местных властей, ближе к морю, например в Шелаурово.

«... Необходимо сказать, пишет он, что исследование устья Колымы и выяснение возможности, таким образом, плавания морских судов через бар в реку до Нижне-Колымска могут, безусловно, сделать переворот в жизни Колымского края.»

И действительно, в результате работ Георгия Седова правительство (ещё царское) установило ежегодные рейсы в Колыму пароходов Доброфлота из Владивостока. Одновременно Колыму стали посещать американцы на шхунах, искавшие дешёвое золото и пушнину на нашей северо-восточной окраине – Чукотке.

Регулярные рейсы на Колыму судов начались с 1911 года. Как правило, они успевали в одну навигацию вернуться обратно. Из-за гражданской войны рейсы в 1918, 1920-22 годах не назначались.

Изучая историю посёлков Черский (Нижние Кресты) и Нижне-Колымск, нельзя отделять их от Чукотки. Сейчас это просто близкие соседи одного района, но они неоднократно переходили из одного административного деления в другое.

До 10 декабря 1930 года это обширный район Колымского края Якутской АССР, которая была образована постановлением ВЦИК 27 апреля 1922 года в составе РСФСР.

Затем постановлением Якутского ЦИК «О новом административно-территориальном районировании в Якутской Автономной Социалистической Республике» из Якутской АССР были переданы в Чукотский национальный округ Дальневосточного края «Район Восточной тундры» (*центр Островное*) с границей по правому берегу реки Алазеи и «Район Западной тундры» (*центр Нижне-Колымск*), районы среднего и нижнего течения реки Омолона.

Ровно через 5 месяцев 10 мая 1931 года Постановлением Президиума ВЦИК РСФСР **район Западной Тундры с центром в Нижне-Колымске** был снова передан из Чукотского НО в состав Якутской АССР и 20 мая переименован в **Нижне-Колымский**. Его практическая связь с Чукоткой не только не прервалась, а наоборот усилилась. Усилилась в основном за счёт развития авиации, морских портов в Амбарчике, а потом и на Зелёном Мысе.

Районным центром являлось село **Нижнеколымск**, в котором располагались районные организации: правление интегральной кооперации «Полярная», школа первой ступени, больница, клуб, радиостанция, метеостанция и другие. Имелся речной причал, куда могли заходить морские суда с ограниченной осадкой.

Нижнеколымск стал терять свою значимость в связи с переносом морского порта в бухту Амбарчик – самый крупный населённый пункт в районе с необходимой социальной структурой и тремя причалами для разгрузки барж. В бухте также находились Полярная станция, лагерь для заключённых ...

Следующей по своему значению в районе была заимка Нижние Кресты*, получившая своё название, вероятно, в 1939 году. Почему вероятно? Потому что в хранящихся в РГАЭ сводных переписных листах Всесоюзной переписи населения 1939г. это селение названо «Дер. Кресты» с населением в 120 человек, из которых 69 лиц мужского пола и 51 – женского. До этого здесь было небольшое рыбацкое поселение, а позже – центральная усадьба оленеводческого совхоза «Дальстрой». О Крестах упоминал ещё в 1822 году Фердинант Врангель.

По численности населения Дер. Кресты на момент переписи (январь 1939г.) была на 3-ем месте после Нижнеколымска (445 чел) и Походска (209 чел.)

(Кстати, заимка Верхние Кресты расположена выше по течению р. Колыма 260 км, а напрямую - 170 км, на левом берегу напротив реки Крестовка).*

Заметный рост населения и строительства в Крестах стал только после организации в 1939-40 годах авиабазы, затем в 1942 году перемещением сюда из Нижнеколымска центра района и в 1944 году – из Анадыря штаба Чукотской авиагруппы.

Село Нижнеколымск ежегодно подвергалось затоплению весенними паводковыми водами с причинением большого урона, поэтому в самом тяжёлом году Великой Отечественной войны, **в 1942-м**, под непосредственным руководством райкома партии и его первого секретаря П.М. Верхотурова **райцентр был перенесён в село Нижние Кресты**.

Указом Президиума Верховного Совета Якутской АССР от 18 января 1963 года село Нижние Кресты совместно с Зелёным Мысом было отнесено к категории рабочего посёлка с присвоением ему наименования посёлок Черский. К этому времени он уже разросся в основном за счёт авиапредприятия и других организаций.

Аэропорт продолжал носить название Нижние Кресты. **6 августа 1964 г. приказом №519 Начальника ГУГВФ при СМ СССР генерал-полковника авиации Е. Логинова а/п Нижние Кресты переименован в а/п Черский.**

Интересная деталь. Первоначально приказ был отпечатан июлем месяцем 1964г, но затем ручкой было зачёркнуто слово «июля» и написано «*6 августа*». Предполагаю, что как проект, этот приказ был показан начальнику Управления Полярной авиации М.И. Шевелёву для ознакомления. Шевелёв, ознакомившись с ним, внизу страницы своей рукой пишет своё мнение: *«Прошу, для того что бы дать время всем службам, расставить новую документацию, произвести переименование с 1 января 1965 года.*

15.7.64. Начальник УПА ГВФ Шевелёв»

Тем не менее, более чем через месяц этот приказ был практически продублирован в УПА за подписью ИО начальника УПА П.П. Москаленко. К этому времени (с 27.7.1964г.) ГУГВФ становится МГА (Министерство гражданской авиации).

Приказ Р-99. 16.9.1964г. **О мероприятиях, связанных с переименованием а/п Нижние Кресты УПА ГВФ.** Указом Президиума ВС ЯАССР от 18 января 1963 года село Нижние Кресты преобразовано в рабочий посёлок Черский. В соответствии с этим, приказом Начальника ГУГВФ № 519 от 6 августа 1964 г. а/п Нижние Кресты переименован в а/п Черский.

Приказываю:

1. **Аэропорт Нижние Кресты впредь именовать аэропорт Черский УПА;**
2. Начальнику хозяйственного отдела т. Феданову М.Ф. заказать и получить в установленном порядке круглую мастичную и круглую металлическую печати и штампы с наименованием «аэропорт Черский».
3. Настоящий приказ разослать по всем подразделениям УПА ГВФ и объявить всему личному составу Управления. ИО начальника УПА П. Москаленко.

Как свидетель, могу подтвердить, что фактически вывеску на здании аэропорта поменяли, по моему, только в начале 1965 года, а в общении между собой ещё долго использовали название «Кресты».

8. Полёты над Чукоткой в 1929-1933гг.

Поскольку авиация на Чукотке только зарождалась, и полёты были чрезвычайно редкие, думаю, надо отметить самые важные.

После Кальвицы, экипаж которого удачно пролетел намеченный маршрут от бухты Лаврентия по всему побережью до Булуна, **в том же 1929 году**, но уже зимой, когда в районе мыса Северный были затёрты льдами советский пароход «Ставрополь» и американская шхуна «Нанук» промышленника О. Свенсона, здесь снова появился самолёт, но не наш...

На этот раз американцы оказались проворнее. Чтобы спасти пушнину и не упустить прибыль с ежегодного аукциона, О. Свенсон вызвал своих лётчиков. Знаменитый в то время американский лётчик Карл Бен Эйльсен (и бортмеханик Борланд), исполнявший обязанности генерального директора и пилота акционерного общества «Аляска Эйруэйс» в первый раз прилетел на мыс Северный **31 октября** на самолёте «Гамильтон». Загрузившись пушниной, он улетел на Аляску. Следующий полёт к мысу Северному оказался для экипажа последним. **10 ноября** самолёт вылетел из Номы и исчез на побережье Чукотки. В декабре, в сплошную ночь четыре раза с Аляски вылетали на поиски американские лётчики, но всё было безрезультатно. И только утром **26 декабря** пилот Кроссон обнаружил не долетая 100 км. до м. Северного в устье реки Амгуэмы торчащее из под снега крыло самолёта, предположительно – «Гамильтона».

Знаменитым Эйльсен стал после того, как в **1928 году** вместе с Джорджем Гербертом Уилкинсом совершил перелёт из Барроу на Аляске через Северный Ледовитый океан до Шпицбергена, а осенью того же года с ним же впервые летал в Антарктиде.

А для вывоза зазимовавших пассажиров нашего парохода «Ставрополь» Советское правительство направило два самолёта в бухту Провидения, которые прибыли сюда на ледорезе «Литке» и выгружены на пустынный берег 15 ноября 1929 года. На берегу было подобрано место для базы, где 25 человек должны были прожить семь месяцев. На наших самолётах были лётчики «Добролёта» (предшественник Аэрофлота) **М.Т. Слепнёв и В.Л. Галышев, бортмеханики Ф.Б. Фарих и И.М. Эренпрейс – все с Якутской авиалинии.** Они стали пока обустраиваться и ждать появления солнца в середине января. Изношенные самолёты иностранного производства «Юнкерс» W-33 вынудили авиаторов претерпеть много неполадок, пока **в конце января 1930 года** они оказались способными вылететь к месту событий на мыс Северный. Радио не было, и до них случайно дошла весть о катастрофе Эйльсена только 28 января. На следующий день оба самолёта долетели до мыса Северного. Оказалось, что сюда же прилетели и американские лётчики, посланные на розыски пропавшего товарища. Возле шхуны стояли три самолёта, дымился костёр и сновали люди...

По директиве, полученной по радио от председателя Арктической комиссии С.С. Каменева, Слепнёву пришлось переключиться на поиски погибшего американца, а на вывозке пассажиров «Ставрополя» остался самолёт Галышева.

5 февраля Слепнёв с Фарихом и с двумя моряками-добровольцами, загрузившись лопатами, кирками и продуктами, вылетел к месту катастрофы. При 30-40 градусном морозе только к 17-му февраля смогли откопать в плотном снеговом «саркофаге» трупы и личные вещи экипажа «Гамильтон».

Пока поисковый лагерь эвакуировали на мыс Северный, с Аляски на самолёте «Ферчайльд» прилетел капитан Рид. Но при посадке он подломил шасси и пропеллер. Пилот вручил М.Т. Слепнёву телеграмму от американского президента с благодарностью за поиски и с приглашением прибыть в США, сопровождая тела погибших.

4 марта после траурного митинга на мысе Северном тела пилотов погрузили на самолёт «Ферчайльд» пилота Ионга, который вылетел на восток. Вслед за ними поднялись «Юнкерсы» Слепнева и Галышева и «Стример» Гильома. Сделав круг над местом гибели

экипажа, впоследствии названным «Коса Двух Пилотов», эскадрилья разделилась. Два американских самолёта и самолёт Слепнева взяли курс на Аляску, а самолёт Галышева с пассажирами «Ставрополя» полетел на Лаврентьевскую культбазу.

Надо отметить, что поиски экипажа Эйльсена и эвакуация пассажиров «Ставрополя» происходили параллельно.

Кроме команды парохода, возглавляемой тяжело заболевшим к этому времени капитаном А.Г. Миловзоровым, на судне находились ещё 30 пассажиров, включая женщин и детей. Пока М.Т. Слепнёв с добровольцами вёл раскопки в лагуне реки Амгуэма, Галышев вывозил больных пассажиров «Ставрополя» в бухту Лаврентия. Первый четырёх часовой перелёт до бухты Лаврентия он сделал с пятью больными и ослабленными людьми. По существу, **это был первый пассажирский рейс советского самолёта, пересекающего Чукотку в зимнее время.** По причине отсутствия бензина (американцы использовали его для поиска своего товарища и не сразу подвезли долг), а потом из-за непогоды вывозка затянулась до начала мая. Выполняя спасательную операцию, самолёт Галышева налетал более 5500 километров.

В 1931 году работала Восточнополярная экспедиция под руководством И.А. Ландина, которая занималась изысканием воздушной трассы Уэлен-**Колыма**. На борту парохода «Лейтенант Шмидт» она добралась из Владивостока до Уэлена, а затем в течение двух месяцев на катерах обследовала северное побережье Чукотки и **долину реки Колымы** до её среднего течения. На основе проведённых работ были составлены авиакарта и аэролоция, а также разработан проект строительства Восточнополярной авиалинии.

Позже, видимо, используя материалы этой экспедиции, Нижне-Колымск привлечёт внимание изыскателей Управления полярной авиации Главсевморпути с целью подбора будущих авиабаз. Сюда будут высажены специалисты ... А в планах на вторую пятилетку (1933-37гг) в Нижне-Колымске уже будет заложено строительство мастерских, плотов, спуска к воде для гидросамолётов и пр. Всего на 1936 год общая численность работающих в Нижне-Колымске на авиацию запланирована в 60 человек, а на 1937 – уже 120 человек.

Но, вернёмся к первым полётам на Чукотке.

Летом и осенью 1932г. Всесоюзный арктический институт (ВАИ) и Объединение «Комсеверпуть» под руководством геолога т. Обручева на самолёте Дорнье-Валь Н-1 провели научную экспедицию на север Камчатки и Чукотский полуостров. Помимо основной цели геолого-географических изысканий с помощью самолёта (для составления 2 ½ -миллионного масштаба карты Чукотского полуострова, коряцкой земли и северного побережья Охотского моря) экспедиция эвакуировала часть колонистов с о. Врангеля.

К месту работы самолёт из Красноярска шёл с приключениями исключительно летом юго-восточным путём через Иркутск, Хабаровск, Николаевск на Амуре, Охотск, Анадырь, Уэлен... Обратный путь был не менее сложным, с поломкой, а затем и падением со стрелы при погрузке на п/х «Днепрострой» в бухте Нагаево (Магадан). За 110 летных часов было покрыто около 20 000 км пути, причем большую часть маршрута летающая лодка СССР Н-1 прошла над сушей.

В состав экипажа самолёта Н-1 входили: к-р (летнаб) Петров Л.В., пилот Страубе Г.А., б/м Косухин В.В., пом. б/м Крутский Б.Г. Очень подробно об участии Н-1 в экспедиции Обручева с момента вылета после ремонта из Красноярска до его падения на обратном пути со стрелы описано в книге самого Сергея Обручева "На самолёте в Восточной Арктике" 1934г. Там же и о работе Н-4... <http://e-libra.ru/read/197933-na-samole...ktike.html>

Все эти полёты были эпизодические. В 1933г. число самолётов в УВС Комсеверпути намечалось довести до 23, а налёт часов - до 1824. Впервые за всё время работы в Арктике была

намечена организация 3-х постоянных зимовочных авиабаз: на м. Северном (после Челюскинской эпопеи он станет м. Шмидта), м. Челюскин и на Земле Франца Иосифа (ЗФИ).

По плану на 1933г. обслуживание зимовки на мысе Северном должны были выполнять 2 самолёта У-2 Н-14 и Н-15 (по 15 часов налёта каждому). Кроме того для обслуживания проводки Колымской экспедиции в Восточно-Сибирском море намечались самолёты Дорнье-Валь Н-8 (с налётом 202 часов) и Савойя С-55 Н-11 (198 часов). Также планировался и 3-х моторный самолёт Юнкерс ЮГ-1 СССР Н-4 – для обслуживания экспедиции ВАИ в районе Анадырь-м. Северный и Колымской экспедиции. Как видим, на крайнем Северо-Востоке страны в этот год планировалась работа 5-ти самолётов.

Кроме того, поход экспедиции п/х Челюскин обслуживался самолётом Ш-2 Н-21. Лётчик Бабушкин М.С. (б/м Валавин Г.С.) совершил ряд разведочных полётов во время похода от Архангельска до Берингова пролива. 9 августа л/п Челюскин вышел в экспедицию. ... За время похода самолёт сделал 13 полётов с налётом 14 часов 20 минут. Во всех разведочных полётах вместо б/м принимал участие капитан Воронин, за исключением полёта в р-не о. Уединения, где было взято 2 пассажира. ...

17 ноября при попытке взлёта в Беринговом проливе из-за отказа мотора при посадке сломал шасси и повредил крыло (вина б/м Валавина), а 2 декабря при подъёме стрелой на п/х Челюскин упал из-за обрыва ушков: сломано правое крыло и нос лодки.

Сверх плановых намёток, в октябре для вывозки «пассажиров Дальстроя» с зимующих за м. Биллингса судов ("Хабаровск", "Север" и "Анадырь") было срочно сформировано во Владивостоке из находившегося там в то время личного состава Аэрофлота дополнительное авиазвено в составе двух самолётов АНТ-4: №647 и №714.

Начальником экспедиции уполномоченный Севморпути назначил летчика-наблюдателя Петрова, летчика Конкина – командиром звена и политруководителем, Ляпидевского – командиром экипажа одного из самолетов. Кроме них в состав экипажей входили б/м Руковский и Гераськин на 1-й борт, и б/м Куров и Скляров на 2-й борт, а также базовый механик Яровой.

Эти самолёты сначала 21 октября вышли из Владивостока на пароходе «Сергей Киров», потом в Петропавловске их перегрузили на пароход «Смоленск», который 18 ноября прибыл в б. Провидения, закончили сборку 28 ноября. 29-го Ляпидевский опробовал в воздухе первый самолет, сел на лед вблизи парохода. Ляпидевский был самым опытным летчиком, в 1932 г. он стажировался на АНТ-4 в Москве в НИИ ВВС. Конкин на АНТ-4 не летал, он обучался на ходу во время опробования второго самолета. Всего сделали семь посадок.

По прибытии начальником экспедиции назначили Г.Д. Красинского, опытного полярника, прекрасно знавшего ледовую обстановку. Ляпидевский вспоминал, что именно Красинский первый сказал ему, "что "Челюскин", пожалуй, из льдов не выберется - потонет", и предложил снимать людей с "Челюскина" в первую очередь. Получив разрешение Шмидта, попытались лететь к "Челюскину", несмотря на то, что там была площадка шириной всего 50 м, а для АНТ-4 требовалась как минимум в три раза шире. Промежуточной базой должен был стать Уэлен на мысе Дежнева. Перелететь туда смогли только 20 декабря одним самолётом. Второй оставался в б. Провидения.

В связи с наступлением полярной ночи по всему северному району лётная работа с середины декабря должна была приостановиться до светлого времени, отложена была и работа по вывозке «пассажиров» Дальстроя, для чего первоначально и выделялись эти два самолёта. Как мы уже знаем основную работу по вывозке «пассажиров Дальстроя» уже сделал до 17 ноября самолёт ЮГ-1 СССР Н-4 к/к Куканова Ф.К.

Таким образом, в полной мере первоначальным планам на 1934 год УВС Главсевморпути не суждено было сбыться.

Во-первых, полученный в мае от Снабаэрофлота С-55 Н-11 при перелёте из Севастополя к месту работы потерпел катастрофу. Вот как это описано в официальном документе УВС Главсевморпути, хранящемся в РГАЭ. «Катастрофа произошла 12 июля в 11.30 дня с самолётом С-55 оп. знак СССР Н-11, в 20 км южнее г. Вольска; самолёт разбился при ударе об воду и вышел из строя (пройдено 1470 км). Убиты: командир Бухгольц Б.Л., 2-й пилот Косухин В.В. и корреспондент газеты «Известия» т. Том; тяжело ранен б/м Корбановский и летнаб Падалко В.П. При наличии зеркала воды самолёт шёл бреющим полётом и попал под боковой удар струи воздуха от оврага, чем его прижало к воде на большой скорости».

Во-вторых, самолёты У-2 Н-14 и Н-15 опоздали к отправке из Владивостока на м. Северный из-за задержки в пути по ж/д, поэтому были доставлены п/х в Уэлен только 16 августа с тем, чтобы зимой перелететь на м. Северный. В октябре с целью оказания помощи, имевшему вынужденную посадку самолёту Н-4 была начата сборка Н-15 и 1 ноября самолёт был опробован (но лётчик Н-4 Куканов справился сам). 3 ноября этот самолёт с пилотом Чернявским сделал разведочный полёт в Беринговом проливе к п/х Челюскин, а 4-го вылетел в б. Провидения для разведки посадочных площадок для прибывающих туда больших самолётов (АНТ-4). При посадке в б. Провидения самолёт сломал шасси и винт, после чего был отправлен для ремонта во Владивосток. После ремонта он возвратится на м. Шмидта п/х «Смоленск» 1 августа 1934г. Пилот Фарих налетал на нём 20 часов (на колёсах). С-т Н-14 в 1933г. вообще не летал.

В-третьих, самолёт Дорнье Валь Н-8 командира Леваневского С.А. был получен только в апреле месяце и требовал ремонта. Опоздал на 10 дней на ледовую разведку, т.к. выполнял специальное задание Правительства по перевозке в Аляску американского лётчика Маттерна, выполнявшего кругосветный перелёт на своём самолёте «Век прогресса» и потерпевшего на последнем этапе аварию в 80 км от Анадыря. Нашли его в тундре чукчи и помогли добраться до Анадыря.

Остановимся немного подробнее на работе Н-8 с мая по сентябрь. 29 мая самолёт вылетел из Севастополя, 14 июня был в Иркутске, 19 июня прилетел в Хабаровск, 2-3 июля летал по особому заданию из Хабаровска в Николаев на Амуре и обратно. Получив через Начальника УВС ГУСМП Шевелёва М.И. сообщение о задании Правительства, 13 июля, вылетел из Хабаровска на помощь Маттерну, прошёл через Охотское море, б. Нагаево и Гижигу на Анадырь.

Вылетев с Маттерном 20 августа из Анадыря Леваневский прилетел в тот же день в исключительно неблагоприятных и тяжёлых метеорологических условиях к Аляске, но из-за тумана не мог подойти к американскому берегу и вернулся к о. Лаврентия. На следующий день вылетел с о. Лаврентия в Ном, причём бензина оставалось столько, что моторы остановились через 1 час 13 мин. в воздухе около берега Аляски из-за полного израсходования горючего. Посадка была произведена благополучно, и Маттерн был доставлен в Америку. Леваневский стал национальным героем Америки...

С Аляски самолёт перелетел к 29 июля в Уэлен и на м. Северный. С м. Северного самолёт летал на о. Врангеля и сделал ряд разведочных полётов. **26 августа вылетел в б. Амбарчик, а оттуда 27-го перелетел в б. Тикси**, где задержался из-за отсутствия горючего, шедшего из Архангельска с экспедицией. 10 сентября перелетел из Тикси в Жиганск, 12-го прибыл в Якутск и 24-го - в Иркутск. За весь свой перелёт Леваневский покрыл свыше 37.000 км. Самолёт Н-8 пробыл в воздухе 196 часов. В состав экипажа входили: летнаб Левченко В.И., мл. инж. Крутский Б.Г. и б/м Моторин В.С., вторыми пилотами были частично: Куканов и Чернявский. По ряду организационных и

технических условий (отвлечение доставкой Маттерна на Аляску, отсутствие хорошей связи, неисправность радио, неувязка руководства ледовой разведкой, ранний уход с побережья и т.д.) самолёт Н-8 не выполнил возлагавшейся на него ледовой разведки. Однако пилот Леваневский совершил свой перелёт в некоторых участках по новым маршрутам, впервые освятив их в аэронавигационном отношении, сюда относятся участки:

- перелёт из б. Нагаево в Ямскую губу;
- перелёт из Каменской по р. Пенжине с выходом на среднее течение р. Анадырь;
- перелёт в Ном и возвращение с Аляски на Уэлен.

Весьма важным участком является также полёт в б. Амбарчик (в устье Колымы) до Тикси (в дельте Лены), хотя он и является до некоторой степени повторением полёта пилота Кальвица (1929г).

Самую большую и удачную работу в районе Чукотки в 1933 году сделал самолёт «Юнкерс-Гигант» СССР Н-4 с экипажем в составе: командир Куканов Ф.К., пилот Страубе Г.А. и б/м Шадрин В.И. и Демидов Л.П.

Самолёт в 1932 году работал на Енисее. Его экипаж: к/с Молоков В.С., пилот Чернявский Г.М. и б/м Артамонов П.И., получили за работу поощрение от Начальника Авиаслужбы Шевелёва.

К началу 1933 года Н-4 находился в ремонте в Иркутских мастерских. Вместо обещанного окончания ремонта к концу мая, самолёт был готов только к середине июня.

Самолёт Н-4 предназначался для экспедиции ВАИ под руководством С. Обручева на Чукотском полуострове. Вот что он пишет в своих записях: *«Он уже не попадает по железной дороге к отходу из Владивостока парохода «Лейтенант Шмидт» и должен перелетать сам по нашей прошлогодней трассе, истратив на это 30 драгоценных часов из разрешенных нам 90»*. Не простым был перелёт его к месту работы. По пути были и поломки и неоднократная смена экипажа.

Из Иркутска самолёт взлетел 14 июня, управляемый экипажем: командир Гаранин, 2п Чернявский, летнаб Траутман, б/м Шадрин и Демидов. Гаранин хоть и старый опытный пилот, но пилот сухопутный, не летавший на тяжелых морских машинах, и самолет при посадке в Верхнеудинске "барсует" (прыгает) и подгибается одна стойка. Гаранин отказывается лететь дальше - разуверясь в своих силах. Его отзывают в Москву. Самолет 13 дней стоит в Верхнеудинске (Улан-Уде).

Далее, командиром становится 2-й пилот Чернявский, а для дальнейшей перегонки командиром становится пилот Леваневский, который доводит его до Хабаровска, где сам остаётся у своего Н-8, где идёт смена моторов. От Хабаровска снова смена экипажа: 1-й пилот Г.А. Страубе, 2-й пилот Г.М. Чернявский. Остальной экипаж состоит из двух механиков. Первого В.И. Шадрина и второго - Л.П. Демидова, приехавшего прямо во Владивосток, где должны были погрузить самолёт на пароход «Лейтенант Шмидт» и доставить его до бухты Провидения, чтобы потом перелететь в Анадырь.

Самолёт прибывает во Владивосток только 1-го июля, когда все, не раз переносимые сроки выхода п/х «Лейтенант Шмидт», вышли и он уже отказывается брать самолёт. В итоге самолёт в разобранном виде грузится на «Охотск», потом погрузка горючего и, наконец, отплытие. 19 июля входит в Анадырский лиман...

В Анадыре снова смена экипажа. Вместо молодого начинающего пилота Чернявского приходит с Н-8 Ф. Куканов, лётчик с большим опытом – своего рода обмен. Теперь на Н-4 два первых лётчика. Между тем к 22 июля, на 3 дня раньше срока, самолёт спустили 25-тонной стрелой и полностью собрали.

Экспедиционные полёты производились с 22 июля по 19 августа. За этот период самолёт сделал 11 круговых экспедиционных полётов, 6 перелётов между базами и несколько служебных перелётов, налетав 67,5 часов. С самолёта членами экспедиции ВАИ был

обследован весь бассейн р. Анадырь до истоков Большого и Малого Анюя и часть бассейна реки Пенжины.

В результате полётов экспедиции составлена новая карта всей территории Чукотки (400.000 кв. км). Во время разведок открыт ряд новых гор, высокогорных озёр и собраны новые данные о строении территории от р. Лены до м. Дежнёва и берегов Охотского моря.

Поплавковый самолёт Н-4, летая над малоисследованной страной, в тяжёлых условиях Чукотки прекрасно выполнил возложенную на него задачу, не имея ни одной вынужденной посадки или повреждения самолёта или мотора.

Исследовательские полёты продолжались по 5-6 часов, причём для успешности работы пилот должен был водить машину в определённых жёстких условиях.

Выполнив ряд полётов по р. Анадырь и его притокам, экспедиция совершила двойной перелёт с Анадыря на м. Северный, пройдя туда по р. Амгуэма, а обратно по р. Белой.

19 августа самолёт закончил работу по заданиям ВАИ, досрочно выполнив план, был направлен на Северное побережье Чукотки для обслуживания судов, возвращающихся с Колымы. В состав экипажа входили кроме Куканова пилот Страубе Г.А. и б/м Шадрин В.И. и Демидов Л.П.

В Восточно-Сибирском море ледовая разведка для прохода судов велась самолётом ДВ СССР Н-8 (к-р Леваневский) – 26 часов и ЮГ-1 СССР Н-4 (к-р Куканов) – 26 часов. Н-4 прибыл из Анадыря в Уэлен 28 августа, пролетев 960 км за 7 часов. Ряд л/разведок был выполнен для п/х Челюскин, главным образом, в отношении подходов к о. Врангеля, куда 1 полёт был сделан Леваневским и 4 полёта – Кукановым.

В дальнейшем, в связи с невозможностью прохода п/х Челюскин к о. Врангель, самолёт Н-4 сделал ещё 4 полёта. Двумя первыми полётами (31 августа-3 сентября) он вывез с острова больных зимовщиков: 6 взрослых, 5 детей и 300 кг груза пушнины (439 песцов), а на остров доставил 1200 кг груза (патроны, сахар, соль, молоко, сыр, мясные и фруктовые консервы, лук, компот, вермишель), радиостанцию, литературу, граммофонные пластинки и пр; 2-х радистов для ремонта постоянной станции и установки временной. 11-12 сентября летал на о. Врангель с разведкой для п/х Челюскин. В последнем пятом полёте 13-14 сентября на о. Врангель летал Нач. ГУСМП О. Шмидт и тов. Буйко с ночёвкой на острове; на следующий день после разведки к востоку от о. Врангель, они вернулись на п/х Челюскин.

Для зимовки на м. Северном оставался самолёт СССР Н-4 ЮГ-1. На него (к-р Куканов) была возложена задача оказать помощь судам, зазимовавшим в Восточно-Сибирском море за м. Биллингса («Анадырь», «Север», «Хабаровск») путём вывоза с них пассажиров и заброской продуктов.

Ввиду замерзания моря, 22 сентября самолёт был вытаскен на м. Северном на берег и к 6 октября переставлен на лыжи. С 13 по 17 октября было перевезено на берег 67 пассажиров. 22-го октября первая партия пассажиров была доставлена с м. Северного в Уэлен. 24-го октября самолёт вылетел со 2-й партией, но имел вынужденную посадку из-за неисправности мотора у м. Ванкарем. Тем временем в Уэлене к 1-му ноября, с целью оказания помощи, имевшему вынужденную посадку самолёту Н-4 был собран СССР Н-15, но т. Куканов справился сам. Он съездил на собаках на м. Северный и привёз запасные части. По исправлении мотора 6-го ноября партия в 11 пассажиров была доставлена в Уэлен. 17-го ноября при взлёте с м. Северного с 3-й партией пассажиров из-за тяжёлого состояния аэродрома и усталости конструкции самолёт подломал шасси и выбыл из строя. На перевозку пассажиров было затрачено 33 лётных часа.

Самолёт СССР Н-4 при плане 145 часов, налетал 185,5 часов, 26.998 км, перевёз 126 пассажиров, 1800 кг груза, в т.ч. 300 кг пушнины; работа в море 48 часов, по обследова-

нию районов 67 часов, по обслуживанию зимовок 33 часа, дислокационных -37 часов, служебных - 0,5 часа.

По итогам работы УВС Главсевморпути за 1933 год было отмечено, что самолёты не удовлетворяли условиям и задачам работы УВС, как непосредственно в Арктике, так и на подъездных путях. Кроме того самолётный парк УВС вообще слишком разнотипный.

1. Самолёт Дорнье-Валь, являющийся основной машиной в морской работе, имеет отличные эксплуатационные качества с большой грузоподъёмностью, но при всём этом:

- а) машина работает только с воды;
- б) недостаточный радиус действия;
- в) машина импортная;
- г) подвержена коррозии.

2. Самолёт ЮГ-1: а) недостаточный радиус действия;

- б) большой расход горючего;
- в) машина импортная;
- г) сильно подвержена коррозии;
- д) имеющиеся 2 машины слишком стары.

3. У-2. Машина удобна по своей портативности, но не работает на поплавках; мала грузоподъёмность, не берёт пассажира, почему для работы в Арктике малоприспособна.

В заключение необходимо подчеркнуть, что в 1933 году УВС ГУСМП, работая с Запада и Дальнего Востока, почти полностью охватила огромную территорию побережья Северного Полярного моря и, начиная с полётов 1924 года, вся Советская Арктика может считаться освоенной авиацией в первом приближении. Дальше, с 1934 года намечен период её более полного освоения и закрепления в ней авиации, путём строительства по всему побережью сети опорных баз и организации планомерной и систематической лётной работы как в летний, так и, особенно, в зимний период. ...

Личный состав Воздушной Службы за 1933г вырос на 66% и на 1.1.1934 был следующий:

- 1. По Центральному аппарату ... 29 человек.
- 2. По Управлению авиалиний и станциям 35 чел.
- 3. По лётно-техническому составу – 49 чел. (пилотов за год – 20).

Всего 113 человек. В эти цифры не входит состав Западно-Сибирской экспедиции и Особой Чукотской группы (АНТ-4).

...

Состояло самолётов по списку на 1 июля (максимум) – 17.

Состояло самолётов фактически работавших в году – 14.

... Число пилотов за год по списку – 20. Работающих – 17.

Налёт часов на 1-го списочного пилота – 71ч. На 1-го работающего – 83ч.

Максимальный налёт на 1-го работающего пилота – 388ч.

В 1933 году Правительством Союза ССР награждены:

Начальник УВС Шевелёв М.И. – орденом Ленина.

Пилот Козлов М.И. – орденом Трудового Красного Знамени.

Б/м Чечин В.С. – орденом Трудового Красного Знамени.

Пилот Леваневский С.А. – орденом Красной Звезды.

Пилот Страубе Г.А. – орденом Красной Звезды.

Выводы для 1934г и следующих годов по опыту выполненной работы.

... 9. Должна быть организована подготовка лётного и технического состава к 1935г.

... 15. Начать эпизодические полёты по маршруту Якутск-Колыма-м. Северный, наметив организацию регулярных полётов с 1935г.

1934 год. Челюскинская эпопея.

Взгляд сквозь годы...

1934 год был насыщен героическими и трагическими событиями в истории Крайнего Северо-востока страны. И главное из них, гибель парохода «Челюскин» и всё что с ним связано. Об этом в разные годы уже было написано не мало, поэтому нет смысла повторяться.

Тем не менее, хотелось здесь собрать воедино из разных источников и отразить в хронологическом порядке, в основном, работу авиации.

Нисколько не умаляя подвиг всех участников этой эпопеи, а они почти все были отмечены Правительственными наградами разной степени, для полноты сведений добавлю и то, что не было отражено в широкой печати.

То, что удалось в 1932 году ледокольному пароходу «Сибиряков» пройти в одну навигацию от Белого моря до Берингова, не удалось в 1933 году просто пароходу «Челюскин». Ему, впаянному в лёд, удалось к 5 ноября дрейфом с невероятными трудностями дойти до середины Берингова пролива. До чистой воды оставалось около 20 километров сплошного льда. Но тут дрейф сначала замедлился, потом прекратился ... В это время у Шмидта, как он сам пишет, вновь возникла мысль о привлечении на помощь ледореза «Литке», но зная что у него самого тяжёлое положение, он ещё надеялся на самостоятельный выход. Однако, льдину с «Челюскиным» внезапно стало быстро относить назад, на север. Возникла реальная опасность выноса его в центральный полярный бассейн. При таких обстоятельствах 10 ноября пришлось обратиться к «Литке» за помощью. И хотя его командование тт. Бочек и Николаев немедленно ответило согласием, было уже поздно...

Сильное встречное течение и ветер снова отнесли «Челюскин» в море и впаяло в льды, в которых он беспомощно дрейфовал почти 5 месяцев. В конечном итоге, когда началось сжатие и «Челюскин» начал тонуть, вся команда высадилась на лёд и пробыла на нём ровно два месяца: с 13 февраля до 13 апреля 1934 года.

И тут не обошлось без помощи авиации. К началу 1934 года на Чукотке в Уэлене находился самолёт У-2 Н-14, который в холодный зимний период не работал, т.к. механики не могли наладить работу мотора М-11 на морозе и только в конце марта самолёт был налажен и опробован и в апреле начал работать. В спасении челюскинцев участия не принимал из-за малой мощности, но был использован разными пилотами для местных полётов.

Всего он налетал на зимовке на побережье 51 час 43 минуты.

С конца 1933г в Уэлене находился самолёт АНТ-4, входивший в состав Особой лётной экспедиции, направленной для вывоза пассажиров с зимовавших у м. Якан пароходов. Второй самолёт АНТ-4 оставался к началу 1934г. ещё в б. Провидения и пилот Ляпидевский выехал туда для перегона. Путешествие на собаках длилось неделю, с 11 по 18 января. Вылетел в Уэлен

только 6 февраля, но из-за погоды сел в заливе Лаврентия. 18 февраля – в Уэлен. Так получилось, что прибывшие пароходом на Чукотку два самолёта АНТ-4 имели одного командира и двух вторых пилотов: Конкина и Чернявского.

В связи с гибелью в Чукотском море 13 февраля парохода «Челюскин», Особая Лётная экспедиция полностью переключилась на работу по оказанию помощи челюскинцам и после мучительных трудов по подготовке самолётов и аэродрома к полётам на долю пилота Ляпидевского (с л/н Петровым, 2п Конкиным Е.М. и б/м Руковским М.А.) выпала честь 5 марта первого удачного полёта в лагерь Шмидта и вывоза оттуда в Уэлен первой партии из 10 женщин и 2 детей. ... 14 марта в районе о. Колочин из-за перебоев в работе моторов при вынужденной посадке случилась авария. Самолёт отремонтировали уже после окончания спасательной операции к концу апреля и 27-го Ляпидевский перегнал его в Уэлен, а затем в б. Провидения. Второй АНТ-4 в б. Провидения перегнал 20 мая Леваневский (кстати, до этого вообще не летавший на данном типе). Оба самолёта были отправлены пароходом во Владивосток и переданы обратно в ВВС.

АНТ-4 №1 (№647) налетал 14 час.45мин. (по плану 20 ч.), сделал 13 полётов, перевёз 12 ч. АНТ-4 №2 (№714), налетал 18.35 (по плану 15 час.), сделал 6 полётов.

А с работой по вывозке «пассажиров Дальстроя» почти полностью справился до 17 ноября 1933г. один экипаж Куканова на ЮГ-1 Н-4. Не случайно я взял в кавычки пассажиров Дальстроя. Кроме команды экипажей кораблей, по некоторым источникам, там в основном были заключённые, и о них не принято было афишировать, тем более награждать экипаж самолёта за их спасение. Иначе, как можно объяснить, что о таком событии не было широко известно. А вывез экипаж Куканова в тот раз с 3-х кораблей за 12 рейсов более 90 человек, многие из которых были больны цингой, проявив тем самым настоящий геройский подвиг. Но это было за пять месяцев до учреждения звания «Герой Советского Союза».

Когда затонул «Челюскин» самолёт ЮГ-1 Н-4, с повреждённым 17 ноября шасси оставался с пилотом Кукановым на м. Шмидта (тогда мыс Северный) на зимовке, ремонтировался и пытался принять участие в спасательных работах, но при попытке вылета в лагерь Шмидта потерпел 22 февраля аварию и совсем вышел из строя. Ремонт его для летних полётов был нецелесообразен, крупные детали надо было завозить на пароходе, самолёт сильно изношен, предыдущий ремонт в Иркутских мастерских Аэрофлота был невысокого качества. К тому же он уже выработал весь свой ресурс. Ввиду этих обстоятельств самолёт был списан из эксплуатации вовсе. Но Ф.К. Куканов, став «безлошадным» активно участвует в спасательной операции, помогая другим уже как «Старший Авианачальник». Кроме того, 10 марта из Москвы на его имя пришла телеграмма от главного редактора газеты «Правда»: *«Правда просит вас принять обязанности специального*

корреспондента. Регулярно телеграфьте информации [о] ходе работы [по] спасению челюскинцев.
= Правда. Мехлис =»

После гибели п/х «Челюскин», Советским правительством была организована для оказания помощи Правительственная Комиссия под председательством Зам. Председателя СНК СССР тов. В.В. Куйбышева. Распоряжением Правительственной Комиссии были мобилизованы для этого все возможные средства и в т.ч. были двинуты значительные авиационные силы с материка.

О работе авиации по оказанию помощи челюскинцам в первый период – до прибытия самолётов высланных с материка было уже сказано выше. Эта работа после неоднократных безуспешных попыток закончилась наконец 5 марта блестящим историческим полётом Ляпишевского.

В 1934 году на Чукотском полуострове по плану намечалась зимовочная авиабаза только на мысе Северном (Отто Шмидта). Однако, в связи с гибелью п/х Челюскин по распоряжению Правительственной комиссии для спасательных работ были организованы ещё 2 авиабазы: в Уэлене и в б. Провидения, а также временная база в Ванкареме (с радиостанцией).

Не считая четырёх самолётов, находившихся на Чукотке, с материка на Чукотский полуостров были двинуты в общей сложности ещё 16 самолётов с соответствующим лётно-техническим составом. А всего в этот период на крайнем Северо-Востоке страны в той или иной степени в челюскинской эпопее участвовало 24 самолёта 10-ти типов разных ведомств: УВС, ВВС, ГВФ, пограничной службы ...

Кроме того, в начале марта Чухновский обращается к Председателю Правительственной комиссии Куйбышеву с предложением использовать для спасения челюскинцев морские самолёты Дорнье-Валь (Н-2 и Н-26), предварительно изготовить для них на заводе и установить на днище лодки амортизационные полозки системы инженера Четверикова. Вслед за этим, 8 марта пилот Алексеев, с пометкой «Весьма срочно» пишет Зам. Нач. УВС Волобуеву о своём опыте неудачного применения самолёта Дорнье-Валь зимой 1930г. и о полной нецелесообразности этого мероприятия.

К такому же выводу пришло и Совещание по обсуждению предложений Чухновского, состоявшееся на следующий день у Волобуева, на котором присутствовали Алексеев, Побежимов, Козлов, Аникин, Коваленко.

Уже после эвакуации со льдины всех челюскинцев Волобуев 17.4.1934г. пишет Рапорт ИО Начальника ГУСМП Иоффе по вопросу о полёте Дорнье-Валь зимой по зимним аэродромам к лагерю Шмидта... (не целесообразно – нужна длинна полосы примерно 2 км, посадочный угол 7 градусов, вместо 12-14 у сухопутных ...).

Первая группа для спасения челюскинцев была сформирована во Владивостоке 22 февраля, т.е. через 9 дней после того, как затонул «Челюскин». В неё входила группа военных лётчиков во главе с Н.П. Каманиным в составе пилотов: Б.В. Бастанжиева и И.М. Демирова с тремя самолётами Р-5 и одним У-2. 23-го к ним присоединились: командир сводного звена Б.А. Пивенштейн и Горелов с двумя Р-5 и одним У-2. Всего в отряде Каманина стало 5 самолётов Р-5 и два У-2 – пилоты Пиндюков и Тишков.

1 марта после отхода парохода «Смоленск» от причала Владивостокского порта в пути его догнал катер, с которого по распоряжению из Москвы перешли и влились в группу Каманина пилоты ГВФ В.С. Молоков, Ф.Б. Фарих и бортмеханик Ф. Бассейн. Поскольку эти пилоты прибыли без самолетов, то им были отданы машины Бастанжиева и Горелова. (был в то время там и третий пилот ГВФ – Липп, но ему, видимо, не досталось самолёта, и он в спасательной операции участия не принимал).

28 февраля, из Петропавловска для помощи челюскинцам вышел первым рейсом пароход «Сталинград», на борту которого находились из Камчатского погранотряда два новейших по тому времени отечественных гидросамолета Ш-2 конструкции В. Шаврова. Честь выполнить ответственное задание выпала экипажам командира звена А.А. Шестова и пилота В.А. Шурыгина. Из-за ледовой обстановки в Беринговом море судну пришлось 11 марта остановиться у м. Олюторский на северо-востоке Камчатки, выгрузить самолёты и срочно вновь отправиться в Петропавловск для выполнения второго рейса.

Через 3 дня, 14 марта сюда же к мысу Олюторский подошёл из Владивостока пароход «Смоленск» и выгрузил самолёты группы Каманина...

После сборки самолёта Р-5 пилота Пивенштейна случилась первая поломка. Резко дав газ для выруливания на старт, самолёт встал на нос и поломал винт. Сказалось отсутствие опыта в этих условиях – лыжи примёрзли к снегу, пришлось привозить с парохода новый винт. Перед вылетом Каманин получил телеграмму, в которой сообщалось, что 14 марта Ляпидевский пропал и вся надежда теперь на самолёты группы Каманина.

Наконец, почти через месяц после сбора группы (22 февраля) во Владивостоке, 21 марта уже своим ходом вышли 5 самолётов. Их пилотировали военные летчики Каманин, Пивенштейн, Бастанжиев и Демиров. Пятым был Молоков. С ними летели еще десять человек штурманов и бортмехаников. В пути, из-за плохой видимости, самолёты Демирова и Бастанжиева отстали...

Несколько слов об отставших Демирове и Бастанжиеве. Встретившись в Майна-Пыльгине, эти летчики из-за непогоды пять раз безуспешно пытались вылететь в Ванкарем. На шестой раз 1 апреля уже на подлете к закрытому туманом Анадырю оба пилота потерпели аварии, врезавшись в сопки. К

счастью, несмотря на гибель самолетов, экипажам чудом удалось спастись. Аварии произошли в 15-ти и 50 км от Анадыря, до которого голодным, полузамерзшим летчикам пришлось трое суток добираться по тундре. ...

До Анадыря дошли три самолёта. 28 марта Каманин, Молоков и Пивенштейн вылетели из Анадыря, намереваясь перелететь через Анадырский хребет в Ванкарем. Дважды производившаяся попытка не удалась из-за низкой облачности, и самолёты вынуждены были пойти вокруг Чукотки по побережью.

«Из-за задержки в пути и неоднократных вынужденных посадок, один из самолётов был повреждён, кроме того не хватало горючего для дальнейшего полёта, вследствие чего пилот Пивенштейн остался в селе Вальткальтен (около м. Беринга), а Каманин и Молоков продолжили полёт дальше и прибыли 3 апреля в Уэлен, где встретились со Слепнёвым и вместе там задержались из-за пурги до 7 апреля.» *(В этом абзаце из отчёта Управления воздушной службы ГУСМП не указана причина остановки Пивенштейна в селе Вальткальтен. Об этом я скажу ниже).*

В феврале 1934 года уже опытный к тому времени полярный ас Фабио Брунович Фарих получил задание совместно с уже знаменитым Василием Молоковым и группой военных летчиков отправиться на спасение экипажа погибшего в Чукотском море парохода "Челюскин". Маститый Фарих вступил в конфликт с амбициозным командиром эскадрильи Николаем Каманиным: в отместку тот отобрал у Фабио Бруновича самолет и вероятную возможность стать одним из первых Героев Советского Союза. Его самолёт, переданный ему первоначально от менее опытного Бастанжиева, вновь вернулся к своему прежнему хозяину. Кстати, именно в это время Фарих стал приспособливать к крыльям дополнительные отсеки для перевозки со льдины челюскинцев. (через несколько дней этим опытом воспользуются Каманин с Молоковым, вывезшие значительную часть ледовых пленников в парашютных ящиках. Позднее, это ноу-хау Молоков, может быть, и справедливо, отнесет на собственный счет, но ни разу при этом он не упомянет в своих записках имя Фариха). В последствии оказалось, что Фарих был прав. Он был против полёта через залив и неизведанный горный район Чукотки напрямую при неустойчивой погоде одновременно всей группой. В результате, несколько неудачных попыток пересечь Чукотку, несколько вынужденных посадок, израсходован бензин, что привело к потере времени ... В добавок, сам Каманин при очередной посадке подломал свой самолёт. Как командир группы, он попытался взять самолёт у Молокова, но тот с пистолетом в руках не отдал его, тогда Каманин взял самолёт у своего подчинённого Б.А. Пивенштейна, дозаправил его оставшимся топливом со своего самолёта и полетел далее, а Пивенштейна со своим б/м Анисимовым К. оставил ремонтировать свой самолёт. Отметим, что Каманину, несмотря на его второй показатель среди летчиков по числу лично им спасенных челюскинцев, поступок с Пивенштейном авиационное братство не простило...

Из 5-ти самолётов Р-5 до цели через 17 дней после вылета дошли 2. Таким образом, на дорогу от Владивостока до лагеря Шмидта меньшая часть группы Каманина затратила более полутора месяцев.

Не повезло и самолётам Ш-2. После выгрузки 11 марта с п/х «Сталинград» у мыса Олюторский сразу приступили к их сборке. До 21 марта для взлёта подготавливали площадку, выбранную севернее рыбкомбината на не большом замёрзшем озере, где надо было убрать заструги высотой до одного метра. Первым стартовал экипаж Шурыгина в составе летчика-наблюдателя Гридина и старшего техника Лыскова. Пробежав несколько десятков метров по ледовому полю, самолет тяжело оторвался от полосы и начал набирать высоту. Никогда прежде не летая в этих широтах, летчики попали в сложную ситуацию. На подлете к горному хребту самолет, подброшенный мощным воздушным потоком, сразу набрал высоту 200-250 метров. Однако при подлете к морю, картина оказалась обратной. Казалось, что самолет проваливается

в яму. Пилот второго самолёта командир звена Шестов только со второго раза смог оторвать самолет от земли, но слишком рано начал разворот. Не имея достаточного запаса высоты и к тому же попав в нисходящий воздушный поток, машина тяжело плюхнулась на лед. Эта посадка оказалась последней для самолета Шестова. Шурыгин, видя, что командир звена произвел аварийную посадку, прошел над ним и попал в ту же струю. Однако успел развернуть машину против ветра и сел на снежные валы. При посадке были повреждены лыжа и подкос, но уже на следующий день неисправность устранили. Однако дальше лететь не пришлось. Вечером того же дня летчики получили распоряжение Председателя Правительственной комиссии, в котором экипажу Шурыгина предписывалось направиться к пароходу "Смоленск" для проведения ледовой разведки.

Общими усилиями летчики сняли самолет Шурыгина со снежных валов, но прежде, чем взлететь, целый день вся команда расчищала площадку от торосов. В результате громадных усилий взлетная полоса длиной около ста метров была готова. Однако взлететь с такой площадки без особых приспособлений было невозможно, поэтому летчики пошли на хитрость. В конце полосы они сделали трамплин, при помощи которого самолет мог оторваться от земли. Прежде чем начать разбег, до дачи летчиком полного газа, самолет удерживался на месте людьми, затем срывался и, подпрыгивая на трамплине, проходил над торосами, едва не касаясь их, а они были высотой до трех-четырёх метров,. Такие взлеты экипажу Шурыгина, который вел ледовую разведку несколько дней, пришлось совершать много раз.

Перелёт от м. Олюторовский до Ванкарема был, очевидно, не по силам для легких вспомогательных машин У-2 и Ш-2, поэтому их экипажи не смогли принять участие в спасательной операции. Так волею обстоятельств «вне

игры» оказались и военные летчики Пиндюков с Тишковым и упомянутые выше гражданские пилоты «шаврушек».

Видимо поняв, что путь на «перекладных», т.е. морем с погрузкой и разгрузкой, разборкой и сборкой самолётов, а затем лётом, не очень скорый и надёжный, было принято решение следующую группу послать своим ходом, т.е. лётом. Самолёты группы Каманина в это время ещё находились на мысе Олюторском и только собирались, и к вылету были не готовы. Они вылетят только 21-го марта.

Вторая группа 17 марта вылетела из Хабаровска. В её состав входили: пилот В.Л. Галышев – командир группы, имеющий самый большой лётный стаж, его самолёт ПС-3 оп. знак СССР-Л752 имел на борту надпись «Памяти ленинских событий»; И.В. Доронин, назначенный его заместителем – ПС-3 СССР-Л735 и М.В. Водопьянов – прибывший сюда 11 марта из Москвы по ж/д со своим самолётом П-5 оп. знак СССР-Л1090.

Звено Галышева, совершавшее беспрецедентный по тем временам зимний авиабросок почти в шесть тысяч километров, без хороших карт, современных навигационных приборов и радиосвязи, по неизведанному северному маршруту, одну из последних перед Ванкаремом вынужденных посадок сделало 4 апреля в Анадыре. Там из-за жестокой пурги летчикам пришлось провести шесть драгоценных дней. Но главный неприятный сюрприз для них заключался не в этом. 11 апреля, когда погода, наконец, прояснилась, и пилоты приготовились к вылету, неожиданно отказал мотор на самолете Галышева. Экипажи Водопьянова и Доронина бросились помогать своему командиру ремонтировать машину, но все было тщетно. Первым решился улететь Водопьянов. Перевалив Анадырский хребет, он отклонился от курса на 200 км и сел на м. Северном (Шмидта). Доронин еще какое-то время оставался с Галышевым, но Виктор Львович сам напутствовал своего подчиненного, не мешкая, продолжить полет. Доронин полетел следом и приземлился в Ванкареме. Не боясь ошибиться, можно предположить, что Галышеву даже в голову не пришло подобно Каманину воспользоваться правом старшего и, пересев в самолет подчинённого, самому устремиться навстречу опасностям, трудностям, но также и к славе. Последняя сполна выпала на долю его товарищей по звену, успевших 12 и 13 апреля принять участие в воздушной эвакуации. Два самолёта из трёх звена Галышева с учётом непогоды затратили на дорогу 26 дней. Для сравнения. Два самолёта из группы Каманина добирались более полутора месяцев.

Между тем, в лагере челюскинцев был отремонтирован самолёт Ш-2 Н-21 и 31 марта пилот Бабушкин Михаил Сергеевич сделал на нём 2 пробных полёта над лагерем. В одном из них, продолжавшемся 20 минут, вместо бортмеханика сидел О.Ю. Шмидт. Только после этого он разрешил перелететь с б/м Валавиным Георгием Степановичем в Ванкарем, доставив туда некоторые материалы и приборы с парохода «Челюскин». Перелетел он 2 апреля по настоянию Шмидта для организации и контроля за состоянием

аэродрома в Ванкареме, т.к. чукчи без авиационного специалиста не могли поддерживать его в рабочем состоянии, да и не верили в нужность этого дела.

9 марта из Ленинграда во Владивосток на трёх ж/д платформах отправлен самолёт Т-4 вместе с лётчиком Филиппом Ефимовичем Болотовым и б/м Константином Гурским. Как сказал перед отъездом Болотов в беседе с корреспондентом газеты «Правда», *«самолёт «Т-4» представляет собой наиболее удобную машину для намеченной цели. Благодаря малой посадочной скорости он делает незначительный пробег по земле при влёте и при посадке и, следовательно, может легко работать в условиях ледяных торосистых полей, где трудно найти обширную площадку. Грузоподъёмность самолёта – 700 кг. К 20 марта самолёт должен быть во Владивостоке, где он будет погружен на пароход и доставлен на базу остальных самолётов, участвующих в спасении челюскинцев. Надеюсь, что, прибыв к месту назначения, я сразу же начну полёты. Летать буду, видимо, один, без бортмеханика. На борт самолёта может быть принято сразу до 6-7 человек»*. Добавлю, что Филипп Болотов в то время был уже известным лётчиком, т.к. в 1929 году на АНТ-4 выполнил полёт из Москвы в Нью-Йорк в экипаже С.А. Шестакова.

<http://radikal-foto.ru/fp/08632cfb27e8425aad277a6bbbedc4ad6>

Находясь в конце апреля начале мая на пароходе «Сталинград», зажатого льдами у острова Св. Матвея, он выполнил на своём Т-4 несколько полётов по ближней разведке льдов – вокруг сплошные ледяные поля.

17 марта Правительственная Комиссия отправила во Владивосток для дальнейшей доставки на Чукотку 2 мягких дирижабля: В-2 и В-4.

25 марта из Владивостока вышел пароход «Совет». На его борту мешки с продовольствием, тюки одежды, ящики с частями дирижаблей, самолётов, тракторов и аэросаней, бочки с горючим... , а также 130 участников экспедиции едва разместившихся на палубах, кают-компаний, коридорах и твиндеках. На кормовой палубе стоят металлические гондолы дирижаблей «Смольный» В-2 и «Комсомольская правда» В-4, способные взять до 20 пассажиров сразу. Командиры В-2 Оппман Евгений Максимилианович и Суслов, на В-4 Померанцев А.Ф. и Гудованцев Николай Семёнович.

На носу разместили самолёт Т-4 с экипажем Болотова.

3 апреля «Совет» вошёл в Петропавловский порт. Здесь ему предстояло всё перегрузить на пароход «Сталинград». Несколько дней шла разгрузка и погрузка, после чего 9-го апреля «Сталинград» вышел из Петропавловска. Дополнительно на него погрузили самолет "Савойя-62 бис» - голубая летающая лодка командира авиазвена Камчатского погранотряда морского лётчика Святогорова Александра Павловича.

Но пароходу «Сталинград» не повезло. У острова Св. Матвея его остановили льды. В общей сложности дрейф продолжался несколько недель. Командир самолёта «С-62» запрашивает Москву вылететь от «Сталинграда» со льда. Разрешение получено. Кроме командира в составе экипажа лётчик-наблюдатель Тесаков, техник Лукичев и стрелок-моторист Жук. Но по команде капитана парохода Василия Петровича Сиднева место лётчика-наблюдателя Тесакова займёт опытный полярник врач Леонид Михайлович Старокадомский, поскольку в квалифицированной помощи медиков нуждались многие из челюскинцев. С ними же полетит и штурман Вадим Петрович Падалко.

Самолёт 29 апреля по частям сгружают на ближайшую подходящую льдину, собирают и к вечеру в густых сумерках устанавливают лыжи. На следующий день 30 апреля Святогоров взлетает с льдины у «Сталинграда» и на высоте 10-15 метров летит до б. Провидения. В полёте отказывает радиостанция... Через день пограничный лётчик вылетел в Уэлен, откуда привез в бухту Провидения 8 челюскинцев и среди них родившуюся на «Челюскине» в Карском море девочку Карину. Всего Святогоров доставит в Провидения - основную точку сбора зимовщиков - 29 пассажиров и членов экипажа затонувшего парохода.

С врачом Старокадомским пограничный лётчик в начале мая совершит полет на мыс Северный (Отто Шмидта), откуда эвакуирует шесть больных цингой моряков с парохода "Хабаровск", так же зимовавшего во льдах Чукотского моря. Челюскинскую летную эпопею Александр Святогоров завершит без единой поломки. Указ о награждении его орденом Красного Знамени застанет пилота уже в Петропавловске-Камчатском. Вот как отзывался о нём один из командиров: *«Святогоров один из лучших наших лётчиков, знакомый с условиями полярных полетов, энергичный, настойчивый.... Безусловно заслуживает быть отмеченным за эту работу и награжденным орденом Красной Звезды».*

23 марта, спешно отремонтированный, ледокол «Красин» вышел из Кронштадта на запад через Панамский канал также на помощь челюскинцам. С его помощью из ледяного плена у о. Св. Матвея вышел п/х «Сталинград». Вместе они прибыли в б. Провидения, где к этому времени уже собрались почти все спасённые челюскинцы и экипажи самолётов. Здесь же уже стоял пароход «Смоленск», тоже побывавший в ледяном плену западнее о. Св. Матвея, но 7 мая самостоятельно выбравшийся из него. Он и принял на борт основную группу пассажиров «Челюскина» и экипажей самолётов.

17 августа из бухты Провидения на борт «Красина» был доставлен самолёт КР-1 без оп. знака с пилотом Ф.И. Рожанским, прикомандированным из УВВС (Летающая лодка HD-55 (КР-1) фирмы "Хейнкель" представляла собой самолет-биплан полностью деревянной конструкции). И хотя самолёт

не успел принять участия в спасательных работах, он сделал позже большую работу по ледовой разведке севернее островов Врангеля и Геральд.

Помимо этого, через Берлин, Лондон и Северную Америку выехали вместе с Ушаковым пилоты Слепнёв* и Леваневский.

**Приказ №3с по ГУСМП при СМ СССР. г. Москва. 16.2.1934г.
1. Заместителя Нач. ГУСМП – т. Ушакова Г.А, пилота ГУСМП – Леваневского и прикомандированного инженера-пилота ГУГВФ Слепнёва М.Т. числить с 17.2 с.г. в секретной Спец-командировке. Основание: Протокол Правительственной Комиссии по оказанию помощи экипажу п/х «Челюскин» №2.*

И.об. Нач. ГУСМП /С.С.Иоффе/

В марте месяце в Фербенксе (на Аляске) т. Ушаковым были куплены 2 самолёта «Консолидейтед Флистер». 27 марта пилоты Слепнёв и Леваневский вылетели из Фербенкса и, с задержкой из-за погоды в Нулато, 29 марта прилетели в Ном. 30 марта пилот Леваневский вылетел из Номы в Ванкарем с тов. Ушаковым, но попав в густой туман, вовремя не возвратился. Пытаясь всё же пройти, несколько раз менял высоту полёта достигая 2500м, но условия полёта были очень сложные. Самолёт обледенел и начал терять высоту, проваливаться. У самой земли еле увернулся от возникшей перед носом возвышенности. Самолёт из-за обледенения отяжелел, стал плохо управляем и с отказавшим мотором вынужденно «сел» прямо на торосы у м. Онман. Первым ударом снесло шасси, второй и третий удар вывел полностью машину из строя. В аварии больше всех пострадал Леваневский, остальные отделались «лёгким испугом».

Пилот Слепнёв, после улучшения погоды, прилетел 1 апреля из Номы в Уэлен. Опять ожидание лётной погоды и 7-го апреля он, месяц спустя после Ляпидевского, первым прилетел с Ушаковым в ледовый лагерь. Правда, при посадке скоростной самолёт, во избежание прямого столкновения с торосами, Слепнёв попытался отвернуть, но в конце всё же задел за торосы и повредил самолёт. Но эта поломка была исправлена к утру 8-го апреля с помощью умельцев, поставивших ранее на крыло самолёт Ш-2 Бабушкина.

7 апреля вслед за Слепнёвым Каманин и Молоков сделали первые полёты в лагерь Шмидта и вывезли в этот день 5 человек. Затем началась пурга, и два дня полётов не было.

9 апреля. В лагере было самое сильное сжатие со дня гибели «Челюскина». Ледяным валом снесло кухню, сметён барак, разрушен моторный бот, совершенно разрушен аэродром, на котором стоял самолёт Слепнёва. Тяжёлый самолёт на руках перетащен всеми лицами на другой аэродром.

Только 10 апреля снова возобновились полёты. Было вывезено 22 человека, 11 апреля - ещё 25 человек и в т.ч. заболевший начальник экспедиции тов.

Шмидт, который 12 апреля был перевезён пилотом Слепнёвым в г. Ном на Аляску для лечения.

12 апреля в работу включились подоспевшие самолёты Доронина ПС-3 Л735 и Водопьянова П-5 Л1090 и за 12 и 13 апреля лагерь Шмидта в Чукотском море был ликвидирован. За 5 лётных дней с 7 по 13 апреля включительно было сделано 23 полёта и перевезено 90 человек. Всего было сделано 25 полётов и перевезено 104 человека:

1. Ляпидевский – 1 полёт, перевёз 12 чел. (в т.ч. 2 детей);
2. Молоков – 9 полётов, 39 человек;
3. Каманин – 9 полётов, 34 человека;
4. Водопьянов – 3 полёта, 10 чел;
5. Слепнёв – 1 полёт, 5 человек;
6. Доронин – 1 полёт, 2 человека;
7. Бабушкин – 1 полёт, 2 человека.

К сожалению, в момент гибели «Челюскина», не успев его покинуть, погиб один человек, его придавило бревном. Это был завхоз Борис Григорьевич Могилевский.

Вслед за ликвидацией лагеря самолёты выполняли не менее ответственную работу по переброске людей в б. Провидения для посадки на пароход; в этой работе приняли участие также и подтянувшиеся пилоты: Галышев, Фарих, Святогоров, Пивенштейн. Не малая часть челюскинцев и примкнувших к ним «пассажиров Дальстроя» двинулись до Лаврентия пешком и с помощью собачьих упряжек. Базу в Ванкареме 26 апреля "закрыл" пограничник Небольсин. Он на собаках проехал по стойбищам и ярангам, рассчитываясь с чукчами за проделанную работу. Деньгами он выплатил 50.000 рублей...

Заслуживает интереса следующее сообщение.

«№387

Из донесения Управления Краснознаменной пограничной охраны и войск ОГПУ Дальневосточного края заместителю председателя Совнаркома В. В. Куйбышеву о месте нахождения и состоянии здоровья спасенных челюскинцев.

6 мая 1934 г.

4 мая утром летчиками Святогоровым, Дорониным, Демировым и Пивенштейном вывезено из Лаврентия в Провидения 17 чел. Распределение челюскинцев к полудню 4 мая: в Уэлене 2 чел.: радист Иванов и моторист Погасов, ждущие отправки на о. Врангеля; в Провидения 55 чел.; в Лаврентия 45 чел. В Лаврентия приходится оставить 16 чел. больных, 5 женщин, 3 слабых, 12 обслуживающих больницу. Всего должно остаться в Лаврентия 36 челюскинцев. В Провидения сейчас находится всего 97 чел.; считая челюскинцев, летный состав, а также зимовщиков Северного. Провидения крайне перегружена, нет больницы. Считаю целесообразным произвести переброску самолетами части больных с мыса Северный в

Лаврентия, одновременно необходимо разрешить вопрос подхода «Красина» или «Сталинграда» непосредственно в Лаврентия для погрузки больных, слабых и других.

Чернышев»

И так, 20 мая почти все челюскинцы и экипажи самолётов погрузились на пароходы в бухте Провидения. Основная часть была на п/х «Смоленск». Первым 21 мая отошёл «Красин». Он направился в сторону Берингова пролива, в Ном, где принял на борт экипаж М. Слепнёва и его самолёт, на котором отвозил больного О.Ю. Шмидта. ...

7 июня п/х «Смоленск», встреченный 15-ю орудийными выстрелами и низко пролетающим над ним строем самолётов подошёл к 32 причалу Владивостокского порта. Далее, в городе и по всей дороге на экспрессе до Москвы были горячие встречи и митинги. В Москву прибыли 19 июня...

