

ЗАБЫТЫЙ ГЕРОЙ

22 марта 2021 года –
95-летняя годовщина со
дня первой посадки
самолета в Туруханске.
Главный герой этого
события – летчик
Виктор Львович
Галышев.



Тов. ГАЛЫШЕВ,
начальник управления воздушной
службы ленинской авиации.





СУДЬБА ЧЕЛОВЕКА, ИЗМЕНИВШЕГО ЖИЗНЬ ТУРУХАНСКОГО КРАЯ

«В истории всегда есть место несправедливости»

Как порой Отчизна наша бывает несправедлива к своим сыновьям. Самым лучшим и преданным сыновьям, всю свою жизнь посвятившим служению ей, своей Родине, и незаслуженно ею забытым.

95 лет назад, 22 марта 1926 года, произошло событие, в корне перевернувшее до той поры веками устоявшуюся, размеренную и тихую жизнь Туруханского края.

В 12 часов 30 минут тишину морозного дня вдруг впервые разрезал незнакомый доселе звонкий звук мотора — в безоблачном небе появилась невиданная стальная птица-аэроплан.

Сделав большой круг над селом, самолет мягко произвел посадку на загодя подготовленную для него, но уже заснеженную от долгого ожидания площадку. Из самолета бодро вышли бортмеханик Федор Иванович Грошев, спецкор газеты «Красноярский Рабочий» Попов, спецкор газеты «Советская Сибирь» Плотников, представитель Комитета по Северу Курилович и главный герой этого события — летчик Виктор Львович Галышев.

Самолет ждали. И не просто ждали, а ждали более двух недель. Именно столько, а точнее 18 дней, продолжался первый в истории перелет самолета из Красноярска в Туруханск!

Чтобы понять и оценить значение этого исторического события, нужно хоть на минуту представить себе жизненный уклад местного населения Туруханского края той эпохи.

Основное занятие аборигенов — рыбалка и охота. Все в этом нелегком деле, называемом путина, было заранее известно и спланировано: осетр, тугун, селедка, нельма, омуль, а после — белка да песок, если какой год удачный. Между промыслами нужно еще посадить да снять картошку.

А потом — долгая, тягучая зима. Жизнь текла спокойно и размеренно, все шло своим чередом, по установленному природой-матушкой расписанию. И если летом нет-нет да и появится из-за карги дымок «Спартака» или «Марии Ульяновой», а с ними и провиант, и мануфактура, и почта, и новые люди, и возможность выехать в город, то зимой совсем уж нелегкий санный путь позволял лишь в случае крайней на то нужды пропутешествовать на лошадях как до Туруханска, так и до Красноярска. И непростой этот путь занимал не одну неделю.

Можем ли мы, поколения родившихся и выросших в эпоху бурного развития авиации людей, представить себе сегодняшнюю жизнь нашего Севера без самолетов? Настолько привычной и обыденной стала сама возможность в любое время переместиться из поселка в районный центр и через каких-то

два с половиной часа оказаться в Красноярске, что порой даже кажется, что так и было всегда.

К стыду своему должен признаться, что за тридцать пять лет моей службы в туруханской авиации ни разу не задавался вопросом — как проложили эту первую в крае северную авиалинию, и кто он — этот первый воздушный покоритель Енисейского меридиана?

Да и в самом Туруханске, как и в наших авиационных кругах, эта тема почему-то никогда не обсуждалась. Удивительно, как такое эпохальное для района, да и для края событие могло забыться!?

Где-то порой звучала фамилия никому особо не известного летчика Галышева, но о чем она могла говорить? То ли дело — бывшие у всех с детских лет на слуху имена первых Героев Советского Союза, знаменитых летчиков-полярников Водопьянова или Молокова! Кто же их не знает!

И вдруг в ходе изучения истории авиации Севера мне попалась биография летчика Галышева.

Сказать, что биография его меня удивила, — не сказать ничего.

Короткая, но яркая, как звездопад, полная поистине героических событий и в то же время драматизма и несправедливости трагическая судьба этого человека поражает!

Галышев совершил в своей жизни столько подвигов, что их хватило бы на добрый десяток героических биографий! И еще больше поразило то, что наши первые Герои, — и Водопьянов, и Молоков, и Каманин — да и другие, как оказалось, были просто мальчишками по сравнению с ним. И не только по возрасту (Галышев был старше всех первых Героев на 10-17 лет, а для летчиков, тем более того времени, это целая жизнь за плечами!), но и по опыту летной работы, а самое главное — по заслугам перед Отечеством. Так кто же он такой, неизвестный и незаслуженно забытый Родиной летчик Галышев?

ОФИЦЕР РОССИЙСКОЙ ИМПЕРАТОРСКОЙ АРМИИ

Виктор Львович Галышев родился в 1892 году в небольшом городке Суджа Курской губернии.