Вся эта грандиозная работа, вошедшая яркими незабываемыми страницами в историю Советской авиации, проводилась распоряжением Правительственной комиссии под председательством В.В. Куйбышева, причём Управление воздушной службы Глосевморпути являлось оперативно-техническим аппаратом проводившим подготовку всей операции и её выполнение.

Через 3 дня, после того, как 13 апреля последний челюскинец покинул лагерь Шмидта, Постановлением Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР от 16 апреля 1934 г. установлена высшая степень отличия - звание "Герой Советского Союза", а значительно позже Указом Президиума Верховного Совета СССР от 1 августа 1939 г. учреждена медаль "Золотая Звезда".

Первыми Героями стали 6 (шесть) пилотов, непосредственно снимавшие со льдины челюскинцев. В число Героев не вошёл пилот самолёта Ш-2 Бабушкин М.С., который тоже вывез с льдины двух человек: бортмеханика Валавина В.С. и самого себя. Зато стал (седьмым) Героем пилот Леваневский, который не вывез ни одного челюскинца, хотя и пытался прорваться в лагерь Шмидта в числе первых, но разбил самолёт, закупленный в Америке за валюту специально для спасения. Вероятно, к этому награждению приложил руку сам Сталин, а может случайность.

Сразу после закрытия лагеря Шмидта в Правительство была послана радиограмма о благополучном завершении первого этапа спасения челюскинцев за подписью командиров самолётов. В этот момент рядом не оказалось Бабушкина, но был Леваневский, также подписавший телеграмму. Через 3 дня вышло Постановление правительства, в котором Леваневский вошёл в число первых семи Героев.

Сделаем небольшое отступление от хронологии событий на Чукотке в 1934 году. Если заглянуть дальше, то окажется, что не у всех награждённых

лётчиков-участников челюскинских событий удачно сложится дальнейшая жизнь. Доживут в славе до преклонного возраста 5 первых Героев: Молоков В.С. – 87 лет, Водопьянов М.В. – 80, Ляпидевский А.В. – 75, Каманин Н.П. – 72, Слепнёв М.Т. – 69. Заболел и ушёл из жизни в 47 лет Доронин И.В. (2.2.1951г.)

Леваневский Сигизмунд Александрович в 35 лет пропал без вести при попытке перелёта из Москвы в Америку. Версий много, но ни самолёт, ни один из членов экипажа не найдены ...

Бабушкин Михаил Сергеевич через 3 года, будучи вторым пилотом в экипаже Водопьянова высадит на СП-1 папанинскую четвёрку и станет Героем Советского Союза, но получить «Золотую звезду» так и не успеет, как и Леваневский. В 1937-38 годах он участвует в поисках пропавшего самолёта Леваневского, дважды попадает в аварию, чудом оставшись живым, а при возвращении в Москву (пассажиром) гибнет 18 мая 1938 года в авиационной катастрофе вблизи Архангельска.

Куканов Фёдор Кузмич. Через два года после челюскинских событий 23 августа 1936 г. самолёт АНТ-7 СССР Н-28 совершал рейсовый полет с 12 пассажирами на борту ... Экипаж состоял из пилота Куканова, бортмехаников Зубова и Лукьянова. Около 12 часов дня в 713 км. по реке Енисею, к северу от Красноярска, в районе деревни Никулино, самолет потерпел катастрофу. Машина упала в Енисей по причине отказа в управлении. При катастрофе погиб весь экипаж кроме Куканова, из пассажиров уцелело только двое. За эту аварию 30 ноября 1936 года по приговору Военного Трибунала он был приговорён к шести годам лишения свободы... Работал на строительстве железных дорог сначала в Приморском крае, потом перекинули на крайний Северо-Запад под Кандалакшу. Благодаря ходатайству двух депутатов Верховного Совета СССР, Героев Советского Союза Молокова В.С. и Шевелёва М.И. срок заключения был сокращён до 5 лет. После освобождения продолжал летать до 1954 года. Освоил 25 типов и модификаций самолётов. ... Похоронен в Москве на Донском кладбище в колумбарии.

Святогоров Александр Павлович. Куйбышев назовёт его одним из лучших полярных лётчиков. Через год после описанных событий 26 июня 1935 года он вылетел на самолёте С-55 Л-840 из Александровска на Сахалине и пропал. Группа под руководством работавшего там в то время командира отряда Мазурука И.П. долго вела поиски самолёта, но безрезультатно. Спустя десятилетия тайна открылась... При плохой погоде в Татарском проливе у мыса Лазарева самолёт врезался в гору. Оставшиеся в живых пешком вышли к одинокому жилью, но местный охотник, приняв за бандитов, убил их, оставив себе на память планшет пилота с документами. Было лётчику всего

Фарих Фабио Брунович, хотя и прожил долгую жизнь – 89 лет, но и ему пришлось хлебнуть горя. 1 июля 1948 года он был арестован и осужден на 25 лет исправительно-трудовых лагерей. Ему вменены в вину измена родине, антисоветская агитация в военное (!?) время и участие в контрреволюционной организации. Лишь 26 июля 1956 г. подполковник, лётчик Московского отряда особого назначения Фабио Брунович был освобожден, полностью реабилитирован и восстановлен на летной работе. Но полетать ему уже не пришлось. В 1957 году по состоянию здоровья он ушел из воздушного флота. С 1962 по 1975 год бывший полярный летчик Фарих работал нормировщиком, а затем сторожем на заводе “Красный металлист”. Умер Фабио Брунович Фарих в Москве 2 июня 1985 года, похоронен на Новодевичьем кладбище в родственной могиле.

Пивенштейн Борис Абрамович. Будучи командиром сводного звена вошедшего в первую группу под руководством Каманина, как военный, не смог не подчиниться решению своего командира. А решение это для Пивенштейна было тяжёлым. Каманин на очередной посадке подломал свой самолёт. По праву старшего, пересаживается на самолёт подчинённого и продолжает полёт... Возможно, будь по другому, именно Пивенштейн был бы Героем, а не Каманин. И хотя Пивенштейн с Каманинским бортмехаником Анисимовым всё же исправил самолёт командира и успел перевезти часть пассажиров с побережья в бухту Провидения, за что получил орден Красной Звезды, всё же чувство обиды осталось навсегда.

Потом Пивенштейн участвовал в поисках пропавшего самолёта С. Леваневского, прибыв в ноябре 1937 года на остров Рудольфа на смену отряда Водопьянова на самолёте АНТ-6 в качестве пилота и секретаря парткома авиаотряда.

До войны Б. Пивенштейн, как и Водопьянов, Каманин и Мазурук, жил в печально знаменитом «Доме на Набережной». Казалось бы, жизнь прекрасна. Но, в апреле 1943 года гвардии подполковник на своём самолёте Ил-2 не вернулся из боя. По одним источникам был сбит фашистами, попал в плен и хотел застрелиться. По другим – сам перелетел к противнику и в дальнейшем сотрудничал с немцами. После войны проживал на территории американской зоны оккупации, а затем выехал в США под другим именем. В результате, в конце 1943 года жена Пивенштейна Екатерина Тарасовна была арестована и помещена в лагерь. После смерти Сталина ее реабилитировали, но квартиру на Берсеневской набережной не вернули под формальным предлогом, что она ряд лет не вносила квартплату (?!).

В этом доме есть музей, где Пивенштейн числится погибшим на фронте.

Советское правительство, подарив славу одним летчикам, совсем иначе «позаботилось» о других «крылатых» участниках челюскинской эпопеи, в частности, о **В.Л. Галышеве**. По доносу, а может быть просто по произволу

НКВД, в 1938 году летчик был брошен в застенки ГУЛАГа. Приведу здесь рассказ ветерана якутской авиации В. Протодьяконова, который не нуждается

в

комментариях:

«Неожиданно в феврале 1939 года мне дали указание взять Виктора Львовича из тюрьмы и организовать его отправку в Москву на лечение. Как и все непонятное, эта, я бы сказал, невероятная команда сверху - а таким было внезапное освобождение из тюрьмы Галышева - обрастала легендами. Вот одна из них. Передавали друг другу шепотом, под большим секретом, что Виктор Львович смог передать из тюрьмы письмо Ворошилову, с которым был лично знаком еще со времен гражданской войны, и тот распорядился выпустить Галышева. Тогда этому верили. Теперь-то мы знаем, что "первый маршал" не торопился выручать не только своих знакомых, но даже близких соратников, безвинно отданных на заклатие.

Я на руках вынес неправдоподобно легкого, донельзя истощенного и истерзанного Галышева за пределы страшного учреждения и привез на повозке, запряженной лошадью, в общежитие авиагруппы, где для него подготовили комнату (жена Галышева жила в Иркутске). Два месяца лежал он с отбитыми почками и печенью, переболевший пневмонией. Когда медицина дала разрешение, в автобазе авиагруппы оборудовали на полutorке коробку и отправили Виктора Львовича в сопровождении врача на станцию Невер, что на транссибирской магистрали, а дальше поездом в Москву. Там Галышева поместили в больницу, где он и скончался в скором времени».

Хотелось привести интересную выдержку из книги Ларькова и Романенко «Враги народа за полярным кругом» издательства Paulsen, 2010г.:

«25 июня 1934 года, когда челюскинцы и их спасители-лётчики уже были в Москве, начальник ВВС РККА А.И. Алкснис направляет наркому обороны К.Е. Ворошилову совершенно секретный доклад «Об отрицательных последствиях чистки для ВВС РККА», в котором выдвигает убедительный, как ему кажется, аргумент: «Заслуживает внимания тот факт, что из числа 7 лётчиков, коим Правительство присудило звание Героев Советского Союза – 5 человек находились в рядах ВВС РККА и были изъяты и уволены по настояниям особых отделов, политорганов и командиров, как политически и морально неустойчивые и несоответствующие службе в РККА (А.В. Ляпидевский, М.Т. Слепнёв, И.В. Доронин, В.С. Молоков, С.А. Леваневский)». После такого уже перестаёшь верить чему-либо...

Между тем, когда читаешь биографии первых Героев, выясняется, что только один Водопьянов М.В. на тот момент был чисто гражданским лётчиком и в армии не служил. Каманин был военным до конца жизни. Остальные, действительно служили в армии, и в 26-29 лет стали работать в гражданской авиации (Молоков – в 36 лет).

1. **Ляпидевский А.В.** в 1931-1932 годах был лётчиком-инструктором Ейской **военной** школы морских лётчиков. С **апреля 1933** года – в запасе, **в 26 лет.**

2. **Слепнёв М.Т.** В июле 1923 года окончил Московскую высшую **военную** авиационную школу лётчиков, был оставлен в ней лётчиком-инструктором. С 1925 года – лётчик Гражданского Воздушного Флота СССР (ГВФ) с оставлением в кадрах РККА; **29л**

3. **Доронин И.В.** Служил лётчиком в ВВС Черноморского флота, затем – лётчиком-инструктором в Севастопольской **военной** авиационной школе морских лётчиков. С 1930 года летал в Гражданской авиации, с **27 лет.**

4. **Молоков В.С.** В 1924 году окончил Севастопольскую **военную** авиационную школу морских лётчиков, до 1931 года был в ней лётчиком-инструктором. В 1929 году окончил курсы усовершенствования при Военно-воздушной академии имени Н.Е.Жуковского. С июля 1931 г.- в запасе. **36 лет**

5. **Леваневский С.А.** С 1924 года – курсант Севастопольской ВШМЛ, окончил её в 1925 году. **Служил в строевых частях ВВС** Красной Армии. Затем – лётчик-инструктор Севастопольской ВШМЛ. С 1928 года– в запасе, с **26 лет.**

Но вернёмся снова в 1934 год.

После того как основные участники Челюскинской эпопеи покинули Чукотку, работа здесь не прекращалась.

С конца апреля начал работать простоявший всю зиму самолёт **У-2 Н-14.**

29 апреля пилот Леваневский сделал полёт из Уэлена в **б. Лаврентия** с хирургом на борту, который был необходим для неотложной операции заместителю начальника экспедиции «Челюскина» Боброву. Обратном в Уэлен Леваневский прилетел 10 мая.

20 мая **пилот Куканов** перелетел из Уэлена на м. Шмидта; там перебрал на Ванкарема на м. Шмидта радиста и 21 мая вернулся в Уэлен.

22 мая начальник п/ст Уэлен сделал полёт на м. Дежнёва, а затем в б. Лаврентия и обратно...

22 мая в Уэлене были проведены ознакомительные полёты для туземцев (так написано в отчёте УВС), причём на самолёте за день было провезено 19 человек. Возможно, среди этих 19 были и те пятеро, что спустя 4 года, в 1938 году первыми среди коренного населения приступят к профессиональному обучению на пилотов.

29-31 мая из Уэлена на самолёте были переброшены на м. Шмидта колёса для самолёта Фариха (П-5 Л1090), при возвращении обратно 5-6 июня было произведено обследование сухопутных площадок между м. Шмидта и Уэленом, с одновременным ведением ледовой разведки вдоль берега.

3 июня Куканов перебрал двумя полётами на м. Шмидта к зимующим пароходам у м. Якан 2-х пассажиров с вещами. В тот же день по просьбе

капитана п/х «Хабаровск» была произведена л/разведка с м. Якан до м. Биллингса.

11 июня в Уэлене был полёт по розыску охотника, унесённого на льдине в море...

15 июня выходит Постановление ЦИК СССР, которым за выдающееся участие в организации и проведении спасения челюскинцев и сохранении научных материалов экспедиции» **орденом Красной Звезды награждён командир самолета «СССР Н-4» Ф.К. Куканов.**

Кроме того, после окончания спасательной операции пилот Ф.К. Куканов переходит на ледорез «Литке» и обслуживает на самолёте **Ш-2 Н-64** его сквозной проход с Востока на Запад. ... 20-22 июля в Чукотском море были сделаны л/разведки в районе устья р. Амгуэмы-м. Шмидта. По завершении этого похода пилот Ф.К. Куканов и его б/м С.П. Куква были награждены **Орденом Трудового Красного Знамени.** Таким образом, в течение полугода он дважды был награждён орденами.

Самолёт П-5 (опозн. знак Л1090) в мае, после перевозки челюскинцев, был передан М. Водопьяновым пилоту Ф.Б. Фариху, который вылетел из б. Провидения через Уэлен и м. Шмидта на о. Врангеля для восстановления связи острова с материком и с 19 мая из б. Провидения ... для доставки туда радиста и некоторых продуктов. В полёте участвовал начальник зимовки м. Шмидт Петров Г.Г.

В Чукотском море на самолёте П-5 (Р-5) в колёсном варианте Фарих совершил ряд полётов, обеспечивавших благополучный ранний выход в Берингов пролив, зимовавших у м. Якан судов: «Хабаровск», «Анадырь» и «Север». Он же сделал несколько разведок для «Литке».

Самолёт У-2 Н-15, который был в ремонте во Владивостоке после аварии в б. Провидения 4.11.1933г., был доставлен на м. Шмидта п/х «Смоленск» 1-го августа. Фарих налетал на нём на колёсах 20 часов (а на 2-х самолётах - 72 часа 15 мин).

А теперь, в конце этой главы давайте подытожим общее количество самолётов, находящихся в 1934 году в районе Чукотки.

- 1. Ш-2 Н-21 – пилот Бабушкин М.С, л/к «Челюскин».**
- 2. У-2 Н-14 – Леваневский С.А, Куканов Ф.К.**
- 3. У-2 Н-15 – Фарих Ф.Б.**
- 4. ЮГ-1 Н-4 – Куканов Ф.К.**
- 5. АНТ-4 №1 (№647) – Ляпидевский А.В.**
- 6. АНТ-4 №2 (№714) – Ляпидевский А.В, Леваневский С.А.**
- 7. П-5(Р-5) Л1090 – Водопьянов М.В, Фарих Ф.Б.**
- 8. ПС-3(4) Л735 – Доронин И.В.**
- 9. ПС-3(4) Л752 – Галышев В.Л.**
- 10. Савойя С-62бис – Святогоров А.П.**

11. Т-4 – пилот Болотов Ф.Е.
12. КР-1 б/оп.зн.(Летающая лодка HD-55 фирмы "Хейнкель")– Рожанский Ф.И.
13. Ш-2 Н-64 – Куканов Ф.К, на л/р «Литке».
14. **Р-5 – Молоков В.С.**
15. **Р-5 – Каманин Н.П.**
16. Р-5 – Пивенштейн Б.А.
17. Р-5 – Бастанжиев Б.В.
18. Р-5 – Демиров И.М.
19. У-2 – Пиндюков.
20. У-2 – Тишков.
21. Ш-2 – Шурыгин В.А.
22. Ш-2 – Шестов А.А.
23. **«Консолидейтед Флистер», зав. NC703Y имел в начале бортовой опознавательный знак URSS-MS (М. Слепнев), потом Н-55.**
24. **«Консолидейтед Флистер», зав. NC704Y - URSS-SL (С. Леваневский).**

Таким образом, всего в районе Чукотки в 1934 году находилось 24 самолёта. 7 из них (выделено жирным шрифтом) вывозили челюскинцев непосредственно с льдины. Остальные (подчёркнуто) перевозили спасённых уже с материка в б. Провидения для посадки на пароход и делали другую полезную работу (ледовая разведка и пр.) Кроме того, как сказано выше, для спасения челюскинцев были отправлены два дирижабля и аэросани. Из морских судов в операции участвовали: пароходы Смоленск, Сталинград и Совет, а также ледокол Красин и ледорез Литке.

Как указано в отчёте Управления Воздушной службы Главсевморпути, работа Воздушной службы в 1934г. представляет собой новый огромный шаг вперёд в деле завоевания и освоения с воздуха Советской Арктики. В 1934 году впервые работали круглогодичные полярные авиабазы; советские самолёты работали в конце полярной ночи на ЗФИ, на м. Челюскин **и на Чукотке.**

В заключение приведу ещё одну выдержку из архива: РГАЭ, ф. 9570, оп. 5, дело №68, л. 72-73. *«Секретно 10.5.1935г. В Комиссию партийного контроля тов. Куйбышеву Н.В.*

В дополнение к прилагаемой сводке аварий сообщаем:

1. В сводку аварий 1934 года не включены все известные аварии самолётов, происшедшие во время полётов по спасению экипажа п/х «Челюскин». Работа по спасению экипажа «Челюскин» велась в совершенно исключительных условиях под непосредственным руководством Правительственной Комиссии, без соблюдения правил Наставления по лётной и аэродромной службе, и поэтому не может служить показателем качества работы Воздушной Службы Главсевморпути. ... ИО Начальника Главсевморпути (ИОФФЕ), Начальник УВС (Шевелёв)»

Сколько всего самолётов за челюскинскую эпопею было потеряно (разбито), я не подсчитывал, но то, что в ней кто-либо погиб из членов экипажей, мне неизвестно. По-моему никто.

В любом случае это событие навсегда останется в истории нашей страны, а её участники – настоящими героями.

Чем ещё был знаменателен 1934 год? Это организация первого авиаотряда на Чукотке – родоначальника Чукотской авиагруппы, затем Нижнеколымского ОАО ПУГА, Колымо-Индигирского ОАО ЯУГА. Но об этом подробнее в следующих главах.

10. Организация и работа первого авиаотряда на Чукотке

После того, как закончилась челюскинская эпопея, УВС ГУСМП располагавшееся, кстати, на пл. Революции, д. 3/1 (это потом в 1936 году оно переедет на ул. Разина, д. 9, после ремонта и переустройства первых трёх этажей), организовало в июле 1934 года первый авиаотряд для работы на Чукотке. Этот отряд будет, как бы родоначальником Чукотской авиагруппы, а затем Нижне-Колымского Объединённого авиаотряда, куда я через 30 лет приеду после училища в качестве второго пилота вертолёта Ми-4. До этого все полёты носили эпизодический характер, связанный в основном со спасением людей, экспедиционные или полёты по ледовой разведке... Теперь решено использовать авиацию на постоянной основе, создав авиаотряд.

Используя архивные документы, мы с вами пройдем весь интересный и богатый на события путь становления и развития этого авиапредприятия вплоть до расформирования Полярной авиации.

Пока отряд с личным составом и самолётами едет по ж/д до Владивостока, Начальник Управления Воздушной службы М.И. Шевелёв 3 августа 1934г. обращается к Начальнику Полярного управления Главсевморпути, в ведении которого были все Полярные станции: «Прошу в самом срочном порядке сообщить мне план использования на Чукотке полярными станциями нашего авиаотряда. Самолёты отряда к началу января будут расположены так:

1 Р-5 и 1 У-2 в Уэлене, 2 Р-5 и 1 У-2 на м. Шмидта.

Самолёты Р-5 в Уэлене и на м. Шмидта будут иметь радиоустановки и штурманов-радистов.

Для обеспечения работ прошу дать распоряжение начальникам п/станций б. Провидения, Уэлен, м. Сердце-камень, Колючин, Ванкарем, м. Шмидта, о. Врангеля, м. Биллингса, м. Шелагский об устройстве посадочных площадок размером 600х600 с открытыми подходами.

Точные технические указания и порядок приёма самолёта начальникам станций надлежит получить у Командира Чукотского авиаотряда тов. Павленко, находящегося сейчас в б. Провидения.

Кроме того прошу дать указания начальнику п/ст Уэлен о размещении и питании экипажей, расположенных там самолётов. Копии данных Вами распоряжений не откажите сообщить нам.

Нач. Управления ВС Шевелёв.
Вр. Нач. оперативного отдела Петров.»

Вот краткая выдержка из отчёта, сделанного старшим штурманом В.П. Падалко, дополнительно исполнявшим обязанности начальника штаба первого авиаотряда. Этот отчёт находится в РГАЭ (Российский Государственный архив экономики. Фонд 9570, дело 1104). *(выдержки)*

Отчёт о работе Чукотского авиаотряда Главсевморпути зимовки 1934 -35 гг. 228л.

Л. 7. Чукотский АО, сформированный в июле 1934г. в г. Москве по первоначальному плану должен был получить м/ч в Таганроге и оттуда перегнать на м. Шмидта в конце июля и в августе. Отряд предполагалось снабдить самолётами Р-6. Перелёт предполагалось совершить на поплавках по обычному маршруту до Иркутска, а далее по маршруту: Якутск-б.Тикси-Ляховский остров-Колыма-м. Шелагский-м. Шмидта.

План изменён по причине: завод-изготовитель не сдал к сроку самолёты Р-6.

Командование УВС ГУСМП решило послать самолёты Р-5 и У-2 по ж/д до Владивостока, далее пароходом до б. Провидения или залива Лаврентия, т.к. до Шмидта в столь позднее время уже не пройти.

Л. 9. ... К 25 августа 1934г. все самолёты, грузы и личный состав прибыли во Владивосток.

В окончательном виде личный состав авиаотряда состоял из следующих лиц:

1. Командир отряда Павленко И.Л.
2. Инженер отряда Татаренко А.П.
3. к/з Прокопов Л.К.
4. к/с Катюхов Г.И.
5. к/с Сургучёв В.М.
6. к/с Масленников В.И.
7. Ст. штурман Падалко В.П.
8. Ст. штурман Рубинштейн Л.М.
9. б/м Соколов Ю.П.
- 10.б/м Панков С.С.
- 11.б/м Гриценко А.М.
- 12.б/м Феденко Д.Д.
- 13.Базовый механик Шубкин С.М.
- 14.Младший а/техник Шекуров П.
- 15.Младший а/техник Арабкин Л.
- 16.Младший а/техник Вертягин В.
- 17.Младший а/техник Коровин В.

Базовый механик и младшие авиатехники находились в это время уже на Шмидте, т.к. убыли туда ещё в начале лета с первым пароходом.

Материальная часть авиаотряда состояла из следующих самолётов:

1. Р-5 Н-42 с мотором М-17.
2. Р-5 Н-43*.....
3. Р-5 Н-44*.....
4. Р-5 Н-47*.....
5. Р-5 Н-48*.....
6. Р-5 Н-49*.....
7. У-2 Н-(38), зав. № 6002, с мотором М-11.

8. У-2 Н-(39), зав. № 6003,*.....
К самолётам Р-5 имелись лыжи, колёса и поплавки.

Кроме вышеуказанной м/ч на Чукотке имелась ещё следующая:

На м. Шмидта:

1 самолёт Р-5 Н- ... оставлен там лётчиком Фарихом. (*т.е. тот, на котором Водопьянов летал к челюскинцам – П-5 СССР-Л1090, а после окончания спасательной операции по просьбе Фариха передан ему для дальнейшей работы на Чукотке*)

1 самолёт У-2 Н-14 оставшийся от зимы 1933-34гг, а также все запчасти к самолётам Р-6 (*т.к. первоначально отряд предполагалось снабдить самолётами Р-6*).

На Полярной станции Уэлен:

1 самолёт У-2 Н-15 и некоторое количество запчастей и материалов.

На Полярной станции б. Провидения:

2 мотора М-17 и к ним запасные части.

Техническое состояние самолётов и моторов было точно неизвестно, списков авиаимущества, находящегося на различных п/ст Чукотки не имелось.

Из Владивостока пароход вышел 4 октября. В бухту Провидения прибыл 5 ноября. 26 ноября весь личный состав переселился с парохода в ящики и на п/ст (10 ящиков, 2 п/ст). К этому же времени вчерне закончена сборка 3-х самолётов Р-5 Н-43, Н-44 и Н-47.

Экипажи были разбиты следующим образом:

1-е звено:

Командир отряда, он же к/з Павленко И.Л. самолёт Р-5 Н-42 (б/м пока нет, т.к. их только 4 чел, а пилотов – 5, на 5 самолётов Р-5)

К/с Р-5 Н-47 Катюхов Г.И. с б/м Соколовым Ю.П.

К этому же звену был прикреплён с-т У-2 № 6002 с обслуживающим его б/м Соколовым.

2-е звено:

К/з Прокопов Л.К. с-т Р-5 Н-49, б/м Панков С.С.

К/с Масленников В.И. с-т Р-5 Н-43, б/м Феденко Д.Д.

К/с Сургучев В.М. с-т Р-5 Н-44, б/м Гриценко А.М.

К этому звену был прикреплён с-т У-2 №6003 с обслуживанием его б/м Панковым.

Ст. штурманы Падалко и Рубинштейн не входили в определённый экипаж и в дальнейшем – не всех самолётов. **На тов. Падалко были возложены обязанности начальника штаба авиаотряда** и ответственного за р/оборудование самолётов, а на тов. Рубинштейн – ответственность на всё аэронавигационное оборудование самолётов.

Этот план пришлось изменить по указанию Шевелёва (собрать 3 (в сборке было уже 4 самолёта) Р-5 и 2 У-2) – на 2 звена. 1-е прикрепили к Уэлену, а

другое - к м. Шмидта. Самолёт Р-5 Н-44 с экипажем – в 1-е звено. К 25 декабря 4 самолёта Р-5 были собраны. Самолёт У-2 №6002 собран к 1.1.1935г.

1-й вылет 10.1.1935г. на самолёте У-2 №6002, пилот Катюхов и б/м Соколов (в Уэлен и обратно). 13 января больная была доставлена в з. Лаврентия. 14-го - в Уэлен. 15-го по заданию п/ст был поднят метеорограф на высоту. 16-го с лыжей для другого самолёта У-2 вылетел обратно, но через 12 мин сел из-за неисправности мотора. Только 26-го прибыл в б. Провидения.

1-й вылет самолёта Р-5 к/з Прокопов, инженер Татаренко и б/м Гриценко – 27 января.

10 февраля приступили к перелёту на место основной работы – м. Шмидта.

Работа самолётов Н-43 и Н-44 в Уэлене.

Прилетевшее 11 февраля в Уэлен звено принялось за организацию базы.

2 марта Н-43, к/с Масленников и Падалко, б/м Феденко и Н-44, к/с Сургучев, б/м Гриценко вылетели в Анадырь для обеспечения бензином (940кг) и маслом (100кг) перелёта Водопьянова. 11 апреля Водопьянов вылетел из Уэлена в Анадырь. (о его перелёте ниже)

10 апреля Н-49, пилот Прокопов, б/м Панков с начальником п/ст Уэлен тов. Жердевым и врачом Крашенинниковым вылетел на о. Врангель (9-го с Уэлена на Шмидт, 10-го на о. Врангель).

20 апреля снова на Врангель, 21-го к о. Геральд с целью ледовой разведки.

24-20 – 2 рейса с Врангеля на Шмидт. 25-го доставили Жердева в Уэлен (со Шмидта).

Только 26-го апреля 1935г. самолёты Н-44 к/с Сургучев, шт. Падалко и б/м Гриценко и Н-47 с экипажем КО Павленко, пилот Катюхов и б/м Соколов вылетели на м. Шмидта.

В Уэлене для постоянной работы осталось звено в составе с-тов Р-5 Н-49, Н-43 и У-2 №6003, а также личный состав: к/з Прокопов, Масленников, шт Рубинштейн и б/м Феденко и Панков.

5 мая 1935г случилась авария Н-49 к/з Прокопов. *(«Приказ УВС №9 29.11.1935г. 5 мая с.г. к/з Чукотского АО пилот Прокопов с б/м Панковым на самолёте П-5 СССР Н-49 ... вылетел двумя самолётами ... и пилотом Масленниковым, летнабом Рубинштейном и б/м Арабкиным на самолёте П-5 СССР Н-43 по маршруту: м. Шмидта-Уэлен с заданием возвращения к месту постоянной работы звена в Уэлене. Ведущим был Н-43. Погода до Ванкарема – хорошая, далее туман, ведущий вернулся, а командир звена продолжил полёт..., решил садиться в тумане в Колючинской губе и потерпел аварию, самолёт поломан. Объявлен выговор.»)*

Более крупная авария произошла в отряде позднее.

(3 июня 1935 г. СССР-Н47 (летчик Катюхов, бортмеханик Соколов) в паре с СССР-Н44 вылетели с м. Шелагский на м. Шмидта. Перед устьем р. Кувет

СССР-Н47 начал отставать и, снижаясь с медленно вращающимся винтом (как выяснилось позднее - лопнул коленвал), сел на лед недалеко от реки и примерно в 300 км от основной базы отряда - мыса Шмидта. Приземлиться рядом с СССР-Н47 было невозможно из-за ледовых торосов. Несмотря на то, что место вынужденной посадки было точно известно, экипаж смогли эвакуировать наземной поисковой партией с полярной станции м. Биллингса только в начале июля. К этому моменту Катюхов и Соколов были на грани голодной смерти. Самолет ушел под воду 18 июня 1935 года. Всего машина налетала 92 часа 06 минут. Списали СССР-Н47 в начале 1936 г.)

7 мая на У-2 №6003 пилот Масленников вылетел из Уэлена в залив Лаврентия за пассажиром НКВД т. Мотохом для доставки его в Уэлен и далее на о. Врангель. В этот же день Масленников вернулся в Уэлен.

В первых числах июня на м. Шмидта был отремонтирован и собран самолёт У-2 Н-14, оставленный на м. Шмидта зимовавшими в 1933-34гг. 5-го испытан в воздухе Масленниковым. 9 июня на с-те Н-14 пилоты Прокопов и Масленников перелетели из Ванкарема в Уэлен. Уэленское звено решено было целиком перебросить на м. Шмидта, т.к. сухопутного аэродрома в летнее время в Уэлене не было. 12 июня перелетели из Уэлена на М. Шмидт.

Л. 89. 19 августа начата передача всей м/ч авиаотряда новой смене. 19-го сдали все самолёты, а 21-го и всё остальное имущество авиаотряда. **22-го августа авиаотряд в полном составе отбыл с м. Шмидта на пароходе «Смоленск».**

Самолёты: Р-5 Н-42, Н-43 и Н-44 и У-2 №6003 и Н-14 – совершенно исправны, годные к дальнейшей эксплуатации. Н-48 – новый, в разобранном виде не эксплуатировался.

Н-49 – мотор исправен, требует замены правой полукоробки.

С-т У-2 №6002, мотор исправен, требуется замена плоскостей.

9 октября авиаотряд прибыл во Владивосток.

Л. 92. Сводка полётов авиаотряда м. Шмидт за зимовку 1934-35гг. ...

Одежда только из меха оленей. Полётный период с 10.1 по 19 августа 1935г. Налёт составил 522 часа.

Л. 117. Выводы. ... В авиаотряде безусловно будет иметь место 50% простой м/ч, т.к. на 8 действующих самолётов (5 Р-5, **1 МБР-2** и 2 У-2) имеются только 3 пилота и совершенно недостаточное количество технических специалистов.

Л. 118. Мы считаем необходимым провести в 1936 г. следующие работы по Чукотке:

1. Построить на м. Шмидта мастерские по образцу линейных мастерских 2-го класса ГВФ (ремонт и переборку моторов, производство среднего ремонта самолётов и различного оборудования).

2. **Организовать промежуточные авиабазы** в следующих пунктах: Залив Креста (*Эгвекино*), б. Провидения, Уэлен, м. Ванкарем, м. Сердце-Камень, Колючино, м. Биллингса, м. Шелагский или Певек, о. Врангеля, **Нижне-Колымск, Медвежьи острова** и Марково. ... В б. Провидения, Уэлен, Ванкарем, м. Шелагский, **Нижне-Колымск** и Марково **иметь постоянных базовых механиков**, некоторое количество ремонтных материалов и наиболее ходовых запчастей. ...
3. Забросить в указанные пункты авиагорючее в соответствующих количествах и сортов.

... Мы не знаем, конечно, всех технических и материальных возможностей УВС ГУСМП, поэтому наш проект, может быть, не имеет под собой реальной почвы. Но мы считаем своим долгом, основываясь на опыте наших достижений и неудач высказать своё мнение, руководствуясь исключительно горячим желанием внести свою долю знаний и сил в дело дальнейшего освоения Севера.

Командир отряда /Павленко/. Инженер отряда /Татаренко/. Нач. штаба отряда /Падалко/.

5 января 1936 года.

В том же 1935 году кроме самолётов Чукотского авиаотряда на Северо-Востоке работали и другие самолёты.

Пилоты М.В. Водопьянов и М.Я. Линдель.

План перелёта был составлен ещё 24.12.1934г: Москва-м. Шмидта. 80 часов полёта и 13 050 км.

1 марта из Москвы вылетело звено самолетов под командованием Героя Советского Союза Михаила Водопьянова. Самолеты совершают арктический перелет через Хабаровск до мыса О. Ю. Шмидта. Перелет совершается на двух самолетах "П-5" Н-67 и Н-68 (с мотором «М-17»), специально переоборудованных для продолжительных зимних арктических полетов. На втором самолете летит летчик Линдель. ... 7 апреля благополучно достигли м. Шмидта... Оперативный отчет по экспедиции на мыс Шмидт составлен штурманом УВС Н.М. Жуковым в Москве 2.7.1935г. В отчете, в частности, отмечалось, что сеть метеостанций, плохо обслуживаемых связью, расположены: ... Зырянка, Лабыя, Родчево, **Нижне-Колымск, Островное, Амбарчик.**

Из отчёта пилота Задкова В.Н. о работе самолёта СССР МБР-2 Н-104 за летнюю навигацию 1935г.

Самолёт собирался в бухте Провидения с 20 по 27.7.35г. Пункты, в которых приходилось останавливаться из-за нахождения в них горючего, ночёвок и по ходу работы: м. Шмидта, Ванкарем, Уэлен, б. Провидение, Анадырь (комбинат), Ново-Мариинский, Усть-Белое, Синегорье, устье р. Майн, Крепость, Крепость аэродром, Славутная, Оленесовхоз, Каминское, оз. Парень, Гижига, Ямск, Нагаево, Охотск и Аян. Всего налётал 145ч 52м (за 2

м-ца). Самолёт СССР МБР-2 Н-104 зав. №236 построен заводом №31, мотор М-17Ф № 1600 завода №26 (вышел с завода 15.11.34г).

Авария в б. Аян 6.10.1935г при взлёте (из-за неисправности мотора) – поломан коленвал.

Из отчёта пилота Крузе Л.Г. о работе Н-130 в 1935г. МР-6 – 2 М-17. Объём работ данный планом 1935г. следующий: 1. Съёмка р. Лены от г. Якутска до г. Жиганска ... 2. Съёмка р. Оленёк от Устья р. Колунг-бас до устья включительно. (с б/м Березиным). Этот район в то время не относился к деятельности Чукотского авиаотряда, но потом весь север Якутии и Чукотки входили в состав Чукотской АГ...

Из отчёта экспедиции на самолёте «Дорнье-Валь» СССР Н-8 1935г. пилота Головина П.Г, шт Штепенко А.П. План работы самолёта ДВ Н8 в море Лаптевых на летний период 1935г.

1. Личный состав: лётчики Головин и Ерёменко, шт Штепенко, б/м Кекушев, Краснопевцев, 2 п. Смыслов (летал в р-не Тикси - Св. Нос, Шалаурова, Индигирки. Налетал 185 часов 33мин.

Наиболее тщательно был подготовлен экспедиционный полёт Героя Советского Союза Молокова В.С. Лучшее всего о его подготовке написано в официальном документе, хранящемся в РГАЭ, фонд 9570, дело 1811, часть 2. План работы УВС на 1935г. Начато 10.12.1934. Окончено 11.9. 1935. 91л. *(выдержку из него можно прочитать в главе «Авиабазы на Нижней Колыме»)*

И так, Чукотский авиаотряд практически начал лётную работу с 10 января 1935 года. Через 3 с небольшим месяца в Москве начала работать 1-я Конференция УВС Главсевморпути. В её резолюции от 21.4.1935 года сказано, что «Конференция принимает предложенные УВС схемы организации работ в следующем виде:

1. По Обской авиалинии: ..., объединив управление авиаотрядами в Управление Обской авиагруппы.
2. По Енисейской авиалинии: ... предполагается создать 2 отряда, подчинив их Управлению Енисейской авиагруппы.
3. По Ленской авиагруппе: создать 2 участка: 1-й – от Иркутска до Якутска. 2-й – от Якутска до Тикси. Это деление также должно вызвать создание 2-х отрядов с подчинением их Управлению Ленской АГ.
4. Самолёты, работающие на Чукотском полуострове. Уже сейчас налицо все условия для объединения этих самолётов под управлением единого командования. Однако, задачи, выполняемые Главсевморпути по отношению к Чукотке заставляют теперь принять меры к организации регулярных полётов по побережью от б. Нагаево до Нижне-Колымска. Эта линия точно также разбивается на 2 участка. 1-й – от б. Нагаево до

б. Провидения и 2-й – от б. Провидения до Нижне-Колымска с ответвлением на о. Врангеля.

Таким образом, и здесь организация двух отрядов становится необходимой с возложением на один из них работ по проводке судов, ледовых разведок и работ по гидро и метео задачам.

Обширный район действия авиации на Чукотском полуострове, комплекс задач, возлагаемых на неё – делают необходимым объединение и этих отрядов под единым командованием, т.е. создание Чукотской авиагруппы.

Однако, осуществление вышесказанных организационных мероприятий потребует: а) увеличения бюджетных ассигнований, что возможно осуществить лишь на 1936 год....».

Тем не менее, датой организации Ленской АГ считается 14.10.1934г, а в мае 1935-го в документах УВС Главсевморпути авиаотряд на Чукотке именуется как Чукотская авиагруппа.

Состав первого отряда пробыл на Чукотке 9 месяцев. Его сменил новый состав, командиром которого был Г.Н. Волобуев, до этого работавший заместителем начальника УВС Главсевморпути.

Авиагруппа состояла из двух отрядов: Шмидтовского и Анадырского. В Шмидтовский отряд вошли летчики В.Богданов, В.Быков, Г. Буторин, бортмеханики А.Мохов, который за освоение Чукотки и Севера позднее был удостоен звания Героя Социалистического труда, С. Банин, А. Богдашевский, Румянцев, радист М.Малов, инженер П.Аникин. Возглавлял эту группу опытный пилот, участник спасения челюскинцев Е.М. Конкин. В Анадырский - пилот М.Н. Каминский, бортмеханики Д. Островенко, Н.Берендеев, инженер И.И. Мажелик. Командиром отряда – Н.И. Глухов.

Авиагруппе не повезло практически с самого начала. Так, в первом же году после прибытия на Чукотку, погибли командир авиагруппы Г.Н.Волобуев, пилот Г.С. Буторин и бортмеханик А.И. Богдашевский. Они вылетели 19 декабря 1935 года из Ванкарема в Залив Креста – Анадырь на самолете Н-43. В пункт назначения самолет не прибыл... Спустя время, самолёт был найден в долине р. Амгуэма... Списан приказом №1 по УПА 5.2.1937г. (С-т П-5 Н-43 зав.№7448 с мотором М-17 №7999). Кстати, этим же приказом списали ещё два самолёта из первой группы самолётов прибывших на Чукотку: П-5 Н-49, зав. №8140, потерпевший аварию 5 мая 1935г. и П-5 Н-48, зав. №7545, также потерпевший аварию 21.7.1936г. на м. Блоссом.

После гибели Г.Н. Волобуева командиром Чукотской АГ до 1939 года будет Каминский Михаил Николаевич, который позже подробно напишет о работе группы в этот период книги «В небе Чукотки» и «Своими руками». Я же приведу ниже данные, взятые мною из архивных документов.

В этот же период в структуре Управления Полярной авиации некоторое время было Управление Тихоокеанской авиалинии (группы), тесно взаимосвязанное с Чукотским отрядом. Вот выдержка из её годового отчёта за 1936г.

«Тихоокеанская Воздушная Линия УПА ГУСМП организована на основании Постановления Главного Управления Северного Морского пути при СНК СССР от 5.6.1936 за №143 и фактически оформилась к действию в августе месяце этого же года, с временным пребыванием в г. Владивостоке Приморской области Дальневосточного края. ...

Организационная схема Тихоокеанской Авиалинии на 1936г и начало 1937г представлялась в следующем виде:

1. Линия начинается от Хабаровска и конечным пунктом имеет Уэлен. Общее расстояние Тихоокеанской Авиалинии по трассе составляет около 5200 км.

Пробные рейсы намечались на январь месяц 1937г из Хабаровска до Нагаево и в феврале, марте прямо до Уэлена. Летние полёты начинаются в июле и заканчиваются в сентябре.

В состав Тихоокеанской Авиалинии входят два отряда: Чукотский АО на м. Шмидта, переданный Управлением ПА с октября месяца 1936г но оперативно подчиняющийся Москве, и Тихоокеанский отряд в Хабаровске организованный с времени приёмки двух Р-6 в январе 1937г. (Н-163, Н-164) ... Тихоокеанская Авиалиния по состоянию на 1.1.1937г. Самолёты:

Р5 №7444 Н-42	}	самолёты числятся за м. Шмидта.
Р5 №7458 Н-44		
Р5 №8140 Н-49		
Р5 - Н-68		
Р5 - Н-67		
У2 №6002 Н-38		
У2 №6003 Н-39		
МБР-2 №31235 Н-103		

МБР-2 Н-104 – находился в ремонте в Красноярском Аэрозаводе.»

Управление по Тихоокеанской авиалинии.

1-й отряд – для работы на участках Комсомольск-Нагаево-Анадырь-Уэлен. Командир отряда Задков, с закреплением за отрядом следующих самолётов: П-6 Н-161, Н-162, Дорнье-Валь Н-10, Н-26. Всего 4 самолёта.

2-й отряд - для работы по внутренней связи Чукотки. Командир отряда Каминский, с закреплением за отрядом следующих самолётов: ЛП-5 Н-67, Н-68; П-5 Н-42, Н-44; СП Н-38, Н-39; МП-1 Н-103; Ш-2 Н-135. Всего 8 самолётов.

Но просуществовала Тихоокеанская воздушная линия не долго, практически до начала 1938 года, а комиссия по ликвидационному балансу продолжала работать до 1 июля 1938г. На базе Тихоокеанской линии создана Чукотская АГ с постоянным местонахождением её штаба в Анадыре.

План работы Чукотской АГ на 1935 и 1936 годы можно представить по следующей таблице:

№ п/п	Наименование линий	S км	Парных рейсов 1935/36	Примечания
1	Нагаево-Анадырь	1600	2/11	Для работы выделяются с-ты в 1935г : У-2 Н-14, Н-15; Р5А Н-42, Н-43, Н-44; МБР-2 3 с-та. Резерв: Р-5А Н-47, Н-48; Р-5 Н-49; ЛР-5 2 с-та; СП-1 2 с-та. В 1936г : У-2 Н-14, Н-15, Н-38, Н-39; Р5А Н-43, Н-44, Н-47; Р-5 Н-48, Н-49. Резерв МБР-2 3 с-та, ЛП-5 2 с-та, СП-1 2 с-та.
2	Анадырь-б.Провидения	600	3/8	
3	Б.Провидения-Уэлен-Шмидт	750	4/13	
4	Анадырь-м. Шмидта	550	2/8	
5	Шмидт- Н-Колымск -Аллаиха	1700	4/5	
6	Шмидт-о. Врангеля	250	3/10	
7	Нагаево- Родчево- Усть Колыма	1900	-/2	

Приказ №1 по УПА 5.2.1937г. «О списании СМП пришедшего в негодность по авариям и износу за 1936год».

1. ... по Чукотской АГ.

А) с-т **П-5 Н-43** зав. №7448 с мотором М-17 №7999 – потерпел аварию 19.12.1935г. в долине р. Амгуэма. Основание: Акт аварийной комиссии от 7.6.1936г.

Б) с-т **П-5 Н-48** зав. №7545 – потерпел аварию 21.7.1936г. на м. Блоссом. Основание: Акт аварийной комиссии от 31.7.1936г.

В) с-т **П-5 Н-49** зав. №8140 с мотором М-11 №9364 – потерпел аварию 5.4.1935г в Колючинской губе. Основание: Аварийный Акт от 23.6.1936г. и рапорт инженера Аникина от 2.2.1937г.

Протоколы совещаний у начальника УПА 1937г. 111л.

Л. 103. Дислокация самолётного парка УПА Главсевморпути по группам, отрядам, линиям и зимовкам (с 1.11.1936 по 1.3.1937гг.).

Л. 104. Чукотская АГ:

№	Тип	Мотор	№ борт	№ завод	С 1 июля по 1.12.1936
1	МП-1	М-17, 500л.с.	Н-103	31235	+ МП-1 Н-49, зав. 8140 + МП-5 Н-48, зав. 7545
2	МП-5	.....	Н-42	7444
3	МП-5	.....	Н-44	7458
4	ЛП-5	.....	Н-67	9128
5	ЛП-5	.....	Н-68	9129
6	СП-1	М-11 100л.с.	Н-38	6002	
7	СП-1	.....	Н-39	6003
8	Ш-2	.....	Н-135	66

Приказ №22 по УПА Главсевморпути при СНК СССР 21.8.1937г.

8 августа с.г. пилоты Чукотского АО т. **Катюхов** и б/мех Берендеев на самолёте П-5 Н-42, пилот **Сургучев** и штурман Мохов на самолёте П-5 Н-44 получили задание вылететь с м. Шмидта в б. Оловянную, откуда срочно

перебросить на самолёте рудодробилку в долину Амгуэмы, к месту работ экспедиции Горно-Геологического Управления Главсевморпути.

Не взирая на неподготовленность посадочной площадки в районе работ экспедиции, самолёты через 6 часов полёта, отлично выполнили задание по доставке рудодробилки.

За чёткое и своевременное выполнение государственного задания, отличное пилотирование и посадки в условиях ... пилотам Катюхову, Сургучеву, шт. Мохову и б/мех Берданову? объявляю благодарность.

В 1937 году из Москвы организуется очередной экспедиционный перелёт на одном из шести самолётов Г-1 (АНТ-4), полученных в прошлом году из ВВС. Приведу краткую выдержку о той части полёта, что проходила по территории Чукотской АГ.

«Отчёт штурмана самолёта Г-1 (АНТ-4) Н-120 т. Штепенко об экспедиционном полёте лётчика т. Фариха 9.02-14.06.1937г по маршруту Москва – Уэлен – Москва.

... **5 марта** – Зырянка, посадка в 7 км на озере.

7 марта от Зырянки до Марково – 950 км. Аэродром в селе Марково для лёгких самолётов удовлетворительный, для тяжёлых – не годится. Бензин был доставлен на 2-х П-5 лётчиками Каминским и Сургучевым.

...**27 марта** в Заливе Креста посадка неудачная. В результате сломались 2 винта и правая лыжа. Винты доставлены с мыса Шмидта лётчиком Катюховым на самолёте У-2, лыжу отремонтировали своими силами.

4 апреля. Сделали полёт с Крестов до Мыса Шмидта через Колючинскую губу. Хребет прошли на Н 1000м, дальше по берегу. Погода хорошая, места облётанные. Аэродром Мыса Шмидта удовлетворительный со стартом в двух направлениях Восток-Запад.

7 апреля - на о. Врангеля 230км, и **8 апреля** – обратно на Мыс Шмидта.

9 апреля полёт на Мыс Шелагский 450км по берегу с заходом на Мыс Биллингса, где сбросили почту. Аэродром Шелагский у станции размеры безграничны, лёд без снега.

10 апреля полёт в б. Амбарчик 320 км прямым курсом по компасу. Аэродром Амбарчика размером 800 на 1500 м подготовлен работниками Дальстроя, ледяное поле с разными снежными наддувами, которые к нашему прилёту были сняты.

11 апреля полёт на м. Шалаурова 820 км по прямому курсу компасом с учётом ветра. Маршрут зимой бедный ориентирами, тундра сливается с морем. В облачную погоду полёт исключительно по компасу. ...

30.6.1937. Шт. Н-120 А. Штепенко.

За удачно совершённый полёт весь экипаж через 3 дня после прилёта в Москву был награждён орденами:

«1. Командира корабля "Н-120", пилота т. Фариха Фабия Бруновича — ранее награжденного орденом Трудового Красного Знамени — орденом Ленина.
2. Второго пилота т. Пацынко Владимира Александровича — орденом

- | | | |
|--|-------------------|----------|
| Трудового | Красного | Знамени. |
| 3. Штурмана т. Штепенко Александра Павловича — | орденом Трудового | |
| Красного | | Знамени. |
| 4. Первого бортмеханика тов. Чагина Михаила Ивановича — | орденом | |
| Трудового | Красного | Знамени. |
| 5. Второго бортмеханика т. Демидова Виктора Александровича — | орденом | |
| «Знак | | Почета». |

Основным отрицательным моментом работы АГ в 1938г. явились лётные происшествия. В результате аварий было выведено совершенно из строя 4 самолёта. Отсюда — невыполнение плана АГ в 1938г. Самолётными радиостанциями в 1938 году были оборудованы самолёты: Игарской АГ на 100%, Ленской АГ на 80%, **по Чукотскому АО — только 2 самолёта**. По Московскому АО = 28 самолётов. Все остальные самолёты АО были обеспечены радиоаппаратурой.

В Чукотской АГ налёт часов всего в 1937г.=1100ч; в 1938г. план/факт/%: 1700, 1689/99,4; 1938г в % к 1937г =153,5.

Приказ №152 по УПА 27.9.1938г. 21 сентября с.г. самолёт **Чукотской АГ** ПС-7 Н-162 с экипажем: пилот Томилин, 1-й б/м Коротаев, 2-й б/м Мохов вылетели по спецзаданию в районе о. М. Диомид на поиски катера с 4-я гидрологами, унесённого штормом 4 сентября. Пилот сел при свежей погоде и забрал на борт людей и перелетел в Уэлен. В этот же день пилот Томилин привёл самолёт Н-162 в Анадырь с посадкой в бухте Провидения.

Отмечая особую ценность успешного выполнения молодым пилотом Томилиным указанного задания, объявляю Благодарность всему экипажу.

Командиру Чукотской АГ премировать каждого в размере 1-го месячного оклада.

Начальник УПА Мазурук.

Приказом по УПА №174 от 28.10.1938г. устанавливаются в Якутской АГ, Игарском и **Чукотском авиаотрядах должности старших пилотов** из числа лучших и не ниже 2 класса, которые назначаются командиром части с последующим утверждением УПА.

Приказ 24 по УПА 10?6.2.1938г. Исключить из списков и списать с баланса АГ следующие самолёты, пришедшие в негодность по износу и по авариям за 1937г.

По Тихоокеанской авиалинии ДВ СССР Н-2, зав. №142, 1930г. выпуска, общий налёт 1712 часов. Причина: раздавленный льдами и затонувший в море Бофорта у м. Барроу (США) 7.9.1937г. Основание - Дело об аварии Н-2.

По Чукотскому АО. Ш-2 СССР Н-135, зав. №66, 1933 г. выпуска, общий налёт 208 час. Оставлен в 1935г в б. Провидения пилотом Фарих за ветхостью и невозможностью ремонта. Отчёт о работе б/механика Н-135 т.

Чагина от 22.10.1935г. и телеграмма начальника зимовки м. Шмидт Волобуева от 5.10.1935г.

С-т Ш-2 СССР Н-158, зав. №31170, 1933 г. выпуска, общий налёт 100 часов. Передан в октябре 1936г. пилотом Головиным аэроклубу в Петропавловске на Камчатке за невозможностью дальнейшего использования, как разбитый и отдалённый от ремонтных органов. Акт передачи Н-158 Аэроклубу от 14.10.1936г.

С-т СП СССР Н-38, зав. №6002, 1934г. выпуска, общий налёт 270 час. При длительной эксплуатации в тяжёлых условиях Чукотки (3 года) без заводских ремонтов и безангарном хранении пришёл в негодность и ремонту не подлежит. Основание: Акты комиссии о техническом состоянии самолётов от 8.8.1937г.

С-т ЛП-5 СССР Н-68, зав. №9129, 1935г. выпуска, общий налёт 138 час. Авария при посадке 29.4.1936г. в бухте Лаврентия и ввиду отдалённости от реморганов при длительном хранении на открытом воздухе получил загнивание деревянных частей и сильную коррозию металлических частей, исключающих возможность ремонта. Самолёт разобрать, используя возможное на запчасти. Основание: Акт комиссии КАРЗа о техническом состоянии самолёта от 9.1.1938г.

С-т МП-1 СССР Н-103, зав. №31235, 1935г. выпуска. Авария при взлёте 27.7.1937 года пилотом Каминским в Анадырском лимане у Земли Гека. Дело об аварии самолёта Н-103.

Нач. УПА Цатуров.

Приказ №26 по УПА от 12.3.1938г. Об аварии в Заливе Креста на Чукотке 16.2.1938 самолёта П-5 СССР Н-42, пилотом Катюховым. Причина: б/м Соколов разместил груз в задней кабине и не закрепил его, Катюхов пришёл на самолёт после получения прогноза и не проверив стал взлетать уже на остывшем двигателе (-18⁰). После взлёта на высоте 50 метров груз сместился в хвост, самолёт поднял нос, потерял скорость и упал с высоты 40-50 метров на нос и крыло и совершенно разбился. К/с и б/м получили лёгкие ушибы. Авария произошла исключительно по вине к/с – строгий выговор, учитывая его положительную работу в прошлом, б/м – строгий выговор с предупреждением о переводе в низший класс и запрещением работы на тяжёлых самолётах.
(ИО)Нач. УПА М. Водопьянов.

Приказ №27 по УПА 13.3.1938г. Об аварии самолёта МП-1 СССР Н-103 пилотом Каминским М.Н. 21.6.1937г. около Земли Гека в Анадырском лимане (Чукотка).

... 2п. Сургучёв В.М., б/м Островенко Д.Ф, шт Морозов Д.Н, служебные пассажиры авиатехники этого же отряда тт Меринов С.А, Чечурин Л.Н, р/техник п/станции м. Шмидта т. Медведев Р.С., базовый техник Шамин И.Г, заместитель начальника Чукотского Треста Бовтун и бухгалтер Треста Крамер ... взлёт с целью перелёта в Анадырь для организации подготовки

аэродрома и встречи иностранных лётчиков, предполагавших совершить скоростной полёт. ... При отрыве (возможно) ударившись о топляк – пробоина, поступление воды, б/м крикнул «к берегу», к/к развернулся и на полном ходу мотора стал рулить к берегу. Когда термометр показал что вода в моторе закипела – выключили двигатели, самолёт стал тонуть в 1 км от берега. Подошёл катер, поднял людей, но сильный отлив отогнал его на 10 км от берега. Вышел п/х «Волховстрой» и закончил эвакуацию. Вторым катером отбуксировали самолёт, но он пришёл в полную негодность ещё из-за того, что в процессе перевернулся моторами вниз. ...

Учитывая хорошую и безаварийную работу Чукотского АО в 1937 году и лично работу командира АО пилота Каминского, а также принимая во внимание, что данная авария произошла не по вине экипажа самолёта Н-103, ограничиваюсь напоминанием т. Каминскому о необходимости тщательного осмотра акватории перед взлётом. Самолёт Н-103, как вышедший из строя на 100% исключить из списков и баланса УПА.

ИО Нач. УПА М. Водопьянов.

Приказ №28 по УПА 20.3.1938г. (выдержка) Комиссия ...

С-т П-5 Н-44 зав. №7458, выпуска 1934 года, эксплуатировался с момента выхода с завода и по настоящее время на Чукотке, в условиях безангарного хранения и без заводского ремонта, имеющего налёт 739ч.15м, установила, что деревянные части ... сгнили и сильно деформированы, а металлические – корродированы и производство ремонта не целесообразно, т.к. стоимость равна новому самолёту.

Приказываю: **самолёт П-5 СССР Н-44** исключить из списков УПА за ветхостью в силу естественного износа при эксплуатации и списать с баланса Чукотской АГ.

Приказ №35 по УПА 4.3.1938г. Командиру Чукотской АГ т. Каминскому М.Н. устанавливается основной оклад содержания (1000) тысячу рублей в месяц с **1 января 1938г.**

ИО Нач УПА Водопьянов.

Приказ №36. 13.6.1938г. ... По лётным происшествиям... Приводимые ниже 2 лётных происшествия, имевшие место в Чукотской АГ, со всей наглядностью подтверждают наличие безответственного отношения к материальной части со стороны ИТС и пренебрежительно-ухарское поведение отдельных пилотов. К сожалению, приходится констатировать, что в данном случае проявление небрежности подготовки к полёту было допущено **командиром АГ Каминским**, что особо усугубляет его вину. Вместо того, чтобы не на словах, а на деле бороться за полную безаварийную работу, он совершил сам нарушение наставления по ЛС, даёт для подчинённых ему лиц нехороший пример недисциплинированности. Обстоятельства лётного происшествия следующие:

1. 8 мая с.г. при учебном полёте на Анадырском аэродроме **п/и Богданов** с курсантом Ракитиным на У-2 Н-181 после взлёта на Н= 50м загорелся мотор.

Командир самолёта, взяв управление на себя, не перекрыл бензобак и не выключил мотор, перевёл самолёт на планирование и стал разворачиваться на аэродром. При посадке самолёт скапотировал и полностью сгорел. Пилот-инструктор Богданов получил ожоги лица и рук. ... Причина гибели самолёта – паническая растерянность т. Богданова.

Виновные: а) а/т Афабкин, б) п/и Богданов, в) командир АГ Каминский, который на 8 дней задержал донесение об аварии Н-181.

2. Командир Чукотской АГ Каминский, прилетев 8 мая в Уэлен на Г-1 Н-174 для перевозки делегатов на окружную партконференцию, не смог по метеоусловиям до 15 мая вылететь в Анадырь ... Но, под давлением Окружкома 15-го вылетел, хотя погода не улучшилась, не проверив наличие достаточного запаса топлива. В полёте над горами, видя, что топлива не хватает, по радиации вызывает другой самолёт и на промежуточной точке после остановки 2-х двигателей садится на вынужденную посадку. С самолёта Н-223 п/у Катюхова заправили Н-174 и оба благополучно долетели до Анадыря. Виновным в настоящем полёте и вынужденной посадке, только случайно не кончившейся катастрофой, является командир Чукотской АГ Каминский, ... Приказываю: 1. а/т Афабкину – выговор; 2. п/и Богданова отстранить и использовать на не лётной работе по усмотрению командира АГ; 3. Командиру Чукотской АГ Каминскому за задержку на 8 дней сообщения об аварии самолёта Н-181 и за явное нарушение наставления по лётной службе, вылета с Уэлена при нелётной погоде и при недостаточном запасе бензина, проявленную недисциплинированность – выговор.

Зам. Нач. УПА Мазурук.

Отчёт УПА о производственной деятельности за 1938г. 61л.

Л. 9. Чукотская АГ. Располагает 9 самолётами, из них 1 требует ремонта. Основные задачи Чукотской АГ: ледовая разведка, обслуживание зимовок и экспедиций Северного Морского пути и связь между отдалёнными районами Чукотки. Поставленные АГ задачи лётной работы на 1937 год были выполнены успешно. **В начале 1938г АГ подкреплена 3-я самолётами**, из них 1- Г-1 и 2 – Р-5. В 1938г АГ имела 1 аварию Р-5, в то время как за зимовку 1936-37гг АГ не имела ни одной аварии. ...

Сводка состояния самолётного парка УПА на 1.4.1938г. ...

Чукотская авиалиния:

СП-1 = 3 самолёта (из них 2 летают, 1 требует ремонта);

П-6 = 1 исправный, консервирован;

Г-1 = 1 летает;

У-2 = 2 летают;

П-5 = 2 летают. Всего 9 самолётов.

Приказ №19 по УПА 21.1.1939г. Зянваря с.г. самолёт типа **СП СССР Н-168** Чукотского АО при стоянке на аэродроме м. Шмидта ветром 28 м/с сорван с креплений и унесён в тундру на 20 км восточнее авиабазы. ... Нач. авиабазы

м. Шмидта Мошков, он же зам. командира отряда. ... Ремонт самолёта за счёт Чукотского АО.

Приказ №22 по УПА 31.1.1939г. Самолёт на Чукотке (*СП-1, зав №6003, У-2*) Н-39 списать; ПС-7 (*типа КР-6а зав №12617 выпуск 1936г*) **Н-162** списать.

Я уже выше упоминал, что М.Н. Каминский командовал отрядом с 1935-го до 1939 года. Это, пожалуй, самый продолжительный период работы командиром отряда. Если учесть, что в этот период было практическое становление отряда, самый сложный период первопроходцев, то он заслуживает глубокого уважения, не смотря на имевшие по его вине лётные происшествия. При Каминском впервые организована подготовка пилотов и других специалистов из лиц местного коренного населения. (*Об этом отдельная глава*)

Вот один эпизод на заключительном этапе его работы на Чукотке.

Приказ №15 по УПА 19.1.1939г. Командир Чукотского АО пилот-орденоносец тов. Каминский, согласно спецзадания Главсевморпути, выполняя общее руководство организации помощи Горной экспедиции т. Девяткина, находившейся в тяжёлом состоянии в одном из труднодоступных районов Чукотки, лично произвёл полёты на самолёте **Н-174** по заброске людей ... при $t^0 -38-42^0$ полностью обеспечил всем необходимым экспедицию т. Девяткина ... Отмечая исключительно большое значение выполнению этого спецзадания, объявляю Благодарность: командиру Чукотского АО тов. Каминскому и всему личному составу экипажа самолёта Н-174: 2п. Павлову, 1 б/м Каратаеву, шт. Сливко, б/р-б/м Мохову.

Начальник УПА Мазурук.

В 1939г. за отличные показатели в работе, из состава работников отряда награждены «**Знаком Почётного Полярника**» 9 человек: (пилоты) Томилин, Павлов, Бузаев; б/м Коровин и Гладков; б/р Бурмистров, а/т Дендерюк; инженер порта Карасёв, начальник порта Черник. И 19 человек – «Похвальной грамотой».

В феврале 1939 года Каминского должен был сменить Бузаев Н.Ф.

Приказ №49 по УПА 28.2.1939г.

П.1. Согласно приказу по ГУСМП №288 от 23.2.1939г. **тов Бузаев Н.Ф. назначается командиром Чукотского авиаотряда с 20 февраля с.г. с окладом содержания 800 рублей в месяц. Зональная надбавка выплачивается с прибытием на Чукотку.**

П. 2. Командиру Чукотского АО тов. Каминскому М.Н. сдать, а вновь назначенному командиру Бузаеву Н.Ф. принять Чукотский АО на день прибытия на Чукотку.

Нач. УПА Мазурук.

Вылетевший из Москвы на восток с целью инспекторской проверки авиационных подразделений начальник Управления Полярной авиации И.П. Мазурук по плану останавливался в Красноярске и там издал приказ.

«Приказ №280 г. Красноярск 13 марта 1939г.

П. 1. Пилот Лаушкин В.П., б/м 1 кл. Коровин Н.Н., а/т 1 кл. Гладков Н.В. и б/р Бурмистров Ф.Т. назначаются на постоянную работу в Чукотский АО с 22.2.1939 года. Зональную надбавку – с прибытием на Чукотку.

П. 2. Ст. инженеру Игарского АО подготовить самолёт **Н-177** для полёта на Чукотку.

П. 3. Для перелёта на Чукотку на самолёте Н-177 выделяется следующий экипаж:

1-й пилот командир Чукотского АО Бузаев Н.Ф.

2п. – пилот Чукотского отряда Лаушкин Б.

1-й б/м – б/м 1кл. Коровин Н.

2-й б/м – а/т 1кл. Гладков Н.

б/р. – р/техник Бурмистров.

П. 4. Для следования самолёта установлен маршрут: Красноярск-Якутск и далее до м. Шмидта по усмотрению командира отряда Бузаева Н.Ф. Подготовку самолёта закончить и вылететь из Красноярска **16 марта 1939г.**

Начальник УПА Герой Советского Союза полковник Мазурук.

Здесь надо сделать пояснение, что 4 самолёта, из которых один Г-1 Н-177 и три П-5: Н-65, Н-89, Н-92 приказом Мазурука **№46 от 28.2.1939 года** переданы Чукотскому отдельному авиаотряду. (Н-89 и Н-92 в марте находились ещё в ремонте на заводе №86).

Приказ №60 по УПА 8.3.1939г. Во изменение приказа №46 от 28 февраля с.г. считать самолёты П-5 полученные от УМА НК ВМФ и находящиеся в настоящее время в ремонте на заводе №86 распределить:

1. Чукотскому отдельному АО: самолёт П-5 Н-130; П-5 Н-92; П-5 Н-89. ...
ИО нач. УПА Каминов.

Приказ №117. 20.6.1939г. Самолёт типа **КР-6а** зав №12617 выпуск 1936г **Н-162** ... находился в эксплуатации в Чукотском АО. Имеет налёт 143ч20м. Имеет ряд производственных дефектов... **Списать с баланса УПА.**

Мазурук.

По каким-то причинам Бузаеву Н.Ф. практически не пришлось поработать командиром Чукотского авиаотряда, хотя он был пилотом 1-го класса, до этого уже работал командиром отряда Обской АГ и был в 1939 году награждён «Знаком Почётного Полярника». Он был назначен заместителем командира Чукотского авиаотряда по лётной части. Не повезло ему и с самолётом Н-177 (зав.№677 выпуска 1930 г.), который он перегнал в марте из Красноярска:

3 декабря 1939 года при полёте из Анадыря в Певек он вернулся по погоде – вынужденная посадка;

20 декабря – поломка. При посадке на м. Шмидта наскочил на заструг и поломал лыжу. За этот случай ему, как заместителю командира отряда поставили на вид.

Злой рок продолжал преследовать его и в следующем 1940 году.

4 марта на этом же самолёте при полёте из Магадана в Зырянку – возврат по метеоусловиям.

10 марта также по м/условиям – возврат при полёте из Крестов в Амбарчик.

21 марта зам. командира Чукотского АО по л/части Бузаев Н.Ф. взлетал с Уэлена в Провидения, не осмотрев полосы, при штиле с полной загрузкой с полосы 340 метров вместо 800 метров. После отрыва на высоте одного метра стал отворачивать вправо, зацепившись правой лыжей за косу торосов, ушёл в море и, пройдя километр, от удара о поверхность разбил машину. Поломаны шасси, лыжи, с/о-1, центроплан, плоскости и винты моторов. Жертв нет. Машина требует капитального ремонта. Командиру корабля объявлен выговор и снижен во 2 класс. Аварию занесли в его Личное дело. (Пр. №76. 21.5.1940г.) Самолёт списан 3.6.1940г.

... По прилёту на Чукотку Мазурук ознакомился с обстановкой в отряде, внёс коррективы по увеличению плановых заданий, в перестановке командного состава и провёл ряд мероприятий по обеспечению безаварийности в лётной работе.

Бывший командир Чукотского АО т. Каминский М.Н. передавал дела не Бузаеву Н.Ф. а Шоломову, который тоже продержался на этой должности недолго, до февраля 1940 года. Его сменил, уже знакомый нам по Челюскинской эпопеи Конкин Е.М, поработавший после этого командиром Московского отряда, а до этого – начальником школы морских лётчиков (г. Николаев) до её передачи в 1938г.

Годовой отчёт Чукотского отдельного авиаотряда Главсевморпути при СНК СССР по основной деятельности за 1939г. и объяснительная записка к нему. 353л. ...

Общие	сведения.
В составе хозяйства отряда	имеются:
- а/п: м. Шмидта, Анадырь, Певек, Провидение, Оловянная,	<u>Амбарчик</u> ;
- Радиометеостанция	Марково, Перевальная;
- Метеостанция	Усть-Белая.

Работа отряда в 1939 г. характеризуется окончанием освоения полётов на основных воздушных трассах Чукотки, как в летнем так и в зимнем вариантах согласно указаний Начальника УПА т. **Мазурука И.П., данных им во время пребывания на Чукотке в марте-апреле 1939г.** Истекший год характерен общим ростом самолётного парка, ростом строительства производственных объектов и жилого фонда в а/п м. Шмидт, Анадырь и Певек.

Истекший год особенно характерен безаварийной работой отряда (первый год за всё время существования отряда) при выполнении плана более чем на 200%.

... **Самолёт Н-262** принят от Ленской АГ. В Чукотскую АГ входила **Владивостокская авиабаза, которая была ликвидирована в 1939г.**

... В 1939г. имели место следующие авиа происшествия:

1. Две поломки самолётов: **У-2 3652** пилот Катюхов на аэродроме Анадырь в июле, вторая – **СП Н-299**, пилот Лаушкин на аэродроме Перевальная в декабре;

2. Четыре вынужденные посадки по м/у и неисправности м/ч.

II. Штурманская служба. В течение 1939г. штурманская работа в АО обеспечивалась до 1 сентября одним штурманом, а с 1 сентября – двумя штурманами, входившими в состав экипажей **Г-1 Н-262 и Н-177**. ...

III. Радиослужба. Свои наземные радиостанции отряд имеет только в пяти пунктах (Певек, Марково, Оловянная, Перевальная и б. Провидение) и то со старой коротковолновой приёмной и передающей аппаратурой. Радиостанции же Наркомсвязи (Усть-Белая, Певек, Островное) работают вообще неудовлетворительно.

IV. Метеослужба. Свои метеостанции отряд имеет в следующих пунктах: Певек, Марково, Усть-Белая, Оловянная, Перевальная и Провидение.

V. Техническая эксплуатация и ремонт. Материальная часть в Чукотском АО работала

следующая:

- самолётов Г-1 – 3 штуки, из них в летнюю навигацию на поплавах работали 2 машины;

- СП – 3 шт;

- У-2 – 3 шт;

- в летнюю навигацию паромом прибыли 2 машины П-5 и 2 машины СП.

П-5 пришёл с большими дефектами, возникшими при транспортировке ...

В течение года 2 машины (СП и У-2) были сняты с эксплуатации вследствие выработки ресурсов, **а одна машина СП Н-39, списанная в 1937г., как выработавшая ресурс была силами отряда капитально отремонтирована и введена в эксплуатацию.**

К началу 1940 года самолётный парк отряда (действующий) состоит:

1. С-ты Г-1 – 3 шт.

2. П-5 – 2 шт.

3. У-2 – 2 шт.

4. СП – 4 шт (из них 1 новая и 1 требующая ремонта после поломки Лаушкина).

Технические силы в аэропортах:

1. Мыс Шмидта – а/техников 4 чел, мотористов 2 чел;

2. Анадырь 3 2.....;

3. Певек 1;
4. Оловянная 1;
5. Провидение 1.

Ремонтные мастерские на м. Шмидта состоят из 5 человек, в остальных точках технического персонала нет.

Произведена была перестановка на поплавки 2-х Г-1; к зимней навигации снова переставили на лыжи. Эксплуатация на поплавках прошла успешно.

В 1939г. сняты и исправлены моторы на самолётах **Н-174, Н-262, Н-177**, СП и У-2.

Восстановлена и перегнана Н-299 после поломки в Перевальной. Кроме того прошла большой ремонт Г-1 Н-177, которую в начале года хотели перегнать в ремонт на материк. ...

ЛПС. В 1939 году работало 11 пилотов: 1 кл – 1; 2 кл – 3; 3 кл – 5; 4 кл – 2 пилота.

Все тяжёлые самолёты были обеспечены б/механиками, а лёгкие – а/техниками.

... Некоторые б/радисты оказались малоквалифицированными. Вместо б/радистов Иващенко, Факторович сажались радисты наземных раций Волошина и Воронина.

В порядке подготовки кадров из местного населения отрядом проводились следующие работы: (см. главу «Первые чукотские лётчики»)

Протокол общего собрания работников Чукотского АО и Анадырского а/п.
Докладчик командир АО Шоломов. В постановляющей части п. 8: В целях более надёжного сохранения государственного имущества, также просить УПА предусмотреть в штатах на 1940 год военизированную охрану в а/п Анадыре, **Амбарчик**, Провидение и Шмидте.

Ведомость наличия самолётного парка на 1.2.1939г и 1.1.1940г.

Самолёты на 1.2.1939 года: У-2 Н-39; Г-1 Н-262; СП Н-167, 168; Г-1 Н-177; У-2 С-3633; У-2 Н-182; С-2 С-3652 (174); Г-1 Н-174.

Плюс к этим самолётам на 1.1.1940г: П-5 Н-130 и Н-92; СП Н-298 и 299. Всего: 9+4=13 самолётов.

Сводная ведомость №1 СМП Чукотского АО на 1.1.1940г (зимний вариант).

1. Н-174 Г-1 зав № 680, год выпуска 1932
2. Н-177 677 1930
3. Н-262 683 1931
4. Н-92 П-5 9439 1935
5. Н-130 9535 1935
6. Н-39 СП 6003 1934
7. Н-167 10137 1937
8. Н-168 10165 1937
9. Н-298 14395 1939

10.Н-299 14433 1939
 11.Н-182 У-2 ... 9629 1937
 12.С-3633 12562 1938
 13.С-3652..... 12379 1938

Командир АО Шоломов
 Ст. инженер Вайсберг.

Инвентаризационная опись №16. Материальных ценностей по группе
 САМОЛЁТЫ по состоянию на 1.7.1939 года.

1. У-2 №0629 Н-182 мот. №167991
 2. СП Н-186 №... мот. №...

За 12.1939г. по Чукотскому АО 12.12. - поломка **СП Н-299** пилот Лаушкин
 из-за недостаточного прогрева мотора перед вылетом в полёте из
 Перевальной в Оловянную при -32⁰ мотор стал стыть и уменьшать обороты.
 При посадке самолёт скапотировал и получил повреждения. Самолёт
 отремонтирован на месте. Лаушкину – строгий выговор от командира отряда.

2.4. Вынужденная посадка **ПС-7 Н-266**. Николаев вылетел из Тикси на м.
 Шалаурова встретил в пути пургу и вернулся в Тикси.

1 и 21 февраля **П-5 Н-92** п. Сотченко В.П. - по м/у.

25 февраля. **П-5 Н-92** п. Сотченко В.П. - авария мотора. Из м. Шмидта
 прибыл в б. Оловянная, на рулении сжёг мотор.

Приказ №8с от 9.5.1940г. **О закреплении самолётов за АГ**, ранее не
 оформленных приказами по УПА: ... **2. За Чукотской АГ** оформить:
 самолёты типа У-2 Н-273 (С3652) и Н-274 (С3633);
 самолёты типа СП Н-297, Н-298, Н-299;
 самолёты типа Г-1 Н-289, Н-288, Н-292.
 Одновременно списать Н-292 с б. Игарского АО, а Н-288 и Н-289 с б.
 Ленской АГ; самолёт типа ДВ Н-236, одновременно списать Н-236 с б.
 Московской АГ.

**Приказ №9с от 15.6.1940г. Настоящим объявляю техническое состояние
 самолётного парка УПА на 10.6.1940г.**

... **4. По Чукотскому АО. Всего 19:**
 Г-1=6, из них 1 испр-й Н-262 и 5 в рем: Н-174, Н-302, Н-288, Н-289, Н-292;
 СП=6: 4-исправные: Н-39, Н-168, Н-298, Н-299 и 2 не испр.: Н-167 и Н-297;
 У-2=3 исправные Н-182, Н-273, Н-274;
 ПС-7 Н-266 исправный;
 ДВ Н-236 исправный;
 П-5=2: Н-92 и Н-130 в ремонте.

Нач. УПА Мазурук

**Приказ №19с по УПА 13.12.1940г. О техническом состоянии самолётного
 парка УПА на 10.12.1940г. (исправный/не исправный)**

... 4. По Чукотскому АО =18: Г-1=5(4/1), П-5=2, СП=6(3/3), У-2=3(2/1), ДВ=1, ПС-7 =1.

Мазурук.

Приказ №26. 7.3.1940г. П.1. Самолёты, полученные от Военведа УПА закрепить за следующими АГ: ...

За Чукотской АГ: самолёт ПС-7 Н-266 и Г-1 Н-302.

ИО нач. УПА Каминов.

Штатное расписание Чукотского АО УПА на 1941г. (11.1.1941г.)

<u>Управление отряда:</u>		<u>Бухгалтерский отдел</u>		
Командир отряда	– 1	Гл. бухгалтер – 1		
(долж.оклад=2000руб)		Зам. гл. бух. он же бух.		
Нач. штаба-нач. а/п	– 1	мат/тех. учёта – 1		
<u>Анадырь</u>		Бухгалтер расчётной части – 1		
Нач. мат/тех обеспечения	– 1	Кассир – 1		
Ст. инженер отряда	– 1	Картотетчик – 1		
Экономист-финансист (на 40г.-,		.....	
на 1941 – 1)		Итого на 1940г – 11чел.		
Инженер-строитель	– 1	На 1941 – 12 чел.		
Секретарь-машинистка	- 1			
ЛПС	На 1940г.	Оклад на 1940г.	На 1941г.	Оклад на 1941г.
Пилотов 1 кл.	3	1460	3	1512
---- * ---- 2 кл.	5	1240	4	1232
---- * ---- 3 кл.	3	1045	1	1064
---- * ---- 4 кл.	-		4	952

Аэропорты и др.

1. Анадырь 1 кл.
2. Шмидт 2 кл.
3. Провидения 2 кл.
4. А/п крепость (Марково) 3 кл.
5. Усть-Белая: р/ст; м/ст.
6. Перевальная р/ст; м/ст.
7. Аэродром Оловянная 3 кл.
8. Колымо-Индибирское звено: *(где? Амбарчик, Шелаурова)*
 - командир звена,
 - бухгалтер самолётного баланса.
9. А/п Зырянка 2 кл.

10. Аэропорт Кресты Колымские 2 кл.

- А). Эксплуатация. 1940/1941гг
1. начальник а/п - авиатехник 1 – 1000р./1190руб.
 2. водитель катера, он же тракторист 1 – 700/700

- | | |
|--------------------------------|-------------|
| 3. повар-хозяйка | 1 – 400/600 |
| 4. аэродромный рабочий-плотник | 1 – 300/400 |

Б). Радиостанция

- | | |
|--------------------------|-------------|
| 1. Нач. рации | 1 – 900/900 |
| 2. Ст. радист-оператор | 1 – 800/800 |
| 3. Радист-оператор | 1 – 700/700 |
| 4. Механик рации р/маяка | 1 – 650/650 |
| 5. Уборщица-прачка | - /1-175 |

В). Метеостанция

- | | |
|---------------|-----------------------|
| 1. метеоролог | 1 – 350/750 |
| ВСЕГО | 9 чел./10 чел. |

11. Коса Шелаурова (*на Колыме южнее Амбарчика*)

А). р/ст.

Б). м/ст.	Нач. УПА	Мазурук
11.01-1941г.	Нач. ПО	Прытков

Приказ №4 по УПА г. Москва. 18.7.1941г. « Об отчислении работников УПА в связи с уходом в ВВС НК ВМФ и в ВВС Красной Армии».

Всего 54 человека (ЛПС), из них по Чукотской АГ: ...

4. Бузаева Н.Г?(Ф). – пилота Чукотской АГ;

19. Рогожкина – штурмана Чукотской АГ;

32. Голотина Л.В. - б/механика Чукотской АГ.

П.1. Отчислить из штатов подразделений УПА в связи с уходом в ВВС НК ВМФ ледовых разведчиков с 12.7.1941г. (44 чел).

Названия и руководители авиапредприятия по годам

Название посёлка	Название базового а/порта	Название предприятия	Командир предприятия	Начальник базового аэропорта	Примечания
	Анадырь	Чукотский авиаотряд УВС ГУСМП 1934-35	Павленко Иван Лукич 11.7.1934-21.8.35		2 звена: в Уэлене-к/з Прокопов и на Шмидте. ИО нач. штаба Падалко В.П.(штурман)
	Анадырь	Чукотская авиагруппа УВС ГУСМП 1935-	Волобуев Георгий Никол. - янв.1936		Из 2-х отрядов: Шмидтовского, к-р Конкин и Анадырьского - Глухов Н. И, затем Каминский Михаил Николаевич
	Анадырь, м.Шмидта	Чукотская АГ УПА ГУСМП 1935-38г. Управление по Тихоокеанской авиалинии 1937г.	Каминский М.Н 1935-39 Бузаев Н.Ф. с 20.2 по 5.39-го Шоломов Пётр Андреевич с 25.6.1939-40	Пом. ком-ра Чук.АО по л/ч Бузаев Николай Фёдорович с 25.6.1939-41	ЧАО до 1.10.37г подчиняется УПА ГУСМП, потом входит в ведение Тихоокеанской авиалинии (группы) - нач. Красинский Г.Д. 1 отряд – Задков, 2 отряд – Каминский Мошков И.И. – нач. а/базы м. Шмидта и зам к-ра отряда (1938-40гг)
	Анадырь	Чукотский АО 1939-40г. Чукотская АГ УПА-41г.	Конкин Евгений Мих. 2.1940-10.41		Начальник штаба Мошков И.И. Нач. а/п Кресты Колымские с 1941г. – Короленко Алексей Кирил. В 1940-Хомутов Ив. Никит
	Анадырь	Чукотская АГ УПА ГУСМП при СНК СССР	Левандовский Пётр Васильевич 1942-43	Вековешников Михаил Дмитр. 1942-44	Нач. а/п Вековешников сначала был в Анадыре, потом с управлением АГ перебазировался в Кресты Колымские
Кресты Колымские -рядом с п. Нижние Кресты	Кресты Колымские, сухоп. ВПП «Пантелеиха» с IVкв 1945	Чукотская АГ УПА ГУСМП при СНК СССР	Агров Борис Николаевич с 15.12.43 по 1946г.	Коршунов 1945-46 Зам к-ра АГ Сежетов А.П. в 1945г	Решение о перебазировании АГ из Анадыря в Кресты Колымские было в 12.1943г, фактически переехали со штабом в начале 1944г.
“	Кресты Колымские, сухоп. ВПП «Пантелеиха»	Чукотская АГ УПА ГУСМП при СМ СССР	Майор Телис Александр Никол. с марта 1946-1948	Сафонов в 1946г.	Телис - погиб в авиакатастрофе 7.3.1948г. при полёте в Москву пассажиром на с-те Ли-2 Н-444 (бр. могила на Донском кл.)
“	Кресты Колымские	Чукотская АГ УПА ГУСМП	ИО - Глухов Николай Ив. 1948	Мошков И.И. 1948-1949гг	

“	Кресты Колымские	Чукотская АГ УПА ГУСМП	п/п Дубровин Л.В. 1948-51	Успенский В.В. 1951-52	
“	Кресты Колымские	Чукотская АГ УПА ГУСМП	п/п Пискарёв Н.Ф. 1952 г.	Успенский В.В.	Гл.инж. Чук АГ-инж-полк Луговской Конст. Мих. (пр.ГУСМП №32с от 9.5.53г)
“	Кресты Колымские	Чукотская АГ УПА ГУСМП ММиРФ СССР с 15.3.53г.	п-к Карнаухов Пётр Семён. 1952-25.9.1953	Черник Н.П. 1952	Полковник Цуцаев Влад-р Алдр. с 25.9.53г – зам. к-ра Чук. АГ по л/сл. С 20.7.53-НШ Чук. АГ- полковник Липинский Ив.Фёд. и он же с 25.9.53 ИО командира Чукотской АГ.
“	Кресты Колымские	Чукотская АГ УПА ГУСМП ММФ СССР – с 25.8.1954г.	Полковник Журавский Дмитр. Терент. 20.4.1954-4.3.55	Полковник Карасёв Иван Иосифович - пр. 13.11.53г. Шур А.З.	Майор Мирошниченко Анат. Сем. с 15.4.53 осв. от долж. ЗКЧАГ, назначен м-р Ушацкий Лев Витольдович. ГИ АГ-Телепнёв П.П.-54г. М-р Иванов Фёд.Як. с15.7.54-к-р 1-го отряда М-р Мазлов Бор.Ив. – к-р 2-го отряда ЧукАГ
Кресты Колымские -рядом с п. Нижние Кресты	Авиабаз- с 1938(изыск-я) а/п Кресты Колымские - с 15.6.41г С 7.1.59г. Нижние Кресты	Чукотский отдельный авиаотряд Полярной Авиации Главсевморпути ММФ с 25.2.1955 г.	Цуцаев Влад-р Александрович полковник *с 5.3.1955г – по 1958 год. Лукашенко В.Фёд.-58-60г	Рутман Г.Л.-56 Беликов И.Ф. 1956-1958 Жидков Н.Ф.-58 Кузнецов А.Г. 1959-1960	Пос. авиаторов Кресты Колымские. Местный пос. Нижние Кресты С 1.4.55г в связи с реорганизацией ПА все авиагруппы были ликвидированы. *3-6.56г зам по л/ч, в авг. – к-р? АО Дмитриев Я.Я. (или ИО?) Питонов Лазарь Ант.-зам по л/ч 1959г.
пос. Нижние Кресты до 18.1.63г	Нижние Кресты до 5.8.64г	248 Объединённый авиационный отряд УПА ГВФ с 31.5. 1960 г.	Кузьмин Валерий Ильич С 3.1962-65	Авдеев В.Г. 1961	Объединённый с а/п 1кл. Нижние Кресты. Питонов Л.А.- ЗКО по л/ч 1960-63гг НШ-Крузе Л.Г.- в 60г, Кренделёв А.К.- в 62г. 1962-63. К-р л/ч 248 АО Поздняков П.М.
Рабочий посёлок Черский с 18.1.63г	Черский с 6.8.64г	Нижне-Колымский объединённый авиаотряд УПА ГВФ с 12.7.1963г. ПУГА МГА- с 15.9.1964г	Седляревич Владимир Алексеевич 1965-70	Авдеев В.Г. 1965г. Ефремов Н.И. 1968г.	1964г. К-р 248 ЛО Иванов 1965г. НШ Кузьминов Пётр Як. 1966-67гг. К-р 248 ЛО Скрябков Л.В. НШ НК ОАО Головачёв Анатолий Фёд. 24.9.1970 – ПУГА расформировано.
П.г.т. Черский	Черский	Колымо-Индибирский объединенный авиаотряд ЯУГА	Евдокимов Александр Як. ?1971-72	? Бобков И.	Вепрев Лев Афанасьевич – ИО КИОАО, к-р 248 ЛО

Колымо-Индибирский ОАО, основан 15.03.1972 на базе Нижнеколымского и Зырянского ОАО. 248-й и 298-й ЛО. (инф. от Василия Гоголева)

Организация на Нижней Колыме первых авиабаз, аэропортов и авиапредприятия. Их реорганизации и переименования.

До того, как в начале 1944 года Чукотская авиагруппа окончательно перебазировалась из Анадыря в Кресты Колымские, на Нижней Колыме уже несколько лет были авиабазы. Появились они благодаря практическим действиям такой организации, как ГУСМП (Главное Управление Северного морского пути).

Первыми авиабазами можно считать Нижне-Колымск, бухту Амбарчик, Устье Колымы (Шелаурово), Медвежьи острова (о. Четырёхстолбовой), Петушки и Кресты Колымские (Нижние Кресты).

Нижне-Колымск (районный центр)

Первый самолёт прилетел в Нижне-Колымск в 1929г. Затем Нижне-Колымск привлечёт внимание изыскателей Управления Воздушной службы Главсевморпути с целью подбора будущих авиабаз...

Уже в 1934 году в УВС разработаны тарифы для следующих участков авиалиний: ... м. Шмидта – Нижне-Колымск... и на летний период 1935 года запланированы: ... в) Регулярные рейсы от б. Нагаево через Провидения – м. Шмидта – Нижне-Колымск и на о. Врангеля.

Также планом эксплуатационной работы, утверждённым 23 декабря 1934 года начальником УВС М.И. Шевелёвым на 1935г предусмотрено в Нижне-Колымске 3 самолёта Р-5 (один из них в резерв) из Чукотского отряда. Запланирован и объём работы для них с налётом в 20 часов (по 10 часов в ноябре и декабре).

В Резолюции 1-й Конференции УВС ГУСМП от 21.4.1935г. сказано: «... Конференция принимает предложенные УВС схемы организации работ в следующем виде: ...

Однако, задачи, выполняемые Главсевморпути по отношению к Чукотке заставляют теперь принять меры к организации регулярных полётов по побережью от б. Нагаево до Нижне-Колымска. Эта линия точно также разбивается на 2 участка. 1-й – от б. Нагаево до б. Провидения и 2-й – от б. Провидения до Нижне-Колымска с ответвлением на о. Врангеля.»

План эксплуатационной работы Управления воздушных линий ГУСМП при СНК СССР на 10.7. по 31.12.35г.

Утверждаю Нач. УВС Шевелёв 15.5.35г.

Чукотская авиагруппа.

№ п/п	Наименование линий	Расстояние	Парных рейсов	Оперативные задания, связь и перевозка пас.	Примечания
1	Нагаево-Анадырь	1600	2		Для обеспечения работы выделяются с-ты: Р-5А Н-42, Н-43, Н-44; У-2 Н-15, Н-14; МБР-2 3 машины. Резерв: Р-5А Н-47, Н-48; Р-5 Н-49; ЛР-5 2 машины; СП-1 2 машины.
2	Анадырь-б.Провидения	600	3		
3	Б.Провидения-Уэлен-Шмидт	750	4		
4	Анадырь-м. Шмидта	550	2		
5	Шмидт- Нижне-Колымск -Аллаиха	1700	4		
6	Шмидт-о. Врангеля	250	3		
Гидрологические работы по заданию Полярного Управл-я Ледовая разведка по договору с Морским Упр. ГУСМП					

Зам. нач. УВС Жигалев

На следующий год увеличивается количество рейсов и добавляется ещё одна линия.

План лётной работы Чукотской авиагруппы на 1936 год.

1	Нагаево-Анадырь	11 парных рейсов	Для работы выделяются с-ты (кроме резерва): У-2 Н-14, Н-15, Н-38, Н-39; Р-5А Н-43, Н-44, Н-47; Р-5 Н-48 и Н-49
2	Анадырь-б.Провидения	8	
3	Б.Провидения-Уэлен-м.Шмидта	13	
4	М.Шмидта-о.Врангеля	10	
5	Анадырь-м.Шмидта	8	
6	М.Шмидта - Нижне-Колымск - Аллаиха	5	
7	Ногаево-Родчево - Усть-Колыма* (1900км)	2	

Нач. оперативного отдела УВС Петров, Диспетчер Назаров ... июня 1935г. Москва.
(*Усть-Колыма, это южнее Амбарчика Мыс Шелаурова)

Первая группа (**Чукотский авиаотряд**) из 13 авиаторов с целью постоянного базирования на Чукотке, обустройства и работы по району была сформирована в Москве в июле 1934 года. Отработала на Чукотке и убыла обратно в Москву в августе 1935 года. До неё на Чукотке были отдельные эпизодические полёты в основном спасательные, исследовательские и пропагандистские... Поскольку отчёт о зимовке 1934-35гг составлен очень подробно, в своеобразной манере и читается с большим интересом, то с ним можно ознакомиться в главе «Организация первого авиаотряда на Чукотке». Сейчас, хочу привести из него только фрагмент из заключительной части, касающийся авиабаз на Колыме.

«Мы считаем необходимым провести в 1936 г. следующие работы по Чукотке: ...

2.Организовать промежуточные авиабазы в следующих пунктах: ...залив Креста, б. Провидения, Уэлен, м. Ванкарем, м. Сердце-Камень, Колутино, м. Биллингса, м. Шелагский или Певек, о. Врангеля, **Нижне-Колымск, Медвежий острова** и Марково. ...

В б. Провидения, Уэлен, Ванкарем, м. Шелагский, **Нижне-Колымск** и Марково **иметь постоянных базовых механиков, некоторое количество ремонтных материалов и наиболее ходовых запчастей.** ...

3.Забросить в указанные пункты авиагорючее в соответствующих количествах и сортов».

Из **Плана развития Воздушной службы Главсевморпути в 1935-37гг.**

Список капитального строительства авиалиний 1936 г. ...

II. Якутск – мыс Северный (*Шмидта*).

База	ангары	Гидро-спуски	Бензо-хранилище	Водо-масло-грейки	склады	гараж	Жил. дом	Мастер-ские 2-го кл	1935 всж?	1936 агчж?	1937 ажцо?
Нижне-Колымск	2	1	300м ³	1	1	1	3	1	50	100	150

III. Обслуживающий персонал на базах и в мастерских 1936г.

(Ведомость потребности в личном составе УВС по плану 2-й Пятилетки. ... 1936 г.) Линия Якутск – мыс Северный.

№		класс	р/ст	Количество людей		
...	...			базы	мастерские	всего
9	Нижне-Колымск	1	1	60	60	120

ИО Нач. УВС Главсевморпути Волобуев
Начальник эксплуатации технической части Аникин.

В 1935 году участник Челюскинской эпопеи Герой Советского Союза Молоков В.С. выполняет полёт на самолёте Дорнье-Валь СССР Н-2 из Красноярск на Чукотку и обратно в Красноярск. На его пути была **авиабаза Нижне-Колымск**.

Предлагаю Вам, читатель, ознакомиться с выпиской из Дела №1811, часть 2. Л. 61-59. «**Командиру самолёта СССР Н-2 Герою Советского Союза тов. Молокову В.С. 7.7.1935г. № 02-9-10.**

1. Вам надлежит принять от командира Енисейской АГ самолёт Н-2 и ...

2. На Вас возлагается совершить перелёт по маршруту Красноярск- Стрелка-Киренск-Якутск-Крест-Хольджей-Оротукан-**Нижне-Колымск**. Срок вылета установлен 15.7 с.г. **Срок прибытия в Нижне-Колымск 28.7 с.г.** Из Нижне-Колымска самолёт выходит на ледовую разведку...

Срок окончания ледовой разведки Вам надлежит установить на месте, согласовав его с начальником Восточного района Севморпути тов. Дуплицким и **командиром Чукотской авиагруппы тов. Волобуевым.**

По окончании работ Н-2 по ледовой разведке надлежит вылететь с места, где будет закончен последний полёт по ледовой разведке по маршруту: **Амбарчик-б.Тикси-Якутск-Киренск-Красноярск.**

3. В состав экипажа назначаются:

1. Лётчик-наблюдатель Рисланд,

2. 1-й б/мех Побежимов,

3. 2-й б/мех Исаев,

4. 2-го пилота предлагаю Вам выбрать из числа имеющихся в Енисейской авиагруппе лётчиков 2-го и 3 класса. (*Фурсов*)

5. В перелёте принимает участие, с выполнением исследовательских заданий т. Красинский Г.Д.

Начальник УВС Главсевморпути Шевелёв.

Л. 68. VI. Обеспечение связью и метео обслуживанием (полёта Н-2).

... 1. Радио связь	Тип рации	Длинна волн	Мощность рации	Чья рация.
23. Н-Колымск	RTWE KBГ	на которой раб р.	0,15	НКсвязи
			59,06;33,52	

2. Метеообслуживание по пунктам. ...

Дальстрога, Оратукан, Усть-Утиная, Сеймчан, Верхне-Колымск, Ср-Колымск, **Н-Колымск**

Шевелёв 9.7.1935г.

Л. 69. IV. Обеспечение горючим материалом. ...

... Имеется на лицо / Предназначено к заброске в 1935г.

9. **Амбарчик** 2500/5000

10. **О. Четырёхстолбовой** 11000/

20. Нижне-Колымск - /5000

21. Средне-Колымск - /5000

V. Обеспечение запчастями, мотором М-17. Запчасти для мотора М-17 **имеются в следующих базах: ... 4. Амбарчик** и 5. М. Шмидта.

Л. 72. План работы самолёта СССР Н-2 на летний период июль-октябрь 1935г.

1) Задание.

1. Основной задачей работы самолёта является ледовая разведка в Восточно-Сибирском море, севернее о. Врангеля, проливе Лонга, и Чукотском море методом оконтуривания кромки льдов.

2. Личный состав корабля ...

3. План перелёта. Перелёт из Красноярска в Нижне-Колымск.

1/ Красноярск – Якутск, 3200 км, 15-18 июля, 21 час 33 мин при скорости 150 км/час.

2/ Якутск – Оротукан, 1250 км, 20-22 июля, 8 час. 33 мин.

3/ Оротукан-Сеймчан-Верхне-Колымск-Ср-Колымск-**Н-Колымск**, 1300 км, 25-**28.07**, 8ч.50м.

4/ Нижне-Колымск – м. Шмидта, 1050 км, 28-29 июля, 7 часов.

Итого 6850 км. 45 часов 56 минут. На ледовую разведку 60 часов.

Л. 73. Приказ по ГУСМП при СНК СССР 10.7.1935. №... г. Москва.

Утверждаю прилагаемый при сём план работы самолёта УВС ДВ СССР Н-2 пилотом Героем Советского Союза т. Молоковым В.С. на летний период 1935 г. с задачами ... Начальник Главного Управления Севморпути О.Ю. Шмидт».

Из отчёта т. Молокова В.С. об экспедиционном полёте на самолёте Дорнье-Валь СССР Н-2 из Красноярска на о. Врангеля и обратно в навигацию 1935г.

...

28.7. **Н-Колымск**-Певек 4ч.34м,

29.7. Певек-м. Шмидта 3ч03м,

31.7. м. Шмидта-Уэлен 3ч.22м.,

7.8. Уэлен-Роджерс 7ч.11м.,

10.8. Роджерс-Роджерс,

17.8 Роджерс –м. Шмидта 7ч.32м,

19.8 м. Шмидта- м. Шелагский 8ч.22м,

20.8 м. Шелагский- Роджерс 5ч.21м,

21.8 Роджерс-Уэлен (Лаврентия) – 7ч.07м,

24.8 Уэлен-Шмидт 3ч03м,

24.8 м. Шмидта - **Шелаурова** 5ч.08м. Итого 54ч.43м.

Самолёт Н-2 зав №142. Перелёт из Красноярска до **Нижнеколымска** – с 16.7 по 28.7 за 8 лётных дней.

Вот как описывает Молоков Нижне-Колымск во время своего посещения.

«**Нижне-Колымск**. Площадка большая имеет подходы со всех сторон, берег мелкий и не позволяет подходить близко. Грунт илистый мягкий. Зарядку можно производить из шлюпки или нужно закатывать бочки в воду. Для заправки самолёта не трудно сделать плот. Отстойных мест в штормовую погоду нет. В большую воду посёлок затопляется, имеются плавсредства, в том числе и моторные и две р/ст (коротковолновые) Дальстроя и НКСвязи».

«Зимовка Шелаурова. Расположена в 30 км южнее б. Амбарчик по правому берегу реки Колыма за косой Шелаурова и является отстойным местом судам, работающим в районе б. Амбарчик. Для ветров - открыта с Западной и Юго-Западной четверти, но эти ветра дуют видимо редко. За 15 суток нашего там пребывания не было ни одного сильного ветра этого направления.

Преобладающие ветра с Севера и Востока. На берегу имеются три жилых домика – зимнее жильё рыбаков Дальстроя, летом живёт один сторож, охраняя продовольствие, хранящееся на берегу в палатках. **Зимовка Шелаурова может служить лучшей и ближайшей базой для самолётов, летающих в этом районе. Желательно здесь иметь бензин, масло и продукты для лётного состава.**

Ледовые разведки начались с 28 июля с.г. и были закончены 24 августа с прилётом на Колыму (зимовка Шелаурова) ... Экипаж состоял из 6 человек: к/с Молокова, 2п Фурсова, шт. Рислянда, 1 б/м Побежимова, 2 б/м Исаева и научного работника т. Красинского».

10.2.1939г. Начальник УПА И.П. Мазурук приказывает командиру МАГОН «выделить и снарядить самолёт Г-1 с лучшим экипажем с целью провести облёт полярных станций, расположенных на Чукотском полуострове по маршруту Москва-Казань... Зырянка-**Нижне-Колымск-Амбарчик-о. Четырёхстолбовой** ... Марково-Островное-Амбарчик-Зырянка... Москва».

После того, как в Управлении Полярной авиации было принято решение о строительстве авиабазы в Крестах Колымских (Нижние-Кресты) авиабаза в Нижне-Колымске перестала развиваться и потеряла своё значение.

Тем не менее, ещё долгое время самолёты на колёсах, поплавках и лыжах будут продолжать туда летать уже из Крестов Колымских (Черского), т.к. это был сначала районный центр, а потом оставался довольно крупным населённым пунктом. При мне в 1960-70-х годах самолёты АН-2 летали из Черского по расписанию по местным воздушным линиям в Нижне-Колымск, Анюйск, Колымская, Андрюшкино, Михалкино, Походск...

Помимо Нижне-Колымска были авиабазы и в других пунктах.

На о. Четырёхстолбовой в архипелаге Медвежьих островов в 1933 году впервые была организована Полярная станция (первоначальное название «**Острова Медвежьи**»). Тогда же там были установлены три железо-бетонных якоря для гидросамолётов.

В плане развития Воздушной службы Главсевморпути в 1935-37гг есть раздел: «III. Обслуживающий персонал на базах и в мастерских 1936г.

Линия Дудинское – мыс Северный».

№	Наименование базы	Класс	Р/ст	Количество людей		
				базы	мастерских	всего
6	Бухта Тикси	3	-			
11	Русское Устье	3	1	5		5
12	Острова Медвежьи	3	-	5		5

В 1946г на полярной станции Четырёхстолбовой по плану – 10 человек. Начальник п/станции Четырёхстолбовой Станценко 23.11.1948г. в своём отчёте пишет: «... Аэродрома на острове не имеется, устройство аэродрома возможно на юго-западном плато. При срочной необходимости посадка самолёта возможна на Северо-Западном песчаном берегу бухты». В своей объяснительной записке к отчёту Чукотской АГ о выполнении плана эксплуатации Воздушного флота за 1954 год указано: «Общая протяжённость воздушных линий АГ составляет более 11 тыс. км. Союзного значения – 3338 км, местного значения – 7750 км. Основные трассы местных воздушных сообщений были: ... Кресты Колымские – Амбарчик – Медвежка - о. Четырёхстолбовой протяжённостью 235 км. (а всего более 27 сообщений).

Постановление Совнаркома СССР от 29 августа 1938 г. N 950 " Об улучшении работы Главного Управления Северного Морского Пути "

Перед его выходом, между Главсевморпути и Совнаркомом была переписка, где О.Ю. Шмидт представлял два Проекта Постановления. Для интереса (и анализа) я сделал выписки, касающиеся нашей темы, из обоих.

Дело 141. Переписка с СНК СССР 1938г. 213л.

Л. 171. Проект. Постановление СНК СССР «О коренной перестройке работы Главсевморпути». ...

IV. По Полярной авиации.

Для выполнения указанных задач обязать Главсевморпути:

1. Произвести в 1938-39гг изыскания указанных в п. 2. настоящего раздела авиабаз и закончить составление проектов и смет по ним к 1.11.1939г.
2. Приступить в 1939г. и закончить в 1940-41гг строительство 3-х центральных авиаремонтных баз (в Игарке, Якутске и на м. Шмидта), пяти аэропортов 1 класса (устье р. Кары, о. Диксон, залив Кожевникова, устье р. Колымы, б. Тикси) и 13 аэродромов ...
4. В целях развёртывания торговли, обязать ГУСМП:
 - а) закончить в 1938-39гг строительство перевалочных и внутренних складов в Булуне, ... Аллаихе, ... в б. Амбарчик, ... и Островном.

Д. 142. Переписка с СНК СССР ... о строительстве авиабаз ... 1938-39гг. 258л.

(по оглавлению дела №52 Дополнение к Постановлению СНК СССР.

Л. 236. Письмо Молотову В.М. 17.7.1938г.

Л. 235. Проект. Постановление СНК СССР «О коренной перестройке работы ГУСМП» ...

IV. По Полярной Авиации.

1. Произвести в 1938-39гг изыскания указанных в п.2 настоящего раздела авиабаз и закончить составление проектов и смет по ним к 1.11.1939г.
2. Приступить в 1939г и закончить в 1940-41г строительство 3-х центральных авиаремонтных баз (в Иркутске, Якутске и на м. Шмидта), пяти аэропортов 1

класса (Устье р. Кары, о. Диксон, залив Кожевникова, Чаунская Губа (*Певек?*), м. Уэлен, о. Врангеля).

ХП. О передаче предприятий ГУСМП, находящихся в освоенных районах, другим наркоматам и организациям. ... 2. Дальстрою НКВД СССР – торговлю и торгово-складскую сеть в Нижне-Колымском, Средне-Колымском и Оймяконском р-нах ЯАССР и **Нижне-Колымский оленесовхоз (на 1.10.38г).**

Л. 199. **Письмо О.Ю. Шмидта В.М. Молотову**, в котором в частности есть отдельный раздел 2 – строительство авиабаз. Для обеспечения работ по Северному Морскому Пути **требуется создать 21 авиабазу** ... Указанная программа строительства должна быть выполнена до конца 3-й 5-летки. (1938-1942_{гг})

В документах и отчётах второй половины 1930-х годов помимо островов Медвежьих, Нижне-Колымска и Амбарчика не раз указывается **авиабаза «Устье Колымы»**.

Я не смог определить её точное место, могу лишь с достаточной уверенностью предположить, что это Зимовье Шелаурова (**Коса Шелаурова**), где побывал в 1935 году во время своего перелёта на самолёте ДВ СССР Н-2 Молоков В.С.

Интересно соображение Георгия Седова, высказанное ещё в 1909 году «о целесообразности перемещения «столицы» Колымы (*Нижне-Колымска*), т.е. резиденции местных властей, ближе к морю, **например, в Шелаурово**».

А первый гидросамолёт, побывавший здесь в 1929 году, был «Юнкерс» W-33 - лётчик О.А. Кальвица и бортмеханик Ф.Ф. Леонгард. «Только 7 августа, расчистив ото льда с помощью чукчей узкую полосу воды, вылетели и через три часа пути прилетели **в посёлок Шалаурово у маяка Лаптева** (против острова Сухарного). ... **В посёлке Шалаурово летом живут рыбаки в 3 домиках**. С их помощью мы перетасили с базы бензин и, вылетев, через час пути прибыли **в Нижне-Колымск**». После того как слетали в Средне-Колымск, на обратном пути снова садились на заправку в Шалаурово. (*В разных источниках это место пишут Шелаурово и Шалаурово. Не путать с мысом Шалаурова на острове Большой Ляховский*).

В 1936 году состоялся Совет Главсевморпути о работе Полярной авиации. Обсуждался широкий круг вопросов. В Постановлении было записано: «...**26. ... Базы, в частности, надлежит установить на острове Петра и в Устье реки Колымы** ... Для поздних осенних перелётов необходимо иметь сухопутные машины».

Приведу несколько документов, которые как бы дополняют друг друга. РГАЭ, фонд 9570, оп. 2, дело 1113. План развития Воздушной службы Главсевморпути в 1935-1937 гг. и приложения к нему. 71л.

Л. 62 Список авиалиний и их километры, открываемых в 1934-37 гг. ...

Линии	1934г	1935г	1936г	1937г
Среднекан – Устье Колымы	-	-	1250	-
Бухта Тикси – Устье Колымы	-	-	1500	-

Устье Колымы – мыс Северный	-	-	900	-
------------------------------------	---	---	------------	---

... июля 1934г ИО Нач. УВС Главсевморпути /Волобуев/

Л. 48. Потребность самолётно-моторного парка на 1935-37 гг. ...

№	Линия	Рас-сто-яние	Почтово-пассажир-ская	Количество самолётов		План по налёту на 1 самолёт	
				1936	1937	1936	1937
13	Тикси- Устье Колымы С 1937г ветка на о. Котельный	1500	2-х мотор-ная лодка (амфибия)	2	3	100	150
14	Устье Колымы – м. О. Шмидт	900	... * ...	-	2	-	150

Л. 41. Список наземного оборудования авиабаз.

(примечание: в графах цифры .../.../... соответствуют в 1935/1936/1937 гг)

... III. Восточно-Сибирская зона:

Линии		Радио станции	Радио маяки	Аэросани	Вездеходы	Тракторы	Авто груз/ легковые	Мотокатер	Мотолодки	Глиссера	Плавбазы	Авиамаяк	Конт.	Эл. подогрев	Машинный старт
Тикси - у. Колымы С 37г ветка на о. Котельный		-/3/1	-	-/-/1	-/-/1	-	-/-	-/-/2	-/-/2	-	-	-	-	-	
На все направ-ления	1935	3	-	1	-	1	2/-	1	2	-	-	-	-	1	-
	1936	6	4	2	2	1	3/2	4	5	-	-	4	1	3	1
	1937	1	5	3	4	-	2/-	5	6	1	1	6	2	3	2

Дальне-Восточная зона:

Линии	радио/ст.	р/8А-яки	Аэросани	Вездеходы	Тракторы	Авто груз/ легкой	Мотокатер	Мотолодки	Глиссера	Плав. базы	Авиамаяк	Конт.	Эл. подогрев	Машинный старт
13. Нагаево - у. Колымы	-/3/-	-/-2	-/-/1	-	-/1/1	-	-/1/2	-/2/3	-/-/1	-	-/-/2	-/-/1	-	-
14. У. Колымы - м. О.Шмидта	-/1/-	-	-	-/-/1	-	-	-/-/1	-/-/2	-	-	-	-	-	-

ИО Нач. УВС Главсевморпути Волобуев

Начальник эксплуатации технической части Аникин.

Титульный список авиалиний и др. видов работы Воздушной Службы Главсев-ти на 1935-37г.

Участки работы год км тип лин. Тип с-та спецобор налёт часов 35/36/37

12. Нагаево-**у. Колымы** 1936 1650 гидро 2-х мот. р/м в 37г. - / 300 / 600

13. Тикси - **у. Колымы** 1936 1500 ... лодка

Ветка на о. Котельный 1937 500 ... Райт

14. **У. Колымы**-м.Шмидта 37 800 - / 200 / 450

ИО нач ВС Главсевморпути Волобуев

Приказ по УПА №181. 22.11.1939г. Для более успешного выполнения строительства новых авиабаз и улучшения системы руководства

авиационными базами побережья приказываю: **С 1 января 1940 года установить следующее подчинение авиабаз на побережье и на р. Колыме:**
1)... До момента организации самостоятельного отряда, подчинить также Московской АГ:

- 1. Авиабазу – Устье р. Колымы** (*Коса Шелаурова*)
- 2. Аэропорт Амбарчик**
3. Аэропорт Зырянка
- 4. Аэропорт Кресты Колымские.** (*это первое упоминание аэропорта*)

2) Ленской АГ:

1. Авиабаза Устье р. Оленёк
2. Аэропорт Тикси
3. Авиабаза Усть-Яна
4. Авиабаза Устье р. Индигирки.

В отчёте полярной станции о. Четырёхстолбовой за зимовку 1939-40гг сказано: «... Рация работала успешно в течение всего года. Она является наиболее мощной рацией района бухты Амбарчик, т.к. радиостанции порта б. Амбарчик, Нижние Кресты, **коса Шелаурова** не имеют непосредственной связи с м. Шмидта и б. Тикси ввиду их маломощности».

Приказ по УПА №152. 19.10.1940г. О распределении аэропортов и авиабаз по классам.

П.1. В развитие пр. по ГУСМП №Р-417 от 1/8 октября 1940 года ниже сего объявляю классификацию аэропортов и авиабаз: ...

III. Чукотский авиаотряд.

№	а/п и а/б	класс	№	а/п и а/б	класс	№	а/п и а/б	класс
1	Анадырь-а/порт	1	8	Усть-Белая	3	15	Биллингс	3
2	М. Шмидта	2	9	Перевальная	3	16	Амбарчик	3
3	Кресты Колымские	2	10	Оловянная	3	17	Лабуя	3
4	Зырянка	2	11	Певек	2	18	Мома	3
5	Дружина	3	12	Уэлен	3	19	Коса Шелаурова	3
6	Провидение	2	13	Ванкарем	3			
7	Марково	3	14	Коса 2-х пилотов	3			

(**Чокурдах 2кл**, Усть-Янск 3кл, Тикси 2кл и Булун 2кл относятся к Ленской АГ) - *пока.*

Нач. УПА Мазурук.

В 1941 году в Чукотской АГ в числе 11 аэропортов был и аэропорт 3 класса «**Коса Шелаурова**», в котором была радиостанция и метеостанция.

Согласно утверждённого персонального состава авиабазы «Кресты Колымские», куда и входил аэропорт Коса Шелаурова, в нём был начальник станции-оператор Чулков с окладом в 700 рублей и рабочий Коновалов Ф.И. с окладом в 500 рублей.

Также была попытка сделать сухопутный аэродром в Петушках на правом берегу Колымы севернее Крестов Колымских но, в конечном счёте, она не увенчалась успехом, хотя там и производились работы и затрачены материальные ресурсы.

Кроме того, интересный материал о Петушках нашёл в архиве.

Согласно переписи населения на январь 1939 года там проживало 21 человек, из них 11 мужского и 10 женского пола.

Из «Записки проектно-изыскательского бюро Главсевморпути о транспортном строительстве на Колымском и Индигирском водных путях. 1939г» узнаём: «Л. 12. Местный транспорт. ... Местная ездовая и охотничья собака – колымская лайка. За последние десятилетия её качества понизились вследствие примеси чёрной и не всегда высококачественной крови. Для улучшения породы собак основан в Петушках (65км вниз от Нижне-Колымска) собачий питомник, начавший работу с 1933 года... .

«Объяснительная записка к Годовому отчёту по капитальному строительству Чукотской АГ УПА ГУСМП за 1944г. (Дело 1244)

Л. 113. ... 6. **Строительство сухопутных аэродромов.**

... В частности, в **Петушках** закончить работы к **15 августа** по срезке бугра, засыпке низины и общему профилированию поверхности поля. Этот срок не выполнен по следующим причинам: просушка поверхности почвы будет зависеть от состояния весны и снежного покрова, кроме того оттаивание почвы в местах предполагаемого среза не позволит производить полного окончания работ к указанному сроку, ибо срезать потребуется до мерзлоты, а мёрзлый грунт имеет большую увлажнённость, просушка которого а также дальнейшее оттаивание потребует значительного времени, даже может быть до замерзания почвы. ...

Командир Чукотской АГ Агров
Гл. бухгалтер Игнатьев
Нач. строительства Уваров.

Л. 119. Ведомость расшифровки статей к годовому отчёту за 1944г Чукотской авиагруппы.

Наименование пунктов строительства и объекта.

№	Кресты Колымские	Объём	Полная сметная стоимость	Выполнено на 1.1.1944г.?45
8	ВПП в Петушках	12 га	64	64

По штатному расписанию на 1945 год там был радиотехник-оператор аэродрома Петушки (*хотя, аэродрома ещё там не было*). (Дело 1251)

«Заключение по Годовому отчёту капиталовложений Чукотской АГ за 1945г.

... **Что касается сухопутных площадок на м. Шмидта, Чокурдахе и в Петушках, то считать законченными эти объекты нельзя».**

«Выполнение плана капвложений и другие показатели.

Выполнение плана по объектно (в тыс. руб.): (1945г)

№	Наименование объекта	План 1 кв	План 2 кв	План 3 кв	План 4 кв	Всего	Фактич. затраты	По сметной стоимости
6	ВПП Петушки	-	20	30	-	50	10	10

..., а также значительного невыполнения объёма работ по указанным причинам ... и прекращением строительства временной ВПП в Петушках – 40 тыс. руб.»

«**Строительство сухопутных ВПП в 1945 году.** Строительство сухопутных ВПП велось на 6-ти объектах. На 4-х объектах строительство велось

хозяйственным способом и на 2-х – подрядным. Из строившихся объектов 2 вступило в эксплуатацию: в порту Шмидт и в Чокурдах. Аэродромы строившиеся хозяйственным способом в первом полугодии отчётного года «Усть-Янск» и «Петушки» **вызывают сомнение о пригодности этих участков под аэродромы.** Недостатком в строительстве сухопутных полос является недостаточная техническая документация в частности проектов и смет. Совершенно нет документов предварительных изысканий».

Д. 3865. Документы по капстроительству на объектах ПА за 1955-56гг.
205л.

Л. 61-58. Секретно. 19.2.1956г. Директору «Ленгипроарктика» т Аникееву Г.И. Согласно просьбы Ваших представителей тт Елагина и Морошкина направляем Вам следующее отображение или материалы – проектные и изыскательские: ...

31. Изыскания **базы ледовой разведки «Шелаурово».** Ч.II Физико-географическое описание района и эксплуатационно-техническая характеристика участка базы. **1939.** Арх 4164 – 1 кн.

32. Технический проект **запасной авиабазы «Шалаурово» (у. р. Колыма).** Арх 4158 – 1 кн.

39. **Проектное задание аэродрома «Петушки».** Арх 4210 – 1 кн.

41. **«Край Леса».** Арх 4126 – 1 кн.

42. Пояснительная записка по объекту **«Край Леса».** Арх 4127 – 1кн.

60. **Изыскания базы ледовой разведки «Шалаурова.** Арх 4157 – 1 кн.

78. **Изыскания базы а/п Чокурдах экспедиции 34 1948-49гг.** Том II Инженерно геологические условия. Арх 3816 – 1 кн.

81. **Изыскания в районе Кресты Колымские.** Климатический и гидрологический режим р. Колыма. Том IX арх 3823 – 1 кн.

82. **Изыскания 1948 года в районе Кресты Колымские.** Том III Инженерно-геологическая характеристика. Арх 3822.

Нач. отдела капстроительства ПА ГУСМП В Андреев.

Авиабаза Амбарчик заслуживает отдельного внимания, т.к. здесь расположены и Полярная станция со своей историей и лагерь Дальстроя и морской порт и аэропорт...

АМБАРЧИК

Полярная станция, порт Дальстроя и авиабаза.

Не согласен с теми авторами, которые после распада Советского Союза, когда открылись архивы и появилась свобода слова, ассоциируют Амбарчик только с ГУЛАГом. Да, там был лагерь с заключёнными, но были и вольнонаёмные рабочие. Да, там перегружали уголь с морских судов на речные но, во-первых, не только уголь а и разнообразный другой груз, а во-вторых, всё это предназначалось не столько, как пишут некоторые, для других лагерей, а в первую очередь для жизнеобеспечения и развития всего обширного Колымо-Индигирского бассейна и восточной Чукотки. Приведу лишь отдельные выдержки из найденных мною источников.

О первых метеонаблюдениях в бухте Амбарчик можно узнать из доклада Георгия Седова, работавшего здесь в 1909 году. «13 июня партия достигла находящейся на взморье **бухты Амбарчик. Здесь были начаты регулярные метеорологические наблюдения (они велись непрерывно в течение 2,5 месяцев)** и гидрологические работы, производившиеся с борта карбасов юкагирской постройки... 29 августа карбас с остатками провизии, инструментами и другой кладью вышел из бухты **Амбарчик** и повернул на юго-запад».

В 1933 году в Амбарчике побывал С.А. Леваневский. Приведу (*повторно*) выдержку из Годового отчёта УВС Главсевморпути за 1933 год.
«...Перелёт пилота Леваневского на Аляску и по Северному побережью.

Выдающийся по размаху и по чёткости выполнения рейд: трансконтинентального масштаба совершил лётчик Леваневский С.А. на самолёте СССР Н-8. Самолёт вылетел из Севастополя, долетел до Хабаровска, оттуда вылетел в Анадырь и, захватив там американского лётчика Маттерна, доставил его на Аляску в Номе, оттуда прошёл по Северному побережью Чукотки, выполнив ряд ледовых разведок и, зайдя на о. Врангеля, затем прошёл в устье реки Лены, пролетел вверх по р. Лене и далее по р. Ангаре в Иркутск.

29 мая самолёт вылетел из Севастополя, 14 июня был в Иркутске, 19 июня прилетел в Хабаровск, 2-3 июля летал по особому заданию из Хабаровска в Николаев на Амуре и обратно. 13 июля вылетел из Хабаровска на помощь Маттерну, прошёл через Охотское море, б. Нагаево и Гижигу на Анадырь, оттуда через о. Лаврентия и через Номе на Аляску, куда прибыл 20 июля. Перелёт через океан был совершён в исключительно неблагоприятных и тяжёлых метеорологических условиях.

С Аляски перелетел к 29 июля на м. Северный. С м. Северного самолёт летал на о. Врангеля и сделал ряд разведочных полётов, о чём указано выше.

26 августа вылетел в б. Амбарчик, а оттуда 27-го перелетел в б. Тикси, где задержался из-за отсутствия горючего, шедшего из Архангельска с экспедицией. 10 сентября перелетел из Тикси в Жиганск, 12-го прибыл в Якутск и 24-го - в Иркутск. За весь свой перелёт лётчик Леваневский покрыл

свыше 37.000 км, пробыв в воздухе 222 часа (включая и перегон самолёта Н-4). Самолёт Н-8 пробыл в воздухе 196 часов. В состав экипажа входили: летнаб Левченко В.И., мл. инженер Крутский Б.Г. и б/м Моторин В.С., вторыми пилотами частично: Куканов и Чернявский.

По ряду организационных и технических условий (отвлечение доставкой Маттерна на Аляску, отсутствие хорошей связи, неисправность радио, неувязка руководства ледовой разведкой, ранний уход с побережья и т.д.) самолёт Н-8 не выполнил возлагавшейся на него ледовой разведки. Однако пилот Леваневский совершил свой перелёт в некоторых участках по новым маршрутам, впервые освятив их в аэронавигационном отношении, сюда относятся участки:

- перелёт из б. Нагаево в Ямскую губу;
- перелёт из Каменской по р. Пенжине с выходом на среднее течение р. Анадырь. Затем
- перелёт в Номе и возвращение с Аляски на Уэлен.

Весьма важным участком является также полёт в б. Амбарчик (в устье Колымы) до Тикси (в дельте Лены), хотя он и является до некоторой степени повторением полёта пилота Кальвица (1929г).

В 1935 году Молоков В.С., выполняя свой полёт на самолёте Дорнье-Валь СССР Н-2, также садился в Амбарчике, где было заготовлено горючее для самолётов, а также дополнительно мотор М-17 и запасные части к нему.

«По окончании работ Н-2 по ледовой разведке надлежит вылететь с места, где будет закончен последний полёт по ледовой разведке по м-ту: **Амбарчик-б.Тикси-Якутск-Киренск-Красноярск**».

Отчёт штурмана самолёта Н-120 т. Штепенко об экспедиционном полёте лётчика т. Фариха 9.02-14.06.1937г. по маршруту Москва- Уэлен-Москва.
... **5 марта** – Зырянка в 7 км на озере.

7 марта от Зырянки до Марково – 950 км. Аэродром в селе Марково для лёгких самолётов удовлетворительный, для тяжёлых – не годится. Бензин был доставлен на 2-х П-5 лётчиками Каминским и Сургучевым.

...**27 марта** в Заливе Креста посадка неудачная. В результате сломались 2 винта и правая лыжа. Винты доставлены с мыса Шмидта лётчиком Катюховым на с-те У-2, лыжу отремонтировали своими силами.

4 апреля. Сделали полёт с Крестов до Мыса Шмидта через Колючинскую губу. Хребет прошли на Н 1000м, дальше по берегу. Погода хорошая, места облётанные. Аэродром Мыса Шмидта удовлетворительный со стартом в двух направлениях Восток-Запад.

7 апреля - на о. Врангеля 230км, и **8 апр** – обратно на Мыс Шмидта.

9 апреля полёт на Мыс Шелагский 450км по берегу с заходом на Мыс Биллингса, где сбросили почту. Аэродром Шелагский у станции размеры безграничны, лёд без снега.

10 апреля полёт в б. Амбарчик 320 км прямым курсом по компасу.
Аэродром Амбарчика размером 800 на 1500 м подготовлен работниками

Дальстроя, ледяное поле с разными снежными наддувами, которые к нашему прилёту были сняты.

11 апреля полёт на м. Шалаурова (о. Бол. Ляховский) 820 км по прямому курсу компасом с учётом ветра. Маршрут зимой бедный ориентирами, тундра сливается с морем. В облачную погоду полёт исключительно по компасу. ...

30.6.1937. Шт. Н-120 А. Штепенко.

В 1938 году зам. начальника УПА Мазурук издаёт приказ №100/37 от 10 июля: «В связи с уточнением выхода кораблей морских операций ... приказываю: ... П.9. Самолёт **Н-239** пилота Федоренко (*2п Константинов, шт. Шенетко, 1-й б/м Кекушев, 2-й б/м Бывшев, б/р Смирнов*) идёт из Севастополя в Красноярск, далее через Якутск на Восток, обеспечивает разведкой район Медвежьих островов, **базируясь** в Казачинске, Русском Устье и **Амбарчике**.

В январе 1939г из Иркутска **через Амбарчик** до Анадыря летал самолёт Г-1 Н-262. Вот абзац из приказа начальника УПА: «Загрузку самолёта утверждаю: горючее 1500 кг, экипаж 4 чел (400кг), пассажиры 3 чел. (300 кг) – Член ВС СССР Тевлянто, Зам. Председателя ОНК Чукотского национального округа т. Жуков, гл. хирург Анадырской больницы из Иркутска; почта 100 кг; груз 400 кг. Мазурук». (*к/к Каминский М.Н.*)

В феврале 1939г. был выделен самолёт Г-1, чтобы провести облёт п/станций, расположенных на Чукотском полуострове. Его маршрут был: Москва ... Зырянка-**Нижеколымск-Амбарчик-о. Четырёхстолбовой** ... Марково-Островное-**Амбарчик**-Зырянка... Москва.

В марте-апреле 1939 года начальник УПА Мазурук И.П. сам летал из Москвы на Чукотку

Приказ 51 по УПА. Согласно пр. ГУСМП №315 от 27.2.39г, приказываю: П.1. **Командиру Московской АГ подготовить самолёт Г-2 Н-169 для полёта на Чукотку.** (*это, кстати, тот самолёт на котором он летал в 1937г. на Северный полюс*)

П.2. Утверждаю состав экипажа самолёта Н-169.

Командир самолёта пилот Мазурук И.П.

2п. Тягунин А.Н.

Шт. с-та Аккуратов В.И.

Б/р Ануфриев Б.И.

1-й б/м Шекуров Л.П.

2-й б/м Барукин В.П.

3-й б/м Латыгин.

Вылет из Москвы назначен на 5 марта с.г. Маршрут: Москва-Казань-Свердловск-Омск-Новосибирск-Красноярск-Иркутск-Якутск- Усть-Нера – Верхне-Колымск-**Амбарчик**- м.Шмидта-Анадырь и обратно тем же маршрутом до Москвы. Начальник УПА Мазурук.

(цель – инспекция Чукотского АО и организация отряда по-новому).

Работа Чукотского отряда в 1939 г. характеризуется окончанием освоения полётов на основных Воздушных трассах Чукотки, как в летнем так и в зимнем вариантах согласно указаний Начальника УПА т. **Мазурука И.П.**, **данных им во время пребывания на Чукотке в марте-апреле 1939г.**

Возможно, в результате этого посещения Чукотки Мазурук после возвращения в Москву издаст специальный приказ № 181 по УПА от 22.11.1939г. **о временном закреплении за Московской авиагруппой с 1.1.1940г.** уже сложившихся авиабаз на Колыме: «Устье Колымы» (*Коса Шелаурово*), «**Аэропорт Амбарчик**», «Аэропорт Зырянка» и вновь организованный «Аэропорт Кресты Колымские».

Вскоре в том же году аэропорт Амбарчик войдёт в состав Чукотского отдельного отряда.

Согласно Протокола общего собрания работников Чукотского АО и Анадырского а/п (докладчик командир авиаотряда Шоломов). в постановляющей части п. 8 говорится: «В целях более надёжного сохранения государственного имущества, также просить УПА предусмотреть в штатах на 1940 год военизированную охрану в а/п Анадыре, **Амбарчик**, Провидение и Шмидте».

Приведу выдержку из архивного документа.

«Записка проектно-изыскательского бюро Главсевморпути о транспортном строительстве на Колымском и Индигирском водных путях. 1939г. ...

Воздушное сообщение действует круглый год, кроме весеннего и осеннего периодов (в следствие замерзания рек и озёр). Летом самолёты ходят на поплавах, зимой на лыжах. До 1939 года местное сообщение поддерживалось самолётами Дальстроя между пунктами **Амбарчик, Нижне-Колымск**, Лабуя (15 км от Средне-Колымска), Зырянка, Таскан. Аэропорты были в Зырянке и в Таскане, в других местах – по мере надобности. В а/портах и в Амбарчике находились постоянные синоптики. Самолёты Главсевморпути летали лишь периодически, главным образом, по океанскому побережью **через Тикси на Амбарчик** и далее на Певек-Уэлен-Анадырь, а **также через Амбарчик-Пантелеиху-Островное-Марково-на Анадырь**. В 1939 г обслуживание зимних перевозок на самолётах вдоль Колымы и между Колымой и Индигиркой (пп. Буор Юрях, Дружина) перешло в руки Главсевморпути.

Связь. Почтовые отделения имелись в Средне-Колымске и в Нижне-Колымске. Предстоит в 1939-1940гг открытие п/о в Зырянке. Почтовые отправления ходят из Москвы на Колыму не менее 6 месяцев, а иногда и больше года. До 1939г. на Колыме имелись р/станции Главсевморпути на Мысу Медвежьем и в Нижних Крестах; Наркомата связи - в Нижне-Колымске и Средне-Колымске, а **Дальстроя - в Амбарчике**, Лабуе, Зырянке и на приисках в верхнем Сеймчане, Усть-Утиной, Таскане и переправе

Дебин. В 1939 году станции в Зырянке, в Амбарчике и в Лабуе перешли к Колымо-Индигирскому пароходству Главсевморпути.