Ни о какой другой стезе, кроме как служение Родине, он не мечтал, и потому, выбрав свой путь, оканчивает сначала Кадетский корпус, а затем, в 1912 году, в возрасте 20 лет, Александровское военное училище в г. Москве.

Именно в этих учебных заведениях, где ковались лучшие кадры для Российской Императорской Армии, будущим офицерам прививались такие качества, как благородство, честь, верность и преданность Отечеству. Все эти качества, как и беззаветную храбрость, в полной мере впитал и воспитал в себе подпоручик Галышев.

По жестокой иронии судьбы это же Александровское военное училище, но через два года, в 1914-м, заканчивает будущий маршал Советского Союза Михаил Тухачевский, личное знакомство с которым впоследствии окажется для Галышева роковым.

Первая Мировая застала его, уже хорошо обученного офицера, командира роты в пехотном 159-м Гурийском полку. В боевых действиях он проявляет себя как исключительно храбрый и отважный командир. 17 февраля 1915 года «За отличие в боях против неприятеля» подпоручик Галышев награждается орденом Святой Анны 4 степени с надписью «За храбрость».



Однако немало крови пролил подпоручик в том 1915-м году, не все пули пролетели мимо.

8 апреля он был в первый раз ранен, но остался в строю, 25 августа был контужен, а 20 ноября ранен во второй раз и отправлен в госпиталь.

После излечения вся дальнейшая служба Галышева проходит в частях Императорского воздушного флота: 31-й корпусный авиаотряд, 12-истребительный авиаотряд, 1-й гидро-авиаотряд Балтийского флота. Однако точная дата окончания летной школы неизвестна.

Авиация в те годы только зарождалась, но все уже понимали исключительное значение этого нового рода войск в успешном ведении боевых действий. Служба в этих частях была чрезвычайно опасной. Состоящие на вооружении тихоходные и низколетающие аэропланы, имевшие в лучшем случае на борту легкий пулемет, зачастую заканчивали воздушный бой стрельбой летчика по вражескому самолету из личного револьвера и часто бывали сбиты даже винтовочным огнем, потому как представляли собой легкую мишень для неприятеля. Именно потому для обучения в летных школах отбирались самые отважные, самые храбрые и грамотные офицеры.

В авиации Галышев нашел свое призвание. Здесь он смог в полной мере реализовать все свои самые лучшие качества и несомненный талант летчика. В 1917-1918 годах Галышев уже командует авиаотрядами Российского императорского воздушного флота, получив при этом еще одно ранение.

Родина щедро отметила отвагу и доблесть храброго офицера: войну он заканчивает в звании штабс-капитана, кавалером трех Георгиевских крестов четвертой, третьей и второй степеней! Но самая высокая его награда — Золотое Георгиевское оружие «За храбрость», что наравне с орденом Святого Георгия являлось высшей воинской наградой Российской Империи. В статуте его было прописано так: «жалуются оным генералы, штаб и обер-офицеры за выдающиеся воинские подвиги, требующие несомненного самопожертвования».



*Георгиевские кресты
II, III, IV степени*



*Золотое Георгиевское оружие
«За храбрость»*

Понятие «служить Отечеству» было для Галышева святым, и потому после выхода России из Первой Мировой войны, в августе 1918 года, приказом начальника управления Воздушным Флотом Народной армии под командованием адмирала Колчака он был назначен командиром 3-го авиаотряда, где и прослужил до 1920 года.

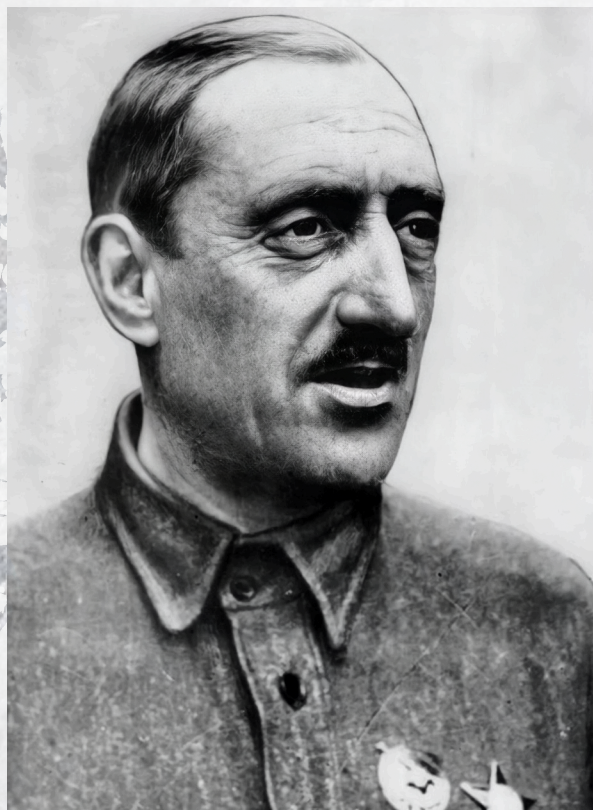
ВТОРАЯ ВОЙНА ЛЕТЧИКА «ПОРОХА»

В 1920 году Галышев, как и многие российские офицеры в то смутное время, приняв революцию, переходит на сторону Красной Армии.