.... Наиболее важные пункты и пристани на плёсах следующие: на нижнем плёсе Колымы: **порт Амбарчик**, селение Сухарное = 5 км ниже Шелаурова, **Край Леса**, где **предположено построить базу для перегрузки с рейдовых на речные суда**, пос. Пантелеиха в 30 км от устья реки Пантелеиха с базисным складом Чукотторга, **заимка Нижние Кресты на 35 км ниже Нижне-Колымска, в которой расположено управление Оленесовхозом и будет аэропорт**, город и районный центр Нижне-Колымск, заимки и склады Торгконторы: Колымская - против устья р. Омолон, Конзабой, Помазкино, затон для отстоя и ремонта судов Лабуя, город и районный центр Средне-Колымск, заимка Следовка.»

Вопрос о выборе участка для постройки порта рассмотрен в работе «Материалы изысканий Колымского порта». ... **Вариант порта «Край Леса»** ... Общие суммы затрат на строительство порта и на рейдовый флот составляют 18.200.000 рублей (в ценах 1939г).

Ф. 9570, оп. 2, т. 1, д. 193. Акт сдачи-приёма порта Амбарчик Колымского речного пароходства из системы Дальстроя НКВД в систему Главсевморпути 25 мая 1939г. 25л.

Передача по балансу на 1.1.1939г. в посёлке Новая Зырянка (без выезда в порт Амбарчик).

... 10 ноября 1938 года пожаром в порту Амбарчик уничтожено здание конторы порта и вместе с ним погибло большинство бухгалтерских документов, относящихся к первым трём кварталам 1938 года, а также весь бухгалтерский архив прошлых лет.

... В порту Амбарчик производится разгрузка морских судов привозящих грузы для снабжения районов Колымы и Индигирки, погрузка речных судов на Колыму и каботажных на Индигирку. Расстояние по р. Колыме до пристаней Нижне-Колымска 180 км. ... По характеру портовых работ порт относится к рейдовым. Морские суда останавливаются в открытом море не ближе 10 км. от пирсов, считая по фарватеру и 5 км. от мыса Медвежьего.

Гидротехнические сооружения состоят из 3 пирсов. Территория порта ещё не заснята, поэтому нет и генплана развития порта. Крытых складов - 4. Имеется узкоколейная дорога без механической тяги. Территория складская и посёлок не спланированы... Пешее движение затруднено. Все операции по выгрузке и погрузке барж на пирсах производятся вручную. На пирсе № 1 имеется поворотная стрела, но она короткая и при ней нет механического двигателя. Транспорт грузов в порту производится на вагонетках по узкоколейке. Последняя в значительной степени деформировалась и требует капитального ремонта. Вагонетки двигаются вручную. Перемещение грузов в сторону от узкоколейки также вручную. Тяжёлые места передвигаются на саях (медвежках) тракторами или тягачом.

Таблица оборудования находящегося в действии и в запасе на 1.1.1939г.

I. Рабочие машины и силовые установки.

1. Станок токарный ТУ-20, 1935 г. выпуска з-д «Красный Пролетарий», завезён в 1935г.
2. Электромотор к токарному станку. Завод «Электросила».
3. Станок сверлильный. Завод «Энергия».
4. Электромотор к сверлильному станку. Завод Электр. им Кирова.
5. Ножедачное точило.

Электростанция.

6. Генератор. Харьков. завод им. Сталина.
7. Щит управления мраморный.
8. Двигатель внутреннего сгорания ХТЗ.
9. *
10. Электродинамо.

Передающее устройство.

16. Электрический привод.
- 17, 18. Передатчик-2 шт.
19. Передвижка.
20. Передатчик.
21. Прочее.

Список рабочего скота.

1. Бык Васяка черно-бурый 4 года.
2. Лошади:
Казбек конь серый якут. породы 9 лет.
Зорька Кобылица хара метис 3 года
Рец конь серый якутск. породы 8 лет
Чернес * 7 лет.
Собаки ездовые 47 штук.

Радиостанция.

11. Динамомашин.
12. *
13. *
14. Электромотор.
15. *

Механизмы тягловые.

22. Трактор ЧТЗ
23. Тягач ХТЗ.
24. Сани для трактора.

Список продуктивного скота.

Коровы:

1. Утро 6 лет
2. Дичка 6 лет
3. Машка 8 лет
4. Таня 7 лет.

Список свиноголовья и молодняка.

Взрослые – 7 штук:

- Василий – хряк, англ.
Конопатка – матка метис
Зоя, Акулина, Дуня,
Хитрая, Таня.

Молодняк и откормочные:

- Свиньи свыше 9 месяцев – 39 штук.
Свиньи 5-9 месяцев – 35 штук.
Поросята от 2 до 5 месяцев – 10 штук.
Итого – 84 штуки.

Инвентарная опись гражданских строений:

- | | | |
|--------------------|---------------------------|------------------------------|
| 1. Мех. мастерская | <u>Здания складские:</u> | <u>Здания жилые:</u> |
| 2. Скотный двор. | 8. Портовый склад, | 12. Барак рабочих, |
| 3. Свиноарник | 9. Транзитно-технический, | 13. Дом начальника порта, |
| 4. Радиостанция, | 10. Торцовый, | 14. Дом пограничного отряда, |
| 5. Кузня | 11. Амональный. | 15. Амбулатория-баня-прачеч. |
| 6. Столярка | | |
| 7. Ледник. | | |

Гидротехнические сооружения:

16. Пирсы № 1-2, 1934-35 года постройки.
17. Пирс № 3, 1938 года постройки.

(Из всего этого видно, что в бухте Амбарчик было активно действующее хозяйство...)

Дело 1890. План мероприятий по выполнению грузовых операций в порту Амбарчик в 1940г. 16л.

Пристань Амбарчик состоит из 3-х пирсов шириной 6,5-7 м, длиной 40-60 м. Пирсы мелки. Глубина при малой воде в голове 140 см, а к корню – до 0, в

то время как осадка больших барж 160-180 см, а имеющих на рейде катеров до 2-х метров. Техническое состояние пирсов неудовлетворительное. На берегу имеется 3 склада. 90% всех прибывающих грузов хранится под открытым небом.

Портовая территория до сих пор не спланирована, вся в ухабах и непересыхающихся лужах. Движение по ней грузовых авто невозможно. Портовый транспорт состоит из узкоколейки с ограниченным количеством вагонеток. Узкоколейка идёт от 2-х пирсов к складам. Путь её деформирован. Кроме того в порту имеется 2-3 изношенных на 85% трактора и несколько лошадей. Порт Амбарчик, находясь в глубине мелкой бухты, не защищён от ветров и волнения, в результате чего почти ежегодно происходят крупные аварии речных судов. **Будущий порт будет в другом месте.** Необходимо отметить отсутствие пресной воды в п. Амбарчик.

Содержание рейдового флота:

В Амбарчике будут работать:

- 3 парохода по 200 л.с.
- 4 баржи по 500 т.
- 2 баржи по 225 т.
- 2 катера по 50 л.с.

Дело 3092 (1936-1952гг.) 159л.

(с 1.7.1946 по 1.7.1947)

Паспорт метеорологической ст. «**Мыс Медвежий**» составлен на 1.7.1937г. Ближайшее почтовое отделение – Нижне-Колымск. Радио на станции работает с 19.10.1935г. Ближайший крупный населённый пункт **порт Амбарчик Дальстроя - 5 км.**

(с 10.9.1948 по 1.5.1951)

Полярная станция «бухта Амбарчик» расположена ... на территории порта Дальстроя МВД СССР.

По территориально-административному делению эта территория входит в Нижне-Колымский район ЯАССР и граничит с Восточно-Тундровским районом Чукотского национального округа Хабаровского края. Граница проходит по р. Медвежка в 7 км от п/ст.

По территориальному делению, принятому в Главсевморпути п/станция входит в Шмидтовский Арктический район УСиПС ГУСМП. Внешний рейд - на 18 км к северу от м. Медвежий. Замерзает бухта 1-10 октября, а вскрывается 15-25 июня. Продолжительность навигационного периода 95-100 дней. При активной помощи порта удалось осуществить капремонт п/станции в 1949-50гг. С помощью п/ст. впервые **пос. Межвежка в 1949г. осветился электричеством.** В непосредственном соседстве с п/станцией находится порт с контингентом рабочих до 150 человек. Местного населения на территории станции и порта нет. В устье р. Медвежка в 8 км на Восток от станции на территории Восточно-Тундровского района Чукотского национального округа находится пос. Медвежка. Здесь есть фактория, чукотская школа. Местное население чукчи. Фактория обслуживает

охотников-чукчей и колхозников оленеводов колхоза-миллионера «Турваыргин» (Вперёд).

П/станция Амбарчик, как самостоятельная единица существует с 1941 г., до этого она как р/станция была подчинена порту, который принадлежал Морскому управлению ГУСМП. Ещё ранее порт и р/станция принадлежали Дальстрою НКВД СССР.

(1950-1951)

Объяснительная записка к техпаспорту п/станции Амбарчик по состоянию на 1.7.1948г.

Радиостанция «бухта Амбарчик» основана в 1935 году на м. Медвежьем.

В 1942 г. по указанию руководства Главсевморпути перенесена на территорию порта Амбарчик.... Внизу на площади 0,5 кв.км., а также на возвышенности, соприкасаясь с территорией станции расположен морской порт Дальстроя.

(отчёт с 1.7.1951 по 1.7.1952)

П/станция впервые организована в 1935 г. на мысе Медвежьем.

Наблюдения начались 4 октября 1935 г. В бухту Амбарчик перенесена 17 сентября 1939 года. Бухта не глубока. Морские суда в бухту не заходят. Останавливаются в море за 10-15 км. На рейде погрузочно-разгрузочные работы. Речные суда и баржи подходят на разгрузку к пирсам. При сгоне воды они часто оказываются стоящими на мели до того как уровень воды снова поднимется. На берегу сооружены 3 причала (пирса). Все работы на метеостанции ведутся тремя гидрометеорологами.

Размещая подборку из архивных документов по п/ст Амбарчик и м. Медвежий, у меня возникал вопрос. Почему в одном документе пишут, что станцию с м. Медвежий перенесли в Амбарчик в 1939 году, а в другом - в 1942г. Оказывается, всё верно. Просто между ГУСМП и Управлением полярных станций в этот раз не было согласованности. В подтверждение этого встретились и документы:

РГАЭ, ф. 9570, оп. 2. Дело 179, ф/к б. 1, л. 8. Приказ 1518. 5.9.1939г.

(объединить п/станцию м. Медвежий и порт Амбарчик и передать из УПС в Цент-Речной Отдел Главсевморпути.)

Порту Амбарчик в месячный срок перенести жилой дом с м. Медвежий на территорию порта, объединив всё хозяйство 2-х р/станций в одну, тут же смонтировать привезённый ветродвигатель. ... Штат 5 чел., на время навигации дополнительно завозится радист.

П. 9. После объединения назначаю начальником р/связи Порты и научно-исследовательской службы тов. Сивохина А.А.

Нач. ГУСМП Папанин.

Дело 2185. Годовой отчёт УПС за 1939г. 141л.

Л. 10. В отчётном году 3 п/станции были переданы в ведение других управлений ГУСМП, в т.ч. станция на м. Медвежьем - в Управление речного

транспорта без согласия УПС (с 5 сентября).

Л. 63. Протокол производственного совещания сотрудников УПС Главсевморпути от 26.2.1940г. ... Слушали годовой отчёт за 1939г. Прения ... Парфёнов ... **нужно изжить в работе также недоразумения, которые были допущены в истекшем году, например: ... п/ст м. Медвежий ликвидирована, а в 1940г. будем ставить вновь.**

Дело 3093. (1951-1955) 166л.

(с апреля 1951 по октябрь 1952)

... Отрицательно сказывается на работе наличие на станции двух женщин гидрометеорологов: **из-за боязни заключённых** они отказываются вести футштынные наблюдения в зимнее тёмное время. **Если ликвидируется морской порт Дальстроя в Амбарчике**, то штат работников на р/станции нужно сокращать до 3-х радистов, вместо 5-6, а весь штат п/станции может быть доведён до 9-10 человек.

... Обеспеченность станции продтоварами, одеждой и хозяйственным инвентарём.

Продтоварами п/станция была обеспечена хорошо. Крупяные продукты, сухоовощные и другие за отчётные 2 года завозили в достаточном количестве и в хорошем ассортименте. Мучные продукты всех видов завезены в большом количестве **ещё в годы Отечественной войны** и последующие.

(с 1.4.1953 по 1.7.1955) I. Общая часть. ...

Рядом с п/станцией внизу на берегу расположен посёлок и сооружения порта Дальстроя Амбарчик, **который функционировал до 1953 г., после чего порт ликвидировался в связи с переходом деятельности в глубь Колымы, в протоку Михалкино.** В порту Амбарчик осталась большая часть зданий, а также три причала (пирса), один из которых разрушен. В настоящее время кроме п/станции на территории никого нет.

Дело 3094. Материалы по истории полярной станции «Бухта Амбарчик» (Мыс Медвежий) – научно-технические отчёты, паспорта, схемы. 1955-59гг.

Л. 12. П/станция впервые была организована в 1935 году на Мысе Медвежьем. Наблюдения начали 4 октября 1935г. В бухту Амбарчик станция перенесена 17 сентября 1939г.

Станция расположена на высоком берегу средней части бухты в 150 метрах от береговой черты. На территории станции 7 построек. ... Здесь и был ранее расположен посёлок порта Амбарчик. **В данное время порт Дальстроя переведён из бухты Амбарчик вверх по Колыме в пос. Михалкино.** Штат (п/ст) – 4 человека.

Л. 80. 1956-1957гг.

I. Описание п/станции (*почти всё тоже, что описано ранее*) ... В 1939г. 17 сентября **тов. Сивохиным** п/станция перенесена в б. Амбарчик на территорию бывшего порта. На правом берегу р. Медвежка расположен пос. Медвежка в котором живут чукчи, летом прикочёвывают вместе с оленями

ламуты. Чукчи занимаются рыболовством, охотой и добычей морского зверя.
Река Медвежка – граница между Чукоткой и ЯАССР.

В настоящее время порт переведён в Михалкино, около 50 км от станции.

...

Снабжение станции в 1955 году хорошее. Были завезены основные продукты, кроме свежих овощей. В 1956г. завоза не было. Питались остатком прошлых завозов и то, что могли выделить другие организации. **В 1956г. большую помощь оказал авиатранспорт Кресты Колымские, выделив для нас 2 тонны свежих овощей, фруктовых соков, молока сухого, мяса и других продуктов.**

В период завоза нам была завезена телушка, которая оказалась стельной. Нам её удалось сохранить, дождались отёла и начиная с ноября 1955 года по 8 января 1956 станция имела всегда свежее молоко для детей и коллектива. Только недостаток корма и яловость на втором году заставили нас её забить. К Юго-Востоку от станции в 3-х км – пресное озеро.

Одну из причин перевода морпорта Амбарчик в Михалкино можно увидеть из следующего письма: «29.6.1940г. ЦК ВКПб тов. Андрееву. По вопросу о дорожном строительстве на Крайнем Северо-Востоке СССР. ... 3. Бухта Тикси обладает несравненно лучшими навигационными качествами чем **б. Амбарчик**. Б. Тикси – закрытая бухта и грузы на речные суда погружаются с морского судна на рейде с борта на борт. **В б. Амбарчик – открытый рейд с большим волнением. Выгрузка 1-го судна требует 10-15 дней.**

Зам нач ГУСМП Ширшов.

Приказ 12. 28.1.1940г. В развитие приказа по Главсевморпути от 17.1.1940. за №Р-17 об обеспечении р/связью Колымо-Индибирского пароходства, приказываю:

П.1. Организовать Колымское авиазвено, с подчинением в оперативном, техническом и хозяйственном отношении командиру Ленской АГ.

П.2. Командиру Московской АГ выделить для Колымского авиазвена два самолёта Г-1 и ПС-7, укомплектовав их экипажами.

Через 2 недели 11.2.1940г. этот приказ немного изменили. Теперь **Колымское авиазвено подчинили командиру Чукотского авиаотряда.**

В 1940 году аэропорт Амбарчик, как и Коса Шелаурова имели 3-й класс. Через Амбарчик были утверждены трассы для полётов в Колымо-Индибирском районе:

- «1. **Зырянка-б.Амбарчик**-760км по р. Колыме.
2. Зырянка-Чокурдах -760км через Буор-Урях, Дружина, Аллаиху.
3. **Бухта Амбарчик-Певек**-320км по побережью В-Сибирского моря.
4. **Бухта Амбарчик-Тикси** -1260км через **Чокурдах**, Усть-Янск.

П.4. Установить минимум погоды для полётов по указанным трассам: самолёт Г-1 пилоты 1-2 класса, видимость 10-20 км, облачность 500-600м. Для обеспечения безопасности полётов на борту каждого самолёта иметь: аварийный агрегат, р/станцию, запас продуктов на 30 дней, ... спальные мешки, лыжи, ружьё.

ИО начальника УПА Каминов»

Приказ 11. 28.1.1940г. В дополнение к приказу по УПА за №8 от 24.1 с.г. по производству линейно-транспортной работы на Колыме и Индигирке утверждаю выделенные МАГОНОм нижеуказанные самолёты и экипажи к ним. *(Эти самолёты, полученные от Военведа закрепили за Чукотской АГ приказом по УПА №26 от 7.3.1940г).*

№	С-т Г-1 Н-302		№	С-т ПС-7 Н-266	
1	к/с пилот	Задков В.Н.	1	к/с пилот	Николаев Е.Н.
2	Шт	Петров Л.В.	2	1-й б/м	Островенко Д.Ф.
3	1-й б/м	Маштаков И.М.	3	2-й б/м	Гусев И.М.
4	ИО б/м-моторист	Писарев	4	б/р	Наместинков С.А.
5	б/р	Патарушин Г.М.			

ИО нач УПА Каминов

Приказ 17. 9.2.1940г. Для проведения агитперелёта по заданию Политуправления Главсевморпути приказываю:

П.1. Командиру Московской АГ т. Кузичкину выделить и подготовить для указанного агитперелёта самолёт **Г-2 Н-169** с расчётом вылета его из Москвы 15.2.1940г.

П. 2. Нижеуказанный состав экипажа самолёта Н-169 утверждаю:

1. к/к. пилот Черевичный И.И.
2. 2п. Хлебутин А.Н.
3. шт. Падалко В.П.
4. 1-й б/м Шекуров Д.П.
5. 2-й б/м Барукин В.П.
6. 3-й б/м Дурманенко А.Б.
7. б/р Ануфриев Б.И.

П.3. Утверждаю маршрут полёта: Москва-Архангельск-Амдерма-Игарка-Дудинка-Усть-Порт-Хатанга-Кожевникова-Тикси-Чокурдах-Дружина-Зырянга-Лабуя-**Амбарчик**-м.Шмидта-Анадырь и обратный м-т: Анадырь-м.Шмидта-**Амбарчик**-Казачье-Усть-Оленёк-Челюскин-Усть-Таймыра-О.Диксон-Амдерма-Архангельск-Москва.

Общее протяжение прямого полёта 9000 км, обратно 7570 км., а всего 16570км.

ИО нач. УПА Каминов.

Кроме того, приказом по УПА «№37 от 21.3.1940г. Для проведения **коммерческого рейса** по маршруту Москва-Анадырь (**через Амбарчик**) и проведения зимней ледовой разведки приказываю:

Командиру Московской АГ выделить самолёты Г-2 Н-172 и Н-170 – вылет ... марта 1940г.

Н-172 – к/к Фарих Ф.Б.

Н-170 – к/к Водопьянов М.В.

После того, как в Крестах Колымских организована авиабаза, а потом было принято решение о перебазировании сюда из Анадыря базового аэропорта и штаба Чукотской авиагруппы, связь её с Амбарчиком возросла.

«В связи с перебазированием АГ из Анадыря в Кресты Колымские основной поток грузоперевозок в адрес АГ доходит только до **морпорта Амбарчик**, откуда приходится перевозить 140 км рекой Колыма до Крестов Колымских водным транспортом Дальстроя. Из-за этого транспортные расходы **в 1944г** возросли. Поэтому, при наличии у нас морского катера экономически целесообразно закупить или заказать для АГ баржу 100-150 тонн, которая обеспечивала бы полностью наши перевозки и значительно снизила себестоимость нашего завоза...

Также обеспечивала бы возрастающие нужды подсобного хозяйства

/кирпичное производство, рыболовство, сенозаготовки и лесозаготовки/.

К сожалению, без помощи руководства ГУСМП на месте не представляется возможным заказать такую баржу.

Начальник Чукотской АГ Агров, Гл. бух. Игнатъев».

В морпорт Амбарчик приходили грузы из США.

Приказ по ГУСМП №Р-128с 19.5.1945г. О перевозках грузов для воздушной трассы Красноярск-Уэлькаль. Приказываю ... 3. Начальнику Управления Арктического флота и портов т. Петрову М.К. перевезти в навигацию 1945г для воздушной трассы: а) **из США** в порт Тикси 22360т, **в б. Амбарчик 825т**, в р. Анабару 115т, в у. р. Яны-250т и в р. Индигирку-Русское Устье-100т.

В 1945г. Чукотская АГ выполняла на самолётах несколько рейсов между Крестами Колымскими и Амбарчиком. Расстояние между ними 100 км.

На п/станции Амбарчик в плане на 1946г предусматривалось 18 работников.

(из Проекта) Постановление СМ СССР №... августа 1948г. О мероприятиях по улучшению работы Главсевморпути. В целях улучшения работы Главсевморпути СМ СССР постановляет: ... 5. Обязать МВД СССР и Главсевморпути разработать и к 1.10 с.г. представить на утверждение СМ СССР предложения о реконструкции порта Певек и о строительстве порта **в Амбарчике**.

Председатель СМ СССР (И. Сталин)

Управляющий делами СМ СССР (Я. Чадаев).

Приказ по УПА Р-15 4.3.1949г. ...

Командиру Чукотской АГ тов. Дубровину. Перебросить из Амбарчика в Кресты Колымские имущество воздухоплавательной группы. Срок исполнения 12.3.1949г ...

Нач УПА Чибисов.

Развитие порта ПЕВЕК Дальстроя. Порт Певек к 1955г должен быть реконструирован с учётом полного обеспечения бесперебойной обработки морских судов.

В целях ликвидации рейдовой разгрузки морских судов в п. **Амбарчик** (устье Колымы), основную массу грузов для потребителей бассейна р. Колымы проект плана намечает направлять морскими судами только до п. Певек с тем чтобы в дальнейшем до места назначения эти грузы доставлялись лихтерами пароходства Дальстроя, прибывающими в п. Певек с грузом Зырянского угля.

(из письма в СМ СССР и Госплан СССР 13.1952г).

План работы экспедиции Восточного района на 1953 год.

В полевой сезон 1953г. экспедиция производит следующие работы:

а) Рекогносцировочное обследование и взятие на учёт всех площадок, пригодных для организации запасных аэродромов на о. Врангеля, о. Геральд, на побережье и примыкающих к нему островах от **б. Амбарчик** до б. Провидения и от б. Провидения по берегам Анадырского залива, до б. Угольной.

Исх. 7.2.1955. Объяснительная записка к отчёту о выполнении плана эксплуатации Воздушного Флота за 1954 год. ...

Свою производственную деятельность Чукотская АГ осуществляла в северных и северо-восточных районах Крайнего Севера: от бухты Тикси до Уэлена и бухты Угольная, а также совершала регулярные транспортные рейсы до Москвы и обратно. В состав Чукотской АГ в отчётном году входило 11 аэропортов, в т.ч:

Основные трассы местных воздушных сообщений были:

№	Трасса	протяжённость
6	Кресты Колымские- Амбарчик -Медвежка-о. Четырёхстолбовой	235

Из Отчёта 248 АО за май 1962г: (только МВЛ)

пункт от Н. Крестов	км.	пункт от Н. Крестов	км	пункт от Н. Крестов	км
Анрюшкино	290	Амбарчик	100	Крестовая	250
Билибино	230	Михалкино	80	Становая	120
Алермаут	215	Медвежка	130	Фигурное	300
Аспидное	60	Орловка	340	Оз. Олёр	

Кресты Колымские

(Создание авиабазы и её работа до перебазирования штаба Чукотской авиагруппы из Анадыря в Кресты Колымские. 1939-1943гг.)

До организации авиабазы Кресты Колымские там уже была радиостанция. «Приказ 361 по ГУСМП 5.9.1938г ...

Приложение №3. Список р/станций. 1. Р/станции, остающиеся в Главсевморпути. ... №31. Мыс Медвежий, 48. Четырёхстолбовой, 50. Шелаурова, 89. Кресты, 95. Русское Устье».

Из Дела №2900, фонда 9570, РГАЭ: «Записка проектно-изыскательского бюро Главсевморпути ...» в разделе Связь, лист 13 читаем: «**До 1939г. на Колыме имелись р/ст Главсевморпути на Мысу Медвежем и в Нижних Крестах**; Наркомата связи - в Нижне-Колымске и Средне-Колымске, а Дальстрою - в Амбарчике, Лабуре, Зырянке и на приисках в верхнем Сеймчане, Усть-Утиной, Таскане и переправе Дебин. В 1939 г. станции в Зырянке, в Амбарчике и в Лабуре перешли к Колымо-Индигирскому пароходству Главсевморпути».

Существующие на нижней Колыме к этому времени авиабазы и аэропорты не соответствовали в полной мере требованиям на перспективу.

В Записке проектно-изыскательского бюро Главсевморпути о транспортном строительстве на Колымском и Индигирском водных путях за 1939г. в частности говорится, что **в заимке Нижние Кресты**, что на 35 км ниже Нижне-Колымска имеется р/станция Главсевморпути, расположено управление Оленесовхозом и **будет аэропорт**.

Вот что я нашёл в Деле 2199. Объяснительная записка к **годовому отчёту Проектно-изыскательского бюро Главсевморпути за 1939 год** ...

I. Сектор изысканий. 1. Объекты по камеральной обработке законченные ...

б. Река Колыма. Закончен, но не оформлен материал изысканий 1937-38гг. Составлена пояснительная записка в 1 томе и вычерчено 19 планшетов по съёмке и промерам. ...

II. Авиасектор. 1. Структура и руководство работами. Авиасектор ... производит изыскательские и проектные работы по организации авиалиний и авиабаз УПА.

До 1.5.1939 года эти работы проводились Ленинградским отделом бюро.

Л. 77. Список Дебиторов Проектно-изыскательского Бюро Главсевморпути на 1.1.1940г.

... наименование дебитора сумма дата возникновения примечание

12. **Аэропорт Кресты.** 539руб.96к. **август 1938г.** За оставление имущества.

13. Порт Амбарчик. 3000руб.20к. авг. 1938г. Аванс на расходы на переотправку имущества Колымской экспедиции.

Это, кстати, самое первое упоминание об аэропорте Кресты (хотя надо полагать, что никакого аэропорта ещё не существовало, это только изыскания будущего аэропорта).

По состоявшейся в январе 1939 года Всесоюзной переписи населения здесь (**Дер. Кресты**) проживало 120 человек, из них 69 человек мужского пола и 51 – женского. Больше проживало только в районном центре Нижне-Колымск – 445 человек и в Походске – 209.

В той же Записке 1939 года проектно-изыскательского бюро Главсевморпути, упоминаемой выше говорится:

«... Воздушное сообщение действует круглый год, кроме весеннего и осеннего периодов (вследствие замерзания реки и озёр). Летом самолёты ходят на поплавках, зимой на лыжах. **До 1939 года местное сообщение поддерживалось самолётами Дальстроя** между пунктами Амбарчик, Нижне-Колымск, Лабуя (15 км от Средне-Колымска), Зырянка, Таскан. Аэропорты были в Зырянке и в Таскане, в др. местах – по мере надобности. В аэропортах и в Амбарчике находились постоянные синоптики. Самолёты Главсевморпути летали лишь периодически, главным образом, по океанскому побережью через Тикси на Амбарчик и далее на Певек-Уэлен-Анадырь, а также через Амбарчик-Пантелеиху-Островное-Марково-на Анадырь. **В 1939 г обслуживание зимних перевозок на самолётах вдоль Колымы и между Колымой и Индигиркой (пп. Буор Юрях, Дружина) перешло в руки Главсевморпути.**»

И всё же к концу 1939 года в документах начинает появляться «Аэропорт Кресты Колымские». До официального названия, закреплённого приказом по УПА в 1941 году, в разных документах он называется: «Аэропорт Кресты», «Колымские Кресты», «Кресты Колымские» и «Нижние Кресты». Необходимость определиться с единым названием вызвана тем, что в Арктике в подчинение УПА было несколько Крестов и, порой возникала путаница. (Кресты на Таймыре, на Яне, на Колыме, Залив Креста, который тоже часто называли просто «Кресты» ...)

Авиабазы Кресты Колымские были организованы в 1939 году в числе последних на Нижней Колыме и, вполне вероятно, благодаря И.П. Мазуруку. В марте-апреле он был на Чукотке с инспекторской проверкой, а осенью уже был аэропорт «Кресты Колымские».

Несколько слов о Мазуруке.

Илья Павлович Мазурук в Полярной авиации с октября 1936г. До этого, с 1932 года он работая на Сахалине, получил богатый опыт полётов в различных условиях, заслужил хорошую характеристику, был командиром 13-го Хабаровского транспортного авиаотряда Дальневосточного ТУ ГВФ. Но 21.6.1936 года в а/п Александровск на Сахалине при его участии

произошла катастрофа самолёта Савойя-55 Л-996 ДВТУ. Погиб пассажир, а самолёт утонул. Его освободили от командования отрядом и перевели в рядовые пилоты, чего он и добивался, подавая рапорты командованию.

Уже с октября он в Полярной авиации, а менее чем через полгода, весной 1937 года он в группе 4-х тяжёлых самолётов в качестве командира самолёта ТБ-3 (Г-2 Н-169) участвует в экспедиции по высадке на Северный полюс группы Папанина, открывая первую дрейфующую станцию «СП-1» и становится Героем Советского Союза (медаль №39).

В 1938 году он работает сначала заместителем начальника УПА ГУСМП, а затем его начальником. Тогда же, видимо, и созрел план его полёта на Восток с инспекторской проверкой подразделений Полярной авиации. И такой момент наступил.

Сначала выходит «Приказ №36 по УПА 10.2.1939 года. ...

П.3. Командиру МАГОН выделить и снарядить самолёт Г-1 с лучшим экипажем – **провести облёт полярных станций, расположенных на Чукотском полуострове по маршруту Москва-Казань... Зырянк-Нижеколымск-Амбарчик-о. Четырёхстолбовой ... Марково-Островное-Амбарчик-Зырянк... Москва.**

Нач. УПА Мазурук».

Это, своего рода, предварительная разведка и сбор информации.

Пр. №315 по ГУСМП 27.2.1939г.

Разрешить начальнику УПА т. Мазурук И.П. полёт на Чукотку с инспекторской целью, а также с целью доставки газет, почты, пассажиров и нового руководства отряда, с вылетом из Москвы 2 марта с.г.

Начальник ГУСМП при СНК СССР О. Шмидт.

Получив разрешение на полёт, Мазурук издаёт Приказ №51 по УПА.

Согласно приказу ГУСМП №315 от 27.2.1939г, приказываю:

П.1. Командиру Московской АГ подготовить самолёт Г-2 Н-169 для полёта на Чукотку. (кстати, на этом самолёте он в 1937г. летал на СП-1)

П.2. Утверждаю состав экипажа самолёта Н-169.

Командир самолёта пилот Мазурук И.П.

Второй пилот Тягуни А.Н.

Штурман Аккуратов В.И.

Бортрадист Ануфриев Б.И.

1-й б/механик Шекуров Л.П.

2-й б/механик Барукин В.П.

3-й б/механик Латыгин.

Вылет из Москвы назначен на 5 марта с.г. Маршрут: Москва-Казань-Свердловск-Омск-Новосибирск-Красноярск-Иркутск-Якутск- Усть-Нера – Верхне-Колымск-Амбарчик- м.Шмидта-Анадырь и обратно тем же маршрутом до Москвы.

Нач. УПА Мазурук.

Приказ по УПА №181. **22.11.1939г.** Для более успешного выполнения строительства новых авиабаз и улучшения системы руководства авиационными базами побережья приказываю:

С 1 января 1940 года установить следующее подчинение авиабаз на побережье и на р. Колыме:

1... До момента организации самостоятельного отряда, подчинить также Московской АГ:

1. Авиабазу – Устье р. Колымы (*Коса Шелаурова*).
2. Аэропорт Амбарчик
3. Аэропорт Зырянка
4. **Аэропорт Кресты Колымские.**

2. Ленской АГ:

1. Авиабаза Устье р. Оленёк
2. Аэропорт Тикси
3. Авиабаза Усть-Яна
4. Авиабаза Устье р. Индигирки. (*?-Русское Устье, Чокурдах*)

В 1940 году аэропорт Кресты Колымские передан из Московской АГ в подчинение Чукотскому авиаотряду. Передана, стоящая на балансе МАГОН УПА и р/станция Нижние Кресты (Пр. №59 от 20.4.1940г). В марте 1940г. в связи с отсутствием в Москве представителя Чукотского авиаотряда в г. Ленинград на завод им. Коминтерна командирован т. Залкинд Д.М. для приёмки радиомаяка для Нижних Крестов. Однако, строительство радиомаяка было начато с большим опозданием, т.к. найти плотников для строительства удалось найти только в конце августа месяца. Здание радиостанции в Нижних Крестах капитально отремонтировано.

Аэропорт начинает быстро развиваться, увеличивается его штатное расписание. Маршруты полётов самолётов прокладываются уже через Кресты Колымские, а не как ранее через Нижне-Колымск или Амбарчик. Например, 10 марта 1940г. к/с Г-1 Н-177 Бузаев Н.Ф. – зам. командира Чукотского авиаотряда по лётной части, вылетел с Крестов в Амбарчик и вернулся в Кресты по метеоусловиям.

«В августе 1940 года в Нижние Кресты прибыли основатели аэропорта – **начальник аэропорта Иван Никитович Хомутов**, радист Б. Шилов, радиотехники Г. Щербинский и В. Брунов, авиатехник А.В. Куприянов, метеоролог П.В. Сидоров». (*По материалам газеты «Колымская правда».* Автор Зоя Роббек)

10 октября 1940 года приказом начальника УПА Мазурук аэропорту Кресты Колымские Чукотского авиаотряда присвоен 2-й класс.

В октябре 1940 года в Крестах Колымских организована Полярная станция, приступившая к работе с 1-го ноября. Организационные работы провёл старший гидрометеоролог Сидоров Т.И.?(П.В.)

(*о полярной станции Нижние Кресты отдельный рассказ*)

Штатное расписание Чукотского АО УПА на 1941г. (11.1.1941г.)

...

10. Аэропорт Кресты Колымские 2 кл.

А). <u>Эксплуатация.</u>	1940/1941гг
1. начальник а/п - авиатехник	1 – 1000р./1190руб.
2. водитель катера, он же тракторист	1 – 700/700
3. повар-хозяйка	1 – 400/600
4. аэродромный рабочий-плотник	1 – 300/400
Б). <u>Радиостанция</u>	
1. Нач. рации	1 – 900/900
2. Ст. радист-оператор	1 – 800/800
3. Радист-оператор	1 – 700/700
4. Механик рации р/маяка	1 – 650/650
5. Уборщица-прачка	- /1-175р.
В). <u>Метеостанция</u>	
1. метеоролог	1 – 350/750

ВСЕГО

9 чел./10 чел.

11.01-1941г.

Начальник УПА
Начальник ПО

Мазурук
Прытков

Сайт «Полярная почта сегодня». Первый трансарктический рейс 1941г.

http://www.polarpost.ru/Library/Sovetskaya_Arktika/05-1941-transarktik.html

«В 1941 г. командование полярной авиации решило осуществить первый зимний коммерческий рейс значительно раньше, чем в прошлые годы. ...

*1 февраля 1941г. самолет Н-171 (на лыжах) взлетел по следующему маршруту: Москва—Архангельск — Нарьян-Мар — Усть-Кара — Игарка — Хатанга — мыс Косистый — бухта Тикси — Чокурдах — **Кресты Колымские** — Певек — мыс Шмидта — Анадырь — и обратно по этому же маршруту...*

В состав экипажа самолета «Н-171» входили: командир самолета А. Н. Тягунин, 2-й пилот С. П. Осипов, штурман Л. М. Рубинштейн, бортрадист Б. И. Ануфриев, 1-й бортмеханик П. П. Петенин, 2-й бортмеханик В. П. Берзин — и 3-й бортмеханик С. А. Михайлов.

*В Архангельске на борт был взят один пассажир, в Нарьян-Маре — три пассажира. В Тикси было выгружено около 1 т и взамен взято 1 300 кг груза, адресованного в Чокурдах, **Кресты Колымские** и Анадырь. В **Крестах Колымских** выгрузили 700 кг и взамен взяли 800 кг груза и 15 пассажиров, следующих в Певек. На мысе Шмидта было выгружено 600 кг и принято на борт взамен 700 кг груза и три пассажира, направляющихся в Анадырь. В Анадыре самолет разгрузился и опять взамен принял груз и четырех пассажиров, следующих в **Кресты Колымские**. В **Крестах Колымских** взяли пять пассажиров до Москвы».*

Приказ по УПА №90 от 4.4. 1941г.

П.1. Для руководства строительством бензохранилища, центрального отопления по авиабазам побережья и Чукотки, а также установок теплосиловых станций и их эксплуатации назначаются:

1. **Тов. Жидков Н.Ф.** на должность группового производителя работ с окладом 1100 руб. в месяц. ... *(всю жизнь на Севере, умрёт на рабочем месте в 1967г.)*

П. 2. Тт. Жидков Н.Ф. и Холомьев А.И. **направляются на работу в Чукотскую АГ, в авиабазы Кресты Колымские** и Певек. ...

Общее руководство всеми работами, производимыми вышеуказанными работниками осуществляет ОКС УПА. Зам. нач. УПА Каминов.

(В феврале утверждена сметная стоимость бензохранилища в Крестах Колымских в сумме 164,6 т.р. – 6 цистерн ёмкостью на 150 тонн)

Приказ №85 по УПА Главсевморпути при СНК СССР г. Москва **31.5.1941г.** «Об утверждении персонального состава штаба **авиабазы Кресты Колымские Чукотской авиагруппы УПА на 1941 год**». В соответствии с утверждённым штатным расписанием Чукотской АГ, утверждаю **персональный состав авиабазы Кресты Колымские.**

№	Наименование должности	Фамилия И.О.	Оклад, руб.
1	Начальник авиабазы	Короленко А.К.	1190
2	Водитель трактора, он же тракторист	Пашнин К.Г.	600
3	Авиатехник	Кислицын	770
4	Повар	Севрюгин Н.И.	500
5	Аэродромный рабочий-плотник	Бурдейный Д.К.	400
6	Начальник рации	Архангельский	900
7	Радиотехник маяка	Борунов В.С.	800
8	Радиооператор	Голордан В.В.	700
9	Механик рации и маяка	Куприянов А.В.	750
10	Уборщица-прачка	На месте	350
11	Синоптик	Серлатов	1000
12	Метеоролог	Сидоров П.В.	750
13	Сторож	На месте	300
14	Сторож	На месте	300

Начальник УПА Мазурук

Приказ №98 по УПА **17.6.1941г.** «**О переименовании авиабазы Чукотской АГ «Нижние Кресты» в авиабазу той же группы «Кресты Колымские»** и аэропорта Игарской АГ «Кресты» в а/п той же группы «Кресты Таймырские».

В целях уточнения наименований подразделений авиагрупп, приказываю:

1. **Авиабазу «Нижние Кресты» переименовать с 15 июня с.г. в а/б «Кресты Колымские»;**
2. Аэропорт «Кресты» переименовать с того же числа в а/п «Кресты Таймырские». ...

В 1942 году районный центр переводится из Нижне-Колымска в пос. Нижние Кресты и расположенный рядом аэропорт Кресты Колымские застраивается более интенсивно.

В 1942 году в Крестах Колымских строятся следующие объекты:

1. Жилой дом №2;
2. Жилой дом №3;
3. Баня;
4. Гараж;
5. Ограждение территории;
6. Дом рации;
7. Ветродвигатель;
8. Ледник.

Авиабазы Кресты Колымские, как и большинство аэропортов Полярной авиации не имела сухопутной площадки. Летом это гидроаэропорт на реке Колыме или рядом на её притоке Пантелеихе, а зимой использовали ледовую поверхность для посадок самолётов на лыжах или колёсах.

Приказ Р-123 Секретно. Экз 1. По ГУСМП при СМ СССР. г. Москва
29.5.1943г.

О строительстве сухопутных посадочных площадок на Крайнем Севере в 1943 году.

В целях создания возможности использования сухопутных самолётов на ледовой разведке, транспортной работе и других видах применения авиации на Крайнем Севере УПА с **1943 года приступить** к организации и планомерному развитию в районе своей деятельности, сети сухопутных аэродромов.

Изыскания и строительство аэродромной сети производить в течение ближайших 2-3 лет с таким расчётом, чтобы **в текущем уже году создать хотя бы пионерные площадки в районе всех основных авиабаз и п/станций** Главсевморпути, используемых для базирования самолётов ледовой разведки, **а к концу 1945 года** – развить их и расширить, доведя до состояния, пригодного для нормальной эксплуатации.

Учитывая тяжёлые условия строительства на Крайнем Севере, отсутствие в большинстве пунктов достаточного количества рабочей силы и механизации и отсутствия опыта в строительстве аэродромов в Заполярье – **предъявить к посадочным площадкам, создаваемым в первую очередь минимальные требования.**

Для выполнения поставленных задач приказываю: ...

П. 3. В районе деятельности **Чукотской АГ** расширить и улучшить существующие посадочные площадки: Певек, Биллингс, м. Шмидта, Ванкарем, Уэлен, м. Чаплина (Провидения), Анадырь и **организовать новые площадки в пунктах Чокурдах, Кресты Колымские, о. Врангель.**

Секретно. Экземпляр 1. Вход. 1.6.1943г. Утверждаю Нач. УПА Кузичкин 29.5.1943.

План работ по изысканиям и строительству сухопутных посадочных площадок на Крайнем Севере **в 1943 году.**

1. Объём работ. В соответствии с распоряжением Зам. Начальника Главсевморпути тов. Каминова А.Е. в текущем году посадочные площадки **должны быть подготовлены в нижеследующих пунктах:**

I. В районе деятельности МАГОН: Амдерма, Усть-Кара, о. Белый, м. Желания, Стерлигов, Русский, на у. Таймыр, о. Уединения, о-ва Андрея, Петра.

II. В районе воздушных линий Игарской АГ: Дудинка, Волочанка, Хатанга, Нордвик, **У-Оленёк**, Сопочная Карга, Диксон, **Тикси, Усть-Янск или Когустах, о. Котельный.**

III. В районе воздушных линий Чукотской АГ: **Чокурдах, Кресты Колымские**, Певек, м. Биллингса, м. Шмидта, Ванкарем, Уэлен, о. Врангель, м. Чаплина (Провидения).

IV. В районе воздушных линий Енисейской АГ: Енисейск, Сумарокова, Туруханск.

Посадочные площадки по возможности должны быть организованы вблизи от авиабаз или п/станций, в удалении от последних не свыше 20-25 км.

Создаваемые в текущем году полевые аэродромы (посадочные площадки) должны удовлетворять минимальным требованиям, как правило, они могут состоять из 1 полосы размером 1200х100-400, расположенной длинной стороной в направлении господствующих в летний период ветров.

Минимальные размеры такой полосы 800х60-100м. Желательно, чтобы рельеф местности позволял в дальнейшем развитие аэродрома и устройство 2-й такой же полосы под углом 90 градусов к первой. ...

Посадочные площадки не должны требовать производства значительных планировочных работ... Как правило, необходимые работы должны ограничиваться:

1. Расчисткой и мелкой планировкой площадки;
2. Открытием в случае необходимости нагорных осушительных каналов;
3. Маркировкой. Маркировка площадок осуществляется флажками белого и чёрного цвета. Углы площадок при наличии на месте материалов маркируются досками, плавником или отмошкой из светлых камней с окраской известью.

Особенно пригодными для устройства посадочных площадок являются прибрежные косы и террасы, сложенные песчано-галечными грунтами. На все подготовленные посадочные площадки составляются кроки...

Съёмочные работы выполняются в минимальном объёме. Как правило, они состоят из глазомерно буссольной съёмки, аэровизуальных зарисовок и перспективной аэросъёмки.

2. Организация работ и руководство работами по подготовке посадочных площадок возлагается на командиров АГ...

В помощь Чукотской АГ выделяется Управлением Полярной авиации два специалиста. Непосредственно на точках где имеются авиабазы, работы проводятся по заданиям командира авиагруппы, начальниками авиабаз, с привлечением всего штата авиабаз, местного населения и имеющейся механизации.

3. Штат экспедиции. Для работы в Карском море выделяется пилот Чухновский Б.Г. и начальник Аэролоцционной группы УПА т. Залесский, которым придаётся 1 топограф. **В Чукотскую АГ командированы два специалиста.** Всего для руководства работами выделяется 5 сотрудников.

4. Финансирование работ. Все работы за счёт средств отпущенных на строительство сухопутных аэродромов через авиагруппы.

5. Сроки производства работ. Посадочные площадки в районе Карского моря, Игарской АГ и на Чукотке должны быть подготовлены ко второй половине августа месяца (1943г) ...

Начальник ОКСа УПА Шнейдерович.

Штаты Чукотской АГ УПА ГУСМП на 1943г. ...

по а/п **Кресты Колымские:**

Станционно-линейный состав	1942г.	1943г
Аэропорт:		
Нач а/п Вековешников Мих. Дм	1	1
Авиатехник	1	1
Водитель трактора и вездехода	1	1
Аэродромный рабочий	1	1
Аэродромный плотник	-	1
Повар-хозяйка	1	1
Итого	5	6
Радиосвязь радиостанция		
Начальник рации	1	1
Радиотехник маяка	1	1
Радист-оператор	2	-
Старший радист-оператор	-	1
Механик радиомаяка	1	1
Уборщица-прачка	1	1
Ученики	-	2
Итого	6	7
Всего по Крестам Колымским	11	13

По Чокурдаху: на 1942г. – 10 чел; на 1943г – 11 чел.

Итого по Чукотской АГ: на 1942 год – 136 чел; на 1943 год – 132 (131) чел.

ИО начальника УПА Данилов

Начальником аэропорта Кресты Колымские в 1944г. продолжает работать **Вековешников Михаил Дмитриевич.**

В Объяснительной записке к годовому отчёту по Чукотской АГ за 1943 год сказано, что за летний период большую работу проделали работники группы по оборудованию сухих аэродромов в **Крестах**, Чокурдахе, Певеке, Шмидте, о. Врангеле, Ванкареме, Уэлене.

Встретил в интернете на сайте **Черский ФКП «Аэропорты Севера»** и такую информацию: «Были неудачные попытки строительства взлетно-посадочной полосы в Петушках и на горе в Нижние Кресты». Если по Петушкам всё понятно, т.е. есть документы, то подтверждения строительства ВПП на горе в Нижних Крестах в архивных документах Главсевморпути (Полярной авиации) не встречал.

В Крестах Колымских в октябре полностью ввели в строй дом №3 (ЛПС-ледовой разведки), **ограждение местности**, в июле построили гараж, в ноябре – пристройку к аккумуляторной. По сухопутному аэродрому в отчёте прочерк.

Перебазирование Чукотской АГ из Анадыря в Кресты Колымские

Убедившись, что авиабаза Кресты Колымские расположена в более благоприятных для авиации климатических условиях, у командного состава всё чаще возникает мысль о перебазировании сюда из Анадыря базового аэропорта и управления авиагруппы. Этому способствовало и то, что аэродром Анадырь во время войны должен стать одним из запасных аэродромов КВТ (Красноярской воздушной трассы) через который будут перегонять закупленные в США самолёты.

И действительно, решением командования Управления Полярной авиации к началу 1942 года сроком (*пока*) на 6 месяцев аэропорт Анадырь с обслуживающим составом (29 человек) передан в систему ГВФ, однако решением вышестоящих органов в первой половине 1942 года а/п Анадырь был снова передан в систему ГУСМП и с 1.6.1942 года принятые в а/п Анадырь работники были зачислены в списки Чукотской АГ с выплатой з/платы за счёт авиагруппы.

Вот что пишет в Объяснительной записке к годовому отчёту по капитальному строительству Чукотской АГ за 1942 год её командир Левандовский Пётр Васильевич ...

Предложения. ... Если осуществится передача указанных портов (Анадырь, Сталино, Оловянная, Провидения) в ведение трассы ВВС КА, то естественно должен встать вопрос о базировании АГ. **В этом случае базирование АГ должно быть перенесено в Кресты Колымские.** При таком положении аэропорты Игарской АГ Усть-Янск и Тикси должны быть подчинены Чукотской АГ, которая свою эксплуатационную деятельность будет проводить начиная от Тикси вдоль побережья до Провидения и в случае необходимости от а/п Шмидта до Анадыря.

Кроме того в этом случае на Чукотскую АГ необходимо будет возложить обслуживание района Колымы от Амбарчика до Сеймчана через Средне-Колымск – Зырянку.

15.3.1943г. Командир Чукотской АГ Левандовский П.В. А/п Анадырь.

В конце 1943 года Командиром Чукотской АГ назначается Агров Борис Николаевич. Высокая должность возлагает на него дополнительные обязанности и ответственность, но одновременно, как ни странно, снижает его заработок. В связи с этим появляется обращение командования Управления Полярной авиации к руководству Главсевморпути:

«Заместителю нач. Главсевморпути при СНК СССР тов. Кренкель Э.Т.

Командиром Чукотской АГ назначен пилот 1 класса тов. Агров Б.Н. с должностным окладом в размере 2240 руб ... До назначения на эту должность тов. Агров был на лётной работе и его средний заработок без северных надбавок достигал 2700 руб. в месяц.

В связи с тем, что командир АГ дополнительной оплаты за лётную работу не получает, прошу об установлении тов. Агрову персонального оклада в размере 2700 р. в месяц.

Нач. УПА инженер-полковник Кузичкин.

15 декабря 1943г. г. Москва».

Бывший до Агрова командир Чукотской АГ Левандовский П.В. переходит на работу командиром Енисейской АГ.

Приказ Р-277/195 по ГУСМП при СНК СССР и ГУ ГВФ при СНК СССР.

Г. Москва.

23 декабря 1943г.

«О передаче аэропорта «Анадырь» Чукотской АГ УПА ГУ ГВФ»

П. 1. Для обеспечения нормальной работы Красноярской воздушной трассы, - Чукотской авиагруппе передать с баланса на баланс ГУ ГВФ с 1.1.1944 года аэропорт «Анадырь» со всеми служебными и жилыми помещениями, электросиловым и вспомогательным оборудованием и прочим имуществом, в том числе:

1. Двухэтажный жилой дом.
2. Здание авиаремонтных мастерских.
3. Электростанцию.
4. Служебное здание аэропорта.
5. Здание столовой.
6. Гараж.
7. Склады.

П. 2. Передаче не подлежит и остаётся за Главсевморпути:

1. Жилой дом бывшей гидрографии, расположенный вне территории аэропорта.
2. Складское помещение (за гаражом) для обеспечения хранения имущества Чукотской АГ до момента вывоза его пароходом.
3. Помещение столярной и промывочной мастерских до момента окончания ремонта двух пар поплавков Г-1.
4. Плавсредства, состоящие из морского катера, катера В-2, двух шлюпок и такелажного имущества.
5. Трактор ЧТЗ-65.
6. Кран ППК.
7. Шпалорезной станок.
8. Продовольствие.
9. Скотоферма с фуражом.
10. Радиооборудование.
11. Стройматериалы.
12. Наличие техимущества и спецодежды на складах.
13. Горючее и смазочное.
14. Хозяйственное оборудование: мебель индивидуального пользования, конторские столы, шкафы и стулья.

15. Сетеснастские материалы и кизовые чаны рыболовецкого хозяйства.

П. 3. ГУ ГВФ в целях нормальной работы мастерских Чукотской АГ, переведённых в аэропорт Шмидт, в связи с передачей а/п Анадырь, передаёт с баланса на баланс Главсевморпути электростанцию в 50 квт, находящуюся в Анадыре.

П. 4. Все транспортные расходы, связанные с перебазированием Чукотской АГ из Анадыря в аэропорты Шмидт, Кресты Колымские, Чокурдах воздушным путём, - ГУ ГВФ принимает на себя.

5. Для приёма-сдачи создать комиссию в составе:
от Главсевморпути – **Командир Чукотской АГ тов. Агров;**
от ГУ ГВФ – зам. нач. Управления воздушной трассы Красноярск-Уэлькаль – подполковник тов. Гончаров.

Акты приёма-сдачи представить на утверждение к 1.3.1944г.

ИО Нач. Главсевморпути при СНК Союза ССР *подпись*
Начальник ГУ ГВФ *Астахов*

Передача базового а/п Анадырь в ведение К.В.Т. (*Красноярская воздушная трасса*) – ГВФ и окончательный переезд Управления Чукотской АГ в Кресты Колымские состоялся в начале 1944 г.

После этого, как и предлагал ранее в марте 1943 года командир АГ Левандовский, вышел приказ ИО начальника ГУСМП А. Каминова №Р-108с от 24.4.1944 года: «Для улучшения руководства и обеспечения завоза товаров и материалов – передать авиабазы Тикси, Усть-Янск и Усть-Оленёк из Игарской АГ в Чукотскую АГ. Передачу произвести по состоянию на 1.1.1944г.»

Из всего вышеизложенного можно заключить, что в Крестах Колымских Чукотская авиагруппа полноценно начала свою деятельность с 1944 года, т.е. после перебазирования штаба из Анадыря в новый для неё базовый аэропорт Кресты Колымские.

Работа Чукотской АГ на новом месте

Более подробно о первом годе работы на новом месте можно увидеть в выписке из официального документа: РГАЭ. Фонд 9570, опись 2, дело 1244. Годовой отчёт Чукотской АГ по основной деятельности и капитальному строительству за 1944 год и объяснительная записка к нему. 137л.

Л. 14. Протокол №1 Партийно-хозяйственного актива Чукотской АГ УПА Севморпути от 19 марта 1945 года. Докладчик Командир АГ Агров Б.Н., содокладчик гл. бухгалтер Игнатъев П.И.
(в выступлениях)... Андреев врач АГ: ... В общежитиях в комнатах пилотов лётного состава нет самого необходимого: тумбочек, табуреток, шкафов для одежды.

Протокол №4. Утверждение Годового отчёта Чукотской АГ. 28.6.1945г. г. Москва. Докладчик гл. бух. Чукотской АГ Игнатъев.

1. Производственный план выполнен на 106,7% (по ткм);
2. По доходам – 134,5%. ...

... В силу изложенного, деятельность Чукотской АГ за 1944 год считать удовлетворительной.

Л. 25. Объяснительная записка к годовому отчёту Чукотской АГ за 1944г.

I. Общая часть. В ведение АГ в отчётном году входило:

№	Аэропорты	№	Радио метеостанции	№	Посадочные площадки
1	Кресты Колымские	1	Перевальная	1	Ванкарем
2	Певек	2	Сталино	2	Биллингс
3	Шмидт	3	Усть –Оленёк	3	Коса 2-х пилотов
4	Оловянная	4	Алазея	4	Уэлен
5	Анадырь			5	Врангель
6	Провидение				
7	Чокурдах				
8	Усть-Янск				
9	Тикси				

С 1.1.1944г. из Игарской АГ по приказу УПА выделен и передан в наше ведение со всеми имущественными материальными ценностями Тиксинский куст, состоящий из а/п Тикси, а/п Усть-Янск, р/метеостанции Усть-Оленёк.
...

Л. 31. По материалам ревизии были привлечены к судебной ответственности:
... 4. Бывший кладовщик а/п Кресты Колымские Липатов А.В. – осуждён к 5 годам лишения свободы.

Обеспеченность самолётным парком по типам машин:

№	Тип с-та	№ с-та	Наличие на 1.1.44	Дата поступления	Дата убытия	Налёт часов
1	Г-1	Н-311	-	8.1	1.6	207
2	Г-1	Н-117	-	18.4	-	236
3	Г-1	Н-175	-	25.4	-	216
4	Г-1	Н-256	1	-	-	341
5	Г-1	Н-258	1	-	-	112
6	Г-1	Н-291	1	-	18.4	52
7	П-5	Н-92	1	-	-	102

За 1944 год Чукотской АГ в основном обслуживались районы Чукотского Национального округа: Восточно-Тундровый, Чаунский, Чукотский, Анадырский и Марковский, а также Нижне-Колымский, Средне-Колымский, Аллаиховский, Казачинский, Булунский и Абыйский районы ЯАССР.

Л. 34. VI. Показатели по труду (человек: план/фактич):

1. ЛПС – 19/15;
2. Станционно-линейный состав – 101/102;
3. Радиоработники – 36/35;
4. Мастерские – 20/18;
5. Капремонт – 5;
6. Подсобное хозяйство 4/5.

Итого: 185/175.

Л. 48. XII. Подсобное хозяйство.

В Крестах Колымских целесообразно расширение сельскохозяйственной фермы за счёт увеличения поголовья коров. **Перебазировка штаба группы, линейных мастерских и большое количество строителей, а также иждивенцы и дети – вызывают необходимость дополнительного завоза продовольствия.** Имеющееся в настоящее время поголовье – 3-х дойных коров необходимо увеличить до 8-10 голов. Свиноматок же иметь не более 5-6.

Поголовье будет обеспечено: коровы – полностью грубыми кормами, а свиньи – отходами столовой порта и группы. Завоз концентрированных кормов только в один пункт Кресты Колымские, а не по всем аэропортам. ...

Пополнение а/портов поросятами для откорма будет производиться с основной свинофермы – Крестов Колымских.

На базе имеющихся сетеснастей и оборудования в летний период будет организована бригада рыбаков с планом вылова 15 тонн рыбы для обеспечения коллектива, причём рыба будет на 50-60% переработана путём засолки и копчения в имеющейся коптильне.

Л. 49. Группой запланирована заготовка в весенний и летний период: дикой птицы, грибов и ягод как в Крестах Колымских, так и по отдельным аэропортам.

С расширением помещений будут благоустроены – портняжная и сапожная мастерские, причём работой как та, так и другая обеспечены на 100% по реставрации старой одежды и обуви, что на 20-25% снижает потребность в завозе новой одежды.

ХIII. Аварийность. Количество аварийных происшествий в 1944 году составило:

№	Характер лётных происшествий	Дефекты матчасти		Не соблюдение Наставления пилотами	Недисциплинированность	Итого
		Конструк.	Произв.			
1	Катастроф					
2	Аварий самолётов					
3	Аварий моторов					
4	Поломка самолётов			2		2
5	Вынужденная посадка	2	2	2	1	7
6	Чрезвычайные случаи					
7	Особые происшествия					
Всего		2	2	4	1	9

Л. 50. XV. Культурно-бытовые условия. С перебазированием штаба АГ, ЛПС и частично работников линейной мастерской в Кресты Колымские, также увеличением количества строителей – положение с квартирами в Крестах Колымских было чрезвычайно тяжёлым. Много работников Группы, частично и семейных, вынуждены были жить в палатках до октября месяца (1944г.). С введением в эксплуатацию 14-комнатного дома, положение несколько улучшилось, но остаётся напряжённым, т.к. при наличии жилой площади авиагруппы в Крестах Колымских только 686 кв. м, из них 139 – на общежитие ЛПС.

Группа имеет в Крестах всего 130 работников, из них 52 человека семейные, а всего работающих с иждивенцами – 208 человек. С постройкой помещения штаба Группы коллектив получил возможность иметь Красный уголок только в феврале 1945 года – до этого момента – не было.

Благодаря постройки силами района поселкового клуба в непосредственной близости от территории АГ, работники Группы получают возможность с лета 1945 года иметь культурные развлечения.

В 1944г в помещении старого клуба клубной работы за исключением редкого кино и танцев и очень редких постановок – не было.

Группа за 1944 год не имеет возможности и, по-видимому, и в 1945г не будет иметь детсада, по причине чрезвычайной ограниченности в жилых помещениях.

Снабжение продовольствием работающих и иждивенцев с поступлением завоза 1944 года значительно улучшилось, дети до 8-летнего возраста и больные обеспечиваются свежим молоком со своей скотофермы.

XVII. Предложения. ...

1. Укомплектовать самолётный парк, обеспечивающий нормальную работу заданного плана на 1945 год. Имеющаяся изношенная устаревшая матчасть постоянно выбывает из строя, что лишает возможности АГ наладить постоянные рейсы ...

4. Обеспечить дальнейшее развитие сухопутных аэродромов и дать автотранспорт и механизацию для постройки аэродромов. ...

7. Усилить Чукотку кадрами технического состава, укомплектовать аэропорты квалифицированными начальниками а/портов.

8. В связи с перебазированием АГ из Анадыря в Кресты Колымские основной поток грузоперевозок в адрес АГ доходит только до морпорта Амбарчик, откуда приходится перевозить 140 км рекой Колыма до Крестов Колымских водным транспортом Дальстроя. Из-за этого транспортные расходы в 1944 году возросли. Поэтому, при наличии у нас морского катера экономически целесообразно закупить или заказать для АГ баржу 100-150 тонн, которая обеспечивала бы полностью наши перевозки и значительно снизила себестоимость нашего завоза...

Также обеспечивала бы возрастающие нужды подсобного хозяйства (кирпичное производство, рыболовство, сенозаготовки и лесозаготовки).

К сожалению, без помощи руководства ГУСМП на месте не представляется возможным заказать такую баржу.

Начальник Чукотской АГ Агров, Гл. бух. Игнатьев.

Л. 69. Сводный отчёт выполнения плана подсобного хозяйства за 1944 год. ... Выработка в натуре главнейших изделий.

№	Наименование статей	Единица измерен	Выработано фактическое количество	Стоимость
1	Мясо свежее	Кгр	1655	30
2	Молоко свежее	Литр	7125	25
3	Рыба свежая и солёная	Кгр	11515	46
4	Рыба копчёная	Кгр	693	10
5	Рыба маринованная	Кгр	75	1
6	Гуси свежие	Кгр	576	3
7	Ремонт спецодежды	-	-	52
8	Реализация свиного-голова живого веса	кг	2800	42

Командир Чукотской АГ Агров, Гл. бух. Игнатьев.

Л. 73. Отчёт эксплуатации воздушного флота за 1944 год.

I. Производственные показатели и результаты.

№	Показатели	по отчёту за 1943г.	на 1944г.	
			план	отчёт
3	Количество налёта часов	988	1800	1268
4	Количество перевезённого груза в тоннах	125	215	146
5	Количество перевезённых пассажиров человек	1043	1000	1274

Л. 79. IV. Трудовые показатели.

№		В 1943г.	В 1944г. план/факт
1	Лётный состав	19	19/15
2	Станционно-линейный состав	90	101/102
3	Радиоработники	25	36/35
4	Мастерские	18	20/18
12	Всего численность работников на 1.1.1945г.	165	-/188
13	В том числе женщин	29	-/42

Командир Чукотской АГ Агров, Гл. бух. Игнатьев.

Л. 81. Протокол заседания центральной инвентаризационной комиссии Чукотской АГ УПА Главсевморпути. 20.12.1944г.

Слушали: результаты инвентаризационной комиссии Чукотской АГ по состоянию на **1.7.1944г.** Докладчик Игнатьев П.И. ...

Инвентаризация по а/п Анадырь в связи с перебазированием проведена по состоянию на **1.8.1944г.** Результат инвентаризации по подразделениям и центральному складу оказался следующим:

Наименование подразделения: *(выписал только а/п)*

1. Центральный склад АГ;
2. а/п Кресты Колымские;
3. ... Певек
4. ... Чокурдах
5. ... Шмидт
6. ... Провидения
7. ... Оловянная
8. ... Анадырь
9. ... Перевальная
- 10.... Тиксинского куста
- 11.... Биллингс
- 12.... Ванкарем
- 13.... Уэлен.

Л. 82 ... Постановили:

1. Инвентаризацию признать произведённой удовлетворительно.
2. Данные результаты утвердить. Председатель комиссии Сежетов – зам. командира, члены ... Уваров Г.В. – ст. инженер АГ, начальник а/п Моржин.

Л. 85. (из ведомости на премирование на 1.1.1945г.)

- а/т Куприянов А.В.
- пилот Шпит П.К
- б/м Кочергин В.Я.
- б/р Матвеев В.Г.
- б/р Загорный Р.А.
- б/р Сусленко П.Е.

- б/м Лошкарёв А.П.
- начальник рации Криворотько В.Н.
- начальник рации Черноусов Ю.П.
- ...

Командир Чукотской АГ Агров
Гл. бух. Игнатьев
Нач. строительства Уваров.

Л. 119. Ведомость расшифровки статей к Годовому отчёту за 1944г. Чукотской АГ. Наименование пунктов строительства и объекта.

№	Кресты Колымские	Объём	Полная сметная стоимость	Выполнено на 1.1.45г.
1	Постройка жил/дома №3*	865 м ²	(* - дом ледовой разведки)	-
2	Постройка кузницы			-
5	Жилой дом №4*	1000 м ²	(* - 14-комн. для холостяков, готовностью на 1.1.1945г.)	-
6	Служебное здание (д. №5)	1000 м ²		-
7	Радиомачта на 38 м.	2 шт		-
8	ВПП в Петушках	12 га	64	64
9	б-кв. жилой дом	1350 м ²		

(строительство временных ВПП в Усть-Янске и Чокурдах к 1.1.1945г. не закончено...)

В Анализе лётных происшествий по УПА за 1944 год, в частности, сказано, что «...Чукотская АГ, не имевшая в 1944 году серьёзных лётных происшествий, за исключением 2-х мелких поломок самолётов и вынужденных посадок, имеет все основания считаться безаварийным лётным подразделением в системе УПА за 1944г.

Большой разрыв в налёте часов на одно лётное происшествие между Московской и остальными АГ частично объясняется качеством мат. части.

В Московской АГ находится новая современная материальная часть, во всех остальных авиагруппах эксплуатируются самолёты и моторы устаревших конструкций, основательно изношенные и необеспеченные полностью запчастями. ...

Приказываю: ... 4. В категоричной форме запретить полёты в слепую на самолётах Г-1, Ш-2 и ПО-2. При встрече в пути тумана, если его нельзя обойти, а также погоды ниже установленного минимума, требовать от пилотов возврата на аэродром вылета.

ИО нач. УПА Кузичкин»

Из Пояснительной записки к Годовому отчёту капвложений по УПА за 1944г.

Л. 5. ... **Хорошее освоение капвложений по Чукотской АГ нужно отнести за счёт умелого руководства командира Чукотской АГ тов. Агрова и инженера-строителя Уварова, которые сумели в трудных условиях недозавоза стройматериалов найти ряд заменителей (например, финская стружка вместо кровельных материалов, проволока от старых тросов вместо гвоздей и т. п.) и организовать подсобное производство (кирпич, пилорама и т.п.).**

Л. 8. Если принять во внимание отсутствие рабочей силы и механизации в пунктах строительства, нужно признать, что успешное строительство сухопутных аэродромов на Чукотке явилось следствием оперативности руководства группы, начальников авиабаз и хорошей работой коллектива рабочих строителей и местного населения.

За хорошую работу по строительству сухопутных аэродромов, УПА представило ряд работников подразделений к наградам и поощрениям.

Начальник УПА инженер-полковник Кузичкин.

Начальник ОКСа УПА инженер Шнейдерович.

22.2.1945г.

Штатное расписание УПА Главсевморпути на 1945г.

Нач. УПА инженер-полковник Кузичкин Фёдор Михайлович.

Л. 5. Штаты Чукотской АГ УПА Главсевморпути на 1945г.

Кресты Колымские:

№	Управление Авиагруппы	44г	45г	№	Бухгалтерия	44г	45г
1	Командир АГ	1	1	1	Главный бухгалтер	1	1
2	Заместитель командира	1	1	2	Заместитель	1	1
3	Начальник ПО	-	1	3	Бухгалтер-ревизор	1	1
4	Техник статистик	-	1	4	Бухгалтер м/части	-	1
5	Ст. инженер-экономист	1	-	5	Ст. бух. расч-й части	1	1
6	Старший инженер	1	1	6	Счетовод-картотетчик	2	2
7	Ст. инженер-строитель	1	1	7	Кассир Управ-я и а/п	1	1
8	Начальник ОМТС	1	1	Итого по бухгалтерии		7	8
9	Гл. механик по транспорту и механизмам	1	1				
10	Инспектор по кадрам и спецчасти	1	1				
11	Секретарь-машинистка	1	1				
Итого		9	10	Итого по Управлению АГ		16	18

Аэропорт Кресты Колымские. Всего на 1944г – 31 чел.; на 1945 г – 35 чел.

№	Должность	Шт44/45г	№	По а/портам	Шт 44/45г
	Начальник а/п	1/1	1	А/п Чокурдах	6/9
2	Дежурный помощник начальника а/п	1/1	2	Усть-Янск	3/6
3	Старший а/техник	1/1	3	Певек	8/10
4	А/техник	2/2	4	Зап а/э Уэлен-комендант-а/т.	-/1
5	А/моторист	2/2		Шмидт	15/17
6	Бухгалтер а/п	1/1	5	Проведения	4/6
7	Заведующий центральным складом, он же кладовщик технич-го склада	-/1	6	Б.Оловянная	5/5
8	Кладовщик по горючему и техскладу	1/1	7	Анадырь	93/113
9	Клад-к по продов-ю и пром/тов.	1/1	8		
10	Электромеханик	-/1			
11	Моторист эл.станции	1/1			
12	Тракторист	-/1			
13	Водитель вездехода	1/1			
14	Старшина морского катера	1/1			

15	Моторист	1/1			
16	Ст. моторист рейдового катера	1/1			
17	Аэродромный рабочий	1/1			
18	Завхоз-комендант	1/1			
19	Рабочий хозчасти	-/1			
20	Уборщица-кастелянша	1/1			
21	Прачка	1/1			
22	Уборщица	1/1			
23	Старший повар	1/1			
24	Повар	1/1			
25	Официанты	2/3			
26	Истопники	1/1			
27	Рабочий ассенизатор	2/2			
28	Судомойка	1/-			
29	Ученики	1/-			
30	Врач-хирург	1/1			

Радиосвязь Кресты Колымские, радиостанция и радиомаяк. ...

... радиотехник-оператор аэродрома **Петушки** (шт на 44/45гг): -/1.

Всего: 8/14.

Ожогоино: р/ст -/3чел.

Подсобное хозяйство Кресты Колымские. (44/45г)

Сапожник 1

Портной 1

Свинарка 1

Возчик 1

Ст конюх-скотник -/1

Скотница-дойрка -/1

Пекарь -/1

Рыбаки -/4.

Всего по подсобному хозяйству: 4 11/9.

Группа капремонта: плотников -/2; печников -/2; столяр -/1. Итого -/5

Линейные мастерские Кресты Колымские. ... Всего по мастерским: 20/20.

Лётно-подъёмный состав. (1944/1945г)

Пилоты 1 кл – 1/2; 2 кл – 2/6; 3 кл – 3/-.

Б/мех 1 кл – 3/6; 2 кл – 6/4.

Б/рад 1 кл – 1/ 2; 2 кл – 2/2.

Штурманы 1 кл – 1/1.

Итого: 19/23.

Итого по АГ: 1944г – 170 чел; 1945г – 211/206. В том числе:

ЛПС 19/23;

Станционно-линейный состав 93/113;

Радиосеть - 29/39-36;

Мастерские - 20/20;

Подсобное хозяйство - 4/11-9;
Группа капремонта - -/5.

Всего по АГ 206 чел. с месячным фондом з/платы 149.367 рублей.

Нач. УПА Главсевморпути инженер-полковник Кузичкин.
Нач. ПФО УПА Нурик.

Д. 1251. Годовой отчёт Чукотской АГ по основной деятельности и капитальному строительству за 1945 год и объяснительная записка к нему.
151л. (Командир АГ Агров, гл. бух. Майстренко, нач. а/п Кресты Колымские Коршунов)

Л. 1. Протокол заседания по рассмотрению Годового отчёта Чукотской АГ УПА ГУСМП. ...мая 1946г.

Постановили ... За отчётный период Чукотская АГ имеет следующие достижения в своей работе:

1. Перевыполнение плана по налёту часов на 2,9% и по ткм на 18,1%;
2. План по доходам выполнен с превышением на 444 т.р. в размере 114,9%;
3. Себестоимость 1 ткм снижена на 12,8%.

...

Л. 12. Заключение по годовому отчёту капиталовложений Чукотской АГ за 1945г. ...

Основными объектами введенными в действие являются:

- служебное здание рубленое, 1 рубленный 6-ти квартирный жилой дом, пекарня, холодный технический склад.

Что касается сухопутных площадок на м. Шмидта, Чокурдах и в Петушках, то считать законченными эти объекты нельзя.

Л. 17. Объяснительная записка к Годовому отчёту Чукотской АГ УПА ГУСМП за 1945г.

Л. 18. Общая часть. В ведение АГ на 1.1.1945г. находились:

№	аэропорты	№	Радио метеостанции	№	Посадочные площадки
1	Кресты Колымские	1	Перевальная*	1	Ванкарем
2	Певек	2	Сталино*	2	Биллингс
3	Шмидт	3	Усть-Оленёк*	3	Коса 2-х пилотов
4	Оловянная	4	Алазея	4	Уэлен
5	Анадырь			5	Врангель
6	Провидения				
7	Чокурдах				
8	Усть-Янск				
9	Тикси*				

*Из перечисленных подразделений согласно указания УПА по состоянию на 1.1.1945г. было передано январём 1945г. МАГОНу а/п Тикси и р/метеостанция Усть-Оленёк. Гидрометеослужбе Забайкальского фронта - р/метеостанция Перевальная и Сталино.

Л. 30. Обеспечение самолётным парком.

№	Тип самолёта	Опозн. знак	Наличие на 1.1.45г	Движение за 1945г.	
				прибыло	убыло
1	Г-1	Н-117	1	-	-
2	Г-1	Н-175	1	-	30.3
3	Г-1	Н-256	1	-	8.4
4	Г-1	Н-291	1	-	26.4
5	С-2(Н-358)	Н-411?	-	14.4	-
6	С-2	Н-359	-	14.4	-
7	С-2 (СП)	Н-168	1	-	
8	Си-47	Н-328	-	Июль	Сент
9	Си-47	Н-369	-	Авг	Окт
10	Си-47	Н-362	-	Нояб	-
11	Консолид	Н-275	-	Июль	Окт
12	Зибель	Н-371	-	Авг	-

Не смотря на не дообеспеченность самолётным парком по сравнению с планом (в среднем одним самолётом ПС-84) план по ткм перевыполнен на 18,1%.

VIII. ТРУД. (1945г план/факт):

ЛПС 23/16;

Станционно-линейный состав 113/108;

Радиоработники 36/37;

Мастерские 20/17

Капремонт 5/3

Подсобное хозяйство 9/6.

Итого 206/187.

Л. 38. XIII. Подсобное хозяйство. За отчётный год подсобное хозяйство АГ получило дополнительно продуктов:

- мясо свиного 507 кг, - молока 6848, - рыбы 13043 кг, - дичи 984 шт, что позволило улучшить и разнообразить рацион работников АГ и позволило обеспечить детей работников в течение 1945г молоком.

XIV. Аварийность. За истекший 1945г. в АГ значительно возросла аварийность по сравнению с 1944г. В 1945г: аварий самолёта – 2, поломок самолёта – 1, вынужденных посадок – 16. Причины лётных происшествий: вина ЛПС – 5, вина наземного состава – 7, вина метеослужбы – 6, прочее – 1.

Л. 41. Ведомость лётных происшествий в Чукотской АГ за 1945г.

Фамилия пилота	Самолёт	Причина
Томилин (всего 7 л/пр) – 5 – 2	Н-291 Г-1 Н-362 Си-47	По вине пилота 5 л/пр
Шпит (3 л/пр)	Н-259	
Куканов (4 л/пр)	Н-117	
Агров	Н-117	Погода
Гаевский	Н-168	Халатность инженера Кор...
Николаев	Н-168	Недостаточный опыт пилота

Тымнетагин – поломка	Н-58	Ограниченная площадка в Перевальной
Беляевский	Н-275	б/м Коротаяев

Итого 2 аварии и 1 поломка.

XV. Трудовая дисциплина и соцсоревнование. Всего за 1945г:

1. Выговор – 38;
2. Строгий выговор – 6;
3. Предание суду: за прогул – 2; должностное преступление – 5;
4. Аресты – 13.

Всего – 64. Рост взысканий против 1944 года (было 45) объясняется тем, что личного состава стало больше против прошлого года и тем, что в 1945г. в авиагруппу влилось много новых рабочих из числа бывших заключённых, а также сказалось долгое безвыездное пребывание на Севере (всю войну?)

Л. 43. Работало в АГ в 1945 году (чел):

1945 год	1 квартал	2 квартал	3 квартал	4 квартал
Работало в АГ	255	292	298	344
Охват соц.сор.	240	267	270	320
Стахановцев	95	98	102	70
Ударников	55	72	85	50

XVI. Структура АГ. Существующая структура АГ с непосредственным подчинением аэропортов и командиров самолётов командованию АГ без промежуточных звеньев – отрядов, себя оправдывает, и изменять систему не имеет смысла.

Предложения. ... 4. Для обеспечения окончания строительства сухопутных ВПП, необходимо обеспечить завоз заявленных средств механизации;

7. Приобрести и завести в Кресты Колымские одну баржу от 100-200 тонн грузоподъёмностью для обеспечения доставки всех прибывающих грузов в адрес АГ через **морпорт Амбарчик**.

9. Закупить для АГ 2 пишущие машинки и 2 арифмометра.

К-р Чукотской АГ Агров, Гл. бухгалтер Майстренко, Начальник ПО Бленицкая.

Л. 75. Выполнение плана Чукотской АГ за 1945г.

№	Статьи	план	факт	%
1	Налёт часов всего В том числе:	1600	1647	102,9
	а) на транспортной работе;	1200	1582	131,9
	б) санитарные полёты;	400	24	6,1
	в) испытания сам. и моторов;		19	
	г) тренировка;		15	
	д) пол. по розыску экспедиции		5,30	
2	Кроме того полёты по поиску Томилина (<i>Пр. К-4 от 4.1.46г</i>)		266	
4	Перевезено пассажиров почты	1370	1455 3600	106,2

..... грузов	285 ткг	196172 кг	70
..... Всего	401000	324922	81

Л. 76. Выполнение плана коммерческой загрузки по самолётам Чукотской АГ за 1945 год.

№	Тип с-та	№ с-та	Примечания
1	Г-1	Н-117	
2	Г-1	175	Искл. из налёта 4805км в т.ч перегон Красн-Кр Кол без загрузки
3	Г-1	256	
4	Г-1	291	Искл. из налёта 4805км в т.ч перегон Красн-Кр Кол без загрузки
5	СП	411 ?	5655км ... (Это Н-358, а Н-411 – Си-204 или Ли-2)
6	СП	359	
7	СП	168	
8	Си-47	342	В связи с отсут-ем полёт. листов (налёт час и км учит. в МАГОНе
9	Си-47	349	В связи с отсут-ем полёт. листов (налёт час и км учит. в МАГОНе
10	Си-47	369	
11	Си-47	328	Исключить 6000 км на перегон и спецзадание без загрузки
12	Си-47	362	
13	Зибель	371	Искл 7480 км перегон Москва-Якутск-Кресты без загрузки
14	Зибель	374	Искл. 3350 км перегон Москва-Игарка без загрузки
15	МП-7	275	Искл. 4805 км перегон Красноярск-Кресты и спецзад без загрузки

Л. 77. Сведения о полётах Чукотской АГ за 1945 год.

№	Маршруты	Расстояние в одном направлении	Количество рейсов в обоих направлениях
1	Кресты Колымские-Певек-Кр Кол	430	2
2	...-Амбарчик- Кресты Колымские	100	4
3	...-Островное-...	150	28
4	...-Анадырь-...	1630	8
5	...-Анадырь-...	970	8 - напрямую
6	...-Зырянка-...	640	12
7	...-Среднеколымск-...	380	12
8	...-Шмидт-...	920	46
9	...-Усть-Янск-...	970	4
10	...-Чокурдах-...	550	16
11	...-Тикси-...	1260	14
12	Чокурдах-Дружина-Чокурдах	400	16
13	Анадырь-Угольная-Анадырь	230	24
14	...-Марково-Анадырь	450	2
15	...-Провидение-...	685	20
16	...-Шмидт-...	710	26
17	...-Оловянная-...	285	8
18	...-Усть-Белая-...	265	4
19	...-Перевальная-...	385	2
20	Шмидт-Певек-Шмидт	490	12
21	...-Оловянная-Провидения-Шмидт	825	16
22	...-Оловянная-Шмидт	425	2
23	...-Уэлен-Провидения-Шмидт	895	2
24	...-Чаплино-Шмидт	770	4 - эпизодически
25	...-Врангель-Шмидт	330	6

26	Оловянная-Перевальная-Оловянная	100	4
27	Зырянга-Оройск-Зырянга	200	6- эпизод.
28	...-Сеймчан-Зырянга	250	18 - ...
29	...-Дружина-...	360	4
30	...-Среде-Колымск-...	260	2
31	Анадырь-Сталино-Анадырь	330	8
32	Шмидт-Ванкарем-Шмидт	205	6
33	...-Коса 2-х пилотов-Шмидт	105	6
34	Чокурдах-Хромская Губа-Чокурдах	220	12- эпизод.
35	Дружина-оз. Смирнова-Дружина	250	22 - ...
36	Кресты-Иллирней-Кресты	350	6 - ...
37	Чокурдах-Алазея-Чокурдах	360	2 - ...
38	Кресты-Югустах-Кресты	450	4 - ...
39	Москва-Якутск-Кресты	7480	3
40	...-Архангельск-Кресты	6655	1
41	...-Игарка	3350	1
42	Кресты Колымск.-Архангельск-Москва	6655	1
43	...-Якутск-Москва	7480	1
44	Красноярск-Кресты Колымские	4805	1
45	...-Дружина- Кресты Колымские	5655	1
46	Кресты Колымские-Красноярск	4205	1
47	Москва-Тикси	5395	1

Командир Чукотской АГ Агров

Л. 78. Протяжённость воздушных линий Чукотской АГ в 1945 году.

№	Воздушная линия	Протяжённость в км
1	Кресты Колымские-Певек-Шмидт-Оловянная-Анадырь	1630
2	...- Анадырь (по прямой)	970
3	...- Певек-Шмидт-Оловянная-Провидения	1745(в т.ч. перекр участок Кресты Кол-Оловян =1345)
4	...-Чокурдах-Усть-Янск	970
5	...-Островное	150
6	...-Средне-Колымск-Зырянга	640
7	...-Амбарчик	100
8	Анадырь-Угольная	230
9	Шмидт-Уэлен-Провидения	895
10	Шмидт-Врангель	330
Итого		7660 км.

Командир Чукотской АГ Агров
Нач. ПО Еленицкая

Л.122. Начальнику связи УПА. Годовой отчёт.

Связь Чукотской АГ базируется на шести действующих р/станциях: Усть-Янск, Чокурдах, Алазея, Кресты Колымские, Певек, Оловянная и 2-х р/маяках в Чокурдахе и Крестах Колымских. Проектируется р/станция в Средне-Колымске. ...

Кресты Колымские – рация состоит из 4-х объектов: р/бюро, передающий пункт (р/маяк), аккумуляторная, р/мастерская. Все эти объекты размещаются в 3-х зданиях.

Начальник связи Чукотской АГ Хорин. 3.2.1946г.

Л. 128. III. Выполнение плана капвложений и другие показатели.

Выполнение плана по объектам (в тыс. руб.): (1945г)

№	Наим. объекта	План 1 кв	План 2 кв	План 3 кв	План 4 кв	Всего	Фактич. затраты	По сметной стоимости
1	Пекарня Кр. Кол.	50	-	-	-	50	72	46
2	Штаб Кр. Колым.	50	-	30	-	80	117	92
3	Дом Кр. Колым.	75	120	100	36	331	427	379
4	Тёплый склад...	25	-	-	50	75	-	-
5	Мастерские ...	-	40	100	99	239	120	120
6	ВПП Петушки	-	20	30	-	50	10	10
7	ВПП Пантелеиха	-	-	-	152	152	74	74
8	Техническ. склад	-	-	-	32	32	35	39
9	Тротуары Кр. Кол.	-	-	20	-	20	21	21
...								

Л. 130 ...б) Оплата за работу лицам, не состоящим в списочном составе достигла значительной суммы = 239 т.р., благодаря строительства сухопутных аэродромов в Усть-Янске и в Чокурдахе силами местного населения, а также случайно проезжающими работниками.

Л. 134. Строительство сухопутных ВПП в 1945 году.

Строительство сухопутных ВПП велось на 6-ти объектах. На 4-х объектах строительство велось хозяйственным способом и на 2-х – подрядным. Из строившихся объектов **2 вступило в эксплуатацию: в порту Шмидт и в Чокурдахе**. Аэродромы строившиеся хозяйственным способом в первом полугодии отчётного года «Усть-Янск» и «Петушки» **вызывают сомнение о пригодности этих участков под аэродромы**. Недостатком в строительстве сухопутных полос является недостаточная техническая документация в частности проектов и смет. Совершенно нет документов предварительных изысканий. ...

Командир Чукотской АГ Агров. Гл. бух. Майстренко.

Л. 141. ... дом 5 – служебный деревянный, новый; дом 6 – 6-ти квартирный деревянный, новый.

Д. 2324 (ф/к-2 б.). Годовой отчёт основной деятельности Воздушного Флота за 1945г. УПА ГУСМП. (Енисейской, Чукотской и Игарской АГ)

Л. 2. Протокол №11 ... за 1945г. 7.6.1946г.

... За 1945г самолёты УПА налетали 15850 часов при плане 14625ч, т.е. перевыполнили на 8,4%.

... По ледовой разведке все задания выполнены полностью с отличной оценкой на Востоке и хорошей на Западе.

... наряду с отмеченными положительными результатам, в работе Полярной авиации имели место следующие недостатки:

Большое количество лётных происшествий (109 случаев), из которых катастрофы, аварии и поломки самолётов и моторов имели место главным

образом по вине руководящего и лётного состава, ввиду низкого состояния трудовой и лётной дисциплины в подразделениях.

... в целом ввиду наличия большого количества л/происшествий, работу УПА в 1945 году признать неудовлетворительной.

В целях изжития отмеченных недостатков и улучшения работы УПА в 1946 году ... считать необходимым немедленного проведения следующих мероприятий:

1. Обеспечить систематическое повышение квалификации и освоение новой м/части лётно-подъёмным и наземным составом, как в центре, так и на местах.
2. Обеспечить стабильность личного состава экипажей самолётов, производя перестановки только в случаях необходимости и с учётом мнения командиров самолётов.
3. Строго соблюдать установленные сроки прохождения ЛПС медицинской комиссии.
4. **Ввести в лётных подразделениях УПА должности заместителей командиров АГ по лётной части и инспекторов по технике безопасности полётов.**

...

8. Обеспечить все самолёты, летающие в Арктике аварийными и спасательными средствами на случай вынужденной посадки.
9. Каждому самолёту придать **аварийный агрегат**, обеспечивающий работу радиации с земли или воды при выключенных моторах. ...

Л. 10 Объяснительная записка к отчёту о работе УПА по эксплуатации Воздушного флота за 1945г.

... Техническая эксплуатация и аэродромная служба.

Выполнение производственной программы 1945г. осуществлялось в основном самолётами Си-47, МП-7 и Каталина. Самолёты Г-2, Г-1 и МП-1 работали только в 1 п/г и **почти все были списаны из-за значительной переработки ресурсов и морального износа.**

В 1945г. ПА получила ряд трофейных самолётов, но большинство из них требуют модернизации и переделок для работы в северных условиях. Из указанных самолётов эксплуатировались в летний период по одному самолёту Ю-52 и Си-204 в Енисейской АГ.

Лётные происшествия. В сопоставлении с 1944г. общее количество лётных происшествий в 1945г снизилось на 6%, налёт часов на 1 лётное происшествие увеличился на 23%. Снижение происшествий произошло за счёт вынужденных посадок, **количество аварий значительно возросло.**

...

Л. 24. **Протокол №3 заседания по рассмотрению Годового отчёта Чукотской АГ УПА ГУСМП за 1945 год. 15.5.1946г.**

Присутствовали ... от Чукотской АГ т. Игнатъев П.И. и Б.Г. Агров.

... ж) проведена большая работа по строительству сухопутных площадок, что дало возможность эксплуатировать колёсные машины в Восточном секторе Арктики.

3. Наряду с достижениями в работе Чукотской АГ имеются следующие недостатки:

а) рост лётных происшествий по сравнению с 1944 годом на 172,9% имеет место, как за счёт вынужденных посадок, так и более серьёзных происшествий аварий и поломок самолётов. Из общего числа происшествий 63,2% произошли по вине лётного состава. ...

ж) в 1945г. по АГ имелось 64 случая нарушения трудовой дисциплины и составляет рост против 1944г – на 120,7% ...

4. Наряду с достижениями в хозяйственной деятельности АГ имела значительный рост лётных происшествий, в связи с чем **работу Чукотской АГ за 1945 год признать неудовлетворительной.**

Л. 70об-71 (б. 2) **Производственные показатели по Чукотской АГ.**

1. Количество налёта часов 1944 год отчёт/1945 год план/1945г. отчёт:
1268/1600/1647.

1946 год

Приказ №38. 26.2.1946г. О распределении аэродромов и авиабаз по классам. Настоящим объявляю классификацию аэропортов и авиабаз Полярной авиации Главсевморпути:

Авиабазы и аэропорты 1 класса: ... 6. Тикси; 7. Кресты Колымские.

..... 2 класса: ... 11. Чокурдах; 12. М.Шмидта; 13. Провидения.

..... 3 класса: ... 20. Певек; 21. Анадырь; 22. Угольная.

..... 4 класса: ... 27. Оловянная.

Начальник УПА полковник Мазурук.

Приказ Р-171. 29.6.1946г. О введение в действие «Положения о заместителе командира авиагруппы по лётной службе» ...

Приказываю: 1. **Положение о старших пилотах АГ УПА Главсевморпути**, утверждённое мною 20.1.1945 года отменить. Нач УПА Мазурук.

В 1946 году произведена замена командиров во всех 3-х авиагруппах УПА и вновь назначены в Чукотскую и Игарскую АГ заместители командиров по лётной службе. Налёт часов в 1946г по Чукотской АГ составил 556,5 часов.

Дело 349. Отчётный доклад Чукотской АГ о работе за 1 п/г 1946г. 39л.

1 – Выполнение плана. 1-е полугодие 1946г.

Налёт часов всего (план/факт/%) : 1215/345-45/28,5.... Таким образом, план по основным показателям т/км выполнен только на 26%. План (50 час) по санитарным полётам выполнен только на 24% (12 час). Санитарные полёты выполнялись на самолёте С-2 Н-359 в районе Анадырь-Усть-Белая, Оловянная-Провидения. Доставлено больных 5 человек.

Невыполнение плана вызвано необеспеченностью самолётным парком и лётным составом и не использованием самолётов «Зибель» в зимних условиях. Для выполнения эксплуатационного плана предусматривалось: по линейной работе 1 самолёт ЛИ-2, Зибель в 1 кв – 2 самолёта, во 2-ом кв – 4. На санитарные полёты: С-2, СП – 2 самолёта.

Фактически в 1 п/г (1946г) АГ располагала следующим парком.

№	Тип с-та	Опоз знак	Срок поступ-я	Налёт за 1 п/г	Состояние	Базируется
1	Зибель	Н-370	9.1945г	2-15	Исправен	Кресты Колымские
2	Зибель	Н-376	5.1946г	38-00	Исправен	Кресты Колымские
3	С-2	Н-359	1945	79-55	Исправен	Шмидт
4	СП	Н-168	1942	19-15	Исправен	Кресты Колымские
5	ПО-2	Н-182	1942	-	Неисправен	Шмидт, подлежит спис-ю из-за переработки рес-са и изнош-сти
6	Г-1	Н-117	1942	52-05	Списан	пр.УПА в 4.46г. Не летал с 2.46г.
7	МП-7	Н-275	1942	-	Неисправен	Передан МАГОН пр.УПА №13с от 23.4.46г.
8	С-2	Н-358	1942	20-20	Списан	Потерпел аварию 4.1.1946г.

... **Предусмотренный планом самолёт ЛИ-2**, на котором должны были быть произведены более 50% запланированных перевозок в АГ не поступил, а эксплуатация самолётов типа Зибель в зимних условиях не осуществлялась, т.к. находился в стадии изучения и подготовки к эксплуатации в условиях минусовых температур.

Наряду с отсутствием самолётного парка, АГ также не была обеспечена лётным составом. По плану па 1 п/г 1946 года было утверждено 20 ед. ЛПС. Фактически числилось 14 ед, из них в АГ находилось 8. Помимо своей основной задачи, коллектив АГ обслуживал самолёты других ведомств: МАГОН – 26,4%; ГВФ – 20,9%; Дальстроя – 33%. ...

Большой процент служебных перевозок объясняется вывозкой больных сотрудников АГ, заменой личного состава, которые работали на Севере по 6-8 лет.

2 – Труд. Всего в АГ – 227 человек по плану, фактически – 213 = 93,8%. ...

2. Лётная работа. Воздушные трассы Чукотской АГ в основном проходят по берегам Северных морей и а/портов АГ, также расположенных в непосредственной близости от морей, максимально 120 км, а поэтому – постоянные туманы в летний период, пурги и туманы зимой сильно усложняют нормальные полёты даже таких оборудованных самолётов, как СИ-47 и Каталина, а тем более для менее оборудованных самолётов. ...

СИ-47 Н-369 предоставленный в АГ на временное пользование, налетал 131 час 55 мин.

За 1п/г в АГ числилось по штату 8 пилотов, из них Томилин и Беляевский были на курсах усовершенствования и в АГ совершенно не работали. Лаушкин до мая – в командировке в Москве и на перегонке самолёта Зибель, прибыл в АГ 1

мая. Фактически в 1 п/г работали пилот Гаевский, Куканов – до командировки его в Москву в мае месяце и Лаушкин после 1 мая.

Укомплектованность б/механиками была аналогичной с пилотами. Постоянным б/механиком был Смирнов и по несколько месяцев Мансуров и Сеталов. Из б/радиостов на лицо были Китц без класса и Загорный. Матвеев работал больше на земле и отпущен в отпуск.

За зимний период самолёты АГ работали по обеспечению избирательной компании в ВС СССР – пилот Куканов на с-те Г-1 и пилот Гаевский на с-те С-2, при этом у Гаевского – без замечаний, а у Куканова – две вынужденные посадки на Г-1 из-за отказа матчасти и две вынужденные посадки на Зибеле при перегонке из Москвы в Кресты Колымские. ...

Таким образом на самолётах Чукотской АГ налётано только 213ч.50 м + 131ч.55м на самолёте МАГОН Си-47 Н-369.

Незначительный налёт объясняется:

а) по самолёту СП Н-168 – базировался в Крестах, по плану санитарные полёты по заявкам, но заявок не было. По мере надобности были полёты по маршруту Кресты Колымские – Островное. На более дальние маршруты – мала грузоподъёмность, не производились;

б) С-2 Н-358 с-т вышел из строя 4.1.1946г. при аварии (пилот Тымнетагин);

в) С-2 Н-359 базировался на Шмидте и летал в районе Шмидта – по дальним маршрутам не летал – малая грузоподъёмность;

г) Г-1 Н-117 списан по приказу УПА в апреле 1946г. Полёты прекратил в начале февраля из-за сильной изношенности;

д) СИ-204 поступил в АГ 2.5.1946г. 6 мая при полёте Кресты-Шмидт – вынужденная посадка из-за поломки мотора. На вынужденной находился с 6 по 18 мая. Потом перелетел на Шмидт и простоял до 28 июня – закрытием зимнего аэродрома;

е) СИ-204 Н-370, прибыл в АГ не оборудованный к полётам при низких температурах, а также отсутствием в АГ лётчика, допущенного к полётам на самолёте данного типа, весь отчётный период простоял в а/п Кресты Колымские.

За 1 п/г ЛС имеет следующий налёт:

1.Телис А.Н, к-р АГ	СП и Зибель	9-40	6. Смирнов М.И, б/м	СИ-204	2-15
2.Лаушкин Б.П. п.3кл	СИ-204, СП	43-35	7. Сеталов И.Г, б/м	СИ-204	38-00
3. Тымнетагин, п. 4кл	С-2	6-25	8. Мансуров Г.А, б/м	Г-1	36-02
4. Гаевский Е.П, п.3кл	С-2	50-05	9. Матвеев В.Г, б/р	Г-1	36-02
5. Куканов Ф.К, п.3кл	Г-1	36-02	10.Загорный Р.А, б/р	СИ-204	38-00

В АГ имеется 1 диспетчер, на которого возложена обязанность обеспечить наблюдение за движением самолётов на трассах АГ, состоянием аэродромов, подготовки к выпуску самолётов в рейс. В качестве диспетчера работает случайный человек, впервые попавший в авиацию (за отсутствием более

подготовленной кандидатуры), поэтому практически диспетчерская работа лежит на начальнике штаба группы. (Сежетов А.П.)

3. Штурманская служба. Штурманов не было. Прибыл только в июле. Радиолокаторов на самолётах АГ нет. Картами масштаба миллионка АГ обеспечена, за исключением района р. Яна -Тикси, каковые необходимы к заводу из УПА после их выпуска картографией. ...

Лётные происшествия.

За 1 п/г = 6 л/пр, из них 1 авария С-2 Н-358; 2 ВП Г-1 Н-117 и 3 ВП СИ-204.

1. Авария С-2 Н-358 4.1.1946г. пилот Тымнетагин, б/м Антипин. При возвращении из п. Туманская попал в плохие м/у, вне видимости земли при посадке разбил самолёт. Виновник Тымнетагин арестован на 3 суток с содержанием на гауптвахте. Начальник а/п Кочергин – выговор (за то, что выпустил при плохой погоде).
2. ВП-возврат Г-1 Н-117 5.2.1946г. Куканов, б/м Мансуров, б/р Матвеев. Через 15 минут полёта на Певек упало давление масла правого мотора с ростом температуры до 80 градусов и пилот принял решение возвратиться в а/п Кресты Колымские. Виновник б/м Мансуров – выговор..
3. ВП в Рау-Чуа Г-1 Н-117, Куканов, б/м и б/р те же. После 1ч.10м. – течь антифриза правого мотора. Причина. Течь в рубашке 3-го цилиндра из-за коррозии.
5. ВП-возврат СИ-204 Н-379 Куканов, б/м Бесфамильный 13.5.1946г. Из Якутска на Сеймчан, встретив на маршруте закрытый облаками перевал вернулся в Якутск.
6. ВП-возврат СИ-204 Н-379 Куканов, б/м Бесфамильный. 14.5.1946г. Через 50 минут полёта из Якутска на Сеймчан мотор начал отказывать. Причина. Провалился всасывающий клапан 8 цилиндра левого мотора. Заменён мотор.

4. Радиосвязь. ... Лучшими р/станциями по состоянию и работе р/связи являются Чокурдах и Кресты Колымские. Лучшими операторами являются в Крестах Колымских – Ушаков; в Чокурдахе – Беленькая; в Певеке – Власова. Лучшим б/радистом является Матвеев.

Общий вывод. 1. Быстрый ввод в строй пеленгаторов в Крестах Колымских и Чокурдахе.

... 4. На рациях Усть-Янск, Оловянная и Чокурдах необходимо ставить новые мачты.

5. Для рации Алазея необходима постройка дома для размещения рации.

Рация размещена в землянке. ...

Для строительства р/центра в Крестах Колымских совместно с начальником строительства изыскали площадки под передающий пункт и выделенный приём.

5.Метеослужба. **Бюро погоды в Крестах существует с 1941 года, однако до 1946 года на картах отсутствует необходимый минимум сведений для обработки ... Бюро погоды подчинено районному бюро погоды на Шмидте.**

6. Эксплуатационно-техническая служба.

Самолётный парк Чукотской АГ на 1.7.1946 года состоит из 4-х самолётов, из них: СИ-204 = 2; С-2(ПО-2) = 1; СП (ПО-2) = 1.

Техническое состояние их следующее:

1. СИ-204 Н-370, з№322119, налёт после поступления в УПА = 93ч.20м.
2. Си-204 Н-376, з№251571, = 59ч.25м. Прибыл в Чукотскую АГ 2.5.1946г. Что сделано по переоборудованию самолёта: ...
7. Смонтирован писсуар левого лётчика в кабине пилота. ... 14. ...
3. С-2 Н-359, з№943017 с мотором М-11Д с налётом 230ч.23м. с начала эксплуатации. Самолёт выпуска военного времени с отступлением технических норм.
4. СП Н-168, зав. №10156 с мотором М-11 Г с налётом 834ч.59м.
5. ПО-2 Н-182, зав. №9629, выпуска 1937г – подлежит списанию.
6. МП-7 Н-275 согласно пр. по УПА №13с от 23.4.46 передан в МАГОН.

Линейные мастерские Чукотской АГ территориально расположены в 2-х аэропортах: м. Шмидта и Кресты Колымские. К концу летней навигации всё основное станочное оборудование, инструменты, материалы и личный состав будут сосредоточены в Крестах Колымских.

В настоящее время, строящееся основное здание линейных мастерских в Крестах Колымских готово на 65% и на зиму 1946-47гг часть оборудования разместиться в новом здании.

7.Аэродромная служба. А/порты: Кресты Колымские, Чокурдах, Провидения, Шмидт, Певек, Анадырь, Оловянная, Усть-Янск.

За зимний период АГ располагала зимними ВПП, пригодными для приёма самолётов на колёсах: Усть-Янск, Чокурдах, Кресты Колымские, Шмидт, Певек, Провидения, Оловянная, Врангель и Угольная и аэродром ГВФ в Анадыре, при чём колёсные аэродромы в Провидения и Оловянной в текущую зиму были оборудованы впервые. Эксплуатация зимних аэродромов практически закончена 15 мая.

В летний период речные гидроаэродромы открыты к навигации в первой половине июня, морские – в первой половине июля, а в Певеке во второй половине июля. **Постоянно действующими ВПП в АГ являются: в Чокурдахе, Певеке, Шмидте и с июля месяца временная ВПП является ВПП в Крестах Колымских на косе Ванькиного острова.**

Все а/п поддерживают ВПП для посадки самолётов на колёсах в течение всей зимы. Все ВПП были хорошо обозначены ветками хвои и флажками, а подходы к ВПП – стоящими бочками.

Подсобное хозяйство за 1-е полугодие 1946г представляется следующим:

1. Заготовки дичи 1868кг, в т.ч. по Крестам = 1693, Чокурдаху = 42, Алазеи = 53, Шмидту = 55, Оловянной = 25;
2. Заготовлено рыбы 4510 кг, в т.ч. по Крестам = 3668, Чокурдахе = 167, Алазее = 675;
3. Переработано в Крестах через соленье, копчение 1,5 тонны рыбы;
4. В Алазее заготовлено корма для собак: нерпичьего жира = 209кг, мяса = 416 кг;

5. Засеяно редиской 0,04 га парников в Крестах Колымских.

Все заготовленные продукты сохранены от порчи, используются в столовых и выдаются на сухой паёк. Часть рыбы в переработанном виде отправлена в а/п Шмидт, Анадырь, Врангель.

Пошивочная и сапожная мастерские в Крестах Колымских обеспечивали пошивку спецодежды и спецобуви и потребности работников АГ.

10. Санитарное обеспечение лётной работы. АГ в Крестах Колымских имеет врача и фельдшера, располагающей небольшой амбулаторией и ограниченным наличием медикаментов. Периодически пилоты АГ, остальной ЛПС проходит медосмотр. Санитарные нормы ЛПС, как правило, соблюдают.

11. Состояние дисциплины. В 1-ом полугодии 1946 года были 44 случая нарушения трудовой дисциплины.

1. Нач а/п Усть-Янск – Гусанов;
- 2. Нач а/п Кресты Колымские – Коршунов;**
- 3. Нач а/п Чокурдах Рябинин;**
6. Нач а/п Анадырь Кочергин.

V. Задачи. ... 3. По а/п Кресты Колымские. Окончание строительства авиалинейных мастерских, доделка дома для расширения общежития экипажей ледовых машин, т.к. имеющееся общежитие ЛПС недостаточно при скоплении более 2-х экипажей.

Приступлено к постройке р/пеленгатора для облегчения СВЖ на данном участке трассы.

А/порты: Усть-Янск, Чокурдах, Кресты Колымские, Певек, Шмидт, Провидения, Оловянная, Анадырь, Угольная, Врангель, Средне-Колымск.

Командир Чукотской АГ майор Телис, НШ Сежетов.

Д. 1255. Годовой отчёт Чукотской АГ по основной деятельности и капитальному строительству за 1946 год и объяснительная записка к нему.

Л. 2. Объяснительная записка к Годовому отчёту Чукотской АГ за 1946 год.

I. Общая часть. В состав АГ на 1.1.1946 год входили и действовали в течение всего отчётного года:

№	а) аэропорты	б) р/м/ст.	№	в) посадочные площадки	Кроме того с сентября 1946 года открыты и действуют аэропорты:
1	Кресты Колымские	Алазея	1	Ванкарем	

2	Певек		2	Биллингс	1. Средне-Колымск;
3	Шмидт		3	Коса 2-х пил.	2. Угольная
4	Оловянная		4	Уэлен	
5	Анадырь		5	Врангель	
6	Провидения				
7	Чокурдах				
8	Усть-Янск				

Л. 9. Гл. бухгалтер Майстренко с 20 августа 1946 года по приказу Главсевморпути освобождён от занимаемой должности.

Л. 14. Подсобное хозяйство. За отчётный год поголовье рогатого скота с 5 увеличилось до 11, в т.ч. коров – 6, быков – 2, подтёлков – 4, телят – 1. Удой молока составил 6229 л. Средний удой на 1 корову = 1780л. От забоя свиней получено 928 кг мяса. Выпечка хлеба -52690кг. От организованного отстрела водоплавающей дичи заготовлено 2000 кг/гуси, лебеди/. Вылов рыбы сырца = 30272 кг, 19400 кг – засолено, 3500 кг – закопчено. ...

Для прокорма рогатого скота, лошадей и свиного поголовья заготовлено на 5-ти сенокосных участках – 55 тонн сена. Сбор дикорастущих ягод и грибов не производился вследствие не урожая.

Л. 15. По штатному расписанию на 1946 год было утверждено 26 единиц (*лётного состава*). Фактически в АГ числилось 10-14 человек, из которых в АГ находились 8. (Лаушкин, Куканов, Гаевский, Смирнов, Китп, Матвеев, Сеталов, Загорный). Остальные находились в Москве и в Чукотской АГ не имели ни одного часа налёта.

План по санитарным и тренировочным заданиям не выполнен из-за отсутствия лётного состава.

Л. 16. Постоянное синбюро имеется в Крестах Колымских и на Шмидте. Временное синбюро на летний период имеется в б. Провидения.

В 1946г. в АГ числилось 8 пилотов, из них Томилин и Белявский были в 1 п/г на курсах усовершенствования знаний, после чего откомандированы в другое подразделение и в АГ не работали. Николаев и Липатников – пилоты без класса в мае уволены из АГ из-за невозможности использования. **Пилот 4 класса Тымнетагин за аварию в начале года отстранён от л/работы и в течение 1946 года не летал.** Фактически в течение 1946 года работали пилоты Лаушкин, Гаевский, Куканов, из которых **Куканов работал до июля месяца, после аварии самолёта 1-го июля с л/работы был снят.** Лаушкин работал во 2-ом п/г. Аналогичное положение было с бортмеханиками и бортрадистами. **Штурманов в 1946 году не было.** Из числящихся бортмехаников в АГ только Смирнов постоянно работал до октября месяца, остальные были в АГ по несколько месяцев.

За 1946 год самолёты Чукотской АГ помимо транспортных и санитарных полётов работали по обеспечению избирательной компании в начале года в

Верховный Совет СССР. Указанные полёты совершались: на самолёте Г-1 пилот Куканов, на самолёте МАГОН Си-47 пилот Котов, на самолёте С-2 – Гаевский. Пилот Гаевский все задания провел на «отлично» без каких-либо нарушений.

Налёт по каждому самолёту за 1946 год характеризуется следующими данными:

№	Тип с-та	№ с-та	Налёт час	В т.ч.ночью	Слепых
1	СП	Н-168	92		
2	С-2	Н-358	22		
3	С-2	Н-359	157	1-20	
4	Си-204	Н-376	127	2-30	6.02
5	Си-204	Н-370	18		
6	Си-204	Н-379	43		
7	Си-204	Н-408	49		
8	Каталина	Н-339*	254		
9	ЛИ-2	Н-394*	166	27-00	
10	Г-1	Н-117	52	10-37	
11	Си-47	Н-369*	131	42-30	
Всего			1115-16		

Из 1115 час 16 мин на самолётах Чукотской АГ налетали 564 часа 08 мин, что составляет 50% всей работы.

*Остальной налёт падает на самолёты МАГОН

Н-339, Н-394, Н-369, которые передавались АГ во временное пользование.

Самолёт С-2 Н-358 вышел из строя 4.1.1946г.- авария;

Самолёт С-2 Н-359 налетал 157 час 42 мин и с 20 ноября снят с эксплуатации из-за переработки ресурса и сильной изношенности.

Самолёт Си-204 Н-379 при перегонке из Москвы в Кресты Колымские потерпел аварию в районе Зырянки – вышел из строя. (1.7.1946г. – пилот Куканов)

Самолёт Си-204 Н-408 поступил в АГ 19.6.1946г. 20-го сентября вышел из строя 1 мотор. Из-за отсутствия запасного, до конца года не летал.

Самолёт Г-1 Н-117 списан по приказу УПА в апреле 1946г. Полёты прекращены в начале февраля из-за переработки ресурса и сильной изношенности.

За 1946 год лётный состав имеет следующий налёт.

№	Фамилия И.О.	Должность	Налёт	Типы самолётов
1	Телис А.Н	Командир АГ	26-15	Си-204, СП, ЛИ-2
2	Гаевский Е.П.?	Пилот	184-55	С-2, Си-204, Каталина, и СП
3	Лаушкин	Пилот	125-25	СП, Си-204
4	Вяльцев Н.И	Зам к-ра пилот	109-09	СП, Си-204
5	Куканов Ф.К.	Пилот	141-17	Г-1, Си-204, СП, С-2
6	Тымнетаген Д.К.	Пилот	6-25	С-2
7	Мансуров Г.А.	б/мех	16-02	Г-1
8	Сеталов И.Г.	б/мех	129-50	Си-204
9	Смирнов М.И.	б/мех	57-30	Си-204

10	Андреев	б/мех	49-31	Си-204
11	Сусленко П.Е.	б/рад	49-31	Си-204
12	Коновальцев И.Ф.	б/рад	51-16	ЛИ-2
13	Матвеев В.Г.	б/рад	36-02	Г-1
14	Загорный В.А.	б/рад	129-50	Си-204
15	Чувелёв М.К.	штурман	104-25	Си-204

Л. 18. Штурманская служба. В 1946г имела 1 штурмана, который проработал несколько месяцев, вследствие этого штурманской службы в АГ не было в полном объёме.

Л. 19. Имеющиеся в АГ р/маяки в Чокурдахе и в Крестах Колымских работали нормально, но практически самолёты пользуются ими весьма редко, а предпочитают брать привод. **Запланирована установка р/пеленгаторов в Чокурдахе, Крестах Колымских и Шмидте**, что значительно улучшит навигацию на трассах и внетрассовых полётах.

Служба перевозок. Специального работника по Службе перевозок в АГ не было. Работа осуществлялась Плановым отделом.

Л. 20. ТРУД. (план/факт).

ЛПС – 25/14

Станционно-линейный состав – 133/136

Радиоработники – 45/47

Линейные мастерские – 19/16

Капремонт – 5/1

Подсобное хозяйство – 7/7.

Л. 23. СМП Чукотской АГ на 1.1.1946 года включал в себя 8 самолётов.

№	Тип самолёта	№ самолёта	№	Тип самолёта	№ самолёта
1	С-47	Н-362	5	СП	Н-168
2	МП-7	Н-275	6	С-2	Н-358
3	Си-204	Н-370	7	С-2	Н-359
4	Г-1	Н-117	8	ПО-2	Н-182

В течение года состав самолётного парка АГ подвергался количественному и качественному изменениям, что видно из следующей таблицы движения СМП за 1946 год.

Тип с-та	Опоз. знак	Техническое состояние	Наименование предприятия, откуда и куда выбыл самолёт	Дата прибытия или выбытия	Основание
Прибыло в АГ в 1946 году					
Си-204	Н-376	Исправный	УПА	2.5.46г.	Пр. УПА
Си-204	Н-408	Исправный	УПА	21.8.46г.	...
Выбыло в 1946г.					
С-47	Н-362	неисправен после авар.	МАГОН		Пр. 164
МП-7	Н-276	исправен	Игарская АГ	23.4.46г.	Пр. УПА №3

Г-1	Н-117	к эксплуат. не пригоден	списан	25.4.46г.	... №146
ПС-2	Н-182	к эксплуат. не пригоден	списан	30.8.46г.	... №187
С-2	Н-358	авария в а/п Анадырь	списан	4.1.46г.	
С-2	Н-359	к эксплуатации не пригоден Аик? не списан, отправлен в УПА			

Таким образом, на 1.1.1947 года АГ имеет:

а) наличие СМП на 1.1.1947 года исправные:

Си-204 Н-376 в Крестах Колымских;

СП Н-168 в Крестах Колымских.

Неисправные и в заводском ремонте:

Си-204 Н-370 – в АРЗ Москва;

Си-204 Н-408 – в Зырянке;

С-2 Н-359 – подлежит списанию. (*Списан Пр. по УПА Р-5. 13.1.1947г.*)

V. Линейные мастерские. Линейные мастерские АГ базируются в Крестах Колымских, до сих пор не обеспечены рабочим местом – производственным помещением. Вновь строящееся здание до сих пор не подготовлено к освоению его как производственного помещения. Стройка почти заброшена и в течение 4-го квартала 1946 года почти никаких работ на ней не производилось.

Л. 31. ... техбригада должна состоять (в Крестах Колымских):

1. Ст. техник или инженер порта – 1;

2. Техников 1 класса – 2;

3. Техников 2 и 3 класса – 2;

4. Мотористов – 4.

Командир Чукотской АГ майор Телис.

Гл. инженер Панин

Гл. бухгалтер Сенкевич

Начальник ПО Еленицкая.

Л. 35. Радиостанция Кресты Колымские. Установлен приёмник «МОКЕЙ-РАДИО» в период ледостава на сухопутной ВПП «Ванькин остров» устанавливались р/ст. ...

Л. 39....Р/станция Средне-Колымск начала организовываться в сентябре 1946г.

Л. 40. Предложения. Р/станция Кресты Колымские. Установить и смонтировать р/пеленгатор. Приступить к монтажу р/пеленгатора с завозом необходимого оборудования. До пуска РПЛ установить 45 метров мачты на передающем.

Л.41. Общие замечания.

- отмечаю хорошую работу р/станций:

Чокурдах – начальник р/станции Гребеновский.

Кресты Колымские – начальник р/станции Архангельский.

Алазея – начальник р/станции Голордан. ...

Начальник связи Чукотской АГ Хорин.

Л.108. Ведомость законченных объектов капремонта за 1946г по Чукотской АГ
1. Дом-столовая; 2. Дом-штаб АГ; 3. Дом-ледовой разведки; 4. Дом-хлебопекарня.

Л. 109. Отдел капитального строительства.

I. Общая часть. Наименование работ.

1. Радиоцентр в Крестах Колымских.

2. Жилой дом в Крестах Колымских

4. Сухопутный аэродром на Пантелеихе.

6. Линейные мастерские в Крестах Колымских

7. Пеленгатор в Крестах Колымских

8. Ледник в Крестах Колымских

9. Скотный двор в Крестах Колымских (100%)

12. Тёплый склад в Крестах Колымских.

Л. 114. Прибывшее во второй половине (1946) года пополнение – преимущественно чернорабочие, **присланные из мест заключения Дальстроя**. Из имеющихся 52 рабочих, только 12 – квалифицированные рабочие.

Начальник Чукотской АГ Телис.

Л. 138. (нач а/п Кресты Колымские Сафонов)

На 1.1.1947 года УПА имело 60 самолётов. Поступило - 26, а убыло - 10.
Ф. 9570, опись 2, д. 3678.

Штатное расписание Московской, Игарской, **Чукотской АГ** и (аэролоционной группы) УПА на 1947г. Управленческая документация.

Л. 1. Утверждаю начальник УПА генерал-майор авиации Мазурук.

Штатное расписание периферийных организаций УПА Главсевморпути на 1947г (количество единиц/в т.ч. административно-управленческий персонал)

1. Чукотская АГ – 257/76;

2. Игарская АГ – 365/110;

3. Московская – 562/129;

4. Аэролоция гр. – 5/5

Итого: 1189/320

Л. 31. **Штаты Чукотской АГ УПА Главсевморпути на 1947/1948 годы.**

(из Дела 3684, л. 26)

Управление АГ:

1. Руководство – 5/5

2. ИАС – 2/3

3. ОКС – 2/2

4. ПФО – 2/3

5. ОМТС – 3/3

6. Бухгалтерия – 7/8

Всего по Управлению АГ – 21/24

Аэропорты:

1. Кресты Колымские 1 класса – 42/52

2. Усть-Янск 4 кл – 8/9

3. Чокурдах 2 кл – 13/16

4. Певек 3 кл – 13/18
5. Шмидт 2 кл – 16/18
6. Оловянная 4 кл (Залив Креста) – 5/5
7. Б. Провидения 2 кл – 9/10
8. Анадырь 3 кл – 7/8
9. Средне-Колымск 4 кл – 7
10. О. Врангель 4 кл – 1/2
11. Б. Угольная 3 кл – 6/5

Итого станционно-линейный состав 148/212 чел., подсобное хозяйство (Кресты Колымские) – 11/11 чел., капремонт – 3/7, линейные мастерские – 20/23 человека.

Л. 41. ЛПС - по штату/период работы (месяцев):

1. Ст. штурман АГ – 1/12
2. Пилот 1 класса к/к – 1/12
3. Пилот 1 класса – 1/6
4. Пилот 2 кл – 5/12
5. б/механик 1 кл – 5/12
6. б/механик 1 кл – 1/6
7. б/механик 2 кл – 1/12
8. б/механик 2 кл – 1/6
9. Штурман 1 кл – 1/6
10. б/радист 1 кл – 5/12
11. б/радист 1 кл – 1/6

Итого 23/20, в т.ч.: пилотов – 7, б/мех – 8, б/рад – 6, шт – 2.

Всего по АГ: ЛПС 23/20, станционно-линейный состав – 148, радиосеть – 52/50, мастерские – 201, подсобное хозяйство – 11, капремонт – 3.

Всего по АГ 257/252. В числителе показано списочное количество работников, в знаменателе – среднегодовое.

Нач УПА Мазурук. Нач ПФО УПА Нурик.

Д. 1259. Годовой отчёт Чукотской АГ по основной деятельности и капитальному строительству за 1947 год, кроме строительства. 157л.

Л. 8. Объяснительная записка к отчёту Чукотской АГ за 1947г.

І. Общая часть. В состав Чукотской АГ на 1.1.1947г. входили и действовали:

А) Аэропорты:

- 1. Кресты Колымские**
2. Певек
3. Шмидт
4. Оловянная
5. Анадырь
6. Провидения
7. Чокурдах
8. Усть-Янск

9. Средне-Колымск

10. Угольная

Б) Взлётно-посадочная площадка – Врангель.

В) радио метео станция – Алазея.

Аэропорт Средне-Колымск, как расположенный вне трасс АГ с июня 1947 года закрыт, а имевшееся там хозяйство переброшено в Кресты Колымские.

**Л. 20. VIII. Здания и сооружения по а/портам Чукотской АГ. ...
а/п Кресты Колымские:**

№	Объекты	Год постройки	Полезная площадь м ²	В т.ч. жилой
1	Аэровокзал	1941	164	64
2	Жилой дом бывшей рации	1940	110	71
3	Жилой дом №2-дом пилотов	1942	215	145
4	Жилой дом -ледовой разведки	1943	188	117
5	Жилой дом -14-ти комн-холостяков	1945	196	146
6	Здание штаба служебное	1945	220,3	
7	Жил дом в посёлке - кв.Тихонова	1944	102	90
8	Жилой дом - кв. Борисова	1944	15	11
9	Жилой дом ОКСа	1941	66	48
10	Жилой дом - кв. Авдеева	1944		
11	6-ти квартирный дом	1945	221,7	170
12	6-ти квартирный дом	1947	292	208
13	Гараж	1942	91	
14	Радиостанция	1943	30	
15	Аккумуляторная	1942	45	
16	Радиомаяк	1940	77	15
17	Ледник	1943	30	
18	Баня	1942	42,6	
19	Мастерская	1940	40	
20	Техсклад	1944	161	
21	Коптилка	1943	9	
22	Кузница	1944	26	
23	Пекарня	1945	42,35	

Л. 30-31. Состояние ГСМ. В портах Кресты Колымские, Чокурдах, Певек складские места в силу расширения поселкового строительства необходимо менять и оборудовать цистерны на новом месте.

Л. 34. Аэропорты и базы АГ:

- 1. Кресты Колымские**
2. Чокурдах
3. Усть-Янск
4. Певек
5. Шмидт
6. Анадырь
7. Оловянная
8. Провидения

9. Врангель – личным составом и оборудованием не укомплектована.

10. Угольная – личным составом и оборудованием не укомплектована.

На п/станциях Коса 2-х пилотов, Уэлен, Биллингс и Ванкарем не имеются ответственные лица по охране ГСМ на случай вынужденных посадок в их районах.

Л. 39-40. Р/станция Кресты Колымские. ... Делая выводы по р/ст. Кресты Колымские, надо сказать, что необходимость в строительстве р/центра в Крестах определилась уже давно. В 1946 году завезли оборудование р/центра, заложен фундамент, но не хватило средств, в 1947 году работы остановились. Необходимо в 1948 году – форсировать.

Л. 41. XII. Состояние кадров и дисциплина.

По штатному расписанию на 1947 год было утверждено 283 чел. Из них:	Фактически по АГ списочный состав на 1.1.1947г имелось 228 чел., из них:
- ЛПС – 23 человека, - станционно-линейных – 148, - работники радио – 53, - ... линейных мастерских – 20, - ... капремонт – 3, - ... подсобное хозяйство – 11, - ... ВОХР – 26.	- ЛПС – 12 - станционно-линейных – 127 - радио – 46 - линейные мастерские – 16 - капремонт – 3 - подсобное хозяйство – 4 - ВОХР – 20.

Общий контингент на 1.1.1948 года составляет: работников АГ, включая работников син. метеобюро = 314 чел. Кроме того иждивенцев 160 чел.

Л. 43-44. Выводы и предложения. ... 6. Ассигновать необходимо средства на окончание строительства ВПП в Крестах, Чокурдахе, Тикси.

7. В 1948 году выделить для АГ необходимый лёгкий самолётный парк самолётов У-2, ПО-2, а также выделить несколько гидросамолётов, которые АГ на сегодня совершенно не имеет.

... из работников р/службы к группе лучших начальников раций нужно отнести товарищей: Архангельский – начальник рации Кресты Колымские, ...

Командир Чукотской АГ майор Телис

Главный инженер АГ Панин

Главный бухгалтер АГ Сенкевич

Помощник командира по МТХО Кузнецов

Начальник связи Бобков

Л. 118. Сведения о наличии ЛПС Чукотской АГ за 1947 год.

№	Фамилия И.О.	Должность и типы с-тов	Налёт ч.
1	Жгун А.К.	к/к Ли-2	98
2	Шогин	Дублёр к/к Ли-2	91
3	Сливко В.М.	Штурман Ли-2, Си-204	102
4	Сеталов И.Г.	1-й б/м Ли-2, Си-204	180
5	Благовестный	2-й б/м Ли-2	52

6	Коновальцев И.Ф.	б/р Ли-2	74
7	Лаушкин В.Н.	к/к Ли-2	75
8	Гаевский Е.Н.	2 п. Ли-2, Си-204, СП	232
9	Абрамов Г.В.	Штурман Ли-2	
10	Смирнов М.И.	1-й б/м Ли-2	
11	Андреев Л.П.	2-й б/м Ли-2, Си-204	
12	Загорный Р.А.	б/р Ли-2, Си-204	
13	Витчевский Ю.А.	к/к Ли-2	
14	Кесарев Ф.	Дублёр Ли-2	
15	Чумак	Штурман Ли-2	
16	Забавнов	1-й б/м Ли-2	
17	Медведев А.И.	2-й б/м Ли-2	
18	Матвеев В.Г.	б/р Ли-2	
19	Журавлёв	к/к Ли-2	
20	Петров Д.П.	Дублёр Ли-2, Си-204, СП	
21	Чернов А.Г.	Штурман Ли-2	
22	Супрун В.И.	1-й б/м Ли-2	
23	Сусленко П.Е.	б/р Ли-2, Си-204	
24	Жуков	б/р Ли-2	
25	Архангельский А.С.	б/р Ли-2	
26	Телис А.Н.	Пилот Ли-2, СП	
27	Панин М.К.	б/инженер Си-2? (Ли-2)	

Командир Чукотской АГ Телис

Д. 2979. Приказы УПА 1947г. 130л.

Л. 16-17. Пр. Р-16. 4.3.47г. О распределении аэропортов и авиабаз по классам. В дополнение и частичное изменение пр. от 26.2.1946г №38, объявляю классификацию а/б и а/п ПА Главсевморпути.

а/б и а/п 1 кл.	2 класса	3 класса	4 класса
...	13. Чокурдах	20. Певек	28. Усть-Янск
7. Тикси	14. м.Шмидта	21. Анадырь	29. Оловянная
8.Кресты Колымские	15. Провидения	22. Угольная	30. Среднеколымск
	16. Котельный		

ИО начальника УПА Кузичкин

Л. 72. Приказ по УПА Р-69. 12.9.1947г. Об организации перегонки самолётов ЛИ-2 из Комсомольска в Чукотскую АГ. Для обеспечения перегонки в Чукотскую АГ 3-х самолётов ЛИ-2 получаемых в Комсомольске, приказываю:
П.1. Назначить экипажи в составе:

№	С-т ЛИ-2 Н-467	С-т ЛИ-2 Н-468	С-т ЛИ-2 Н-469
1	к/к пил 2кл ЧАГ Лаушкин	к/к пил 2кл МАГ Витчевский	к/к п 2кл МАГ Жгун
2	2-й пилот Чук АГ Петров	2-й пил 2кл Чук. АГ Кесарев	2п 3кл ЧАГ Гаевский
3	Шт с-та 2 кл ЧАГ Абрамов	Шт 3кл Моск. АГ Чумак	Шт 2кл МАГ Чернов

4	б/м с-та 1 кл ЧАГ Смирнов	б/м 2кл Моск. АГ Забавнов	б/м 1кл ЧАГ Сеталов
5	б/р с-та 3 кл Загорный	б/р 3кл Чук. АГ Матвеевко	б/р 3кл ЧАГ Сусленко

П.2 Назначить командиром звена перегоняемых самолётов пилота Чукотской АГ Лаушкина, на которого возложить персональную ответственность за приёмку машин, подготовку их к перелётам и организацию перелёта всех самолётов от Комсомольска до Крестов Колымских. В соответствие с этим весь ЛПС командированный на перегонку самолётов подчинить командиру звена тов. Лаушкину.

П.3.-П.4. Разрешить вылет одиночными самолётами по мере готовности при следующих условиях:

А). Перелёт из Комсомольска до Магадана по трассе Аэрофлота через п. Комсомольск-Николаевск на Амуре, Чумикан, Аян, Охотск, Магадан.

Б). Перелёт из Магадана до Крестов Колымских по трассе Дальстроя через п. Магадан, Сеймчан, Зырянка, Кресты Колымские. ... Нач. УПА Чибисов.

Командные р/ст...

Л. 1. Пр. по УПА Р-119. 29.12.1947г. О передаче аэропортов.

П.1. Передать с 1.1.1948г. из Московской АГ следующие а/порты:

1. Чукотской АГ – аэропорты Тикси и Котельный.

...3. Передачу закончить к 15.1.1948г. и оформить её соответствующими Актами.

Нач. УПА Чибисов

Л. 57. ... Построены временные сооружения: 2 домика на Ванькином острове – 6911р36к., коровник, ...

Д. 3820. Приказы УПА и АГ по основной деятельности за 1947г.

Л. 1. Пр. Нач. УПА Главсевморпути при СМ СССР №1с. 13.1.1947г.

Содержание. О техническом состоянии самолётного парка УПА по состоянию на 10.1.1947г. ...

П. 3. По Чукотской АГ.

№ п/п	Тип самолёта	Опозн. знак	Местонахождение самолёта	Техническое состояние
1	Си-204 (Зибель)	Н-370	Захарково	Треб. завод. ремонта
2		Н-376	Кресты Колымские	Исправный
3		Н-408	Зырянка	Треб. замены мотора
4	По-2	Н-168	Кресты Колымские	Исправный
5	Каталина	Н-339	Химки	Законсервирован

Всего в Чукотской АГ 5 самолётов, из них исправных-3, неисправных-2.

По типам:

1. Си-204=3: и-1, н/и-2;

2. По-2=1 – и;

3. Каталина=1 – и.

Л. 31. **Чукотская АГ** – Кресты Колымские Якутская АССР, основана в 1934г. Эксплуатирует 7 воздушных линий, протяжённостью 4610 км.

Анадырь – м. Шмидта	М. Шмидта – Кресты Колымские
Анадырь – Уэлен	М. Шмидта – Уэлен
Анадырь – Марково	Кресты Колымские - Тикси
Анадырь – б. Угольная	

В состав АГ входит 8 а/п: Анадырь, м. Шмидта, Певек, Кресты Колымские, Чокурдах, Усть Янск, Провидение, Оловянная.

Аэропорты Кресты Колымские, м. Шмидта, Певек и Провидения обслуживают помимо транспортных машин и самолёты ледовой разведки. АГ обслуживает в основном нужды Чукотского национального округа, предприятий ГРУ (б. Угольная) и поддерживает регулярную авиасвязь между п/станциями и отдалёнными районами округа. **Основные типы машин эксплуатирующиеся в АГ – самолёты ЛИ-2, СИ-204, С-2.**

На 1.1.1947 года общее количество работающих 220 человек, из них ЛПС = 20, инженеров и техников = 25.

Л.34. Наземные радиометеостанции УПС и связи ГУСМП (по состоянию на 1.1.1947г.) ... п/ст. Амбарчик, Четырёхстолбовой и Кресты Колымские относятся к Шмидтовскому району.

... п/ст Алазея, Чокурдах ... - к Тиксинскому району.

Выписка из штатного расписания УПА Главсевморпути. Штатов а/п **Тикси на 1948г. ... (всего по Тикси 38 чел).** ИО начальника УПА Кузичкин.

Л. 75. Для служебного пользования. Экз. №2. Командиру Чукотской АГ тов. Телис А.Н. 21.2.1948 года. «Препровождаю штаты Чукотской АГ на 1948г. Приложение: упомянутое на 13 листах»

Начальник УПА полковник Чибисов.

Л. 76. Штатное расписание Чукотской АГ УПА на 1948г.

1. Управление АГ – итого 5 чел;
 2. ИАС – 3 чел (Гл. инженер-начальник ИАС, Старший инженер по аэродромной службе, техник-лаборант ГСМ);
 3. Отдел капитального строительства – 2;
 4. ПФО – 3;
 5. Отдел материально/технического снабжения – 3;
 6. Бухгалтерия – 8.
- Всего по Управлению 24 человека.

№	Аэропорты	Класс	Численность
1	Кресты Колымские	1	52/52
2	Усть-Янск	4	9/9

3	Чокурдах	2	16/16
4	Певек	3	18/18
5	Шмидта	2	18/18
6	Оловянная	4	5/5
7	Б.Провидения	2	10/10
8	Анадырь	3	8/8
9	Врангель	4	2/2
10	Тикси	1	35/35
11	а/база Котельный	2	10 чел
12	а/база б. Угольная	3	5/5

Итого: Станционно-линейный состав 212 чел.

Подсобное хозяйство в Крестах Колымских:

№	Штаты	Числ.
1	Старший конюх	1
2	Свинарка	2
3	Доярка-скотница	2
4	Возчик	1
5	Сапожник	1
6	Портной	1
7	Пекарь	1
8	Рыбаки	2

Итого 11/11

Капремонт:

1. Печник 2
 2. Плотник-столяр 4
 3. Слесарь-водопроводчик 1
- Всего 7/7.

Линейные мастерские – 23/23.

Радиосеть Кресты Колымские.

Отдел связи АГ – 3/3

Кресты Колымские. Начальник р/связи ... 18/18

Всего по Группе без ВОХР и ЛПС/321 чел.

Для сравнения: МАГОН на 1948г – 469 шт. единиц; Игарская АГ – 418;

Чукотская АГ – 321 шт. единиц.

Начальник УПА Главсевморпути полковник Чибисов
Нач. ПФО УПА Нурик

1948г.

Д. 1266. Годовой отчёт Чукотской АГ по основной деятельности и капитальному строительству за 1948г. 92л.

Л. 40. Отчёт о численности рабочих и служащих по Чукотской АГ за 1948 год.

	план	факт	женщин
Всего	391	370	49

1. ЛПС	44	23	
2. Станционно-линейный состав	212	208	36
3. Р/связь	68	71	9
4. ВОХР	26	28	1
5. Линейные	23	20	
6. Капремонт	7	8	
7. Подсобное хозяйство	11	12	3

Д. 1267. Год отчёт Чукотской АГ по капиталовложениям за 1948г. 15л.

Л. 8. II. Ввод в действие объектов строительства. А. Ввод в действие производственных объектов строительства ... (в Крестах Колымских):

№	Объект	Из чего сделан	Состояние
1	Линейные мастерские	Дерево	Новые
2	Бензосклад	...	Реконструирован
3	Пирс	...	Новый
4	Пилорама	...	...
5	Навес у склада	...	...
6	Коровник	...	...
7	Балок компрессорной		...
8	Гараж на аэродроме		...
9	Сварочная мастерская		...
10	Дом на Ванькином острове	Фанера	...
11	Фанерный дом на ВПП	...	...
12	Прачечная	палатка	...

Нач. Чукотской АГ п/п Дубровин.

Д. 2982 Приказы УПА Главсевморпути за 1948г. 62л.

Л. 38. Пр. Р-42. По личному составу.

... исключить с 13.5.1948г. из списков работников МАГОН УПА следующих тов: ...

7. Телис Александра Николаевича – бывшего командира Чукотской АГ. *(погиб в катастрофе)*

Нач. УПА Чибисов.

Д. 2983. Приказы УПА Главсевморпути 1948г. 168л.

Л. 141. Пр. Р-99. 23.9.1948г. О введении прямых почтовых рейсов Москва-Провидения.

Ввести с 15 ноября 1948г. регулярные сквозные почтовые рейсы из Москвы в Провидения с обязательными посадками для обмена почтовой корреспонденции в следующих портах: Москва, Архангельск, Нарьян-Мар, Амдерма, Усть-Кара, м. Каменный, Игарка, Дудинка, Волочанка, Хатанга, Косистый, Таймылыр, Тикси, Усть-Янск, Чокурдах, **Кресты Колымские**, Певек, Шмидт, Анадырь, Угольная, Провидения.

Вылеты самолётов из Москвы и Провидение установить 1 и 15 числа каждого месяца начиная с 15 ноября с.г.

Для обеспечения выполнения почтовых рейсов на линии Москва-Провидение ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Командиру Московской АГ тов. Юкалову А.А. выделить и закрепить для этой цели три самолёта ЛИ-2 (1 с-т резервный) и укомплектовать последние опытными экипажами способными обеспечить выполнение полётов в условиях полярной ночи. ...

ИО нач УПА Кузичкин

Л. 153. Пр. Р-109. 9.10.1948г. О разрешении и организации ночных полётов УПА в зимний период 1948-49гг (Приказ Нач ГУСМП при СМ СССР). Для выполнения транспортных перевозок в Арктике в зимнее время 1948-49г приказываю:

1. Разрешить УПА с 1 ноября 1948г. по 1 марта 1949г. производство на северных трассах ночных полётов на самолётах ЛИ-2, Ил-12.
2. К производству ночных полётов допустить после установленной тренировки, проверки т/п и положенного заключения пилотов – инструкторов, нижепоименованный ЛС имеющий уже практический опыт ночных полётов в Арктике: а) на с-те ИЛ-12: к/к Московской АГ пилотов Титлова, Метлицкого, Осипова и Васильева; б) на с-те ЛИ-2: к/к Московской АГ пилотов Черевичного, Задкова, Бахтинова, Козлова, Шатрова, Даксердоф, Сырокваша, Малькова и Сургучова.; к/к Игарской АГ пилотов Томилина и Сушина; **к/к Чукотской АГ пилотов Журавлёва и Жгуна;**
3. Инструкторами для тренировки ЛС в ночных условиях назначить: а) на с-те ИЛ-12 к-р отряда МАГОН т. Монакова; б) на с-те ЛИ-2 к/к МАГОН Титлова, Котова, Бахтинова.
4. Для тренировки ЛС Игарской и Чукотской АГ в ночных полётах к-ру Московской АГ не позже 10 октября командировать на места инструкторов-пилотов из числа упомянутых в п. 3 настоящего приказа.
5. ЛС, упомянутый в п.2 должен иметь заключение медицинской комиссии о пригодности к ночным полётам. ...

ИО нач. ГУСМП при СМ СССР Генерал-майор авиации Кузнецов.

2381. Годовой отчёт УПА Главсевморпути по эксплуатации воздушного флота и капвложениям за 1948г. Москва, Б. Черкасский, 17. ...

Пос. Нижние Кресты.

Л. 82. Протокол рассмотрения и утверждения начальником УПА ГУСМП годового отчёта Чукотской АГ за 1948г. по эксплуатации воздушного флота и капитальному строительству. **6 апреля 1949г.**

А. По основной деятельности:

1. Утверждённый на 1948г план выполнен со следующими показателями:
 - по налёту часов – 89,3%, в т.ч. по транспортной работе – 79, 9%;
 - по перевозкам пассажиров, грузов и почты – 69,1%;
 - по т/км – 75,2%.
2. Недовыполнение плана объясняется:
 - необеспеченностью АГ самолётным парком. По грузоподъёмности – 70,8%;
 - плохим техническим состоянием наличного самолётного парка;

- отсутствием запланированного гидросамолёта, который был заменён сухопутным самолётом;
- плохой работой службы перевозок, не обеспечившей привлечение платной загрузки.

От этого доходы авиагруппы составили 71,3% от плана. Большое количество служебных перевозок.

... В 1948г. имело место 8 лётных происшествий.

... Остались не проинвентаризированными материальные ценности, находящиеся в а/портах: Угольная, Врангель, запасная ВПП, Уэлен, Ванкарем, Коса 2-х пилотов, **Амбарчик**, Средне-Колымск.

... Только в результате смены командира и гл. бухгалтера авиагруппы дебиторская задолженность в течение второго полугодия значительно снижена и доведена до установленного норматива.

... План по капитальному строительству выполнен на 104%. За отчётный год АГ имеет убытки в сумме 181 т.р.

Постановление по основной деятельности. ... 5. Резко сократить количество служебных перевозок, которые не могут превышать 5% от общего объёма транспортной работы.

Заключение ПФО УПА по отчёту Чукотской АГ за 1948г.

... Налёт часов всего 1700/1578 – 89,3%.

Самолёты пилотов Жгуна и Лаушкина большое количество времени не участвовали в эксплуатации по причине вывода их из строя. Самолёт **Н-361** прибыл в АГ с отработанным ресурсом винтов, и кроме того на нём отсутствовала противообледенительная система на несущих поверхностях, поэтому его эксплуатация была невозможна в осеннее и особенно в зимнее время.

С-т Н-469 с 21 марта по 9 мая простоял из-за отсутствия бензобака.

С-т Н-468 находился в ремонте на заводе со второй половины мая по 12 августа, т.е. фактически эксплуатировался только 7 месяцев.

С-т Н-467 с 17 марта по май работал в экспедиции, а с мая работал для МАГОН, в план которой и была отнесена выполненная работа.

ТРУД

По численности план/фактич: 391/353 – 90,2%. По ЛПС – недокомплект к плану на 19 человек.

В 1948 году в Чукотской АГ вновь была организована контора Колымстроя, которая охватывает строительство в **Крестах Колымских** и Чокурдахе, а на Шмидте организован стройучасток Приведенстрой, следовательно, все строительно-монтажные работы в основном перешли на подрядный способ. Чукотской АГ контроль слабый. ... бывший начальник а/п Гусаков.

Д. 3821. Приказы УПА №1с-17с и 07с, 016с МАГОН по основной деятельности за 1948г.

Л.12. Пр.5с. 3.6.48г. Перераспределение самолётного парка между АГ УПА.

...

7. Самолёт **Ли-2 Н-467** находящийся в заводском ремонте **списать с баланса Чукотской АГ** и передать на баланс Игарской АГ.
8. Самолёт **С-47 Н-361**, прошедший модификацию под моторы АШ-62ир списать с баланса Московской АГ и **передать на баланс Чукотской АГ. ...**
- Нач УПА Чибисов.

Л. 17-20. Пр. нач. УПА №8с. 13.9.48. О техническом состоянии СП УПА по состоянию на 10.9.1948г.

П. 3. По Чукотской АГ.

1. Ли-2 462 Красноярск – замена моторов	Всего в АГ 5 с-тов: исправных 2, не исправных 3. По типам: 1. Ли-2 = 3 – ½ 2. С-47 = 1 – 1/0 3. СП = 1 – 0/1
2. 468 Москва – замена моторов	
3. 469 в рейсе – исправен	
4. С-47 361 Кресты Колымские – исправен	
5. СП 168 Кресты Колымские – в ремонте	

Всего в Полярной авиации 104 самолёта, из них: исправных 64, не исправных 40. По типам:

1. Каталина = 19 – 12/7	7. Б-25 = 2 – 1/1
2. МП-7 = 4 – 4/0	8. До-24 = 1 – 0/1
3. Ил-12 = 11 – 7/4	9. Пе-8 = 1 – 0/1
4. Ли-2 = 21 – 12/9	10. ПО-1 = 36 – 23/13
5. С-47 = 5 – 2/3	11. Си-204 = 1 – 0/1
6. ФВ = 2 – 2/0	12. Ю-52 = 1 – 1/0

ИО Нач УПА Кузичкин.

Опись 4. Дело 259. Переписка с СМ СССР о строительстве аэродромов в 1948г.

Л.149. Предприятия и организации подчинённые Управлениям и отделам Гл-ти: ... 4. УПА – АГ: Московская АГОН с 9 аэрогидропортами; Игарская АГ с 10 аэрогидропортами и её подсобное хозяйство; **Чукотская АГ с 12 аэрогидропортами.**

Л.118. Исх. 4024с 19.11.1948г. Члену бюро по топливу и транспорту при СМ СССР тов. Павленко А.С. 1.11.1948г. экипаж **ЛИ-2 Н-494 Чукотской АГ УПА (на 10.9.48 числился за МАГОН) : к/к пилота 2 класса Журавлёва П.Ф, 2п Яценко Ф.А, шт Ерохина Н.И., 1-го б/м Забавнова А.Н, 2-го б/м Благовестного Ф.И и б/р Кузнецова Г.В.** – вылетев из а/п Усть-Янск, произвёл , из-за неисправности правого мотора, вынужденную посадку в районе м. Косистый. По последнему сообщению с борта указывалось место нахождения самолёта в 30 км к востоку от Косистого (аэродром назначения). На борту кроме экипажа пассажиров и груза не было. 18.11 наземная партия прибыла к месту аварии самолёта. Вокруг разбитого самолёта были найдены 5 трупов: Журавлёва, Яценко, Ерохина, Забавнова и Кузнецова. Шестой член экипажа Благовестный пока не обнаружен. Приступлено к открытию самолёта от снега, розыскам 6-го члена экипажа и установлению причин катастрофы.

ИО Нач. Главсевморпути А. Кузнецов.

Л. 56. Справка о наличии самолётного парка и аэродромов по УПА Главсевморпути на 1.1.1948г.

Самолётный парк: Каталин – 10 с-тов, МП-7=4, ИЛ-12=9, ЛИ-2=26, СИ-47=6, ФВ-200=2, ПЕ-8=1, Ю-52=1, ДО-24=1, СИ-204=11, ПО-2=23. Итого = 94 с-та.

Аэропорты: Москва, Архангельск, Амдерма, Усть-Кара, м. Каменный, Диксон, Челюскин, Усть-Таймыр, Игарка, Дудинка, Усть-Порт, Караул, Сопочная Карга, Кресты Таймырские, Волочанка, Хатанга, Косистый, Таймылыр, Оленёкская культбаза, Тикси, Котельный, Усть-Янск, Чокурдах, **Кресты Колымские**, Певек, Шмидт, Оловянная, Провидение, Анадырь, Угольная, Врангель. (Всего 31)

Нач. ПФО Нурик.

1949г.

Д. 1274. Годовой отчёт Чукотской АГ Главсевморпути по основной деятельности за 1949г. и объяснительная. записка к нему. 10бл.

(начальнику ПА ГУСМП полковнику Чибисову М(аксиму).Н(иколаевичу).
ИО к-ра Чукотской АГ капитана III ранга СМП Сежетов, Гл. бух. Манин.)

Л. 20. Отчёт о численности рабочих и служащих за 1949 год.

Рабочих и служащих	По плану	На конец отчётного года	В том числе женщин
Всего	450	462	73
ЛПС	47	37	-
Ст-линейный состав	233	244	53
р/связь	87	95	16
Линейные мастерские	20	20	3
ВОХР	33	37	2
Подсобное хозяйство	19	19	4
Капремонт	11	10	-

Л. 25. Отчёт по эксплуатации воздушного флота за 1949 год.

Транспортная работа:

Показатель	По плану	отчёт	%
Налёт часов	1750	2277	130,1
Перевозка грузов		636	
Перевозка пассажиров	1385	3003	

Л. 103. Ведомость поступления основных средств по АГ за 1949 год.

5.12. С-т Н-465 из Игарки.

С-т Н-498 из МОГОН.

С-т Н-495 с моторами из МОГОН.

Самолёты Каталина (РВН-1) Н-341 и Н-344 из МОГОН

С-ты Н-527, Н-528 из МОГОН.

С-т Н-340 из МОГОН.

Д. 2406. Годовые отчёты ... с л. 181 – Годовой отчёт УПА за 1949г. ...

Л. 262. Протокол рассмотрения и утверждения Годового отчёта Чукотской АГ по эксплуатации ВФ и капитальному строительству за 1949г. 27.3.1950г.

Присутствовали: от Чукотской АГ Манин С.И., Дубровин Л.В, Буганков П.Г.

За отчётный год Чукотская АГ имеет след показатели:

1. План по налёту часов на 137,1% в т.ч. на транспортной работе -130%, л/р - 143, 4%, на прочих почти -170%. План т/км выполнен на 136,8%, коммерческая загрузка (к плановой) - 110%.

Непроизводительные потери: расходы по аварии самолёта т. Журавлёва 27 т.руб.; алименты по содержанию семей Журавлёва – 30 т.руб.

Д. 2984. Приказы 1-136 УПА 1949г.

Приказ по УПА Р-15 4.3.1949г. ... Командиру Чукотской АГ тов. Дубровину.

Перебросить из Амбарчика в Кресты Колымские имущество **воздухоплавательной группы**. Срок исполнения 12.3.1949г ... Нач УПА Чибисов.

Пр. Р-75. 28.6.1949г. ... **С-т СП Н-168 Чукотской АГ с налётом 1049 часов по своему техническому состоянию ... списать с баланса Чукотской АГ.**

Пр. Р-80. 2.7.1949г. О назначении экипажа для перегонки с завода самолётов ЛИ-2 в Чукотскую АГ.

П.1. Для приёмки 2-х самолётов ЛИ-2 в г. Комсомольске на Амуре и перегонки их в Чукотскую АГ – Кресты Колымские, выделить 2 экипажа в следующем составе:

1-й экипаж	2-й экипаж
к/к пилот 2 кл Жгун А.К.	к/к пилот 2 кл Цивинский К.Г.
2п пилот 2 кл Миньков Б.А.	2п пилот 3 кл лейтенант Ястребов И.А.
Шт 2 кл Цуприков П.С	Шт. 2 кл Чернов А.В.
б/м 3 кл Николаев С.Ф.	1 б/м 2кл Миронов Д.В.
б/р 2 кл Коновальцев И.Ф.	2 б/м 2 кл Сеталов И.Г.
	б/р Меньшиков В.В.

Старшим группы на время командировки в пути следования по приёму и организации перелёта назначаю пилота 2 класса т. Жгун А.К.

Выезд в командировку назначаю по готовности документов всей группы. (о б/р Меньшикове из МОГОНа, по окончании возвратиться в МАГОН попутным самолётом).

Нач. УПА полковник Чибисов.

Пр. нач. УПА при СМ СССР № Р-82 от 7.7.1949г. г. Москва.

О списании с баланса МАГОНа и зачислении на баланс Чукотской АГ самолётов **РВН-1 Н-341 и Н-344.**

Списать ... **Н-341 зав №02899 и Н-344 зав №02902** с установленными на них моторами Прайт-Уитней. Нач. УПА Чибисов.

Пр. нач. УПА Р-84. 8.7.1949г. О допуске пилота ПА ст. лейтенанта Ястребова И.А. к полётам на самолёте типа «Каталина» и «Амфибия» в качестве к/к. Окончившего теоретический курс и сдавшего экзамены по теоретической подготовке, а также имеющего достаточный опыт полётов на гидросамолётах

типа «Католина» и «Амфибия» к/к ЛИ-2 Чукотской АГ старшего лейтенанта Ястребова И.А. допустить к полётам в качестве к/к на гидросамолётах «Каталина» и «Амфибия».

Нач. УПА Чибисов.

Пр. нач. УПА Р-122. 1.11.1949г. Об итогах выполнения спецзадания Начальника Главсевморпути по перевозке пассажиров в Арктику самолётами УПА. ... За отличное выполнение проведённой операции объявляю БЛАГОДАРНОСТЬ: к/к Ястребову, 2п ..., шт ..., б/м ..., **б/р т. Гужва**, ...

Нач. УПА полковник Чибисов.

Пр. Р-130. 19. 11.1949г. О передаче на баланс АГ ПА самолётов ЛИ-2.

1. Вновь принятые от завода поставщика самолёты **ЛИ-2 Н-527 и 528** передать на баланс Чукотской АГ;
2. **С-т ЛИ-2 Н-469** исключить из списков Чук АГ и передать на б Моск АГ;
3. **С-т ЛИ-2 Н-465** Иг АГ Чук АГ;
4. Гл. бухгалтеру УПА тов. Городничеву уточнить балансы авиагрупп и внести соответствующие изменения в списочном составе самолётного парка АГ.

Чибисов.

Пр. Р-135. 29.12.1949г. О передаче самолёта ЛИ-2 Н-495.

Самолёт ЛИ-2 Н-495 зав. №18430608 с моторами АШ-62ир ... исключить с баланса Чукотской АГ и передать на баланс Московской АГ. Основание: Акт от 8.11.1949г.

Чибисов.

Пр. 2с. 28.1.1949г. О передаче самолётов.

П. 2. Самолёт типа **По-2**, полученный с завода 168 **Н-522 №16801056** и **Ли-2 Н-498 №18430708?(607)** закрепить за Чукотской АГ ... Нач. УПА Чибисов

Пр. 6с. 8.3.1949г. О закреплении самолётов Ли-2.

П. 3. С-т Ли-2 зав. № 18430607 Н-498 – закрепить за Чукотской АГ.

Нач УПА Чибисов.

Приказы по УПА о техническом состоянии самолётного парка УПА в

1949г. (испр/не испр; в/р – в рейсе; и – исправен;)

	№4с. 24.1- на 10.1.49г	№10с. на 20.3	№11с.29.4 на 20.4	№12с. 21.5 на 20.5	№14с. 7.7 на 1.7	№17с. 11.8 на 1.8	№19с. 19.10 на 25.9
	П.3. По Чук.АГ = 7:5/2	5:5/0	5:5/0	6:4/2	8:7/1	8:8/0	11:9/2
1	Ли-2=5:4/1	4	4	5:3/2	5:4/1	5	7:5/2
2	По-2=1:1/0	1	1	1	1	1	1
3	СП=1:0/1	-	-	-	Ката-на 2и	2	2
							КМ-2:1и
1	Ли-2 Н-462 Ми	Кр.Кол.	Кр.Кол.	Кр.Кол.	Кр.Кол.	в рем.	Кр.Кол.в/р +Н-527 в/р Н-528 в/р
2	Н-468 Чук. и	Кр.Кол	Кр.Кол.	Кр-ск в/р	Кр.Кол.и	в/р и	в/р и

3	Н-469 Чук. и	Кр.Кол	Кр.Кол.	Кр-ск в/р	...	...	...
4	Н-494 Чук. – авар-й, подл. спис	-	-	Н-495 М.и	Кр.Кол.и	Кр.Кол.и	в/р и
5	Н-498 Чук. и	Кр.Кол	Кр.Кол	Кр.Кол	Кр.Кол	в/р и	...
6	По-2 Н-522 Чук.и	Кр.Кол	Н-520 и	...	...	...	...
7	СП Н-168 Кр.кол. н/и	-	-	-	Каталина Н-341 Крс Н-344 Крс	... ...	в/р и в/р и КМ-2,340 в/р

Опись 4 Дело 288. Приказы по ГУСМП 1949г.

Л. 116. Пр. 117с. 7.3.1949г. О катастрофе **ЛИ-2 Н-494** п/у к/к Чукотской АГ пилотом 1 класса Журавлёвым П.Ф.

1.11.1948г. при выполнении рейсового полёта ... Самолёт разбит, экипаж в количестве 6 человек погиб. Комиссия под председательством нач. УПА Чибисова, выезжала на место происшествия и установила:

Обстоятельства происшествия: 31.10.1948г. экипаж Чукотской АГ..., выполняя задание командира Чукотской АГ вылетел из а/п Кресты Колымские на м. Косистый. Несмотря на присутствие на борту самолёта зам. командира АГ по л/службе Ольбек, самолёт вылетел с перегрузкой более чем 500кг, а экипаж – без плана полёта.

При подходе к а/п Чокурдах его закрыло туманом и к/к полетел до Усть-Янска, где сел в 9.55. Дозаправив самолёт горючим и маслом, а также сняв всю загрузку, следующую в Чокурдах и Усть-Янск, экипаж приступил к подготовке м/ч для продолжения рейса на м. Косистый. При пробе моторов обнаружил течь масла из м/радиатора правого двигателя, что задержало вылет назначенный на 15.00 31.10.1948г. Убедившись в исправности м/ч, получив прогноз и согласие а/п Косистый на приём, начальник а/п выпустил самолёт без загрузки до Косистого. Ночной полёт протекал нормально на Н=2100м. Связь регулярно поддерживалась. В 16.50 через 13 мин после пролёта р. Анабар, с борта на м. Косистый сообщение: «у нас барахлит правый мотор, падает давление масла». В 17.30 б/р – на м. Косистый: «сходи, около вас, подходим, будем садиться на вынужденную от вас 30 км». Кроме этого требовал непрерывного нажатия ключём. Последняя связь в 17.40.

Организованными поисками, начиная со 2.11.1948г. самолёт был обнаружен 17.11 на льду б. Кожевникова в 16 км. восточнее а/п Косистый, полностью разрушенным, а экипаж погибшим. Труп 2-го б/м Благовестного не найден и есть основание полагать, что он находится в обломках самолёта полузатонувшего при катастрофе и вмёрзшем во лёду. Извлечь самолёт, вследствие тонкого льда, отсутствия светлого времени, низких температур и частых пург не представилось возможным.

В процессе расследования следует считать установленным следующие дополнительные обстоятельства. ...

- выбивание масла и падение давления масла - из-за конструктивного дефекта (было в ГВФ) на моторах 11 серии;
- с Н=2000м со снижением вошёл в облачность, обледенение, выходя из облачности, отяжелел, продолжал снижаться;

- тёмной ночью с обледенелыми стёклами ... трудности определения высоты выравнивания, самолёт потерял скорость и с углом 30-40 градусов ударился об лёд и разбился.

Причина происшествия:

1. Основная причина катастрофы – конструктивный дефект моторов 11 серии – закупорка суфлирования ...
2. Усложнённые условия полёта и посадки после отказа 1 дв.:
 - а) большое лобовое сопротивление от незафлюгированного винта;
 - б) в обледенении самолёта и пробивании толстого слоя облаков;
 - в) в плохой, а возможно и полном отсутствии видимости земли при посадке.
3. Неудовлетворительная организация лётной работы в Чукотской АГ. ...

Виновники происшествия:

1. Зам. командира Чукотской АГ по л/службе Ольбек И.К, который не только разрешил вылет из Крестов Колымских с перегрузкой, но и сам, не будучи оформленным, летел за счёт перегрузки самолёта. В а/п Усть-Янск, являясь старшим начальником и лицом инспектирующим, самоустранился от ...;
2. Начальник а/п Усть-Янск Седлецкий Н.А. выпустил в ночной полёт без плана полёта и навигационного запаса топлива;
3. **Нач а/п Кресты Колымские Мошков И.И.** выпустил с перегрузкой и плохо оформивший заправку и загрузку;
4. К/к Журавлёв при подготовке полёта в Усть-Янске проявил халатность и необоснованную поспешность вылета ночью. Не был составлен план полёта, а сам полёт не обеспечен 2-х часовым аэронавигационным запасом топлива. Вылет из Усть-Янска ночью следует рассматривать как стремление всего экипажа быстрее закончить выполнение задания и вернуться к себе на базу Кресты Колымские к празднику 7 ноября.

Приказываю:

1. Зам. командира Чукотской АГ Ольбек – снять с должности и использовать на менее ответственной работе в той же АГ;
2. Нач. а/п Усть-Янск Седлецкому Н.А. – строгий выговор;
3. **Нач. а/п Кресты Колымские Мошкова И.И. – с должности снять;**
4. ГИ Чукотской АГ Панину – строгий выговор;
5. Командиру Чукотской АГ п/п Дубровину – выговор (учитывая непродолжительное командование АГ);
7. До конструктивного изменения суфлёра моторов ... всякие полёты самолётов ЛИ-2 с этим мотором при температуре ниже -20 градусов прекратить;
8. Нач. УПА Чибисову: а) с 15.4 организовать на месте катастрофы работы по извлечению моторов на предмет определения их технического состояния; ... ж) полностью укомплектовать лётную службу УПА и разработать график проверки, не менее 2-х раз в год, для всех лётных служб подразделений перед началом летней и зимней навигации;
- 10 Самолёт Чукотской АГ **ЛИ-2 зав.№1843012 Н-494** списать с баланса Чукотской АГ и исключить из списков самолётного парка УПА.

Начальник Главсевморпути А. Кузнецов.

Дело 290. Приказы по ГУСМП 1949г.

Л. 192. Пр. 563с 30.9.1949. **О разрешении ночных полётов по трассе УПА.**

П. 1. Для обеспечения бесперебойной работы самолётов по транспортным перевозкам, ледовой разведке и другим специальным заданиям разрешить с 1.10.1949 года производство ночных полётов по трассе УПА.

П. 2. При недостатке светлого времени, полёты производить: вылет не ранее 3-х часов до начала сумерек, посадку не позднее 3-х часов после окончания сумерек.

П. 4. Как исключение общая продолжительность ночных полётов на ледовую разведку и по особым спецзаданиям не более 10 часов.

П. 6. Вследствие имеющих препятствия на подходах к аэродромам в а/портах б. Провидения и Анадырь взлёты и посадки в ночное время запретить.

Кузнецов.

Дело 385. Переписка по ВШЭ С-5. 1949-1950гг.

Л. 178. Под №112 Дубровин Л.В. Командир Чукотской АГ – 1000 руб (из приказа начальника ГУСМП при СМ СССР №699. 9.12.1949г. О премировании работников Главсевморпути, отличившихся в подготовке и проведении экспедиции 1949г.)

№113. Бармушкин И.Ф. Зам командира Чукотской АГ по п/ч – 800р.

№114. Смирнов А.К. Начальник а/п Тикси – 500р.

№110. Гребеневский Б.А. нач. р/центра а/п Чокурдах.

№271. Корпий Н.С. Нач. бюро погоды Кресты Колымские – 400р.

... /А. Кузнецов/.

1950г.

Д. 1276. Годовой отчёт УПА Главсевморпути по эксплуатации воздушного флота и капвложениям за 1950г. 128л.

(Нач. УПА полковник Моросанов. Адрес УПА Москва, Б. Черкасский 17.)

Л. 60. Протокол рассмотрения и утверждения начальником УПА Главсевморпути **Годового отчёта Чукотской АГ** по эксплуатации ВФ за **1950г.** г. Москва. 16 марта 1951г. (доклад командира Чукотской АГ п/п Дубровина и содоклад Гл. бухгалтера Манина).

1. План по налёту часов с дополнительным заданием выполнен на 101,8%.

В том числе:

- на транспортной работе – 110,3%;
- на ледовой разведке – 99,3%;
- на прочих полётах – 132,0%;
- налёт км – 118,7%;
- налёт ткм – 105,7%.

2. Обеспеченность АГ самолётным парком в 1950 году составила:

- а) по количеству самолётов – 92,7%, в т.ч. на транспортной работе – 94%;
- б) по грузоподъёмности на транспортной работе – 90%.

3. ... Основным недостатком является: по л/службе – отсутствие подготовленного лётного состава к ночным полётам ...

4. В течение 1950г. авиагруппа имеет ряд л/происшествий. По сравнению с 1949 годом их количество уменьшилось.

7. Труд и фонд з/платы. В 1950г. АГ имела недокомплект личного состава на 10,7%.

Л. 63. Постановление. А. По основной деятельности: ... 7. Запретить перевыполнение плана по налёту часов, без соответствующей экономии ресурса и горючего.

10. ... Установить порядок предварительной оплаты а/перевозок не допуская практики кредитования.

Д. 1280. Годовой отчёт УПА Главсевморпути по эксплуатации воздушного флота и капвложениям за 1950г. 58л.

(Годовой отчёт Чукотской АГ по основной деятельности за 1950 год)

Л. 16. Отчёт о деятельности вспомогательных и подсобных производств на 1.1.1951г. ... П.:

	Животно- водсво план/отчёт	Пекарня пл/отчёт	Рыбы заго- товки	Сено заго- товки	Дрова Заго- товки	Сапожн. и портн. мастерск.
Численность персонала	7/7	2/1	1/1	1/1	8/8	2/2

Л. 17. Выработка в натуре главнейших изделий:

№	Виды продукции	план	отчёт	Стоимость	
				план	отчёт
1	Животноводство: - надой молока в литрах - мясо говяжье в кг. - мясо свиное в кг.	20916 300 2550	18210 105 2634	84 6 83	94 4 89
2	Пекарня: выпечка хлеба кг	43800	49626	141	169
3	Рыбозаготовки	-	2000	-	14
4	Сенозаготовки	-	49266		
5	Дровозаготовки кубометр		17520		438
6	Сапожная и пошивочная мастерская тыс. руб.				25

Л. 51. Протокол партийно-хозяйственного актива Чукотской АГ УПА ГУСМП от 10.2.1951г. Присутствовало - 41 человек.

... прения по докладу командир Чукотской АГ Дубровин, начальник ПФО Игнатьев и Гл. бухгалтер Манин. ...

Тов. Успенский – нач. а/п Кресты Колымские ...

Тов. Туманов – инженер а/п ... Говорит о сокращении перевозок вспомогательных материалов /чехлы, запчасти, лампы АПА/, что увеличит коммерческую загрузку и будет способствовать перевыполнению плана.

Л. 55. Постановили. ... Хорошо работали экипажи, где к/к тт Жгун, Цивинский, Гаевский, Гриневич, Ястребов.

В а/п Кресты Колымские хорошо работали инженер Туманов, ст. а/техник Куприянов, техник Воробьёв, коммерческий агент Петелин, ст. диспетчер Гусев и др.

Л. 56. ... 3. Обязать зам. командира по л/ч т. Василенко и ст. штурмана Котлова организовать учёбу по повышению квалификации и идейно-политического уровня среди ЛПС.

11. Просить УПА: а) Расширить и укомплектовать линейные мастерские АГ с расчётом обеспечения 500-часовых регламентных работ.

Дело 2985. Приказы 1-111 УПА за 1950г. 258л.

Л. 3. Пр. Р-2. 12.1.1950г. О допуске пилота 2 кл. Ястребова И.А. дублёром для тренировки на левом сидении на с-те ЛИ-2. Назначить пилота 2 кл. Чукотской АГ т. Ястребова И.А. дублёром для тренировки на левом сидении на самолёте **ЛИ-2 Н-529** к/к пилота 2 кл. тов. Лаушкина Б.П. Чибисов

Л. 18. Пр. Р-9. 9.2.1950г. О закреплении самолётов поступивших на эксплуатацию в УПА.

П. 1 Самолёт **ЛИ-2 Н-529**, зав № **18434304** поступивший с завода №84 с моторами АШ-62ир внести в список самолётного парка УПА и зачислить на баланс Чукотской АГ. Чибисов.

Л. 23. Пр. Р-13. 4.3.1950г. О передаче на баланс АГ УПА с-тов ЛИ-2 и ПО-2.

П. 1 Вновь принятые от завода поставщика с-ты **ЛИ-2 Н-529** зав №**18434304** с моторами АШ-62ир передать на баланс Чукотской АГ УПА. ... Чибисов.

Л. 34. Пр. Р-18. 1.4.1950г. О передаче самолёта **ПО-2** с зав. №**0028** опознавательный знак **Н-387**.

П.1. На основании приказа нач. УПА передать с-т ПО-2 с зав. №**0028** опознавательный знак **Н-387** из Игарской АГ в Чукотскую АГ.

ИО нач. УПА инженер-полковник Кузичкин.

Л. 98. Пр. Р-26. 29.4.1950г. (Поздравление с 1 мая и объявление благодарности ... по Чукотской АГ: Дубровину Л.В, Петухову М.Т, Завьялову А.И.)

Л. 172-174. Пр. Р-50. 14.7.1950г. О Дне Воздушного флота СССР 1950г. ...

Приказываю:

За отличные показатели в выполнении производственного плана объявить Благодарность: ... **по Чукотской АГ.**

Дубровину Л.В.	Гаевскому Е.П.	Ситалову И.Г.	Гусеву А.П.
Василенко И.Н.	Цуприкову П.С.	Эттуви Н.	Грибиновскому
Жгун А.К.	Черкасскому Н.И.	Смирнову М.И.	Б.А.
Гриневич Е.Н.	Туманову П.В.	Мацюк Н.А.	Антипину Д.Т.
Цивинскому К.Г.	Карпенко Г.П.	Пивоварову Н.А.	

Нач. УПА полковник Чибисов.

Л. 202. Пр. Р-71. 20.9.1950г. О передаче на баланс АГ УПА самолётов ЛИ-2. ...

П.3. С-т ЛИ-2 опозн. знак Н-556 зав.№18435905 с моторами АШ-62ир
передать на баланс Чукотской АГ. Чибисов.

Л. 212. Пр. Р-81. 25.9.1950г. О распределении аэропортов и авиабаз по классам.

Согласно приказа Главсевморпути, объявляется классификация авиабаз и аэропортов Полярной авиации Главсевморпути:

Авиабазы и а/п 1 класса: ... 8. Кресты Колымские, 9. Тикси, 10. Хатанга.

..... 2 кл.: ... 14. Певек, 15. Таймылыр, 18. Чокурдах, 19. М.Шмидта.

..... 3 кл: 20. Анадырь, 22. О.Котельный, 23. Б.Провидения, 25.

Б.Угольная, 27. Усть-Янск.

Авиабазы и а/п 4 кл: 29. О. Врангеля. ИО Нач УПА полковник /М. Моросанов/.

Л. 222. Пр. Р-90. 23.10.1950г.

О допуске ЛПС Чукотской АГ к внутрассовым полётам.

П.1. На основании ходатайства командира Чукотской АГ от 23.10.1950г. №245 о допуске ЛПС к производству внутрассовых полётов и учитывая особенности лётной работы по различным спецзаданиям, допустить нижепоименованные экипажи к производству внутрассовых полётов:

Зам. командира Чукотской АГ по лётной службе пилот 2 класса Василенко И.Н. на самолёте ЛИ-2, ПО-2;

К/к пилотов 2 класса Гаевского Е.П., Цивинского К.Г., Ястребова И.А, Гриневич Е.Н – на самолёте ЛИ-2;

Старшего штурмана Чукотской АГ штурмана 3 класса Котлова И.В. (*всех штурманов на ЛИ-2*)

Штурмана корабля, шт 3 кл Таран М.С.

..... 2 кл Дзюба С.Г.

..... 3 кл. Рыцева Б.М., Черкасского Н.И., Мацюк Н.А.

П. 2. Командиру Чукотской АГ п/п Дубровину на указанных в настоящем приказе лиц оформить пилотские свидетельства надлежащими штампами в соответствие с Инструкцией ГВФ по заполнению пилотских свидетельств.

ИО Нач. УПА инженер-полковник Кузичкин.

Л. 224. Пр Р-91 23.10.1950г.

О допуске ЛПС Чукотской АГ к ночным полётам.

На основании ходатайства командира Чукотской АГ от 23.10.1950г. №245 о допуске ЛПС к производству ночных полётов и учитывая произведённую подготовку аэропортов к ночным полётам допустить к ночным полётам нижеследующий ЛС:

Зам. командира Чукотской АГ по лётной службе пилот 2 кл. Василенко И.Н. на самолёте ЛИ-2, ПО-2;

К/к пилотов 2 кл Гаевского Е.П., Цивинского К.Г., Ястребова И.А, Гриневич Е.Н – на самолёте ЛИ-2;

Ст. штурмана Чукотской АГ штурмана 3 класса Котлова И.В. (*всех штурманов на ЛИ-2*)

Штурмана корабля, шт 3 кл Таран М.С.

..... 2 кл Дзюба С.Г.

..... 3 кл. Рыцева Б.М., Черкасского Н.И., Мацюк Н.А.

П. 2. Командиру Чукотской АГ организовать тренировку и оформить документы.

Кузичкин.

Л. 237. Пр Р-98. 24.11.1950г. О вынужденной посадке пилота Чукотской АГ Ястребова на самолёте **ЛИ-2 Н-459.**

17.6.1950г. при перегоне самолёта из Москвы в Красноярск для ремонта по причине перегрева моторов в воздухе произвёл вынужденную посадку на маршруте Амдерма-м. Каменный. Самолёт имеет незначительные повреждения, экипаж невредим. ... (самолёт ранее летал на повышенных температурных режимах. К/к действовал правильно. Вина на главного инженера Чукотской АГ Панина.

Чибисов.

Л. 244. Пр. Р-101. 30.11.1950г. О зачислении на баланс АГ самолётов «Амфибия», «Каталина» и МП-7.

П. 1. Самолёты **КМ-2 Н-339 зав. №02800, КМ-2 Н-481 зав. №02889** списать с баланса Московской АГ УПА и зачислить на баланс Чукотской АГ.

Чибисов.

Л. 246. Пр. Р-103. 9.12.1950г. По личному составу. ...

П.3. Допустить к перегонке самолёта ЛИ-2 из Красноярска в Кресты Колымские к/к пилота 2 класса Ястребова И.А. с составом экипажа: 2п Карпенко Г.П., шт. Котлова И.В, б/м Фрутецкого С.Н, б/р Матвеев Г.В.

Л. 258. Пр. Р-111. 28.12.1950г. О зачислении на баланс АГ.

П. 1. **ЛИ-2 Н-534 зав.№18434610** из МОГОНа в Чукотскую АГ.

ИО Моросанов.

Д. 3824. Приказы УПА №1с-11с, 13с-36с по основной деятельности 1950г.

Л. 14. Пр. 8с. 15.4.1950г. Выводы результатов проверки по кадрам Игарской и Чукотской АГ.

В период с 28.11.1949г. по 11.1.1950г. Заместителем начальника ОК т. Швецовым Л.В. была проведена проверка работы по кадрам Игарской Чукотской АГ в результате которой выявлены следующие недочёты:

1. Большая засорённость личного состава АГ, особенно Чукотской АГ лицами ранее имевших судимости.

4. До сих пор в авиагруппах и особенно в Чукотской наблюдается большая текучесть кадров, это объясняется слабой политико-воспитательной и разъяснительной работой.

... В целях ликвидации отмеченных недостатков приказываю:

1. Путём замены до 1 мая 1950г. уволить всех лиц ранее имевших судимости и впредь категорически запрещаю производить набор кадров из подобных лиц.

6. До 20 мая с.г. навести надлежащий порядок в учёте всех работающих в АГ с точным и полным установлением партийности, национальности и др. вопросам

...

ИО Кузичкин.

Л. 23. Пр. 14с. 8.7.1950г. О введение в действие Сборников минимумов погоды для полётов по аэропортам ВЛ УПА.

... по маршруту Москва-Угольная (всего 26 портов) ...

№	Аэропорт	Мин	Днём		Ночью	
			взлёт	посадка	взлёт	посадка
21	Чокурдах	2	100/1000	150/1500	150/2000	200/4000
22	Кресты Колымские	2	100/1500	150/2000	200/2000	300/3000

Л. 71-73. Пр. 30с. 18.11.1950г. Об утверждении и закреплении экипажа за самолётом Ли-2.

На основании приказа Нач. ГУГВФ СССР №0192 от 7.9.1950г. об укомплектовании и закреплении экипажа, в целях б/п – приказываю: ...

П.3. Для перевозки пассажиров на самолётах Ли-2 Чукотской АГ дополнить экипажи в следующем составе:

1. С-т Ли-2 Н-560 К/к пил 2 кл. Ястребов Иван Андреевич Шт 3 кл ст. л-т Черкасский Николай Ив. 2п 3 кл ст л-т Макарец Евгений Фёдор. б/р 3 кл Матвеев Василий Григорьевич б/м 2 кл Супрун Владимир Иванович	2. С-т Ли-2 Н-465 к/к пилот 2 кл Гаевский Евгений Павлович шт 2 кл Чернов Апполон Викторович 2п Лындин Валентин Алексеевич – на лечении 2п 3 кл Салазкин Пётр Вас, после ШВЛП 30.12 б/р 3 кл Криворойко Владимир Иванович б/м 2 кл Николаев Сергей Фёд-в ШВЛП на уч. б/м 2 кл Ибрагимов Рауф Ибраг-вич – с 30.12
3. С-т Ли-2 Н-528 к/к пил 2 кл Гриневич Евгений Никитов. Шт 2 кл Дзюба Сергей Георгиевич 2п пил 3 кл Гусев Анатолий Петрович б/р 3 кл Пивоваров Николай Александр. б/м 2 кл Садчиков Алексей Константин.	4. С-т Ли-2 Н-529 к/к пил 1 кл Цивинский Константин Григорьев. Шт 3 кл майор Рыцев Борис Максимович 2п пил 3 кл Белокриницкий Юрий Ильич б/р 3 кл Лаврентьев Алексей Александрович б/м 2 кл Сеталов Иван Григорьевич

П.4. Замену в составе экипажей самолётов Ли-2 производить только в исключительных случаях с разрешения командиров АГ с немедленным докладом Начальнику УПА.

Командиров кораблей предупреждаю: при первом нарушении дисциплины или проявлении аморальных проступков – будут приняты строгие меры.

ИО Начальника УПА Моросанов.

Л.76. Пр. 32с. 4.12.1950г. Об утверждении и закреплении экипажей за самолётами Ли-2 УПА.

На основании пр. Нач. ГУГВФ СССР №0192 от 7.9.1950г. об укомплектовании и закреплении экипажа, в целях б/п – приказываю: ...

П.2. Для перевозки пассажиров на самолётах Ли-2 Чукотской АГ дополнить экипажи в следующем составе:

С-т Ли-2 Н-527

1. к/к пилот 2 кл Жгун Анатолий Карлович
2. 2п пил 3 кл капитан Еськов Гавриил Кузьмич
3. шт 3 кл Мацук Николай Александрович

4. б/р 2 кл Коновальцев Иван Фёдорович
5. б/м 2 кл Николаев Сергей Фёдорович

Замену в составе экипажей самолётов Ли-2 производить только в исключительных случаях с разрешения командиров АГ с немедленным докладом Начальнику УПА. ИО Нач. УПА Моросанов.

Дело 3826. 9л. Приказы №9с Игарской авиационно-транспортной группы и №04с-08с Чукотской авиагруппы по основной деятельности за 1950 год.
(во всех приказах от 17.08.50-16.10.50 – **Командир Чукотской АГ подполковник Дубровин**, Гл. инженер АГ Пименов, инженер а/п Туманов, нач. синбюро Rogozin)

а/п Кресты Колымские пос. Кресты Колымские ГУСМП при СМ СССР
- зам. начальника УПА ГУСМП генерал-майор **Мазурук И.П.** (12 сент.50)

Л. 7. Приказ 08с. 16 окт. 1950г. Поверка ЛПС готовности к зимней навигации, закрепление экипажей за самолётами на зимний период 1950-51гг. (по Чук. АГ)

- 1). Гл. инженеру произвести проверку теоретических и практических знаний ЛПС в эксплуатации мат. части с-та ЛИ-2 с мотором АШ-62ИР в зимних условиях.
- 3). Проверку т/п при переходе на белый покров возложить на инструктора по т/п пилота 2 кл. тов. Гаевского Е.П.
- 5). Закрепление экипажей: (всего пока 4 самолёта ЛИ-2)

<p style="text-align: center;"><u>Самолёт ЛИ-2 Н-560</u></p> <p>Лейтенант Ястребов Иван Андреевич – к/к Ст. лейт-т Черкасский Николай. Ив. – шт.к -----*----- Макарец Евгений Фёдор. – 2п Супрун Владимир Иванович – б/м (пр. 01 от 21.2.51 – Перевезенцев Яков Ив.) Матвеев Василий Григорьевич – б/р, он же парторг гр.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Самолёт ЛИ-2 Н-528</u></p> <p>Гриневиц Евгений Никитич – к/к Гусев Анатолий Петрович – 2п, он же п/гр. корабля Дзюба Сергей Георгиевич – шт. корабля Садчиков Алексей Константинович – б/м Пивоваров Николай Александрович – б/р</p>
<p style="text-align: center;"><u>Самолёт ЛИ-2 Н-465</u></p> <p>Гаевский Евгений Павлович – к/к Чернов Апполон Викторович – шт.к Лындин Валентин Алексеевич – 2п Николаев Сергей Фёдорович – б/м Криворотко Владимир Иванович – б/р, он же парторг корабля.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Самолёт ЛИ-2 Н-529</u></p> <p>Цивинский Константин Георгиевич – к/к Белокриницкий Юрий Ильич – 2п Майор Пыцев Борис Максимович – шт.к, он же парторг корабля Сеталов Иван Григорьевич – б/м Лаврентьев Алексей Александрович – б/р</p>

Оставшийся в резерве ЛПС будет укомплектован в экипажи дополнительным приказом, получением самолётов и приходом пополнения личного состава с курсов ШВЛП. Состав в резерве:

- Еськов Гавриил Кузьмич – к/к
Капитан Мацук Николай Александрович – штурман корабля
Таран Михаил Селивёрстович – штурман корабля
Новодёров Иван Васильевич – б/м
Фрутецкий Сергей Клавдиевич – б/м

Миронов Дмитрий Семёнович – б/м

Командир Чукотской авиагруппы Дубровин

Дело 3829. Отчёты и анализы УПА и его подразделений по лётной работе и отказам а/техники за 1950-51г. 139л. (12.1.51-22.12.51)

Л. 1 . Сводная ведомость лётных и не лётных происшествий по УПА за 4-й квартал 1950г.

Авиагруппа	Чукотская
Дата и место	8.12.1950г. Кресты Колымские - Островное
Тип и оп. знак	По-2 Н-542
Фамилия и класс	Пилот 3 кл. Лындин
Характер л/происшествия	Поломка
Краткое описание происшествия	Экипаж в составе пил. Лындина и шт. Таран в полярную ночь, -42 ⁰ , из-за отказа моторов – вынужденная посадка на кустарник
Причина	Переохлаждение двигателя; метео - не точный прогноз
Степень повреждения, принятые меры в отношении м/ч	Поломана левая лыжа и нижнее левое крыло
Состояние экипажа и пассажиров	Невредим
Принятые меры и предупреждения	На виновных наложены взыскания. При t-30 ⁰ не летать на По-2

Л. 10. Краткое описание л/происшествий имевших место в 1950 году. ...

30. Поломка По-2 Н-542 пилотом 3 класса Чукотской АГ Лындиным.

8.12.1950г. По маршруту Островное – Кресты Колымские из-за отказа мотора по невыясненной причине вынужденная посадка на мелкий кустарник – поломка самолёта. Причина и виновники выясняются.

Оп. 4. Д. 359. Приказы по ГУСМП. 1950г.

Л. 151. Пр. 265с 9.6.1950г. О мероприятиях по организации новых аэродромов и перебазировании существующих на новые места. Для обеспечения необходимых условий работы ПА в Арктике и обеспечения БП – приказываю: Начальнику УПА Чибисову: ... 4. **К 20.7.1950г. аэропорт Врангель на время навигации из б. Роджерс перебазировать в б. Сомнительную**, где обеспечить приём сухопутных самолётов ледовой разведки.

Начальник Главсевморпути Кузнецов.

Дело 386. Переписка по ВШЭ 1950г. «С-5» Организация экспедиции и её проведение.

Л. 83. В Кресты Колымские завезено питание для участников экспедиции. В отчётах пишут «Кресты». На схемах точка в Крестах Колымских.

На л.70 также указано, что в Крестах Колымских для экспедиции заготовлено завезённое в 1949 году горючее Б-95/115, а/масла.

История строительства сухопутного аэродрома и аэропорта в Черском.

Как указывалось ранее, изыскания по поиску подходящих мест для создания сухопутных круглогодичных авиаплощадок на нижней Колыме происходили в 1937-38гг.

После перебазирования Чукотской авиагруппы из Анадыря в Кресты Колымские в начале 1944 года наступает новый этап в её развитии. Если с эксплуатацией самолётов на лыжном и поплавковом шасси проблем нет, то в колёсном варианте, особенно в летний период, есть проблемы...

Требуется постоянная круглогодичная сухопутная площадка для эксплуатации самолётов на колёсах.

С постройкой сухопутной площадки в Петушках уверенности в её целесообразности и окончании строительства нет, поэтому её строительство в 3-ем квартале 1945 года было прекращено и в **4-ом квартале начинается строительство «ВПП Пантелеиха» в Крестах Колымских.** Именно такое название первоначально встречается в документах архива Главсевморпути. Топография изыскания этого участка произведена, но проект и сметы ещё не получены.

Инвентаризационная ведомость выполнения работ по строительству ВПП в а/п Кресты Колымские по состоянию на 1.1.1946г.

№	Работы	Выполнено объём	Сумма в т.р.
1	Рубка и уборка кустарника га	13,50	39,50
2	Устройство дренажных галерей п/м	57	6,00
3	Подготовительные работы	-	8,03
4	Изыскания (топография) га	20	12,34

Командир авиагруппы **Агров Б.Н.** в выводах по отчёту за 1945 год пишет: «Необходимо завезти следующие механизмы в порты: Кресты Колымские: а) бульдозер - 1, б) катки - 3шт, в) автомашин самосвалов - 3 шт.»

Приказом Начальника УПА Мазурук №38 от 26.2.1946 года аэропорту Кресты Колымские, как и Тикси присваивается **1-й класс.**

Отчёт за 1946 год делает уже заступивший в марте 1946 года новый командир Чукотской авиагруппы **Телис Александр Николаевич.**

«На сухопутном аэродроме «Пантелеиха» в Крестах Колымских, затраты на строительство которого выразили в сумме 549,7 т.р. титульным списком на 1946 год предусмотрено только 240 т.р. Строительство производилось без смет. Работа очень трудоёмкая, в скалистом грунте. На 1.1.1947г. вывезено на полосу около 10 тыс. кубов грунта и изготовлено 370 метров полосы шириной 40 метров. Эта площадка уже используется самолётом У-2.» (Весь 1946 год в Крестах Колымских из лёгких самолётов находился исправным практически 1 самолёт типа У-2 Н-168 (в документах обозначался под модификацией СП или По-2с. На нём летал и командир Чукотской АГ Телис А.Н.)

Этого конечно мало для других типов самолётов на колёсном шасси, поэтому «с июля месяца (1946г) временной ВПП является ВПП в Крестах Колымских на косе Ванькиного острова.

Проводится работа по устройству сухопутной ВПП и в непосредственной близости к гидроаэродрому. Гидроаэропорт в Крестах оснащён достаточно для приёма и обслуживания самолётов любых типов» (из отчёта за 2-е полугодие 1946г.)

Из отчёта за 1947г: «Строящаяся сухопутная ВПП на расстоянии 1 км на правом берегу р. Пантелеиха в строй не введена. Подготовлена рабочая площадка для эксплуатации самолёта ПС-2(ПО-2, У-2)) в 1946 году размером 500х40.

Отсутствие сухопутного аэродрома в а/п Кресты Колымские значительно осложняет оперативную работу по обеспечению перелётов по трассе Чукотской АГ, а также осложняется сама эксплуатация самолётов, т.к. техбригада и линейные мастерские фактически изолированы от эксплуатации сухопутных самолётов на весь период в летней навигации и обслуживают только пролетающие гидросамолёты. С вводом в действие сухопутной ВПП в Крестах Колымских, вопрос круглогодичной работы транспортных самолётов будет решён».

1948г.

План ГУСМП на 1948г. по всем видам деятельности.

Титульный список сверхлимитного капитального строительства (в млн руб).

	Год начала и оконч-я строит-ва	Сметная стоимость			Наименование организации осущ. стр-во
11. Аэродром Пантелеиха	1948-1950	5.000	+ гараж на 10 маш. бензосклад - 30т, авиамастерские - 3.000м ²	Проектное задание в стадии утверждения	Хозспособом
14. Р/центр в Кресты Колымские	1948-1950	5.500		Техпроект готов, требуется утверждение	Хозспособом

Нач. ГУСМП Афанасьев.

Приказ начальника ГУСМП №84с 24.2.1948г.

О сроках составления недостающих техпроектов для сверхлимитных строек 1948г. ...

По Крестам Колымским. ... 8. Заместителю начальника ГУСМП тов.

Кузнецову рассмотреть и утвердить проектные задания на строительство аэродрома в **Крестах Колымских** не позднее 26 февраля с.г. и совместно с т. Поддубко установить сроки разработки и экспертизы технического проекта.

Нач. ГУСМП Афанасьев.

Постановление СМ СССР № 949-312с от 25.3.1948 г. Москва Кремль.
«О строительстве аэродромов в Арктике и об укреплении Полярной авиации Главсевморпути» 25.3.1948г.

Совет Министров СССР отмечает, что наземное хозяйство Полярной авиации находится в неудовлетворительном состоянии, существующие в Арктике аэродромы не приспособлены к приёму современных самолётов ...

В целях улучшения материально-технической базы Полярной авиации, обеспечения регулярной и надёжной авиасвязью в Арктике, ...

Совет Министров Постановляет:

I. По строительству аэродромов в Арктике.

1. Обязать Главсевморпути при СМ СССР построить в 1948-52 гг 14 сухопутных аэродромов, обеспечивающих круглогодичную работу самолётов на авиатрассах Главсевморпути.

2. Утвердить дислокацию и сроки строительства аэродромов Главсевморпути при СМ СССР:

Район строительства	Начало стр-ва/ввод в действие
В р-не порта Тикси	1947/1950
В р-не п. Кресты Колымские	1948/1951
В р-не посёлка Чокурдах	1948/1951
В р-не мыса Шмидта	1948/1951
В р-не острова Котельный	1949/1952

3. Установить на 1948г. объём капитальных работ по строительству аэродромов Главсевморпути в сумме 25,5 млн. руб, в т.ч. на строительство Тикси – 6 млн, **Кресты Колымские – 2,5**, Чокурдах – 1,5, Шмидт – 1,5.

4. Обязать Главсевморпути разработать и утвердить проектные задания и генеральные сметы на строительство аэродромов в следующие сроки: Диксон, Тикси, Хатанга, **Кресты Колымские – к 1.5.1948 г**, Чокурдах, м. Шмидта, Амдерма – к 1.10.1948г. ...

5. Обязать Министерство финансов СССР финансировать строительство аэродромов по проектам и сметам на отдельные объекты до утверждения проектных заданий в сроки, установленные п.4. настоящего Положения.

...

9. Разрешить Министерству Вооружённых сил СССР передать Главсевморпути дирижабль и обслуживающий его персонал.

10. Обязать Министерство Вооружённых сил СССР: ...

в) сформировать и направить в 1948г в распоряжение Главсевморпути один аэродромно-строительный полк на всё время строительства аэродромов, указанных в п. 2;

г) откомандировать в распоряжение Главсевморпути для работы в Полярной авиации офицерский лётно-подъёмный и ИТС в количестве 75 чел, включая и персонал для обслуживания дирижабля.

Оставить указанных 75 офицеров в кадрах Вооружённых сил СССР и сохранить за ними получаемое содержание и все виды довольствия, установленные для офицерского состава. ...

Председатель СМ СССР **И. Сталин**
Управляющий делами СМ СССР **Я. Чадаев**»

Переписка с СМ СССР о строительстве аэродромов в 1948г.

Берия, Кузнецову, Булганину, Хрущёву, Попову ...

... мая 1948г. тов. Берия от ИО Главсевморпути Кузнецова.

Доклад «О строительстве аэродромов в Арктике и укреплении Полярной авиации Главсевморпути» по состоянию на 28.5.1948г.

I. По строительству аэродромов.

1. Главсевморпути было обязано к 1.5.1948г. разработать и утвердить проектные задания и генеральные сметы на строительство аэродромов: Диксон, Тикси, Хатанга и **Кресты Колымские**.

В связи с изменением размера ВПП и дополнительными требованиями ВВС Вооружённых Сил, вызвавшими необходимость проведения дополнительных изысканий на местах строительства аэродромов, проектные работы в срок не выполнены. Проектные задания находятся в следующем состоянии ... **по аэродрому Кресты Колымские имеются утверждённые проектные задания на ВПП 1200м.** Разработка расширенного проектного задания, с учётом дополнительных требований ВВС и строительства гидропорта, будет закончена к 1 октября. ...

10.6.1948г. Берия. В дополнение к представленному отчёту о ходе выполнения Постановления ... докладываю, что МВС СССР обеспечивает только 1 из 5 строительных батальонов техникой. Без техники строить аэродромы, особенно в арктических условиях невозможно. Кузнецов.

Приказ начальника ГУСМП от 9.7.1948г. №307с.

О сроках утверждения **расширенных** проектных заданий и генеральных смет на строительство аэродромов в Арктике.

Во исполнение Распоряжения СМ СССР от 7.7.1948г №8983-рс приказываю:

П. 1. Начальнику Гипроарктикпроекта т. Пальчикову И.В. обеспечить составление и сдачу УПА ГУСМП **расширенных** проектов и генеральных смет на строительство аэродромов: ..., **Кресты Колымские – до 15.9,**

ИО Нач. ГУСМП Кузнецов.

Приказ начальника ГУСМП от 3.9.1948г. №389с.

О порядке использования аэродромно-строительных батальонов.

Приказываю: П. 1. Сформированные Министерством Вооружённых сил СССР и переданные ГУСМП аэродромно-строительные батальоны № 164, 168, 172, 175 и 180 зачислить с 1 сентября с.г. на все виды довольствия по ГУСМП.

П. 2. Указанные в п. 1. Батальоны для производства строительных работ на 1948-49гг дислоцировать:

1. №164 – пос. Кресты Колымские (Колымстрой);

2. Половину бат. №168 – пос. Чокурдах (Стройучасток Колымстроя) и

половину – м. Шмидта (Стройучасток Провиденстрой);
4. №175 – П. Тикси (Тиксистрой).

ИО нач. Главсевморпути Кузнецов.

Исх. 3344с **15.9.1948г. Зам. председателя СМ СССР Берия Л.П.**

Представляю краткий отчёт о состоянии и работе предприятий и организаций Главсевморпути.

... Полярная авиация не имеет аэродромов с жёстким покрытием для приёма круглый год самолётов, имеются лишь ВПП с естественным покрытием, позволяющие принимать самолёты в летнее время. Самолётно-моторный парк недостаточен и в значительной части изношен. ...

Ходатайствую перед СМ СССР об утверждении представленного проекта Постановления.

При этом, считаю долгом особо доложить о необходимости улучшения материальных условий для работников Севморпути. Без этого невозможно создать постоянные кадры, положить конец текучести их и ежегодной трате огромных средств на вывоз и завоз очередной смены полярников. Эти меры необходимы ещё потому, что **в связи со снижением в годы войны норм питания и одежды и ухудшением жилищных условий среди полярников стало много заболеваний, которые раньше насчитывались единицами.**

ИО Нач. Главсевморпути при СМ СССР А. Кузнецов.

1949г.

Приказ №371сс. 20.6.1949г. О мероприятиях по обеспечению строительства аэродромов в Арктике.

Во исполнение Постановления СМ СССР от 10.6.1949 №2319-903сс приказываю:

П.1. Управляющему Трестом Арктикстрой т. Патрикееву: а) построить в 1949-1954гг 10 сухопутных аэродромов в пунктах: Амдерма, Диксон, Косистый, Хатанга, Тикси, **Кресты Колымские**, м. Шмидт, Игарка в сроки, согласно Приложения №1. ... и) обеспечить проведение необходимых мероприятий для приёма в навигацию 1949г. 5-ти аэродромно-строительных батальонов, дополнительно выделенных Главсевморпути, в т.ч.: в Амдерме – 2 батальона, Тикси-1 батальон, Диксон – 1 батальон и в Чокурдах и Шмидте по полбатальону. ...

П.7. Нач. УПА Чибисову: ... в) представить мне на утверждение **расширенные** проектные задания на строительство аэродромов в Арктике в сроки: ... Амдерма, Шмидт, Чокурдах, Диксон – не позднее 15 августа, Игарка, Хатанга, Тикси, **Кресты Колымские** – не позднее 15 сентября с.г.

Приложение №1. План стр-ва аэродромов Гл-ти при СМ СССР на 1949-54гг.

№	Аэродром	Размеры в метрах			Тип искус-го покрытия	Кол-во и тип стоянок	Шир-ина РД	Расч. пос. вес в т	Сроки оконч.стр-ва	
		ВПП	БПБ	ТПБ					1-й очереди	Полного компл-са
6	Тикси	2500x80	2x50	2x250	Чёрное	12 тяж + 12 ср	18	63	1951	1953
7	Чокурдах	1800x60	2x25	2x100	Щебёнка	15 сред	16	18	1951	1954

8	Кр. Кол.	1300x60	2x25	2x50	Щебёнка	10 сред	16	18	1951	1954
9	м.Шмидт	2500x80	2x50	2x250	Чёрное	12 тяж + 12 ср	18	63	1951	1952

Приложение №2. Перечень объектов аэродромного строительства в Арктике, подлежащих выполнению в 1949 году.

1. Тикси ВПП с покрытием белое шоссе 1200x65. Срок ввода 4 кв.

4. Кресты Колымские ВПП 500x60. Срок ввода 4 кв..

- жилой дом 8-ми квартирный 353 м² в 4 квартале.
- жилой дом 2-х кв 175 м²
- общежитие 161 м. кв в 3 кв.
- р/передающая станция 1,5 квт в 3 кв.
- гараж на 10 машин с мастерской в 3 кв.
- баня-прачечная в 4 кв.
- больница на 30 коек в 4 кв.

Приказ по ГУСМП №510с 24.8.1949г. ...

П. 1. Начальнику ПФО т. Воронову предусмотреть в плане капитальных работ 1950г. строительство следующих объектов: ...

в) бани с прачечной в Крестах Колымских, 1950;

г) больница в Крестах Колымских на 32 койки, 1950г.

Начальник Главсевморпути Кузнецов.

Приказ по ГУСМП №583с. 14.10.1949г. ...

СМ СССР разрешил: а) Главсевморпути отсрочить до 15.11.1949г.

утверждение **расширенных** проектных заданий и генеральных смет на строительство аэродромов Амдерма, м. Шмидта, Чокурдах, Диксон, Игарка, Хатанга, **Кресты Колымские** и м. Косистый. ...

Начальник Главсевморпути Кузнецов.

Приказ по ГУСМП №709. 15.12.1949г. Об утверждении расширенного проектного задания аэродрома Кресты Колымские. Во исполнение Постановления СМ СССР от 10.6.1949г. №2319-903сс утверждаю согласно Протокола технического совещания от 13.12.1949г. №16: а) Расширенное проектное задание на строительство аэродрома Кресты Колымские, разработанное Арктикпроектом Главсевморпути в полном соответствии с плановым заданием, утверждённым 31.1.1949г. и приказом №371сс от 20.6.1949г; ...

Начальник Главсевморпути Кузнецов.

Сводный годовой отчёт Строительно-монтажного треста «Арктикстрой» ГУСМП за 1949г.

... Колымстрой (п. Кресты Колымские). Строительно-монтажные конторы организованы в июле 1948г. специально для выполнения заказов УПА в этом районе. ... 4. Основной характер работы по конторам. ...

Колымстрой – выполнение подготовительных работ для строительства аэродрома и строительства его основных объектов – ВПП, р/центр,

жилое строительство и т.д.

... невыполнение плана этими конторами преимущественно объясняется следующими причинами: ... д) Колымстрой (79,5%):

1. Чрезвычайно поздним сообщением Трестом **увеличенной** программы конторе – конец декабря отчётного года.
2. Неудовлетворительной организацией труда и использованием техники приданной стройбатам.
3. Массовой переделкой некачественно выполненных работ в 1948г.

Л. 45. Использование аэродромно-строительных батальонов: ...

4. Тиксистой – 2 батальона 910 человек общей численности рядового и офицерского состава.
5. Чокурдахстрой – 1 батальон 424 человека.
- 6. Колымстрой – 1 батальон 461 человек.**
7. Шмидтстрой – 1 батальон 300 человек.

1950г.

Пояснительная записка к Годовому отчёту по капиталовложениям Чукотской АГ за 1950 год. ...

Стройконтора «Колымстрой» в 1950г. проделала большие работы по строительству жилых и производственных сооружений, в частности закончено строительство 8-квартирного дома, построена казарма для сторонних и дом-общежитие для рабочих «Колымстроя».

Кроме указанных объектов **введены в эксплуатацию: передающий радицентр, дизельная, антенно-мачтовое хозяйство и линия связи.**

По основному объекту – 301-му (аэродром) произведена отсыпка камня по рабочей полосе слоем 1 метр в среднем на всю длину, ...

Качество работ в 1950г. по наземным сооружениям резко улучшилось, **по объекту же 301-му Колымстрой упорно продолжает вводить в каменную отсыпь грунт-вскрышу, чем ухудшает качество работ основного объекта. ...**

Построено здание кирпичного завода в Крестах Колымских с его высокой стоимостью 51 тыс. рублей с выпуском кирпича в год до 10.000 штук (при чём, выпускаемый кирпич очень плохого качества). Построенные из этого кирпича печи в конце 1949г. к октябрю 1950-го года развалились на почве перегара и требуют перекладки с полной заменой кирпича.

Со своей стороны рекомендуем запретить производство местного кирпича, т.к. завозной по стоимости не дороже, а по сроку службы имеет 10-кратное преимущество.

Приказ по ГУСМП №455с 2.10.1950г. Об утверждении Воздушных Трасс Главсевморпути и **организации авиадиспетчерской службы.** ...

Приказываю: ...

2. Начальнику УПА полковнику Чибисову с **1.1.1951г. организовать:**
 - а) при УПА – ЦДС;

- б) при АГ – УДС;
- в) при аэропортах: Амдерма, Диксон, Челюскин, Дудинка, Хатанга, Тикси, **Кресты Колымские, Шмидт – РДС;**
- г) при а/портах 1, 2 и 3кл – АДС;
- д) при а/п 4кл. и запасных – диспетчерскую службу возложить на начальников аэропортов.

Из Годового отчёта треста «Арктикстрой» по основной деятельности за 1950г.

Перечень наиболее крупных объектов сданных заказчикам в отчётном году. ... 6. **Колымстрой** (УПА) – 8-кв жилой дом – 692т.р., фактически 781т.р.; передающий радиоцентр – 1652т.р, фактически – 1938т.р.

Причина невыполнения плана.

Колымстрой (УПА) ВПП (35 тыс. кв м) для заготовки материалов для верхнего покрытия отсутствовали камнедробилки. **По ВПП техдокументация (рабочий проект) были получены только 5 мая (1950г),** все сметы получены со значительным опозданием.

1951г.

Приказ по ГУСМП №133с. 8.3.1951г. О ходе подготовки к арктической навигации 1951г. ...

П. 5. Управляющему Трестом «Арктикстрой» тов. Запатрину:

а) **подготовить к 1.6 с.г. сухопутную ВПП размером 1200х60 в Крестах Колымских,** ...;

б) передать Чукотской АГ 8-ми квартирный дом в Крестах Колымских ...;

в) освободить к 1.4 с.г. помещение линейных мастерских в Крестах Колымских, занимаемое сторонней рабочей силой, переселив последнюю во вновь отстроенное общежитие.

Начальник Главсевморпути Кузнецов.

Приказ по ГУСМП №316 сс. 4.6.1951г. О мероприятиях по улучшению строительства аэродромов в Арктике и обеспечению выполнения плана строительства аэродромов в 1951г.

СМ СССР Постановлением от 26.5.1951г №1784-857сс отметил, что строительство аэродромов в Арктике осуществляется Главсевморпути неудовлетворительно. С начала строительства (1948) по 1.1.1951 года капитальные работы по строительству аэродромов выполнены в объёме 140 млн. руб, что составляет 80% от плана 1948-50гг и 29% от объёма работ первой очереди строительства аэродромов, при этом ввод в действие объектов аэродромного строительства составил только 26,3 млн руб. ...

Приказываю:

1. Организовать в системе Главсевморпути Управление по строительству аэродромов в Арктике (**Спецстрой**)...;
2. ВРИО начальника Управления Спецстрой назначить инженер-полковника тов. Кузичкина Ф.М. с 28.5.1951г.; ...

5. ВРИО Начальника Управления Спецстрой т. Кузичкину:

а) обеспечить выполнение в 1951 году работ по строительству аэродромов в Арктике в объёме 65,0 млн. рублей и **к концу 1951 года сдать во временную эксплуатацию ВПП на аэродромах:**

- Амдерма размером 1200х80;

- Диксон1300х40;

- Тикси1200х80;

- **Кресты Колымские - 1300х60.**

6. Начальнику УПА т. Моросанову, ВРИО начальника Управления Спецстрой т. Кузичкину и начальнику ОКС Белякову пересмотреть состав работ **первой очереди по строительству аэродромов, обеспечив ввод в действие в первую очередь ВПП, РД и МС**, внести необходимые изменения в проектно-сметную документацию, не допуская при этом повышения стоимости строительства аэродромов.

Предложения по этому вопросу представить не позднее 20.6.1951г. моему заместителю т. Дубровину для согласования с Военным Министерством СССР.

7. Ликвидировать до 15.8.1951 года Строительно-монтажные конторы Треста Арктикстрой в Амдерме, Хатанге, Чокурдахе, **Крестах Колымских** и на Шмидте, возложив строительство аэродромов в этих пунктах, а также в Диксоне и Тикси **на аэродромно-строительные батальоны. ...**

Начальник Главсевморпути А. Кузнецов.

Приказ по ГУСМП №397сс 19.7.1951г. О ликвидации строительной конторы треста Арктикстрой и передаче строительства аэродромов в Арктике Спецстрою.

В дополнение моего приказа от 4.6 с.г. №316 приказываю:

1. Подчинить Начальнику Управления Спецстрой т. Квашнину во всех отношениях отдельные аэродромно-строительные батальоны.

2. Начальнику Управления Спецстрой т. Квашнину: - принять с 1.8 с.г. руководство строительством аэродромов в Амдерме, Диксоне, Хатанге, Тикси, Чокурдахе, **Крестах Колымских** и на Шмидте. ...

Начальник Главсевморпути А. Кузнецов.

Приказ по ГУСМП №622сс 12.12.1951г. ... Совет Министров СССР Постановлением от 26.11.1951г. №4865-2090сс обязал Главсевморпути: ... аэропорты Певек и **Кресты Колымские, предоставить ГВФ для совместного использования** с эксплуатацией помещений и средств обеспечения по Договору с Главсеморпути.

Во исполнение Постановления СМ СССР от 26.11.1951г. приказываю: ...

4. Начальнику УПА Моросанову **по окончанию в 1952г. строительства и оборудования первой очереди а/п Кресты Колымские, ввести в эксплуатацию оборудование ночного старта и слепой посадки.**

Начальник Главсевморпути А. Кузнецов.

Из Годового отчёта Чукотской АГ по эксплуатационной деятельности за 1951г. ...

Обслуживание СМП в аэропорту хорошее, жалоб со стороны экипажей на техническое обслуживание не было. Работать аэропорту в летний период очень тяжело, также **ВПП, на которой происходили полёты одновременно строилась. На протяжении всего летне-осеннего периода размер полосы был 750х50 м.** Стоянки самолётов ровные 150м находились на полосе безопасности, т.е. явно в нарушение аэродромной службы. Но, не смотря на это лётных происшествий не было.

В августе 1951 года во время строящейся ВПП в а/п Кресты Колымские б/м Пруткин нарушил НПП-51, самостоятельно вырулил на **самолёте Н-560** для заруливания на другое МС, в результате чего задел консоль другого **самолёта Ли-2 Н-468**, таким образом, произвёл поломку самолёта. ...

Эксплуатация гидросамолётов прошла удовлетворительно. В аэропорту кроме своих двух самолётов базировалось 3 гидросамолёта МАГОН.

В зимний период на аэродроме был оборудован **электростарт**, но огни часто выходили из строя, т.к. работающий на полосе автотракторный парк Спецстроя систематически обрывал линию.

Акватория в 1951 году поддерживалась в удовлетворительном состоянии.

Средства обслуживания гидросамолётов (плоты, крестовины, катера) подготовлены были своевременно. ...

Самолётные заправки гидросамолётов обеспечивали качественную заправку и на много ускорили и облегчили труд технической бригады.

Из Годового отчёта Треста Арктикстрой за 1951год.

Л. 27. Перечень наиболее крупных объектов сданных заказчикам в 1951г. ...

7. Кресты Колымские – ВПП, РД и МС: 6800т.р. по плану, Факт = 6900 т.р. – с удовлетворительной оценкой.

Приказ по ГУСМП №121с 31.3.1952г. Об итогах выполнения плана 1951г. Управлением Спецстрой и о мероприятиях по обеспечению плана 1952г.

План работ за 1951г. строительные батальоны выполнили на 113,6%, в т.ч. с момента организации Управления Спецстрой, за последние 5 месяцев 1951г. на 135,6%. **Сданы во временную эксплуатацию объекты народно-хозяйственного плана: ВПП в п. Амдерма, Тикси, Кресты Колымские и на о. Диксон.**

4. Начальнику УПА Моросанову: а) обеспечить в 1952г. комплектную поставку оборудования, кабельной продукции и специальных материалов для пусковых объектов радионавигации и связи: в п. Хатанга, Амдерма, Тикси, Чокурдах, **Кресты Колымские**, на Шмидте и на о. Диксон.

1952г.

Приказ по ГУСМП №41с. 30.1.1952г. ... П. 2. Начальнику Управления Спецстрой т. Квашнину построить для Нижне-Колымского райкома ВКПб

здание в объёме 500 т.р. и достроить в Нижне-Колымске школьное здание в объёме 1500 т.р. за счёт средств и материалов заказчика.

Начальник Главсевморпути Кузнецов.

Титульный список сверхлимитных строек Главсевморпути на 1952г.
(Приложение №37 к приказу Главсевморпути от ноября 1951г).

Наименование и местонахождение стройки	Год начала и год окончания строительства	1952 г план ввода в действие	Срок ввода в действие (квартал)
Аэродром Амдерма, в т.ч. ВПП с щебёночным покрытием	1948-1953	1300х80	II-IV IV
Аэродром Диксон, в т.ч. ВПП с щеб. покр.	1948-1953	1300х40	II-IV, IV
Аэр. Хатанга, в т.ч. ВПП с щеб. покрыт., аэровокзал	1948-1953	- 528 м ²	II-IV IV
Аэродром Тикси, в т.ч. ВПП с щеб. покр.	1948-1953		II-IV, IV
Аэрод. Чокурдах, в т.ч. ВПП с щеб. покр.	1948-1954	1300х80	III-IV
Аэродром Кресты Колымские, в т.ч. ВПП с щебёночным покрытием, аэровокзал	1948-1954	ПБ,РД-75 т.м ² , 10 МС, 700 м ²	II-IV IV IV
Аэродром Шмидт (Хабаровский край)	1948-1954		II-IV

Исх. 9.7.1952г. В СМ СССР. По письму Якутского обкома ВКП(б) от 16.6 с.г. №118/3 докладываю: ... Во исполнение указанного Постановления СМ СССР Главсевморпути построило и сдало в эксплуатацию бани: в 1949г – в Крестах Колымских и ...

Больница в Крестах Колымских начатая строительством в 1950г. будет сдана в эксплуатацию в 4 кв. 1952г. ...

Начальник Главсевморпути Кузнецов.

Исх. 10.7.1952г. Докладная Молотову.

В соответствии с Вашим поручением от 26.4 с.г. докладываю о ходе выполнения мероприятий по обеспечению строительства аэродромов в Арктике в 1952г. ...

В 1-ом полугодии введены в эксплуатацию в Крестах Колымских: жилой дом площадью 353 кв. м, р/маяк Колба и пирс для генеральных грузов. ...
Строительство аэровокзалов в Хатанге и Крестах Колымских не начато из-за отсутствия леса, который поступит в навигацию текущего года.

Начальник Главсевморпути Кузнецов.

8.1952г. Заместителю Председателя СМ СССР т. Молотову В.М.
(О 20-летию ГУСМП).

... Действуют 37 аэродромов и посадочных площадок. Самолётный парк насчитывает 147 машин. В настоящее время строятся усовершенствованные аэродромы в пунктах: Амдерма, Диксон, Косистый, Хатанга, Тикси, Чокурдах, **Кресты Колымские**, мыс Шмидта.

Вход. **23.9.1952г.** Зам. министра Госконтроля СССР 20.9.1952г.

В Президиум Совета Министров СССР. СС

О фактах неудовлетворительного качества работ и невыполнения сроков строительства аэродромов в Арктике ...

Министерством Госконтроля СССР произведена проверка хода строительства аэродромов в Амдерме, Хатанге, **Крестах Колымских**, на м. Шмидт и в Управлении «Спецстрой» Главсевморпути.

Проверкой установлено: ...

На аэродроме в Крестах Колымских с отступлением от проекта отсыпана ВПП без песочно-гравийного подстилающего слоя на площади 36 тыс. кв. м. В нарушение ТУ отдельные места полосы отсыпаны камнем с применением грунта. ...

Экспертно-техническое совещание Бюро экспертизы Главсевморпути при рассмотрении **расширенного проектного задания по аэродрому в Крестах Колымских** в Протоколе от 24.6.1949г. записано (*выдержки*):

«Считать, что выбранный под аэродром участок, как имеющий крупные недостатки, дал возможность получить лишь неполноценное решение сухопутного аэродрома, не позволяющее рассматривать его как аэродром 2 класса, обеспечивающий круглогодичную работу авиации с соблюдением существующих норм и требований лётной безопасности. Особенно затруднительной на данном аэродроме будет работа военной авиации; дополнительным осложнением при эксплуатации аэродрома в этом случае будет крайне ограниченная его пропускная способность».

Это же Совещание в протоколе от 5-7.7.1949г. отмечало, что площадка под строительство аэродрома имеет ограниченные размеры и неблагоприятный рельеф окружающей местности.

Кроме того, по данным Арктикпроекта Главсевморпути, ВПП аэродрома в Крестах Колымских на отдельных участках может заливаться водой на непродолжительное время один раз в 3 года.

... **По аэродрому в Крестах Колымских.** В 1952г. должны быть полностью закончены ВПП, РД, МС, аэровокзал и другие объекты первой очереди. На 1.7 с.г. работы по строительству РД и МС самолётов не были начаты, работы по строительству белого покрытия на площади 96 тыс. кв. м. также не начинались; строительство аэровокзала площадью 700 кв. м. из-за необеспеченностью лесоматериалом не производилось. ...

Прошу обсудить этот вопрос. А. Павельев.

Исх. **16.10.1952г.** Тов. Молотову от Кузнецова.

Докладная (*по предыдущим замечаниям*) ...

В Крестах Колымских постоянный аэродром строится на месте расположения временного аэродрома. Временный аэродром был сооружён в 1946 году, причём при отсыпке тела насыпи устройство подстилающего песчаного слоя не было сделано. В результате подробного обследования насыпи временного аэродрома каких-либо деформаций и

нарушений насыпи установлено не было. Это обстоятельство послужило основанием оставлению выполненных работ без изменения.

Заключение экспертизы о неполноценности аэродрома в Крестах Колымских, не позволяющее его рассматривать как аэродром 2 класса, относится к недостаточной его длине – 1300м. и стеснённости с боку (в расстоянии 10 м. от оси имеется уступ скалы высотой до 10м). При согласовании планового задания с Главным штабом ВВС СА, ограниченные размеры этого аэродрома учитывались.

Ввиду отсутствия других площадок для размещения аэродрома в этом месте, было принято решение проектировать аэродром на выбранной площадке. В перспективе имеется возможность увеличить ВПП до 1800 м, что и будет удовлетворять требованиям аэродрома 2 класса.

Принятые в проекте размеры ВПП 1300х60 обеспечивают работу средних транспортных самолётов ЛИ-2 и ИЛ-12 и, при необходимости, работу истребителей и средних бомбардировщиков.

По аэродрому в Крестах Колымских было сделано несколько вариантов и обследовали ряд участков в радиусе до 30 км; лучшим был признан участок, на котором в настоящее время осуществляется строительство аэродрома. Этот аэродром проектировался как аэродром 3 класса и условиям 2 класса он удовлетворять не должен. Пропускная способность аэродрома учитывает интересы Главсевморпути и требования ВВС СА. По произведённым подсчётам затопляемость площадки аэродрома Кресты Колымские возможна только при катастрофическом паводке не чаще 1 раза в несколько десятков лет. Частичное затопление полосы на непродолжительное время может иметь место не чаще одного раза в 3 года. ...

На стройплощадке в настоящее время установлена дополнительно камнедробилка и виброгрохот. **К строительству аэровокзала приступлено было только после завоза леса в 1952 году.**

Начальник Главсевморпути Кузнецов.

Исх. 11.11.1952г. Перечень мероприятий по устранению недостатков в строительстве аэродромов в Арктике.

1. По аэродрому Амдерма ... срок исполнения до 1.8.1953г.
2. По аэродрому Хатанга до 1.10.1953г.
- 3. По аэродрому Кресты Колымские до 1.8.1953г.**
4. По аэродрому м. Шмидтадо 1.8.1953г.

Из Годового отчёта Чукотской АГ Главсевморпути по основной деятельности за 1952г. (начальнику УПА полковнику Моросанову М.Н. от командира Чукотской АГ полковника Карнаухова. 14.2.1953г.) ...

Л. 68. Ввод в эксплуатацию Аэропорт Кресты Колымские:

- дом №3, 8-ми квартирный – 1;
- транспортёр «Ленинец» - 1;
- телефоны СТ-35 – 2;

- коммутатор МБ-100 – 2;
- причал для генеральных грузов – 1;
- клуб зал заседаний – 1.**

Л. 97. ... 3. **Выстроена вышка диспетчера с оборудованием средств связи на новой ВПП в Крестах Колымских** стоимостью 39 т.р.;

4. **Постройка телефонной линии на 100 номеров** – 48 т.р.

О всех этих внеплановых затратах поставлено в известность УПА.

Аэропорт Кресты является базовым портом группы по обслуживанию СМП. Порт производит все работы по техническому обслуживанию регламентов и ремонту по линейным мастерским.

Заправка самолётов и заправочные средства находятся в удовлетворительном состоянии. **Исключительную помощь оказывает организованный самотёк заправки, как гидросамолётов, так и в зимний период Б-92 в 1952г.**

Средства подогрева и аэродромное оборудование хотя и имеются, но кустарное по вине порта и на сегодняшний день требуют полного обновления. Для такого порта необходимо давно уже иметь **современные обогреватели МП-85**, гараж спецмашин, служебное здание аэровокзала, силовой ток на ВПП, неоновый старт и др. (Туманов – ст. инженер)

Л117. ... 49. **Организовать к 1 марта комнату для пассажиров не менее как на 25 коек** и относиться вежливо и внимательно к запросам пассажиров.

Командир Чукотской АГ Карнаухов.

1953г.

Л. 144 Протокол №1 Производственно-хозяйственного актива Чукотской АГ от 16.2.1953г. ...

22. **Начальнику а/п Кресты Колымские Черник – к 1.3.1953г. оборудовать 5 пассажирских комнат на 25 мест.**

25. Производственно-хозяйственный актив считает нетерпимым дальнейшее состояние существующей разбросанности основных служб а/п Кресты Колымские, что не обеспечивает безопасности движения самолётов и создаёт ненормальные условия работы и просить руководство УПА **включить в титул строительства 1953 года служебное здание а/п.**

27. **Добиться от УПА завоза в навигацию 1953 года подогревателей МП-85 и МП-44.**

В связи с **пожаром линейных мастерских** просить УПА в 1953 году разрешить построить здание линейных мастерских и гараж.

Председатель собрания производственно-хозяйственного актива
Отборкин, секретарь Рыбаков.

Из Переписки с Госпланом СССР о ... и строительстве аэродромов 1953г.

... 17.3.1953г. Дополнительный план ввода в действие производственных мощностей и основных средств на 1953г по Главсевморпути. ...

№2. Аэродром п. **Кресты Колымские** – аэровокзал 700 кв.м. Срок ввода в действие 4 кв.

Нач. отдела капитального строительства Главсевморпути
/М. Зенин/ ...марта 1953г.

Протокол Совещания у заместителя начальника Главсевморпути тов. Карамзина Е.В. от **29.10.1953г.** по вопросу строительства ВПП в Арктике.
Тов. Карамзин: Поступили сигналы о том, что построенная на аэродроме в Крестах Колымских ВПП не отвечает предъявляемым эксплуатационным требованиям; расщебёнка белого покрытия выбивается воздушным потоком и является причиной выхода из строя материальной части самолётов, нанося повреждения кромкам винтов, плоскостей и закрылков.

Однако, все, что уже сделано переделать трудно – нужны конкретные предложения. Предъявить претензии к строителям и проектировщикам.
Кресты Колымские: аэродром зажат между 2-я речками, узок. Слепая посадка затруднена.

Задков: ... по Крестам Колымским: оптимальная смесь сдирается со всей полосы. Винтами выдувается до щебёнки. Бьёт винты. Наши аэродромы являются полуфабрикатами – нужно делать бетонные плиты. Мы обычно говорим о тех объектах, которые вводятся, а не говорим о них в проектных стадиях. Наши аэропорты в Арктике построены плохо. ВПП по розе ветров ориентированы плохо. Здания расположены далеко.

Аккуратов: Порочность расположения аэродромов заключается в том, что они строятся на месте прежних. Р/навигационные средства пока не гарантированы нигде. Нет ни одной схемы пробивания облачности с прямым заходом на посадку. Нужно пересмотреть дислокацию приводных станций.

Данилов: По ходу строительства допускаются ошибки, а виновники не наказываются. Эту практику нужно пересмотреть, например в **Крестах Колымских** неправильно составлена оптимальная смесь, а убытки отписаны за счёт государства.

1954г.

29.10.1953г. Тов. Сабурову М.З.

Сов. Секретно Экз. №2

ММиРФ в проекте плана капитальных работ на 1954г. предусматривает строительство семи аэродромов в Арктике (Амдерма, Хатанга, Тикси, Чокурдах, **Кресты Колымские**, м. Шмидта, м. Косистый).

Министерство Обороны заинтересовано в том, чтобы намеченные к постройке аэродромы, были оборудованы в 1954г ВПП и средствами обеспечения слепой посадки.

29.10.1953г.

А. Василевский.

Приказ к-ра Чукотской АГ ... пос. Кресты Колымские №16. 30.4.1954г.

Содержание: О подготовке АГ к арктической навигации в ВЛП 1954г. ...

- Отдел капитального строительства. По а/п Кресты Колымские: ...

50. Сделать мостки для заправки КМ-2 (Каталина) и посадки пассажиров – Карасев.

51. Сделать из грунта и леса гидроспуск для самолётов КМ-2 – Карасев.

52. Отделать дополнительно сверх проекта 100м полосу на ВПП.

53. Удлинить дополнительно ВПП на 200 м с южной стороны, за счёт грунта, идущего в отвал (работа начерно).

54. Отсыпать вне проекта групповые МС 10.000 кв. м. за счёт грунта, идущего в отвал.

- Отдел эксплуатации аэродромов:

74. Установить якорные стоянки для приёма и отстоя гидросамолётов в а/п: Кресты – 6 шт.

75. Отремонтировать и установить плоты-причалы для гидросамолётов: - Кресты Колымские -2 шт.

- по аэропортам: ...

а/п Кресты Колымские

111. Закончить пристройку ... и организовать в ней службу РЭСОС.

117. Провести на ВПП трёхфазный ток.

119. Организовать лабораторию ГСМ.

120. На электростанции установить 3-й дизель С-80.

121. Организовать при линейных мастерских ремонт винтов с балансировкой.

123. Для учебных целей смонтировать передвижную ближнюю приводную станцию.

3 мая 1954г. ИО начальника Чукотской АГ полковник И. Сечной.
1955г.

Из Приказа Р-20. 25.2.1955г. Об организации Чукотского авиационного отряда и ЛЭРМ в а/п Кресты Колымские. ...

4. Немедленно приступить к организации **Чукотской ЛЭРМ** и закончить не позднее **18.3.55г.** Формирование и временное исполнение должности начальника ЛЭРМ возложить на тов. **Лахова И.Ф.**

Командующий ПА Главсевморпути полковник М. Моросанов.

Начальник штаба М. Зайцев.

Приказ №03 командира Чукотского ОАО Полярной авиации

Главсевморпути 25.2.1956г. п. Кресты Колымские.

Об итогах работы отряда за 1955г.

1. ... Работа в 1-ом п/г проходила в условиях перехода Чукотской АГ на новую организационную структуру в условиях формирования и ввода в действие новых подразделений Чукотского ОАО и ЛЭРМ. ...

5. Аэропорт Кресты Колымские. В работе а/п продолжают иметь место серьёзные недостатки: ...

- помещения для пассажиров и ЛС не всегда содержатся в надлежащем состоянии, не организована рекламная информация по обслуживанию пассажиров в аэровокзале.

- состояние аэродрома ещё не отвечает требованиям безопасности движения самолётов, наблюдается движение автомашин и тракторов в любых

направлениях по ВПП. Лестница, ведущая от аэродрома к диспетчерской службе, не гарантирует безопасность движения людей.

Командир Чукотского ОАО Цуцаев
Начальник штаба Чукотского ОАО Равич.

Документы по капстроительству на объектах Полярной авиации за 1955-56гг.

4. **По аэродрому Кресты Колымские**: Доделки по ВПП, МС и РД, водоотводные сооружения, локомобильная эл. станция, ... , кабели связи, внешние сети водоснабжения с насосной, котельная нефтебазы, баня-прачечная и клуб, маркеры. ...

24.1.1956г. Командиру Чукотского ОАО тов. Цуцаеву В.А. По вопросу строительства ЛЭРМ в Крестах Колымских – согласен. Ввиду того, что план 1956г. уже составлен и выделенное финансирование текущего года крайне ограничено, осуществить строительство здания ЛЭРМ в 1956г. не представляется возможным. Мною дано указание подобрать типовой проект здания ЛЭРМ и получить разрешение Промбанка о финансировании его по объекту №68. **Строительство здания ЛЭРМ планируется на 1957г.**

Командующий ПА М. Шевелёв.

Исх. 3.2.1956г. Пояснительная записка к Годовому отчёту по капстроительству «объекта 68».

I. Ввод в эксплуатацию зданий и сооружений. За период с 1.1.1955г. по 1.1.1956г. подрядчиком в/ч 21024 были введены в эксплуатацию следующие объекты:

1. плавучий причал для гидросамолётов;
2. пристройка к котельной №3...;
3. коровник на 10 коров;
4. свиарник на 10 свиноматок;
5. тёплая уборная №1 рубленая на 4 очка;
6. произведён послеосадочный ремонт гостиницы на 86 человек.

Кроме того, оформлен ввод ранее выполненного сооружения – временной теплосети посёлка. Все вышеуказанные здания и сооружения, за исключением пристройки к котельной №3 и послеосадочного ремонта гостиницы приняты с оценкой «хорошо». ...

Начальник а/п Кресты Колымские Рутман
Ст. инженер «ТН» (технадзора) Клевицкий.

1956г.

17.5.1956г. п. Кресты Колымские. В результате обследования работы Чукотского авиаотряда, произведённого комиссией Полярной авиации, выявлено следующее: ...

Аэродромная служба. Аэропорт находится в антисанитарном состоянии ...

Здание аэровокзала используется не по назначению, значительное количество комнат занято под жильё и различные службы, что не даёт возможности обеспечивать отдых лётного состава и пассажиров ...

Сухопутный аэродром содержится удовлетворительно, но аэродромные знаки требуют обновления, ... трапы для посадки пассажиров не изготовлены... Автотракторный парк и спецмашины содержатся удовлетворительно. ... Запчастями и материалами для ремонта самолётов АН-2 аэропорт совершенно не обеспечен. Отсутствуют наиболее необходимые запчасти и агрегаты для самолётов ЛИ-2 и ИЛ-12; ...

Необходимо отметить, что ОМТО Полярной авиации недостаточно знает нужды аэропортов и допускает большие ошибки в снабжении периферии. ...

Кадры. ...

Положение с трудовой дисциплиной является неудовлетворительным. За 4 месяца 1956г. наложены взыскания на 32 работников. **До настоящего времени в аэропорту продолжают работать значительное количество бывших заключённых**, что приводит к текучести и низкой трудовой дисциплине.

В целях изжития отмеченных недостатков приказываю:

Командиру Чукотского АО Цуцаеву В.А. и начальнику а/п Рутману Г.Л.:

1. Привести в санитарное состояние всю территорию аэропорта, жилые и производственные здания и сооружения. Срок к 1.6.
2. Освободить здание аэровокзала от проживающих семей и служб аэропорта, кроме отдела перевозок, библиотеки и коммутаторной телефонной станции. Использовать аэровокзал исключительно для размещения лётного состава и пассажиров. ...
7. **После очищения ВПП от снега немедленно произвести укатку аэродрома самоходным катком.**
8. Изготовить трапы для посадки пассажиров в самолёты ЛИ-2 и ИЛ-12. – 1.7.
12. С наступлением тёплого времени очистить водосточную трубу, расположенную под ВПП.
22. Начальнику ОМТО Полярной авиации Кирилловскому А.А. –
А) обеспечить весь личный состав авиаотряда и а/порта спецобмундированием в строгом соответствии с установленными нормами. Срок 15 сентября с.г.
Б) завести в навигацию текущего года в Кресты Колымские запасные части и материалы для ремонта самолётного и автотракторного парка и 1500 метров электрошнура.
В) обеспечить аэропорт мебелью, хозяйственным инвентарём и инвентарём для механизации столовой.

Начальнику ПФО Нурику А.Г. и начальнику ОТИЗ т. Баранову Н.И. к 1.7.1956г. пересмотреть штаты и сметы авиаотряда, аэропорта и ЛЭРМ с целью упрощения структуры, ликвидации лишних звеньев и не нужных должностей и резкого сокращения затрат на содержание Чукотского АО. ...

Командиру АО Цуцаеву В.А. и начальнику а/п Рутману Г.Л. к 15.8.1956г. в письменной форме подробно доложить о выполнении настоящего приказа.

Командующий Полярной авиации М. Шевелёв.

Приказ Начальника ГУСМП ММФ №137с 22.8.1956г. Москва.

В частичное изменение приказа ГУСМП №251 от 26.12.1955г. Приказываю:

Командующему ПА т. Шевелёву М.И.: - **организовать 2-ю АСАЭ (аварийно-спасательная АЭ) с 1 октября с.г. не в Тикси, а в Крестах Колымских и подчинить её командиру Чукотского АО ПА.**

ИО Начальника Главсевморпути

Е. Толстиков.

Утверждаю. Начальник Главсевморпути Бурханов. 23.10.1956г.

План мероприятий Главсевморпути по борьбе с аварийностью в ПА. ...

21. Организовать специальные каналы для связи Центральной диспетчерской службы с районными службами Амдерма, Диксон, Тикси, Хатанга и **Кресты Колымские**. Построить в аэропортах Хатанга, Диксон, **Кресты Колымские** мощные приводные радиостанции ПР-15.

25. Укомплектовать 1-ю СПАЭ в Игарке и **подлежащую формированию в Крестах Колымских 2-ю СПАЭ самолётами Ли-2 и Ан-2,**

переоборудованными под экспедиционный вариант на лыжах и лётным составом, подготовленным к полётам в сложных условиях днём и ночью.

Держать эти эскадрильи в готовности для оказания помощи терпящим бедствие экипажам самолётов и кораблей в Центральном Полярном бассейне и для неотложной медицинской помощи работникам ГУСМП и местному населению.

Командующий ПА Главсевморпути Шевелёв

1957г.

Приказ Начальника ГУСМП ММФ СССР № 22. 18.2.1957г.

«О Государственном плане развития Главсевморпути на 1957 год».

Во исполнение приказа ММФ от 26.1.1957г. «О государственном плане развития морского транспорта на 1957г, ПРИКЗЫВАЮ:

... 26. Командующему ПА тов. Шевелёву в 2-х недельный срок разработать мероприятия по резкому сокращению дотации из государственного бюджета на содержание Полярной авиации, для чего:

а) осуществить в 2-х месячный срок передачу ГУГВФ аэропортов Игарка, Дудинка, Угольная, Архангельск (сухопутный) и Нарьян-Мар, как не имеющие большого значения для освоения Северного Морского Пути, **приняв от ГУГВФ аэродромы Череповец, Кресты Колымские и Певек.**

Приказ ГУСМП №34. 22.4.1957г. **О подготовке к приёму горючего наливом** в навигацию 1957г. в Амдерме, Хатанге и **Крестах Колымских.**

В Навигацию 1957г в Амдерму, Хатангу и Кресты Колымские всё горючее завозится наливом. В целях обеспечения приёма горючего, -

ПРИКАЗЫВАЮ: Командующему Полярной авиации тов. Шевелёву: ...

б) **закончить строительство и сдать в эксплуатацию к 1 августа с.г. резервуар ёмкостью 700 куб. м. в Крестах Колымских. ...**

Начальник Главсевморпути /А. Афанасьев/

1958г.

Приказ Р-53. 31.3.1958г. Об итогах Совещания руководящего состава авиаотрядов и авиапортов Полярной авиации.(в феврале-марте 1958г.)...

12. Для своевременной подготовки лётного состава и инженерного состава и аэропортов к приёму и обслуживанию с-тов ИЛ-18 и АН-12:

А) утвердить аэропорты для ТВ самолётов.

- в качестве основных: Амдерма, Диксон, Тикси, м. Шмидта, Апапельгин, Хатанга, Игарка (последние 3 только в зимнее время);

- **в качестве запасных:** м. Каменный, Косистый, **Чокурдах и Кресты Колымские.**

Б) Начальникам а/п Амдерма, Диксон, Тикси, Игарка, Хатанга, Чокурдах, **Кресты Колымские**, Апапельгино и Косистый приступить к подготовке аэропортов к приёму и обслуживанию самолётов и пассажиров ...

Отчёт Чукотского ОАО по основной деятельности за 1958 г. 6.02.1959г.

... В 1958 году установлен и введён в эксплуатацию УКВ пеленгатор ...

Отсутствует стационарная система ОСП круглосуточного действия. Все работы, начатые СМУ – организацией по оборудованию кабельной сети, энергопитания, строительства АТС, ОСП в 1958 г. приостановлены и законсервированы. Существующая система энергопитания аэродрома по низковольтным линиям не обеспечивает нормальной работы радио и светооборудования. Напряжение сети колеблется и большую часть времени составляет 150-160 вольт вместо 220 вольт.

Предложения. ...

4. к 15 02.1959г. закончить и ввести в действие новую кабельную сеть и оборудование селекторной связи КДП.

6. к 15.5.1959г. смонтировать первую очередь дальней приводной станции маркером на берегу р. Колымы.

7. строительство зданий ДПРМ закончить и сдать под монтаж 10 апреля.

9. до 1 марта оборудовать отдел перевозок с громкоговорящей установкой для оповещения пассажиров проживающих в гостинице а/п.

10. к 1 июля установить на аэродроме дистанционно включаемый усилитель и два десятиваттных динамика для передачи на стоянки оповещения диспетчера АДС.

20 августа ввести в действие АТС.

Командир Чукотского ОАО ПА Главсевморпути Лукашенко.

27 января 1959г.

Акт комплексной проверки Полярной авиации комиссией ГУГВФ 1.11.1959г.

III. Аэродромная сеть и их сооружения. ... Большая часть аэродромов построена на естественных грунтах с песчаными и галечными отложениями и на тундре и лишь незначительная часть имеет ВПП с искусственным покрытием. Аэродром Тикси и м. Шмидта имеют цементно-бетонное ВПП 2500х60, толщиной 24 см на щебёночном основании с местами стоянок и рулёжными дорожкам. ... **В аэропортах Нижние Кресты и Диксон построены гравийные ВПП 1350 и 1300 по длине и 60 и 80 по ширине. ... Размеры концевых и боковых полос безопасности на аэродромах УПА не соответствуют техническим требованиям.**

V. Служба движения. ...

А/п Нижние Кресты. Имеется ВПП грунтово-щебёночного покрытия размером 1600х60. МПУ 125-305. Оборудован системой ОСП (с МПУ 305), УКВ пеленгатором и КВ пеленгатором ...

Служба движения штат 1 РП – он же зам. начальника а/п по движению, 4 диспетчера. Имеется КДП совмещённое с АДП. Руководство полётами осуществляется в районе аэродрома взлётами и посадками самолётов. РДП Нижне-Колымск совмещён со службой движения а/п Нижние Кресты. Фактически руководство полётами не производится, а фиксируется только движение самолётов.

... 6. Обеспечение средствами механизации.

1. Средства подогрева – МП-85 и МП-44. Подогреватели МП-300 – только в а/п Захарково, Амдерма, Диксон, Тикси и Шмидт.
2. Средства запуска АПА-2 и АПА-7 имеются только в а/п Захарково, Амдерма, Игарка, Диксон Тикси, **Нижние Кресты**, Апапельгин и Шмидт.
3. ... Кран для съёмки винтов имеется только в ЛЭРМ а/п Игарка и **Нижние Кресты**.
4. Передвижных тепляков для замены двигателей и обслуживания ВМГ по трудоёмким регламентам нет ни в одном а/п, кроме а/п **Нижние Кресты**.
9. Моечных машин самолётов и агрегатов для мойки ВМГ, а также агрегатов МА-7 для очистки туалетных ни в одном а/п нет.

Лабораторий ГСМ полевого типа ПЛ-2 ни в одном порту нет. Пробы ГСМ для анализа отправляются в Тикси или в Москву.

IX. Капстроительство в а/портах ПА Главсевморпути было начато в 1948 г. В настоящее время Спецстрой выполняет по генеральным договорам строительство на 5-ти сверхлимитных стройках, в т.ч. в Амдерме, Хатанге, Тикси, Чокурдахе и Шмидте.

Строительство в остальных а/п, в т.ч. на 3-х сверхлимитных стройках Диксон, **Нижние Кресты** и Апапельгин, которые в прошлом выполнял Спецстрой, а также объекты нижелимитного строительства осуществляют строительные конторы треста «Арктикстрой» и частичнохозспособом.

... Трест Арктикстрой может выполнить для ПА строительство отдельных небольших зданий и сооружений в а/п **Нижние Кресты**, Апапельгин (Певек), Каменный, Челюскин, Игарка, б. Провидения, Тикси, Темп. Других строительных организаций в районе расположения аэропортов Полярной авиации нет.

Из крупных объектов в 1959г осуществлялось строительство бетонных покрытий РД, МС в Амдерме, Тикси и Шмидте. ... Светооборудование и средства слепой посадки и связи с Тикси, Чокурдахом, **Нижними Крестами** и Шмидтом.

... Предложения ... 6. Доработать проект реконструкции Северной трассы, исходя из новых задач – обеспечения нормальной работы современной транспортной авиации и обслуживания пассажиров.

Председатель комиссии ГУГВФ гв. полковник Семенов.

Члены комиссии ... (14 чел).

Реформированный Годовой отчёт Чукотского ОАО за 1959г.

Аэропорт Нижние Кресты. 1 марта 1960г. Чукотский ОАО УПА ГВФ.

... А/п Нижние Кресты техническое обслуживание самолётов не производит. Всё обслуживание возложено на ЛЭРМ отряда.

ВПП в неудовлетворительном состоянии. Особенно это относится к летнему периоду. На начальных пикетах с обеих сторон полосы, там, где происходит взлёт, полоса выдута до крупного камня. В результате чего массовые случаи от камней, поднятыми струёй винта – выхода из строя винтов, пореза резины колёс, помятости передних стоек рулей высоты и стабилизатора. Были случаи на взлётах обрыва законцовок лопастей винта (на самолёте АН-2).

Мест стоянок (МС) фактически в аэропорту нет. Имеющиеся места стоянки рассчитаны не более 15-20 машин никак не могут удовлетворить растущие потребности аэропорта. **Самолёты стоят на полосах безопасности ВПП**, что является нарушением Наставления по аэродромной службе.

В 1959г. имело место 3 случая наземных происшествий (поломок самолётов) из-за скученности самолётов. В порту нет дежурного по стоянке.

Противопожарное состояние на основной стоянке только стало удовлетворять в конце года. По сие время нет противопожарного оборудования на ледовом аэродроме и на **стоянке ГВФ**. ...

Нет охраны на ледовом аэродроме Пантелеихе и стоянке ГВФ (*в конце полосы слева*).

В службе связи крайняя стеснённость. До сих пор не изготовлен стационарный пульт на КДП. **Штат диспетчерской службы состоит: 1-РП, 1-ст. диспетчер, 1-штурман**, который полностью не укомплектован. Служба диспетчеров имеет недокомплект.... Так, например, ... При сдаче зачётов ряд диспетчеров показали низкий уровень подготовки. Диспетчер Минаев и Кузьменко за аморальные поступки и плохое знание были уволены. А диспетчеры Мустафин и Валевиц из-за неподготовленности не допущены к самостоятельной работе. ...

В настоящее время, когда интенсивность полётов по сравнению с 1959 годом увеличилась вдвое, возникла большая перегруженность в работе, в результате сейчас одновременно дежурит 2 диспетчера. Наличие 3-х ВПП зимой, акватории летом, к тому ж здесь базируется АО и находится ЛЭРМ ... Рабочее место диспетчера не соответствует назначению. Комнаты предполётной подготовки экипажей нет ... Радиосредств контролирующих движение самолётов в зоне РДС нет. ОСП – односторонний и полностью работает только в зимнее время. УКВ пеленгатор находится не в створе ВПП.

Смонтированная на 100 номеров АТС по своей ёмкости не достаточна, в настоящее время законсервирована.

В стадии окончания работы по капитальному светооборудованию ВПП.

Выводы. Признать Финансово-хозяйственную деятельность а/п Нижние Кресты удовлетворительной.

Предложения.

Начальнику а/п Кузнецову А.Г. и Гл. бухгалтеру т. Линденбаум Е.Н.:

1. В начальный летний период 1960г. привести в порядок ВПП путём подсыпки оптимальной смеси и заливки отработанным маслом.
2. Устройство мест стоянок из расчёта 50 самолётов (1 из вертолёт на 20-25 пикетах ВПП;
3. Закончить электропитание аэродрома;
12. К 1 мая изготовить пульт КДП;
13. К 1 июня смонтировать оборудование **ближней приводной для установки на барже.**
24. Перевести подсобное хозяйство на хозрасчёт.
27. В связи с переходом на хозрасчёт создать все условия для перевода ТЭЦ, гостиницы и столовую на хозрасчёт в конце 1 квартала.
39. Укомплектовать штат АДС из 5 диспетчеров, в том числе 1 из них старший;
40. Укомплектовать штат РДС из 5 диспетчеров, в том числе 1 из них старший;
41. Иметь не менее 2-х РП (*руководителей полётов*).
42. Организовать рабочее место АДС и РДС в отдельных помещениях.
43. Иметь регламентное бюро.
44. Необходимо установить р/локационные средства контроля полётов;
45. Установить УКВ пеленгатор в створе ВПП;
46. Иметь дежурных по аэропорту;
- ...

Командир Чукотского Отдельного АО ПА Лукашенко.

Фонд 87. ПУГА МГА 1960-70гг. Дело 27.

Отчёты аэропортов по средствам связи.

Л. 26. Начальнику связи Полярной авиации ГВФ тов. Воробьёву С.Д.

При этом направляем Вам годовой отчёт аэропортов: Мыс Шмидта, **Нижние Кресты**, Чокурдах по состоянию на **1.12.1960г.** (на 32л)

Начальник службы связи 248 АО ПА ГВФ Е. Манаев. 15.12.1960 г.

Л. 29. Оборудование системы посадки (*а/п Нижние Кресты*)

В 1960г система ОСП работала с января по май месяц. В мае фургон БПРМ был снят со льда. ДПРМ работал до августа. В августе была произведена установка фургона БПРМ на понтон, с сентября по ноябрь система работала для тренировки экипажей. В настоящее время система не работает. Ведутся монтажные работы. На ДПРМ ведётся установка в типовых фургонах передатчика типа ПАР-7. После окончания работ и облёта системы будет задействована. Пеленгатор АРП-6 работает ежедневно в течение всего времени открытия порта, т.е. по 12-14 часов. Весной 1960 г.

было построено помещение под пеленгатор по оси ВПП, монтажные работы не велись.

В навигацию с.г. аэропортом получен обзорный радиолокатор «Ландыш». Локатор развёрнут по позиции. Не работает из-за поломки приёмника «Василёк» в выносном устройстве.

Дело 29. Письма, протоколы, технического совещания.

Л. 5. ОКС. Протокол технического совещания при Заместителе Начальника УПА т. Данилова по вопросу выполнения плана капстроительства на объекте 68. 25.10.1960г.

Присутствовали: ... **командир 248 отряда УПА ГВФ – Лукашенко В.Ф. ...**
Слушали. Сообщение начальника ОКС. О положении с выполнением плана строительства 1960г. на объекте 68. В результате установлено, что строительство электростанции, ЛЭП на ПРЦ, прокладка кабеля через Пантелеиху, ТП-6 будет завершено, а сооружения сданы в эксплуатацию в 4 квартале 1960г. Здание ремонтно-механических мастерских, законченное в черне, при условии выделения необходимого количества сантехнических материалов 248 отрядом, трест Арктикстрой обязуется сдать в эксплуатацию к 25.12.1960г. В список ввода в эксплуатацию ЛЭРМа объект ТП-1 с плана 1960г. снимается, а ассигнования – на окончание работ по ЛЭРМу.

Дело 5. Приказы УПА за 1961 год.

Приказ Начальника УПА №01. 10.1.1961г. ...

5. Начальнику ОКСа УПА тов. Лукьянову В.К.: принять меры к быстрейшему окончанию строительства систем посадки в а/п Хатанга, служебных зданий ИАС в а/п о. Диксон и Нижние Кресты, а также **ускорить установку огней посадки в а/п Нижние Кресты.**

Шевелёв.

Дело 9. Стенограмма совещания КЛС УПА «О задачах коллектива Управления по выполнению решений ЦК КПСС от 20.3.1962г. 11-12.7.1962г.

Л. 107. **Тов. Трутаев. ... В своём выступлении т. Кузьмин ничего не сказал об аэродроме Нижние Кресты. Не знаю, кто подобрал этот аэродром? (Шевелёв М.И. – Командующий Воздушной армией генерал Кузнецов). Аэродром ограничен, неперспективен, он с 3-х сторон окружён водой, а 4-я – стоит на скале. Работает система СП... и вот полное искажение. А ВПП находится в состоянии, что летать нельзя. Думаю, что в отношении перспектив у этого подразделения нужно серьёзно подумать**

Л. 161. Тов. Жигулев ... В отношении аэродрома в Крестах нужно что-то делать. Ничего удивительного нет, что выбран не там, где нужно. Возьмите Диксон, Кресты – угробили десятки миллионов рублей, и в результате

неизвестно, как продолжать деятельность. И по аэродрому в Крестах готовиться решение, и надо поскорее ставить этот вопрос. Самый боевой порт в Нижних Крестах, и погода отличная, ... Аэродром страшно нужен. Я понимаю, этот вопрос не лёгкий, - нужны средства, нужны строительные организации, но дальше на этом аэродроме работать невозможно.

Дело 107. Приказы №2-130 УПА ГВФ СССР за 1963г.

Л. 39. Приказ №Р-19а. 13.2.1963г. О производстве полётов на самолёте АН-12 на временном аэродроме Нижние Кресты.

На основании заключения комиссии по определению годности временного аэродрома Нижние Кресты к приёму и выпуску самолётов АН-12, - ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Разрешаю производить временно на самолёте АН-12 на временный аэродром Нижние Кресты днём и ночью только в зимний период при следующем минимуме погоды:

МК	днём				Ночью			
	взлёт		посадка		взлёт		посадка	
	Н обл	Вид	Нобл	Вид	Нобл	Вид	Нобл	Вид
197	б/о	1000	300	3000	б/о	1500	300	3000
17	б/о	1000	500	5000	б/о	1500	-	-

Полёты на самолёте АН-12 с временного аэродрома Нижние Кресты производить экипажам, получившим предварительную провозку на данный аэродром. Шевелёв.

Л. 129. Приказ №Р-62. 2.7.1963г. **О пожаре в а/п Нижние Кресты** и меры противопожарной безопасности в подразделениях УПА.

30.5.1963г. в а/п Н-Кресты пожаром уничтожено здание с оборудованием 2 и 3 цехов ЛЭРМ, чем нанесён материальный ущерб государству в сумме 148.738руб. 26коп.... Зам. командира 248 АО т. Авдеев – выговор и 1/3 должностного оклада, командиру отряда Кузьмину – выговор и 1/3 оклада, нач. ЛЭРМ Иванникову М.Н. – строгий выговор и 1/3 оклада.

ИО командира 248 АО УПА Питонову Л.А. с целью выявления конкретных виновников и привлечения их к ответственности – материалы передать в следственные органы. Шевелев.

Пр. УПА №Р-65с. 12.7.1963г. О реорганизации 248 ОАО ГВФ.

В соответствии с приказом ГУГВФ №-043 от 19.6.1962г. и №072 от 26.6.1963г. в целях улучшения лётной работы, - приказываю:

- 1. Организовать Нижне-Колымский объединённый АО** УПА ГВФ, включив в его состав ЛО №248 и а/п Нижние Кресты. Нижне-Колымскому ОАО присвоить 2 класс. ЛО №248 присвоить 3 класс.
- Нижне-Колымский ОАО числить в составе: одной АЭ тяжёлых поршневых самолётов, одной АЭ лёгких самолётов и **1 АЭ вертолёт**ов.

3. Начальнику ОТиЗ УПА Смирнову А.В. до 15 июля с.г. представить мне на утверждение штатное расписание.

4. Командиру Нижне-Колымского ОАО тов. Кузьмину В.И. и начальнику ОК УПА тов. Кондратьеву В.Г. представить в установленном порядке в месячный срок предложения о расстановке кадров. Шевелёв

Дело 195. Материалы подготовки а/п к навигации 1964г.

Л. 63-77. План работ по подготовке наземных служб Нижне-Колымского ОАО УПА ГВФ к ВЛ и ОЗ навигациям 1964-65гг.

Утверждаю. Командир НК ОАО Кузьмин В.И. 2.4.1964г.

К ВЛП:

25. Эвакуировать со льда БПРМ – 15.4.

26. Эвакуировать на берег понтоны БПРМ – по мере оттаивания.

Аэродромная служба: Аэродромы МВЛ: Анюйск, Андрюшкино, Колымская.

45. Свёртывание ночных стартов ЛУЧ-2 – 7.5.

49. Произвести планировочные работы и увеличить ВПП в аэропорту Андрюшкино – 1.9.

А/п Нижние Кресты.

52 Ликвидация ночных стартов ЛУЧ-2 с ледового аэродрома р. Пантелеиха и зимнего аэродрома для ТВ самолётов АН-12 – 15.5.

54. Оборудовать акватории – 15.6.

55. Произвести отсыпку пирсов для гидропланов в соответствие с требованиями НИАС ГА-60 – 25.6.

ОЗП:

Аэродромная служба.

221. Реконструкция ВПП, РД, МС с устройством **асфальто-бетонного покрытия** толщиной 7 см общей площадью 34.000 кв.м. – 1.10. Подрядная организация СМУ, Колымстрой, инженерные а/службы.

222. Устройство швартовочной площадки для испытания вертолётв МИ-1 и МИ-4 – основные работы к 1.5.

Служебные и жилые дома.

268. Произвести капремонт здания аэровокзала – по 1.6.

270. Капремонт столовой аэропорта – по 20.6.

Здания и сооружения коммунально-бытового назначения.

276. Произвести ремонт клуба аэропорта – по 15.8.

277. Произвести ремонт спортзала – по 15.8.

Начальник а/п НК ОАО УПА ГВФ /В. Авдеев/
пос. Черский.

Приказ №Р-115. 16.11.1965г. Об открытии на зимний период временного аэродрома Черский.

На основании Акта и заключения комиссии о пригодности к эксплуатации временного аэродрома Черский для самолётов АН-12 приказываю:

1. С 17 ноября 1965г. разрешить производить полёты самолётов АН-12 на временный аэродром Черский согласно утверждённой мною инструкции.

Начальник Полярного управления ГА Шевелёв.

15.12.1965г. Первому заместителю Министра ГА тов. Счетчикову Г.С. В период морской арктической навигации 1965г. корабли не смогли завести топливо в а/п Чокурдах для самолётов ТВД, поэтому ставиться под угрозу срыва перевозка пассажиров в летний период на самолёте ИЛ-18.

Прошу Вашего разрешения произвести технический рейс в а/п Черский для выполнения регулярных полетов и заправки в данном аэропорту в зимний период. **В а/п Черский подготовлена ВПП размером 2500x80 на замёрзшем грунте, покрытом тонким слоем льда и снега. В настоящее время эта ВПП эксплуатируется самолётами АН-12.**

ЗН ПУГА Н.И. Цыбин.

Приказ №Р-133. **21.12.1965г. О проведении технического рейса на самолёте ИЛ-18 на аэродром Черский.** В соответствии с указанием ИО Министра ГА Счётчикова Г.С. Полярному управлению разрешено выполнить технический рейс на самолёте ИЛ-18 на аэродром Черский с целью определить годность его для регулярных полётов ИЛ-18 ПУГА на зимний период 1965-66гг. Приказываю:

1. **22.12.1965г** выполнить технический рейс на самолёте ИЛ-18 247 АО на аэропорт Черский, совместив его выполнение с рейсом 1269.
2. Председателем комиссии т/р назначаю моего заместителя по лётной службе Москаленко П.П., члены... нач. а/п Черский Авдеев В.Г., медсанслужба а/п Черский Каданова.
3. В состав комиссии от МГА выделены: зам. гл. штурмана МГА Шубан АФ.
4. Материалы технического рейса с предложениями представить мне через 5 дней после выполнения задания.

Начальник ПУГА Шевелёв.

Приказ Р-122. **12.11.1966г.** О проведении технического рейса в а/п Черский на самолёте ИЛ-18.

В целях проверки готовности а/п Черский к приёму самолётов ИЛ-18 и АН-12 на зимнем аэродроме, - приказываю:

1. Назначить Комиссию ... Москаленко ...;
2. **Технический рейс выполнить 16.11.1966г. самолётом ИЛ-18 с продлением рейса 1263/64 от Чокурдаха до Черского.**
3. Комиссии проверить состояние аэродрома, средств обслуживания и наземных р/технических средств, соответствие ранее утверждённой мною инструкции по производству полётов и схем захода на посадку. Результаты доложить по возвращению.

Шевелёв.

Акты комплексных проверок Нижне-Колымского ОАО и а/п Тикси.

... Подготовка ЛС на допуск по видам работ задерживается ввиду недостатка штатных пилотов –инструкторов. В 1 АЭ на 28 экипажей в штате один пилот-инструктор. Слабо ведётся работа по повышению в классе ЛШО.

Из всех к/к и к/с 1 класс имеет только 1 к/к **Ситяев.**, и только 11 человек имеют 2 класс. По своим данным около 50% ЛС могут быть повышены в классе.

Предложения:

1. Оттренировать экипажи в естественных сложных м/у, кто не имеет тренировки минимум повысить согласно ОМУ.
2. В штат 1 АЭ ввести ещё одного пилота-инструктора.
4. Запретить продление пилотских свидетельств не прошедших УТО.
10. Провести подготовку экипажей для допуска к полётам по МВЛ с сокращённым составом экипажа.
14. Выделить 2-х штурманов в звено а/п **Шмидт**.
16. Оттренировать в сложных м/у по 2 экипажа на самолётах АН-2 и вертолётах МИ-4 для выполнения срочных санзаданий в аэропортах Шмидт и Черский.
- 18 Установить БПРМ с МК 125 в а/п Черский, задействовать посадочный локатор.

...

В связи с большим строительством в посёлке Зелёный Мыс антенное поле передающего р/центра оказалось в посёлке и не ограждено...

В а/п Черский решить вопрос о реконструкции или новом строительстве зданий объектов ДПРМ, РРЦ, КДП и р/бюро с учётом их перспективного развития.

Территория вокруг домов в а/п Черский, **Чокурдах**, Шмидт не убрана, находится в антисанитарном состоянии, подъезды к домам отсутствуют, существующие дороги разбиты и требуют ремонта.

В а/п Черский до настоящего времени не списаны запчасти самолёта ИЛ-12.

Состояние дисциплины.

В 1-ом квартале – 5 предпосылок к л/происшествиям по вине работников АО. За 1965 год и 4 месяца 1966 года за мелкое хулиганство осуждено в а/п Черский 28 а/работников, а в а/п Чокурдах только за 5 месяцев 1966 года по этим же причинам осуждено 13 человек. В 1965-66гг дисциплинарные взыскания за появление на рабочем месте в нетрезвом виде, прогулы, опоздания, связанные с пьянством составили в подразделениях Черского гарнизона 30%, а/п Шмидт – 40%, а/п Чокурдах – 50% от общего количества. В а/п Шмидт – 90% дисциплинарных проступков, связанных с пьянством, совершено работниками ИАС. В 1965-66гг из общего количества дисциплинарных взысканий 20% - члены КПСС и 25% - комсомольцы.

Приказ №Р-27. 13.3.1967г.

О плане развития Полярного управления ГА на 1967г.

... Приказываю: ...

2. С целью обеспечения безопасности полётов, повышения их регулярности и

увеличения перевозок, установить комплекс р/технических устройств и усилить штаты площадок: - командиру НКОАО Седяревичу в Иннахе, Андриюшкино, Колымской, Полярном, Ленинградском и Береляхе. ...

4. Командиру НКОАО Седяревичу обеспечить подготовку к эксплуатации самолётов **АН-24 в 3 кв. 1967г.**

Начальник ПУГА Шевелёв.

Приказ №Р-136. 20.11.1967г.

О плане развития Полярного управления ГА на 1968г.

... 4. Командиру НКОАО Седяревичу В.А.: ... установить и ввести в эксплуатацию **в 1 кв. 1968г. системы посадки РСП-7 в а/п Черский и Чокурдах.**

Приказ №Р-127. О переводе предприятий Полярного управления на новую систему планового и экономического стимулирования. *(с 3 квартала)* 16.8.1968г. Мероприятия по подготовке и проведению осенне-зимней навигации 1968-69гг в Полярном управлении.

... По службе связи ...

35. Подготовить для работы и развернуть на ледовом аэродроме а/п Черский посадочный р/локатор ПРЛ-7 и ДПРМ - ноябрь.

По наземным службам ...

48. Закончить строительство тёплых туалетов для пассажиров в а/п Черский и Чокурдах - 1.11.1968г.

Приказ №Р-211. 26.12.1968г. О плане развития Полярного управления ГА на 1969г.

... Включить в план децентрализованного строительства сооружение следующих объектов: а). **Док АН-24** и водозаборные сооружения в а/п Черский.

Дело 394. Протоколы комиссии Управления по определению годности к эксплуатации аэродромов 1968-70 гг. 26л.

19 августа 1970г. Протокол №2 ...

1. По аэродрому Черский ... – а) разрешить эксплуатацию зимой и летом самолётами АН-2, ЛИ-2, ИЛ-14, АН-24 (только днём).

Предложить начальнику а/п закончить реконструкцию аэродрома с устройством асфальто-бетонного покрытия на ВПП, РД, МС и вертолётных стоянок.

Л. 7-10. ... Черский **на косе** рабочая часть 1800х100, общая часть 2500х100 (ИЛ-18, АН-12, АН-24, ИЛ-14, ЛИ-2, АН-2 с МКп 200 градусов).

Дело 396. Задания Ленаэропроекту на проектирование зданий и сооружений в подразделениях Полярного управления 1968-70гг. 210л. Сентябрь 1967г. Задание на проектирование гостиницы для а/п Черский.

В соответствие с графиком проектных работ Ленаэропроекту поручается в 1968 году сделать привязку гостиницы на 282 места в а/п Черский, ранее разработанную для а/п Тикси.

Начальнику ОКС ПУГА тов. Ахунову С.З. от 9.6.1967г. Направляем Вам в исполнение указание Зам. нач. Управления (РД ПА 9/2851 от **31.5.1967г.**) **отвод земельного участка под строительство нового здания КДП.**

Л. 150. Утверждаю ... Зам. нач. ПУГА Трутаев. 4.8.1967г. Дополнение к заданию Ленаэропроекту на привязку типового проекта КДП в а/п Черский. ... 1. Подвальное помещение КДП использовать для запасного пункта управления (ЗПУ) ОАО, рассчитанного на защиту людей от прямого попадания 1000 кг фугасной авиационной бомбы, р/активного заражения, отравляющих веществ и бактериальных средств. ...

Начальник штаба ГО ПУГА Васин. 4.8.1967г.

28.8.1968г. Москва. Протокол технического совещания при Заместителе начальника ПУГА по вопросам проектирования зданий и сооружений для объекта №68.

1. КДП,
2. Багажно-пассажирский павильон – место расположения принять на приречной террасе в районе существующего здания (деревянного) аэровокзала, с сохранением последнего, которое будет в дальнейшем использоваться для размещения отдела перевозок.
3. По гостинице – место расположения принять рядом и в створ с существующей гостиницей ЛПС.
4. Жилой дом – в створ с существующими 8-ми квартирными домами против проектируемой гостиницы.
5. По реконструкции высоковольтной и низковольтной электросетей служебной зоны и посёлка.
6. По центральной котельной.
7. По прачечной спецодежды (максимально приблизить к котельной) ...

Трутаев, Седяревич, Матвеев (ГИ проекта института Ленаэропроект).

Утверждаю Зам. нач. ПУГА Трутаев ...декабря 1968г.

Задание Ленаэропроекту на разработку проектной документации для строительства служебного здания КДП объекта №68 с оборудованием по типовому проекту КДП-1у.

В соответствие с утверждённым планом проектных работ Ленаэропроекту поручается разработка технической документации для строительства служебного здания КДП на объекте №68.

... необходимо предусмотреть:

- отдельно стоящую котельную;
- канализацию ... в септик с очисткой не чаще 1 раза в 2 недели;

- короба водоотвода запроектировать надземными из ж/бетонных элементов не более 1,5т.
- фундамент - ж/бетонные столбы...;
- стены кирпичные;
- перекрытия – ж/бетонный пустотный настил доставленный из Приморского края;
- кровля – совмещённая, бес...;
- утеплитель – минвата, минералватные плиты;
- перегородки – ж/бетонные, сборные местного изготовления;
- столярные изделия – стандартные;
- лестницы – ж/бетонные марши местного изготовления.

В связи с расположением здания КДП на террасе над ВПП необходимо предусмотреть лестницу от здания до отметки ВПП. С целью организации укрытия рабочих смен предусмотреть подвал – убежище на 140 человек.

14.2.1969г. Заместителю Министра ГА Попову А.П. (из ПУГА №ПА 9/60). Для обеспечения руководством движения самолётов на аэродроме и в зоне РДС а/п Черский в 1969г. намечено проектирование и строительство здания КДП. Размещение здания определено в районе существующего здания КДП, т.к. другого более пригодного места в районе ВПП нет. Предварительная проработка посадки здания показала, что при таком расположении нарушаются действующие нормы в части расстояния до высотных препятствий. Исходя из того, что аэродром имеет естественное препятствие в виде возвышающейся на всём его протяжении террасы высотой 17,2 м и при удалении здания на более значительное расстояние оно продолжает оставаться высотным препятствием. Полярное управление вынуждено остановиться для строительства здания КДП на выбранной в районе действующего КДП площади.

Принимая во внимание изложенное и специфичность условий расположения ВПП аэропорта Черский, прошу Вас, в порядке исключения, разрешить строительство КДП на выбранной площади.

Начальник ПУГА М. Шевелёв.

20.3.1969г. Шевелёву на №ПА 9/60, от Зам. МГА. **По вопросу согласования места расположения здания КДП в а/п Черский.**

Министерство ГА, учитывая ограниченные размеры территории аэропорта и сложный рельеф местности, считает возможным согласиться с Вашим предложением строительства здания КДП на выбранной в районе действующего КДП площадке, как это указано на чертеже №13295.

В целях повышения условий безопасности полётов следует совместно с проектной организацией рассмотреть вопрос уменьшения высоты здания КДП. Здание КДП надлежит светооградить и маркировать, как аэродромное препятствие, а о его расположении указать в инструкции по производству полётов аэродрома.

А. Попов.

Дело 452. Акты приёмки в эксплуатацию ... законченных строительных объектов капитального строительства в аэропортах ПУГА. 103л.

Л. 37. Акт 6.11.1969г. приёмки в эксплуатацию государственной приёмной комиссией законченного строительного объекта: 32-х кв жилого дома №1 ПУГА в п. Черский ЯАССР (по ул. Кирова д. 24). ... осуществлялось ... подрядчиком СМУ 2 «Колымстрой» треста «Арктикстрой» ММФ. ... Все работы выполнены с оценкой «хорошо».

Дело 459. Материалы по проведению общих смотров по повышению культуры производства в честь 100-летия со дня рождения В.И. Ленина в подразделениях ПУГА.

Справка о проделанной работе по организации и проведению смотра по культуре производства за период с 1.1.1968г. по 1.1.1970г., проводимого на предприятиях ПУГА в честь 100-летия со дня рождения В.И. Ленина. ... Сдано в эксплуатацию в период с 1968 по 1969 гг. В аэропортах Арктики построено: **Черский** – жилой дом, склад ГСМ, пристройка к гаражу, 32-х квартирный дом. ...

В а/п Черский ведётся строительство дока-тепняка для техобслуживания самолётов АН-24 с последующей доработкой его под ИЛ-14 и ЛИ-2.

Произведена реконструкция ТЭЦ аэропорта с установкой более мощных котлов отопительной системы. Проведена работа по улучшению санитарно-бытовых условий на предприятиях.

В а/п Черский на ДЭС произведён ремонт душевой, гардеробной, введена в эксплуатацию вентиляционная система. В здании АТБ оборудована душевая, установлен котёл для подачи горячей воды в душ, проведён ремонт отопительной системы и монтаж электросети дневного освещения. В помещении предварительного монтажа авиадвигателей и сварочном отделении АТБ введены в строй вентиляционные установки. Решением МГА и ЦК профсоюза авиаработников коллективу Нижне-Колымского ОАО присуждена 3-я премия по итогам социалистического соревнования за 4 квартал 1969г.

Зам. нач. ПУГА И. Лытнев. Нач. политотдела ПУГА Д. Акимов.

Справка ... НКОАО. 10.2.1970г. В общественном смотре по культуре производства приняли участие следующие подразделения отряда: 248 ЛО, АТБ, а/п Черский, а/п Шмидт, а/п Чокурдах. ... За период с 1968г. по 1969г. сдали в эксплуатацию в а/п Черский жилой дом, склад ГСМ, пристройка к гаражу, здание аэродромной службы.... **На ледовом аэродроме порта введёна в строй централизованная система заправки тяжёлых самолётов топливом**, которая за сезон эксплуатации даёт экономический эффект 15 т.р. По Управлению – 2-я премия за 4 квартал, 1-я премия с Красным Знаменем за 1-й квартал 1968 года и 2-я премия за 2 квартал 1969 года.

Дело 462. Приказы №1-100 ПУГА 4.1.-5.6.1970г. 214л.

Л. 204. Приказ Р-9. 21.1.1970г. Об организационном плане капитального ремонта аэродромов, зданий и сооружений на 1970г. в предприятиях ПУГА, выполняемых подрядным способом. ... Приказываю: ...

2. Начальнику а/п ... **Черский** ...:

а) до 1.5.1970г. разработать план мероприятий по организации и выполнению работ, ... **по ремонту искусственных покрытий**, порядок и пути движения по аэродрому строительных машин и механизмов.

б) организовать ежедневный контроль за качеством приготовления и укладки **асфальтовых и цементно-бетонных смесей** в период ремонтных работ. ...

Начальник ПУГА М. Шевелёв.

Л. 195. Приказ Р-11. 27.1.1970г. О плане развития ГА на 1970г.

Приказом МГА от 18.12.1969г. №724. «О плане развития ГА на 1970г.» ...

Приказываю: ... 2. Основными задачами Управления на 1970г считать: ...

ж) **Закончить реконструкцию аэродромов в аэропортах Хатанга и Черский**; - обеспечить аэродромы и площадки МВЛ р/связью и кадрами;

з) До 1 марта 1970г задействовать систему централизованной заправки в Тикси и Черский;

... ИО Нач. ПУГА Васин И.Ф.

Л. 192. Приказ Р-13. 29.1.1970г. Об организации ремонтно-строительного участка Нижне-Колымского ОАО.

Учитывая объёмы работ и необходимость улучшения сохранности аэродромов, зданий и сооружений, своевременного и качественного их ремонта, а также строительства объектов хозяйственным способом в аэропортах Нижне-Колымского ОАО: **Черский**, Чокурдах и Шмидт:

Приказываю:

1. Создать РСУ в НКОАО ...

2. Базу РСУ территориально расположить в а/п **Черский**.

ИО Нач. ПУГА И.Ф. Васин.

Л. 116. Утверждаю ... Начальник ПУГА Шевелёв 25.3.1970г.

План мероприятий ПУГА по устранению недостатков указанных в Акте №25/0-6 от 11.3.1970г. комиссией МГА ... Разработать детальный план-

график **по подготовке к ремонту и ведению работ по асфальтированию ВПП в а/п Черский**, установить жёсткий контроль за его выполнением. –

1.4.1970г. нач. а/п. (этот план после проверки МГА с 25.2 по 5.3.1970г)

Приказ Р-146. 14.8.1970г. О полётах самолётов АН-24 на аэродром Черский.

На основании Технического Акта комиссией 139 ЛО ЯУГА о приёме а/п Черский для полётов самолётов АН-24 и Протокола заседания комиссии ПУГА по определению годности к эксплуатации аэродромов ПУГА,

приказываю: **1. Разрешить полёты самолётов АН-24 на аэродром Черский днём.** Шевелёв.

(приписка Щукина 13.08 «Полёты могут производиться только с МК 125, БПБ практически отсутствуют)

Приказ Р-169. 19.10.1970г. О передаче предприятий ПУГА в районах Крайнего Севера.

Во исполнение приказа МГА №541 от 24 сентября 1970г. приказываю:

1. Для передачи предприятий ПУГА, расположенных в районах Крайнего Севера назначить комиссию: ...

В) по передаче:

- Якутскому УГА Нижне-Колымский ОАО с а/п Черский и Чокурдах, АЭ, объединённой с а/п Тикси с а/п Таймылыр, Темп, Булун;

- Магаданскому УГА АЭ, объединённой с а/п Шмидт и а/п Сомнительная.

Председатель комиссии – командир НКОАО т. Седляревич В.А. и члены...

2. Передачу предприятий и подразделений произвести по балансу на 1.10.70г.

3. Комиссии приступить к работе 20.10.1970г. и представить Акты на утверждение.

Начальник ПУГА Шевелёв.

Первые чукотские лётчики.

Как я уже ранее упоминал, после спасения челюскинцев пилот Ф.К. Куканов 22 мая того же 1934 года на самолёте У-2 Н-14 в Уэлене провёл ознакомительные полёты для местного коренного населения. Всего было провезено 19 человек. Мы не знаем их имён но я уверен, что это необыкновенное для того времени событие не прошло бесследно. О нём, конечно, говорили и передавали из уст в уста знакомым из других мест. Видимо, не осталось равнодушным и местное национальное руководство. Ведь недаром ещё задолго до этого, 3 ноября 1923 года в Уэлене было создано Чукотское местное бюро ОДВФ (Общество друзей воздушного флота), в которое были вовлечены 20 человек, среди которых были чукчи Тенано – охотник с мыса Сердце-Камень, сторож Каки, учитель Иосиф Тарасович Васильев.

За 10 месяцев на строительство авиации членами общества было собрано 424 рубля, 12 песцов, две лисицы, которые 21 августа 1924 года были отправлены уполномоченному Камчатского губревкома по Чукотскому уезду.

Но в то время рассчитывать на практическое применение авиации на Чукотке было ещё рано. Тем более думать о том, что местное население будет летать.

Только в 1936 году Совет Главсевморпути в своём Постановлении о работе Полярной авиации запишет: «... 9. **Совет одобряет и поддерживает инициативу Управления Полярной авиации по созданию сети аэроклубов в Самаре, Обдорске, Якутске и Анадыре для подготовки лётчиков и авиаспециалистов в счёт «150 000» из местных и национальных кадров».**

И вот спустя 4 года после первых ознакомительных полётов 1934 года в Чукотской авиагруппе впервые приступили к обучению лётному делу коренного населения. Это начинание авиагруппы является чрезвычайно ценным, также как и вся работа АГ по укомплектованию кадров из местного национального населения.

Справедливости ради заметим, что ещё в 1926 году О.А. Кальвица после окончания работы на о. Врангель при возвращении во Владивосток впервые в Анадыре совершил агитационные полеты, организовал катание на самолете местных жителей.

В 1938 году Чукотская АГ налетала всего 1689 часов. Из них на аэроклубную работу было затрачено 152 часа. Инициатором и организатором был командир Чукотской АГ Каминский М.Н. Из Певека Каминский привез в Анадырь Кеутувги, который работал там продавцом фактории. Из слесарной мастерской Уэлена, по рекомендации Чукотского райкома ВЛКСМ, прибыл Дмитрий Тымнетагин. Изъявили большое желание стать лётчиками секретарь

райкома ВЛКСМ Тимофей Елков, ученик-радист Савва Шитиков и работник аэропорта Филя Верещагин, которые были зачислены на курсы в аэроклуб.

Дело было поставлено на профессиональной основе. Работники Анадырского аэропорта С. Богданов, М. Томилин и другие хорошо оборудовали класс для занятий, подготовили для курсантов общежитие.

Занятия с курсантами проводили штурман С. Богданов — по теории полета, аэронавигации и метеорологии; жена пилота В. П. Фокина — по русскому языку, В. П. Остроущенко — по самолету У-2 и мотору М-11, жена бортмеханика В. Б. Шендерей - по математике, А. Т. Горобец — по слесарному делу, политподготовку вели Фокина и Остроущенко.

И преподавателям, и курсантам пришлось много и упорно работать, чтобы успешно усвоить учебную программу. Ведь у курсантов было всего лишь 3-6 классов образования, к тому же после школы у всех был большой перерыв. Преподаватель С. Богданов рассказывает, что двое товарищей — Кеутувги и Тымнетагин не только плохо писали, но и слабо говорили по-русски. Учеба на курсах дала им многое. Если в первом диктанте у Тымнетагина на 100 слов было 44 ошибки, то к концу занятий ошибки сократились наполовину.

В РГАЭ сохранился приказ по УПА №103 от 21.7.1938г. за подписью ИО Нач. УПА Мазурук И.П.: **«Выполняя задачу подготовки национальных кадров Чукотский аэроклуб провёл за короткий срок большую работу по подготовке пилотов. За истекшее полугодие аэроклубом подготовлено 7 пилотов, которые выпущены на самолёте У-2 инструктором пилотом Чукотской АГ тов. Томилиным. Тов. Томилин одновременно выполняя линейную работу показал себя на деле примерным пилотом-общественником. Пилоту Чукотской АГ Томилину выношу Благодарность и объявляю «Стахановцем Полярной Авиации».** Основание: донесение Командира Чукотской АГ т. Каминского» .

Как видим, в первом сообщении указывается семь подготовленных пилотов, а в последующих документах – только пять или шесть. Приведу выдержки из официальных документов, как говорится, для самостоятельного анализа.

Приказ №98 по УПА 21.5.1939г.

На основе личного моего обследования состояние дел Чукотского АО, а также на основе материала по Акту передачи дел от бывшего командира Чукотского АО т. Каминского вновь назначенному командиру тов. Шоломову, - констатирую следующее:

... по подготовке кадров. Командованием Чукотского АО проявлена инициатива в организации обучения лётному делу группы передовой комсомольской национальной молодёжи. В результате хорошо продуманной и организованной учёбы, УПА получит подготовленных **5 пилотов-националов** и этим самым – положено начало серьёзного обучения националов лётному делу. ...

Положительной практикой Чукотского АО является отказ от завоза с материка работников низшей квалификации и подбор их на Чукотке, что в общем штатном списке отряда состоит 45%.

Начальник УПА Мазурук.

Годовой отчёт Чукотского отдельного авиаотряда Главсевморпути при СНК СССР по основной деятельности за 1939г. и объяснительная записка к нему.

Л. 21. В порядке подготовки кадров из местного населения отрядом проводились следующие работы:

1. С 15 ноября 1938 года организована учебно-лётная группа в количестве 5 человек курсантов чукчей для подготовки пилотов и 3-х человек младших авиаспециалистов. Всего 8 человек.

До 21 марта 1939 года группа проходила теоретическую подготовку, а с 22 марта приступлено к лётному обучению всей группы. Для проведения обучения был выделен в качестве инструктора пилот Томилин и 2 самолёта У-2. Лётная подготовка протекала до 1 июня и прекращена ввиду порчи аэродрома. Вся группа после самостоятельных тренировочных полётов вместе с инструктором 29 июля 1939 года выехала на материк, для прохождения дальнейшего обучения.

В данный момент в отряде имеется 6 человек учеников националов в портах: Шмидте – 2; Анадыре – 2; Марково – 2. Из них отряд готовит младших наземных специалистов (мотористов, трактористов, радистов).

Л. 23. В 1939г. за отличные показатели в работе, из состава работников отряда награждены «Знаком Почётного Полярника» **9 человек: Томилин, Павлов, Бузаев (пилоты); Коровин, Гладков (б/м); б/р Бурмистров, а/техник Дендерюк; инженер порта Карасёв, начальник порта Черник. И 19 человек – «Похвальной грамотой».**

Приказ 154 по УПА 26.8.1939г.

П.1. Для проведения в жизнь календарного расписания по ознакомлению с Москвой прибывших нацменов курсантов пилотов Чукотского АО назначить пилота Московской АГ Шепелева В.А.

П. 2. Тов. Шепелёва В.А. считать подотчётным лицом по расходованию средств на данное мероприятие. Указание в П.1, согласно утверждённой мною сметы.

ИО нач. УПА Каминов

Отчёт о работе УПА ГУСМП за 1939г.

Л. 24. **В Чукотском АО проведено впервые замечательное мероприятие: обучение лётному делу 5 чукчей. Предварительно пройдя первоначальное обучение лётному делу на Чукотке, чукчи командированы в Тамбовскую лётную школу ГВФ, приступили к обучению с 1.10.1939г. с годичным сроком обучения.**

Годовой отчёт УПА по подготовке кадров. 1939г.

1. Курсы ввода в строй молодых пилотов.

По плану предполагалось обучение 20 человек молодых пилотов при сроке обучения 2 месяца. Фактически программу ввода в строй прошли 14 человек, окончивших в декабре 1938г. Николаевскую школу морлётков. Ввод в строй проводился в течение 6 месяцев.

В счёт этого же мероприятия 6 человек пилотов националов (чукчей) командированы для окончания полётной и теоретической подготовки в Тамбовскую школу ГВФ и их обучение закончено в 1940г.

Годовой отчёт УПА по подготовке кадров за 1940 год. 9бл.

2. Курсы подготовки пилотов – чукчей.

В течение 1938-39гг из числа чукотской национальной молодёжи была организована группа в Анадыре по изучению теории и практики лётного дела.

В результате этого обучения 6 человек были выпущены на учебном самолёте У-2 и получили необходимый комплекс общеобразовательных и авиационных знаний.

В сентябре 1939г. 5 человек были направлены для окончания полётного обучения в авиационные училища ГВФ и 1 человек в Херсонскую авиашколу ОАХ. **К 1 октября все 6 человек закончили курс обучения, получили звание пилотов 4 класса и были откомандированы на лётную работу в Чукотский авиаотряд.**

На основании оценок государственной квалификационной комиссии по теоретическим дисциплинам отлично окончили 3 человека, хорошо 2 и посредственно (средний балл 3,67) – 1 человек; по т/п: отлично – 3 человека, хорошо – 3 человека.

...

Л. 9. Выводы:

1. Курсы высшей квалификации с отрывом от производства организованы в г. Москве при ВВА, проведены с хорошими показателями. Курсы закончены до начала летней навигации ... Отрицательным моментов нужно считать отсев с курсов в размере 35% от общего количества, но этот отсев – по причинам, не зависящим от деятельности УПА.

К положительным итогам 1940г. нужно отнести завершение лётной подготовки первых пилотов – чукчей. ...

Начальник УПА полковник Мазурук.

Старший инспектор по подготовке кадров полковник Томингас.

Главный бухгалтер Олитский.

Приказ по УПА №126. 3.9.1940г.

По инициативе руководства Чукотского АО УПА в Анадыре в 1938г были организованы учебные группы чукчей в количестве 5 человек для обучения лётному делу. Силами Чукотского АО была проделана большая воспитательная и учебная работа. Ученики-чукчи успешно закончили в

Анадыре курс обучения на с-те У-2, получили необходимые общеобразовательные и специальные авиационные знания и культурные навыки. Благодаря упорной воспитательной работе, были созданы все предпосылки для командирования чукчей в нормальное лётное училище.

16 августа с.г. 5 человек чукчей окончили (Тамбовское) лётное училище со званием пилотов 4 класса ГВФ, получив на государственных выпускных экзаменах следующие оценки:

1. Верещагин Ф.М – теория 4,83, т/п 5;
2. Елков Т.А.4,83, 5;
3. Шитиков С.Ф.4,33, 4;
4. Кеутувги А.П. 4,00, 4;
5. Тымнетагин Д.К 3,67, 4.

Поздравляю товарищей выпускников с успешным окончанием курса лётного обучения, и включаем в семью полярных лётчиков, желаю успехов в лётной работе по освоению Чукотского Севера.

П. 1. ...

П. 2. За проявленную инициативу в деле подготовки национальных кадров бывшему командиру Чукотского АО – ныне пилоту Московской АГ тов. Каминскому М.Н. – объявляю Благодарность.

За добросовестную и плодотворную педагогическую работу бывшему штурману-пилоту Чукотского АО тов. Богданову С.Б. объявляю Благодарность.

За повседневное руководство лётной тренировкой от начала до конца обучения – пилоту Чукотского АО тов. Томилину М(*ихаилу*).Н(*иколаевичу*). объявляю Благодарность и награждаю месячным окладом содержания.

П. 3. Коллективу преподавателей Тамбовского ЛУ ГВФ тов.
Благодарность.

П. 4. Руководству Чукотского АО принять все меры к тому, чтобы обеспечить дальнейший рост и совершенствование пилотов-чукчей и окружить вниманием и помощью их производственную работу в условиях Чукотки.

ИО начальника УПА Каминов.

Таким образом, в 1940 году чукотское небо начали бороздить первые национальные лётчики: Филипп Верещагин и Савва Шитиков – чуванцы, а Тимофей Елков, Дмитрий Тымнетагин и Анатолий Кеутувги – чукчи.

К сожалению, не всегда гладко складывалась лётная работа. Были и вынужденные посадки и поломки и аварии. И это не удивительно. В авиации тех лет у многих, если не у большинства, были по несколько разной степени лётных происшествий. Тот же командир Чукотской АГ Каминский М.Н. за время работы на Чукотке и позже имел не одно лётное происшествие, в том числе и тяжёлое...

Приказ по УПА №20. 15.2.1941г. г. Москва.

... по аварии самолёта Чукотской АГ У-2 Н-273.

Командир Чукотской АГ тов. Конкин по собственной инициативе, без моего ведома, установил в АГ **должность командира звена** лёгких самолётов на м. Шмидта и назначил на эту должность пилота 4 кл. Лаушкина Б.П. Несмотря на то в АГ имеется Старший пилот тов. Бузаев, в обязанности которого входит выпуск, тренировка и проверка т/п всех пилотов, тов. Конкин поручил проверку т/п пилотов 4 кл, **прибывших после окончания школы** т. Лаушкину.

29.12.1940г. т. Лаушкин, разбив старт совместно с пилотом Остроушенко и **Елковым** (начальник а/п отсутствовал) на аэродроме м. Шмидта, приступил к тренировочным полётам с пилотом **Верещагиным** в передней кабине. При первом заходе на посадку из-за левого сноса ушли на 2-й круг. Посадку после 2 захода Лаушкин произвёл за 120 м до границы лётного поля вблизи якорной стоянки. Зацепив правой лыжей стальную петлю мертвяка якорной стоянки, оторвал шасси и поломана нижняя правая плоскость и фюзеляж. Самолёт требует капитального ремонта. Экипаж невредим. ... Лаушкину – строгий выговор и аварию занести в его Личное дело. Конкину – выговор.

Начальник УПА Мазурук.

Протокол Совещания лётного и технического состава Чукотской АГ по вопросу об итогах лётной навигации за 3 кв. 1942г. **5.11.1942г.** Аэродром Анадырь. Присутствуют:

1. Томилин – пилот	7. Комирный*– б/м	13. Баранов – НШ
2. Клубникин	8. Смирнов	14. Козловский – помполит
3. Шпит	9. Сеталов	15. Соколов – ст. инженер
4. Тымнетагин	10. Кочергин	16. Вековешников – нач.а/п
5. Кеутувги	11. Матвеевко – б/р	17. Волков – синоптик
6. Банюшевич - штурман	12. Загорный	18. Председатель – Левандовский – к-р АГ.

(* В разных документах эта фамилия пишется через О и через А)

II. Аварийность. Количество аварийных происшествий в 1942г. составило внушительную цифру – 28, из них:

- вынужденных посадок – 23;
- поломок – 2;
- аварий моторных -1;
- особых происшествий – 1;
- катастроф (пил. Сотченко) – 1.

Разбор и анализ аварийных происшествий показал, что 5% всех АП приходится на вину личного состава, причём – 14 АП по вине лётного состава.

Наличие АП у пилотов распределяется следующим образом (по причинам):

Фамилия пилота	Вина пилота	Весь обл. персонал	Технич. причина	Метео причина	Итого
Агров	-	1	5	1	7

Томилин	2	2	2	-	6
Шпит	1	-	-	3	4
Шитиков	-	4	-	-	4
Лаушкин	-	-	1	1	2
Павлов	-	-	-	1	1
Тымнетагин	1	-	-	-	1
Клубникин	1	-	-	-	1
Сотченко	1	-	-	-	1
Вина порта /срыв сам-та/	-	1	-	-	1
Итого	6	8	8	6	28

III. Производительность труда ... по налёту часов в отчётном (1942) году составила:

№	пилоты	часов	бортмеханики	часов
1	Томилин М.Н.	543	Комирный Н.П.	479
2	Агров Б.Н.	358	Сеталов И.Г.	274
3	Шпит П.К	328	Смирнов М.И.	255
4	Лаушкин Б.П.	181	Коровин Н.Н.	218
5	Тымнетагин	31	Кочергин В.Я.	80
6	Шитиков	26		

Приказ ГУСМП №159/с г. Красноярск 31.10.1942г.

По аварии самолётов СП Н-39, Н-297 и Н-299 Чукотской АГ.

18.11.1941г. из порта Биллингса в Певек вылетели 3 самолёта п/у **Н-39 Шитиков, Н-297 Тымнетагин и Н-299 Елков.** Все пилоты 4 класса (чукчи). Старшим ведущим звена назначен Елков. На Н-299 – пассажир с ребёнком, на Н-39 – пассажир с ребёнком, на Н-297 – коммерческая загрузка. Шли клином с правым и левым пеленгами.

В момент вылета погода была нормальная, но не учтена продолжительность полёта и запас светлого времени. Через несколько минут полёта после взлёта на **Н-299** мотор начал давать перебои. Пилот сел на вынужденную посадку с подбором благополучно. Убедившись, что мотор работает нормально и, не произведя ни каких работ, вновь взлетел, оставаясь в роли ведущего. Около утёса Какаян погода начала резко портиться. В районе бухты Нольда звено встретило туман и слабый снегопад при облачности 100м и видимости 500м. Пилот Елков посчитал это местными условиями и продолжил полёт. Пройдя берегом мыс Шалаурова Елков заметил, что в направлении Певека горизонт проясняется, поэтому изменил курс и повернул к Певеку, продолжая полёт с набором высоты вдоль ущелья и встретили ясную погоду. Ввиду недостаточной скороподъёмности и большой загруженности самолёта не могли набрать необходимой высоты для преодоления хребта гор, лежащего на пути к Певеку. Оказавшись в затруднительном положении, Елков принимает запоздалое решение вернуться обратно на берег моря. Во время разворота при сбавлении газа,

мотор давал перебои, задел лыжами за гору, скапотировал и потерпел аварию.

Пилот Тымнетагин на Н-297 заметив разворот Елкова тоже начал разворот влево, попал в струю и при недостатке высоты задел левой плоскостью за землю и потерпел аварию.

Третий самолёт Н-39 – Шитиков не заметив аварии первых двух самолётов, из-за плохой погоды, сделал вынужденную посадку в районе аварии первых 2-х самолётов. При вынужденной посадке был оборван трос креста шасси. Осмотрев самолёт Н-39, и произведя соответствующую работу по замене троса, Шитиков по приказанию Елкова вылетел в Певек для срочного донесения о случившемся. Вылетел уже в сумерках, по земле – туман. Пролетев хребет, через 15 минут полёта закрыло Певекскую гору туманом. Возвращаться назад, вследствие полной темноты и тумана пилот Шитиков не решился. Продолжая полёт при полной темноте и сплошном тумане на бреющем полёте самолёт задел лыжами за землю, скапотировал и потерпел аварию. Все пилоты и пассажиры невредимы. В результате аварий самолёты имеют следующие повреждения:...

Расследованием установлено, что пилот Елков, являясь старшим пилотом звена, допустил следующие нарушения:

1. Нарушил п. 55 и 58 Наставления по л/службе;
2. Нарушил п. 8. Приказа по Чукотской АГ №52 от 18.6.1941г;
3. Принял не правильное решение лететь на неисправной м/ч. Нужно было вернуться в Биллингс;
4. Допустил грубые нарушения Наставления по л/службе тем, что являясь старшим пилотом звена, дал распоряжение пилоту Шитикову вылетать в сумерки с места вынужденной посадки, в результате чего произошла авария 3-го самолёта.

На основании вышеизложенного, приказываю:

1. ... , дело на пилота Елкова передать в суд для привлечения к уголовной ответственности;
2. Самолёты СП Н-297 и 299 доставить в мастерские Анадыря и произвести ремонт;
3. Самолёт СП Н-39 вследствие его ветхости, восстанавливать нецелесообразно, списать с б. Чукотской АГ и исключить из списков самолётного парка УПА;
4. Командиру АГ Левандовскому со всем лётным составом авиаотряда организовать изучение Наставления по лётной службе и провести тренировку вслепую лётного состава, летающего на самолётах лёгкого типа по трассам особой трудности.

Приказ проработать с ЛПС во всех АГ УПА.

Зам. начальника ГУСМП (Э. Кренкель)

Резолюция Кренкеля. Приказ издать по УПА. Этот приказ считать аннулированным. 26.11.1942г. Кренкель.

Штатное расписание УПА Главсевморпути и объяснительная записка к нему. 1943г.

Л. 97. Копия. Зам. нач. Главсевморпути тов. Каминову. **7.5.1943г.** №7-05-4. ... 2. **В настоящее время в АГ имеются 4 пилота чукчи**, которые второй год из-за отсутствия исправной материальной части не используются. На неоднократные обращения в УПА с предложением использовать пилотов чукчей в других АГ, УПА ответило отказом. Ближайших перспектив к использованию указанных пилотов нет, поэтому прошу Вашего распоряжения об откомандировании их на работу в другое ведомство. ...

Командир Чукотской АГ Левандовский.

Резолюция тов. Каминова. ... по п. 2. – Подсаживать вторыми. После ремонта самолётов У-2 оттренировать и допустить к лётной работе.

Л. 57. Аэропорты и начальники а/п на 1.1.1944г. по Чукотской АГ.

1	Оловянная	<u>Кеутуви Анатолий</u>
2	Сталино	Рыбалкин Алексей Алексеевич
3	Провидение	Седов Василий Михайлович
4	Биллингс	Кожурин
5	Перевальная	Новоротский Иосиф Михайлович
6	Шмидт	<u>Короленко Алексей Кириллович</u>
7	Певек	Кравцов Алексей Кузмич
8	Кресты Колымские	<u>Вековешников Михаил Дмитриевич</u>
9	Чокурдах	Шубкин Сергей Терентьевич
10	Ванкарем	Гевец

Командир Чукотской АГ Левандовский.

Сводные ведомости о лётных происшествиях по УПА за 1944-45гг. 61л.

Сведения о налёте часов по УПА по кварталам за 1944г. (Московская, Енисейская, Игарская и Чукотская АГ)

Чукотская АГ: 433/418/373/56 = 1280 часов.

9 января 1945г. Тымнетагин – вынужденная посадка на П-5 Н-92 – недисциплинированность командира самолёта.

Всего по Чукотской АГ за 1944г. 11 лётных происшествий: 9 вынужденных посадок и две поломки самолёта.

Сводная ведомость всех лётных происшествий по УПА за 3 квартал 1945г. ... по Чукотской АГ.

1. **28 августа** – поломка самолёта С-2 Н-358, зав. №943016. Пилот 4 класса **Тымнетагин Д.К.**, б/м Антипин. При полёте с тяжелобольным в Перевальную, где имелась посадочная площадка ограниченных размеров 150x15, с боковым ветром 4-5 баллов самолёт, выкатившись за границу площадки, наскочил на канаву и встал на нос. Поломал винт и незначительно помята консоль нижней левой плоскости. Мала площадка. Самолёт

отремонтирован. Командир АГ запретил высылать санитарные самолёты в пункты, где размер площадок меньше 300х25м.

Ведомость лётных происшествий в Чукотской АГ за 1945г.

Фамилия пилота	Самолёт	Причина
Томилин (всего 7 л/пр) – 5 – 2	Н-291 Г-1 Н-362 Си-47	По вине пилота 5 л/пр
Шпит (3 л/пр)	Н-259	
Куканов (4 л/пр)	Н-117	
Агров	Н-117	Погода
Гаевский	Н-168	Халатность инж. Кор...
Николаев	Н-168	Недостат. опыт пилота
Тымнетагин – поломка	Н-358	Огр. площадка в Перевальной
Беляевский	Н-275	б/м Коротаев

Итого 2 аварии и 1 поломка.

Приказ по УПА №9с. 30.3.1946г.

Об аварии самолёта С-2 Н-358 п/у пилота 4 класса Чукотской АГ Тымнетагина Д.К.

4.1.1946г. в результате аварии самолёт разбит на 100%. По распоряжению начальника а/п Анадырь вылетел в колхоз Туманский в 100 км от Анадыря и доставив туда секретаря ВКПб т. Балабаева, должен немедленно вернуться обратно. Полёт осуществлялся по заданию Окружной избирательной комиссии по выборам в ВС СССР, на что ИО начальника а/п Анадырь имел разрешение и соответствующее указание командира Чукотской АГ. Полёт туда прошёл удачно, обратно решил лететь напрямую, а не по берегу, встретил облачность, начал снижаться, врезался в снег и потерпел аварию. Приказ: 1. Пилота 4 класса Тымнетагина ... арестовать на 5 суток (*с содержанием на гауптвахте*) без исполнения служебных обязанностей, отстранить от лётной работы и направить на учёбу для повышения квалификации.

2. ИО начальника Анадырского аэропорта б/м Кочергину В.Я. – выговор (*за то, что выпустил при плохой погоде*) и снять с должности начальника аэропорта.

Начальник УПА Мазурук.

За 4 дня 1946г Тымнетагин успел налетать на самолёте С-2 6 часов 25 минут. За 1-е полугодие = 6 лётных происшествий, из них 1 авария С-2 Н-358; 2-е вынужденные посадки Г-1 Н-117 и 3 вынужденные посадки СИ-204.

В 1946г. в АГ числилось 8 пилотов, из них Томилин и Беляевский были в 1 п/г на курсах усовершенствования знаний, после чего откомандированы в другое подразделение и в АГ не работали. Николаев и Липатников – пилоты без класса в мае уволены из АГ из-за невозможности использования. **Пилот 4**

класса Тымнетагин за аварию в начале года отстранён от лётной работы и в течение 1946 года не летал.

Доклад УПА о работе с кадрами и отчёты УПА, Игарской и Московской АГ по кадрам за 1950 год. 122л.

Л. 91. Список лётно-подъёмного и наземного состава, посланных в 1950 году учиться в ШВЛП и УТЭ ГВФ ... **Тымнетагин** Дмитрий Кагьевич, пилот 3 класса самолёта По-2 – на 2-го пилота 3 класса самолёта Ли-2. ...

Акт комплексной проверки Полярной авиации комиссией ГУГВФ 1.11.1959г. ...

Кроме того имеется группа бесперспективных пилотов, которые не могут быть допущены к самостоятельной работе:

1. Панченко В.М. МОАО с 1953г -2п.
2. Фурдеев В.И. МОАО с 1948г -2п.
3. **Тымнетагин Д.К. МОАО с 1949г -2п.**
4. Волгин А.Н. МОАО с 1950г -2п.
5. Горбачёв А.Д. МОАО с 1952г -2п.
6. Кузмин В.Н. МОАО с 1952г -2п.
7. Володин Н.И. Хатангский ОАО с 1952г -2п.
8. Сила С.Н. Чукотский ОАО с 1951г -2п.
9. Салазкин Чукотский ОАО с 1953г -2п.

Отчёт Московского ОАО Полярной авиации Главсевморпути за 1959г.

Л. 25. Персонально прошли переучивание следующие товарищи:
По с-ту ИЛ-14: к/к Цуцаев В.А, Завьялов М.Г. ... , пилотами **Тымнетагин Д.К**, Раков В.П., Соколов И.А, Кузнецов Н.Н, Колошенко. В.П. ...

По разному сложилась судьба первых чукотских лётчиков.

Тимофей Андреевич Елков. Он родился в 1914 году в селении Уэлен. Значит, когда 22 мая 1934 года пилот самолёта У-2 Куканов Ф.К. в Уэлене делал ознакомительные полёты для местного населения, Тимофею Елкову было 19 лет, и вполне возможно, что уже тогда в числе 19 счастливчиков он тоже поднимался в воздух, хоть и в качестве пассажира. Прошли годы... Когда началась война, он работал в аэропорту на м. Шмидта. Все пятеро чукотских лётчиков написали заявление с просьбой послать их на фронт, но только Тимофей Елков Чукотским райвоенкоматом был призван в 1944 году. Краткосрочную подготовку он прошёл в Сасовской военной авиашколе и в мае был зачислен в ряды ВВС. Он служил в Гвардейском 566-м штурмовом авиаполку 277-й штурмовой авиадивизии 13-й Воздушной армии. Летал на ночном бомбардировщике, уже хорошо знакомом У-2.

«Ленинградский фронт. 14 июня. Спец. корр. ТАСС.

... Боевое крещение получил сегодня молодой пилот, уроженец Чукотского полуострова чукча **Тимофей Елков**. Во время налета на вражескую станцию в самолет **Елкова** попал снаряд, повредивший масляную систему.

Летчик продолжал выполнять боевое задание. А затем благополучно «дотянул» до своего аэродрома».

(Из фронтового репортажа «Штурмовики громят врага», газета «Правда», 15 июня 1944 г.)

В те страшные дни Тимофей часто писал письма жене: «Фашисты стягивают к нашему участку фронта свои войска и технику. А мы громим их сверху. Подъем в три часа ночи, в пять утра – вылет. Научился быстро, по-военному, укладываться. Летаю пока с нашим командиром Василием Мыхликом. Самолетом он управляет хорошо, спокойно и легко, будто в тренировочном полете. А главное – не теряется в любой обстановке. И ему тоже нравится летать со мной».

Там же, на Карельском перешейке в местечке Перти (Финляндия), 26 июня 1944 года рядовой лётчик Тимофей Елков погиб, защищая Родину.

Подвиг Тимофея Елкова не забыт. В те годы молодежь Анадырского морского порта назвала именем отважного летчика один из теплоходов. А решением Анадырского райисполкома его имя было присвоено центральной улице поселка Шахтерский Анадырского района.

В 1997 году памятник военному летчику Елкову был установлен в этом же поселке. Однако при ликвидации посёлка в 2002 году, о памятнике забыли...

Встретилась в интернете информация о том, что в западном секторе Арктики на У-2 в период войны летал и Дмитрий Тымнетагин...

До 1967 года бороздил просторы чукотского неба Дмитрий Кагьевич Тымнетагин. За отличную работу в Арктике Советское правительство наградило его, первого летчика-чукчу, орденом Красной Звезды, медалями «За трудовую доблесть», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне», «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945гг» и нагрудным знаком «Почетный полярник». Более 12000 часов провел Дмитрий Кагьевич в воздухе, налетал более трех миллионов километров. За большой вклад в выполнение семилетнего плана он награжден медалью «За трудовое отличие». Закончил свою лётную работу Тымнетагин на самолёте АН-2.

Читая в интернете различные источники на тему первых чукотских лётчиков, можно порой встретить взаимоисключающие сведения. Например, о том, что Тимофей Елков лейтенант, а в выложенных отсканированных документах архива – рядовой. Или о том, что в первые дни войны все они ушли на фронт и храбро сражались с врагом, а другой источник утверждает, что только один Елков был мобилизован.

К сожалению, пишущие о событиях через много лет, стараясь из лучших побуждений приукрасить действительность, опускают детали или наоборот добавляют что-то своё ...

Из найденных мною документов есть достоверные данные только о Елкове и Тымнетагине. Также известно, что на 1.1.1944 года Анатолий Кеутувги был

начальником аэропорта Оловянная.

В сообщении (*смотри выше*) командира Чукотской АГ в ГУСМП от 7.5.1943г. говорится о четырёх пилотах чукчей, которые **второй год из-за отсутствия исправной матчасти не используются** ... Поэтому, из пяти лётчиков чукчей к этому времени только один Елков участвует в войне.

Не нашёл документальных, подтверждённых данных о дальнейшей судьбе Филиппа Верещагина, Саввы Шитикова и Анатолия Кеутувги, хотя и есть одна выдержка из Интернета: **«Первые летчики из числа коренных жителей Чукотки, работая в округе, в Якутии, на Камчатке и Колыме, также самоотверженно помогали фронту. На одной из этих трудных воздушных трасс оборвалась жизнь Анатолия Кеутувги . Возвращаясь из Якутии в Марково, разбился Савва Шитиков. Погиб и Филипп Верещагин. Его самолет попал в сложные метеорологические условия и, немного не долетев до аэродрома, упал в тундре (Ким Рухлов «Железная птица Тымнетагина», сборник «Земля настоящих людей», Магаданское книжное издательство, 1983 год)»**

Женщины-пилоты Полярной авиации.

С самого зарождения авиации принято считать, что это удел сильного пола. И действительно, первыми лётчиками были мужчины. И в последующие времена абсолютное большинство среди пилотов составляли тоже мужчины. Однако женщины не оставались в стороне и тоже оставили свой заметный след.

Среди них есть те, кто прославил себя на всю страну и оставил навсегда своё имя в истории авиации. Большинство же из них остались рядовыми труженицами неба, о которых известно только их коллегам, друзьям, родным, а также специалистам-исследователям.

Самой первой в России лётчицей (авиатриссой) была **Лидия Виссарионовна Зверева** (1890-1916). Дочь генерала русской армии, героя войны на Балканах Виссариона Лебедева. Она окончила частную лётную школу Первого российского товарищества воздухоплавания «Гамаюн» в Гатчине. 10 августа 1911 года во Всероссийском Аэро Клубе получила диплом пилота-авиатора №31. У обучавшегося вместе с ней К.К. Арцеулова, ставшего позже знаменитым по преднамеренному вводу самолёта в штопор и выводу из него, диплом №45. Знаменитый Я.И. Нагурский получил там же пилотский диплом №117 только в 1913 году. Л.В. Зверева успешно выполняла показательные полёты в ряде городов России, выступала в печати с целью вовлечения в авиацию женщин. Её бывший инструктор В.В. Слюсаренко вскоре становится её мужем. Вместе они организуют в 1913 году под Ригой школу пилотов и мастерские, которые с началом первой мировой войны перебазировали в Петроград, где реорганизовали их в небольшой завод «Авиационная фабрика Слюсаренко», выполнявший заказы военного ведомства. В полётах случались отказы, поломки и аварии... Зверева первой из женщин выполнила мёртвую петлю Нестерова, штопор Арцеулова, пикирование с выключенным мотором. К сожалению, она умерла (по официальной версии) от тифа, когда ей было всего 26 лет. В царской России были ещё целый ряд женщин авиатрисс, но Зверева была первой.

В Советский период много женщин-пилотов показали себя с лучшей стороны наравне с мужчинами и в предвоенное время, и в период Великой Отечественной войны и в послевоенные мирные годы. Невозможно здесь перечислить всех. Я напомним только о некоторых.

Многим известна **Валентина Степановна Гризодубова** (1909/10-1993). Первая женщина, удостоенная звания Герой Советского Союза (1938). Медаль №104. В 1929 году окончила Пензенскую лётную школу Осоавиахима. В 1934-1935 годах – лётчик агитэскадрильи имени Горького на Центральном аэродроме в Москве. В 1938 году вместе с М.М.Расковой и П.Д. Осипенко совершила беспосадочный перелёт Москва – Дальний Восток

на самолёте АНТ-37 «Родина». С 1939 года – начальник Управления международных воздушных линий СССР. Во время Великой Отечественной войны командовала полком. Лично совершила более 200 боевых вылетов. Полковник. После войны возглавляла лётную службу НИИ-17. В 1963-1972 годах – начальник Лётно-испытательного центра НИИ. Герой Социалистического труда (1986). Гризодубова – единственная женщина, удостоенная двух высших званий (Герой Советского Союза и Герой Социалистического Труда). Похоронена на Новодевичьем кладбище, где на её могиле установлен памятник.

Летать она начала, благодаря своему отцу Гризодубову Степану Васильевичу (1884-1965) – авиаконструктору, изобретателю, лётчику...

Бершанская Евдокия Давыдовна (1913-1982). Герой Советского Союза. Первая лётчица Кубани. В 1933 году с отличием окончила Батайскую школу пилотов ГВФ, там же пилот-инструктор, командир лётного отряда. Во время войны - командир полка лёгких ночных бомбардировщиков. Прошла путь от Северного Кавказа до Берлина. Подполковник. Награждена многими орденами и медалями. Е.Д. Бершанская – единственная женщина, удостоенная ордена Суворова. Похоронена также на Новодевичьем кладбище.

Пашкевич Мария Семёновна (р. 1919). Старейшая лётчица Магаданского УГА. В 1940 году окончила Тамбовскую школу пилотов ГВФ. С 1941 по 1946 гг. в рядах ВВС, в боевых подразделениях легкомоторной авиации. Общий налёт в боевых условиях 1625 часов. В Аэрофлоте с 1947 года. Общий налёт более 14 тыс. часов, и все они – на По-2 и Ан-2. С 1959 по 1971 гг. командир Ан-2, командир эскадрильи. Выполняла сложные полёты в трудных климатических условиях Колымы и Чукотки, обслуживая геологические партии, оленеводческие бригады, рыболовецкие хозяйства. Награждена орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени, медалями, знаком «Отличник Аэрофлота». Её смело можно причислить к полярным лётчикам.

Уланова Любовь Михайловна (1917-2007), Герой Социалистического труда (1966г). Во время войны вывозила раненых в тыл... В мирное время – первая в мире женщина, начавшая летать на турбовинтовых самолётах. Пилот-инструктор объединённой АЭ Латвийского УГА. Возглавляемый ею женский экипаж установил несколько мировых рекордов дальности и высоты полёта. В октябре 1967 года этот экипаж впервые в истории советской авиации совершил на самолёте Ил-18Д беспосадочный перелёт по маршруту Москва-Магадан. Расстояние в 6270 км было преодолено за 10 часов 17 минут. Летала до 59 лет, работала в авиации и после 70, умерла в 90 лет.

Вертипрахова Ираида Фёдоровна (1931-2006)). В 1952 году окончила аэроклуб ДОСААФ в Свердловске. Свыше 30 лет работала в Красноярском

УГА. Освоила самолёты Як-12, Ан-2, Як-18, Ил-18, Ту-154, Ил-62, налетав 16 тысяч часов. 16 сентября 1977 года, возглавляемый ею женский экипаж лайнера Ил-62 установил мировой рекорд скорости, а через неделю этот же экипаж на маршруте София-Владивосток установил мировой рекорд и дальности полёта без посадки, преодолев 10 074 км. Награждена орденом Трудового Красного Знамени, знаком «Отличник Аэрофлота». Заслуженный пилот СССР – единственная в стране женщина, носящая это почётное высокое звание с 1978 года.

Копец Инна Андреевна (р. 1939). Единственная в мире женщина, налетавшая на вертолётах более 11 тыс. часов. Мастер спорта международного класса. На её счету 15 мировых рекордов, установленных женскими экипажами, командиром которых она была: шесть из них – на Ми-8, девять – на самом мощном и тяжёлом вертолёте Ми-26. Окончила Астраханский аэроклуб в 1955 г. С 1960 года первый в Аэрофлоте пилот-женщина вертолёта Ми-1. С 1967 года в Мячковском авиапредприятии. Основные командировки в Западной Сибири. На вертолёте Ми-8 проработала более 20 лет, была допущена ко всем видам работ, в том числе и к полётам с транспортировкой грузов на внешней подвеске.

В Полярной авиации женщин было мало, но они были. Самой известной среди них была **Любовь Ильинична Васягина** (1933-1997). Она в 1955 году окончила Саранскую школу ДОСААФ. Затем шесть лет проработала пилотом-инструктором в Краснодарском краевом аэроклубе. С 1962 года и до окончания своей лётной карьеры работала в Полярной авиации, в одном авиапредприятии. Приехав на Колыму в Нижние Кресты (Черский), она летала сначала вторым пилотом на Ан-2, потом командиром. На этом самолёте, в колёсном, лыжном и поплавковом вариантах, она облетала всю Нижнеколымскую тундру. В 1969 году в Кировоградской ШВЛП, переучилась на Ил-14. Летая командиром корабля, она более 10 лет обслуживала высокоширотные экспедиции, полярные станции «Северный полюс». Награждена орденом Октябрьской Революции, знаком «Отличник Аэрофлота». Её с большой любовью называли «Полярная чайка». Я горжусь тем, что мы с ней были знакомы и работали в одно время. Только она на самолётах, а я на вертолётах. Валерий Ильич Кузьмин, бывший командиром авиапредприятия (1961-1965), оказывал Л.И. Васягиной всяческую поддержку.

К сожалению, закончила она свой жизненный путь страшной смертью. Вот что написал в интернете под именем «Военный» её сосед: *«Любовь Ильинична Васягина долгое время жила в Краснодаре и была нашей соседкой. Наша семья поддерживала с ней очень дружеские отношения. В 1997 году она погибла - подскользнулась в ванной, сломала шею, и парализованная пролежала в набирающейся ванной до утра, пока ее не обнаружил сын Юра (который тоже умер спустя несколько лет). А после 22*

часов тогда в Краснодаре выключали холодную воду и оставляли только горячую, под 90 градусов. Страшная смерть».

Отдавая должное Л.И. Васягиной, как первой полярной лётчице, неоднократно летавшей вглубь Полярного бассейна, её продолжительной работе в Арктике и преданности своему любимому делу, надо уточнить, что до неё в Полярной авиации также трудились женщины-пилоты.

Студенецкая Ольга Ильинична (1916-1998).



Работая в РГАЭ по поиску материалов для этой книги, я нашёл «Приказ по Чукотской АГ УПА ГУСМП при СМ СССР. п. Кресты Колымские от 6 мая 1952 г. №012. Содержание. О закреплении ЛПС по экипажам на второе полугодие 1952 года.

В связи с началом работ ледовой разведки и обеспечении проводки кораблей, приказываю: 1. Произвести закрепление ЛПС по экипажам.»

Всего 12 экипажей. Среди них: самолёт ПО-2 Н-540, пилот Студенецкая, техник Панкратьев.

А в отчёте о выполнении плана командирами кораблей за 1952 год указано, что Студенецкая при плане 10 часов, фактически налетала 138 часов 15 минут.

Известно также, что до перехода в Чукотскую АГ, она летала в Игарской АГ. 16.9.1950 года у неё на самолёте По-2 Н-406 случилась поломка. При взлёте с временной площадки с песчаным грунтом в районе Арктики самолёт пробежал всю площадку, был подорван без надлежащей скорости, после чего перелетел впереди лежащий ручей и ударился колёсами о берег, в результате поломаны шасси и моторама. Виновником является пилот Студенецкая, которая не серьёзно отнеслась к взлёту в трудных условиях. Так написано в приказе. В том же году пилот 3 класса отряда спецприменения Студенецкая

была уволена по окончании срока Договора (ст. 44 п. «б» КЗОТ). ...
Увольнение ЛПС производилось только по указанию УПА.

Интересную историю о ней я нашёл в интернете в статье под заголовком «Женские лица воздушной войны» Виталий ГОРБАЧ, Екатерина ПОЛУНИНА, Дмитрий ХАЗАНОВ.

(привожу только выдержку из этого материала)

«8 октября 1941 г. появился приказ НКО №0099 «О формировании женских авиационных полков ВВС Красной Армии». По этому документу «в целях использования женских летно-технических кадров» требовалось сформировать три полка — 586-й истребительный, 587-й ближнебомбардировочный и 588-й ночной авиаполк из числа женщин, находящихся на службе в ВВС КА, ГВФ и Осоавиахиме. Инициатором создания женских авиаполков выступила Марина Михайловна Раскова. Все три полка требовалось сформировать и начать боевую подготовку до 1 декабря 1941 г. Сначала обучение планировалось проводить при академии. Однако осадное положение, введенное в столице, внесло коррективы в эти планы. Девушек успели только переодеть в военную форму, после чего все три полка 16 октября отбыли в военную авиашколу в город Энгельс Саратовской области».

«И вот мы в Энгельсе. Приехали гуду рано утром. Выгрузились и сразу пошли в столовую. Как было приятно поесть горяченького! Ведь пока ехали, сидели исключительно на сухом пайке. Все с удовольствием набросились на "блондинку" - так называли мы пшенную кашу. Затем строем отправились в парикмахерскую. Там многим пришлось расстаться с косами. Вышли из парикмахерской все с одинаковой прической - "под польку". Ольга Студенецкая просто настоящим парнем стала. И голос у нее грубоватый и фигура мальчишеская: просто парень - и все тут. Сколько с ней было курьезов, когда она оказывалась одна среди мужчин! Начнет рассказывать, мы все хохочем до колик в животе. ... После выздоровления врачи не разрешили ей летать на истребителе. Пришлось перейти в авиацию связи.»
(Из воспоминаний Ольги Яковлевой, однополчанки, лётчика).

Марине Михайловне (Расковой) приходилось нелегко: большинство девушек мечтало пилотировать истребители. Она решила отобрать в истребительный полк самых лучших, после проверки техники пилотирования. 9 декабря из состава «части 122» был выделен истребительный полк, получивший порядковый номер «586». В его состав вошли первые 25 девушек, сдавшие экзамен по материальной части истребителя Як-1.

... 23 февраля 1942 года был днем, богатым на события, — полк выполнил первый боевой вылет по прикрытию моста через Волгу. Приехавшая в тот же день из Москвы майор Раскова привезла приказ о присвоении воинских званий. Наконец произошло еще одно важное событие — 586-й ИАП обрел

своего постоянного командира. На эту должность назначили Тамару Казаринову.

Между тем, фронт все ближе подходил к границам Саратовской области...

17 июня 1942 года в полку случилась серьезная авария. Когда пара истребителей возвращалась с боевого задания, самолет Ольги Студенецкой вдруг перестал слушаться рулей. Неуправляемый «Як» перешел в отвесное пикирование, но летчице все же удалось выброситься с парашютом. Падающий самолет задел девушку, перебив ей правую ногу. Испытания на этом не закончились, так как, приземляясь, Студенецкая получила второй удар по сломанной ноге. Подняться она не могла, и парашют долго волочил ее по степи. Как показало расследование, причиной аварии был треснувший болт, который вывалился от вибрации и вывел из строя ручку управления самолетом. **В дальнейшем, несмотря на тяжелое ранение, О.И.Студенецкая в авиацию все же вернулась, но не в истребительную, а в ... полярную, и летала на У-2.»**)

К сожалению больше я о ней ничего не узнал. Когда она прибыла в Полярную авиацию? Сколько ещё летала после 1952 года? Какова дальнейшая судьба?

Из телефонной базы Москвы видно, что она прожила долгую жизнь. Жила в Сумском проезде, в доме 29, кв. 55. Сейчас там живут чужие ей люди.

А первая группа пилотов-женщин в Полярную авиацию была направлена в 1938 году после окончания Николаевской школы морских лётчиков.

Работая в РГАЭ по поиску материала для задуманной книги, наткнулся на **Дело 152. Акт передачи Николаевской школы морлётов в Наркомат ВМФ. 17.9-27.9.1938г.** 111л. (и сделал выписку из него)

Л. 65. Список курсантов школы Морских лётчиков им. Леваневского: ...

34. Юнкерова Зинаида Григорьевна – 3-й выпуск.

35. Ляпина Анна Григорьевна

36. Малкова Роза Ефимовна

37. Киселёва Евдокия Алексеевна

38. Трусова Мария Георгиевна

113. Кривогорнипина Татьяна Михайловна – 4-й выпуск.

Начальник школы Волков.

Всего на 1.9.1938г. в школе курсантов 243 мужчин и 6 женщин.

Первые 4 из них попали в Полярную авиацию. Привожу выдержки из найденных мною архивных документов.

«Приказ №184 по УПА 16.11.1938г.

П.1. Пилотов 4 класса, окончивших Николаевскую школу морлётот распределить следующим образом:

Тт. Киселёву Е.А., Юнкерову З.Г., Малкову Р.Е. – временно прикомандировать к Московской АГОН УПА с 15.11.1938г.
Тт. Ляпину А.Г. ... – откомандировать на Ленскую авиалинию с 15.11.1938г.
П.2. Киселёвой Е.А., Юнкеровой З.Г., Малковой Р.Е., Ляпиной А.Г. ...
предоставить месячный отпуск сроком с 20.11 по 20.12 с.г.
Начальник УПА Мазурук.»

Из этих четырёх женщин в этом архиве дополнительно я нашёл упоминание только об одной – Юнкеровой Зинаиды Г.
Кроме того в архиве бывшего МГА есть материалы на Ляпину А.Г., о которой ниже отдельный рассказ.

Приказ 89 по УПА 8.5.1939г. Для обеспечения ледовой а/разведкой проводки судов по Северному Морскому пути, производство доизыскания авиатрасс, работы самолётов «Дуглас» в навигацию 1939 года настоящим объявляю состав экипажей, дислокацию и район действия самолётов: ...
П. 2. .. Производство доизыскания авиатрасс. Восточный сектор. Самолёт «Вульти» Н-208 к/к Каминский, 2п. **Юнкерова**, шт. Жадринский, б/м Барукин, б/р Мохов.

Начальник УПА Мазурук.

Приказ 118 по УПА 21.6.1939г. Объявляю изменённый состав экипажей тяжёлых самолётов Полярной авиации ...

2. Самолёты на изысканиях:

Самолёт Дорнье-Валь Н-235 к/с Каминский, **2 п. Юнкерова**, шт. Жадринский, 1-й б/м Барукин, 2-й б/м-радист Мохов. ...

Начальник УПА Мазурук.

Приказ 184 по УПА 29.10.1939/26.11.1939г.

О происшествии в воздухе с самолётом Н-235.

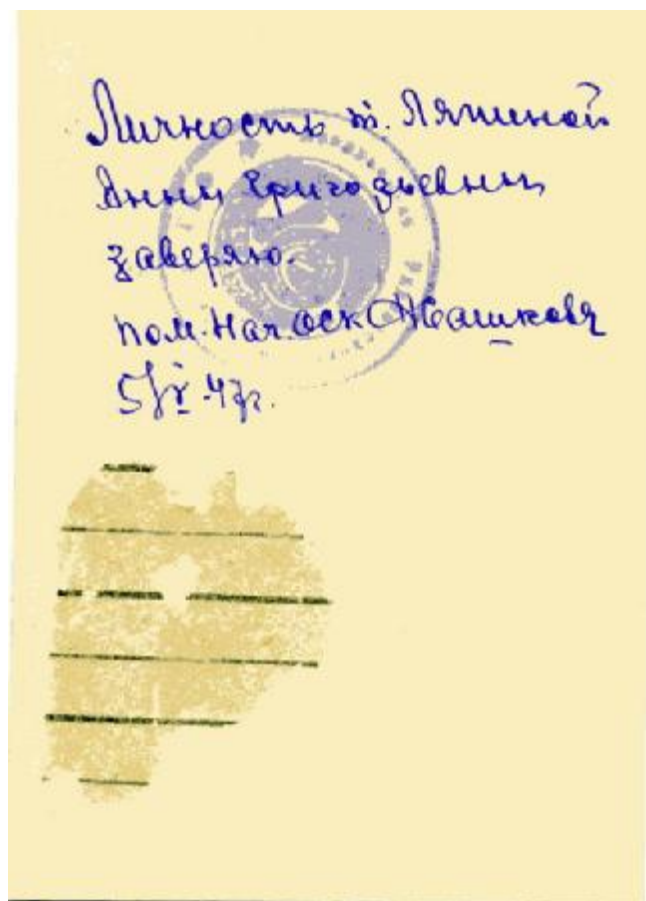
П. 1. 28 июля с.г. на самолёте Н-235 в составе к/к Каминского М.Н, шт. Жадринского ВВ, **2п. Юнкеровой З.Г.**, 1 б/м Барукина ВТ, 2 б/м Мохова А.И. совершал полёт из Русского Устья в Казачье. Через 57 минут полёта – пожар, экипаж произвёл вынужденную посадку... Всему экипажу объявляю благодарность. *(За правильные действия и сохранение самолёта)*

Зам. нач. УПА Каминов.

Приказ 77 по УПА 20.5.1940г. На основании штатного расписания по УПА от 25.4.1940г., утверждённого Зам. нач. Главсевморпути Шевелёвым, освободить от занимаемых должностей по сокращению штатов с 15.6.1940г. с выплатой 2-х месячного выходного пособия:

По Московской АГ (пилоты 4 класса): ... 4. **Малкову Р.Е**; 5. Радченко П.И.
По Игарскому АО (пилоты 4 класса): ... 2. Полуренко А.Ф; 3. **Юнкерову З.Г.**

Начальник УПА Мазурук.



Ляпина Анна Григорьевна уроженка Пензенской области, села Вадинск, 1916 г.р., из семьи крестьянина-середняка. После вступления в 1929 году отца Григория Алексеевича в колхоз и назначения его бригадиром полеводческой бригады в следующем 1930 году был исключён из него, якобы за халатное отношение к работе. Уехал в Москву и работал дворником до 1941 года. Затем вернулся на родину, заболел и умер в 1944г.

Мать Александра Михайловна (дев. Тезикова) после отъезда мужа в Москву оставалась на месте, жила за счёт огорода. В 1936 году уехала к мужу, была у него на иждивении до 1941г. С началом войны оба эвакуировались на родину.

Сама Анна в 1932 году на родине закончила 8 классов средней школы и уехала в Москву. По 1935 год работала хронометражисткой при столовой автозавода им. Сталина, затем там же револьверщицей. **С августа 1934г. по сентябрь 1936г. без отрыва от производства – курсант Центрального аэроклуба в Тушино.**

В 1936 году послана в Школу Морских лётчиков ГУСМП в г. Николаев. После её окончания в 1938 году согласно приказу по УПА №184 от 16.11.1938г. вместе с будущим (в 1939г) мужем Стариковым В.П.- тоже пилотом, закончившим одновременно вместе с ней училище, получила направление **в Полярную авиацию, на Ленскую авиалинию в г. Якутск** (Якутская АГ), где была до декабря 1941г. Там же в Якутске в 1940 году стала членом ВКП(б). С 25 октября 1941г. – в ГВФ.

В декабре 1941 года переезжает в г. Фрунзе Киргизской ССР (на родину мужа), где до января 1943года работает пилотом-инструктором самолёта По-2 в Узбекском управлении ГВФ в 45 учебной эскадрильи. Затем с 13 января 1943 по февраль 1950г. – в Авиационной Радиотехнической школе в штатной категории ст. лейтенант летает на самолёте У-2, вторым пилотом на самолёте Ю-52. и с 1.9.1944г. вторым пилотом на самолёте Ли-2 г.г. Фрунзе-Рига.

Переведена в Латвийский Отдельный авиаотряд ГВФ приказом №29 от 8.2.1950г. И с февраля 1950г. – второй пилот Латвийского Отдельного авиаотряда ГВФ, г. Рига. Летала также на самолётах Ю-52, МП-1 и Ли-2 в качестве 2-го пилота.

В мае 1950г. представляется к званию старший лейтенант гражданской авиации, которое было присвоено приказом начальника ГУГВФ №099/зв от 30.11.1950г.

С 8.8.1943г. по май 1946г. служба в Вооружённых силах СССР, второй пилот, в звании старшина. Награждена медалью «За победу над Германией 1941-1945гг»

18 сентября 1950 года Командир Латвийского отдельного авиаотряда Барченко пишет на Ляпину А.Г. отличную характеристику и представляет её – пилота 3 класса к награждению нагрудным знаком «за налёт 500 000 км». Во всех документах написано, что лётных происшествий не было, но на одном, в Справке за октябрь 1950г. есть приписка карандашом «Авария самолёта У-2 в 1939 году». На 15.2.1946г. налёт на У-2 составил 1140ч.59м. Всего она освоила на 1 августа 1950 года 5 типов самолётов:

1. ПО-2 = 1223ч.45м., 121.703 км;
2. П-5 = 48ч.20м., 8.700 км;
3. МП-1 = 40ч.00м., 6.400 км;
4. Ю-52 = 140ч.03м., 18.973 км;
5. Ли-2 = 2677ч.33м., 602.875 км.

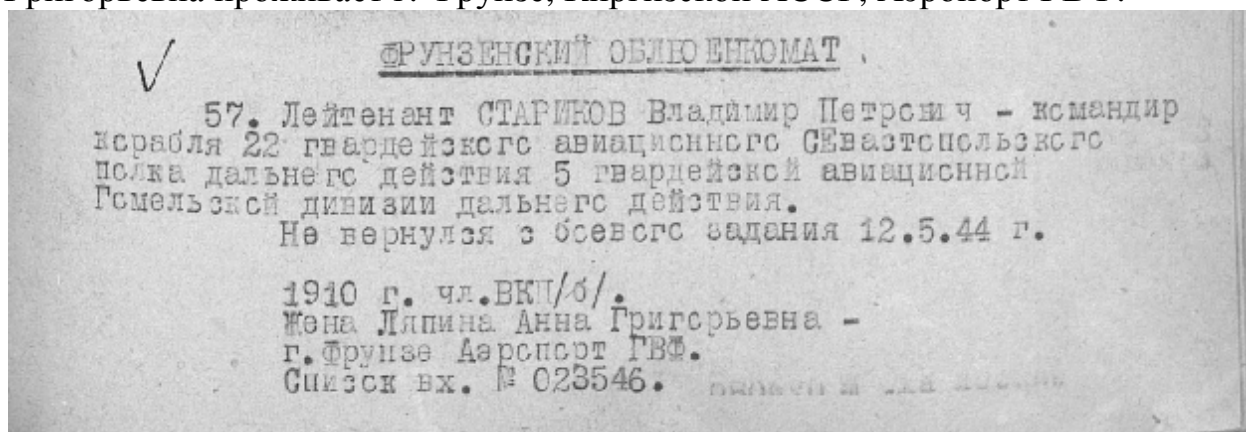
Общий налёт 4129ч.41м. и 758.651 км. (*данные из её Лётной книжки*)

В начале 1952г. командир корабля, с которым она летала в экипаже, капитан гражданской авиации Таран, проверяя её на самолёте Ли-2 даёт хорошую оценку и в заключении пишет: «Достойна посылки в ШВЛП на командира корабля».

Последняя запись в её Личном Деле на Листе назначений и перемещений (л.112): Диспетчер Рижского аэропорта Латвийской Отдельной авиагруппы ГВФ. (Отнош. Латв. а/гр №553 от 12.4.1958г)

Несколько слов о её муже Старикове Владимире Петровиче.

Согласно Именного списка безвозвратных потерь офицерского состава 5-й Гвардейской Гомельской Дивизии Дальнего Действия за период с 20 мая по 31 мая 1944г., 22-й Гвардейский Авиационный Севастопольский полк ДД : ...
5. Стариков Владимир Петрович, лейтенант, командир корабля, член ВКП(б) с 1938г, 1910гр., уроженец Киргизии Сталинского р-на, с. Петровка, призван из ГВФ, 12.5.1944г. не вернулся с боевого задания. Жена Ляпина Анна Григорьевна проживает г. Фрунзе, Киргизской АССР, Аэропорт ГВФ.



Собрал материал в 2014г. Милованов А.В., бывший вертолётчик Полярной авиации