С 1920-го по 1921-й год он участвует в Гражданской войне в качестве военного летчика Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного флота. Служба его проходит на Западном Фронте под командованием Михаила Тухачевского. В боях против банд Антонова на Тамбовщине Галышев проявил свои незаурядные качества уже опытного военного летчика, производя внезапные налеты на вражеские позиции (чаще всего это огневые точки, оружейные батареи и пулеметные гнезда), забрасывая их небольшими бомбами и гранатами, чем вносил чрезвычайную сумятицу и панику в ряды неприятеля. Особо он преуспел в точности бомбометания, храбро заходя на позиции, невзирая на шквальный оружейный огонь, за что летчики эскадрильи прозвали его Пороховница. В августе 1921 года за успешное ведение воздушных боев и сбитые британские самолеты «Авро-54», называемые «летающая парта», состоящие на вооружении интервентов, Галышев награждается орденом Красного Знамени.



Орден на его грудь прикреплял сам командарм Тухачевский. Фотографию, запечатлевшую этот момент, Галышев до конца жизни бережно носил в кармане своей гимнастерки.



После разгрома антоновцев Галышева направляют под Оренбург, где по степям гуляет банда Сарафанкина, грабящая крестьян. Приходилось с воздуха отыскивать банды и направлять туда красные отряды. Казалось, воинская служба — это крест бесстрашного военлета.

«На гражданской службе ты пропадешь», — говорили ему товарищи.

Но в 1922 году Галышев принимает неожиданное для всех решение: демобилизоваться из Красной Армии и перейти в Гражданский Воздушный Флот.

В МИРНОМ НЕБЕ

Вот как сам Галышев описывает начало своей работы в «мирном» небе:

«Когда в 1922 году я демобилизовался и пришел в гражданскую авиацию, меня почти тотчас же перебросили на линии Ташкент — Алма-Ата, Ташкент — Каган, Каган — Хива, Каган — Дюшамбе. Это были линии, еще не освоенные нашей авиацией. Мне выпала роль пионера новых линий. И когда я пролетал над еще неизвестными путями, над еще пустынными, неосвоенными пространствами земли, раскрылась во мне до сих пор заглушаемая грохотом канонады страсть к мирному созидательному труду.

Я летал над раскаленными песчаными пустынями и ощущал себя проводником и носителем культуры — ведь вслед за моим пролетом устанавливались между глухими, отдаленнейшими уголками советской земли постоянные пути сообщения, постоянная возможность быстрой почтовой связи.

Особые трудности, особый риск на этой „мирной“ работе... Мы летали в кожаных куртках и трусиках, обливаясь потом; вода в радиаторе на земле нагревалась до 65°, а в полете — и до 100°, до раскаленного крыла самолета невозможно было дотронуться. Очень часто дул страшно сухой и горячий „афганец“ — ветер из Афганистана, и непроницаемые смерчи из песка поднимались на полторы-две тысячи метров высоты, прекращая почти всякую видимость. Раскаленный песок и камни, как град, стучали о крылья, о стенки самолета.

Кроме того, с высоты очень часто мы видали конницу басмачей, их белые чалмы и часто слышали вдогонку треск пулеметов и ружей. С одним товарищем, фамилию которого я сейчас не помню и который работал на военном самолете, произошло почти то же самое, что произошло и с моими товарищами в 1921 году. Вынужденная посадка заставила летчика с наблюдателем снизиться в басмаческом районе. Они сели в 20 километрах от наших войск, и прежде чем наша кавалерия успела подойти, басмачи изрубили этих ребят, а машину превратили в огромный пылающий костер».

Со всей очевидностью становится понятным, какое мужество и стойкость требовались от пилотов в каждом вылете на этой «мирной» работе. Здесь, в Туркестане, Галышев приобрел бесценный опыт полетов над безориентирной местностью и в условиях экстремальной жары (впоследствии он часто их сравнивал с условиями заснеженных полярных широт и с такими же экстремальными 50-градусными морозами), который так пригодится ему в будущих полетах в Арктике.

Здесь Виктор Львович начинает свою историческую миссию «первооткрывателя воздушных трасс», проводя свой самолет по маршрутам, где никогда и никому еще не приходилось пролетать. «Да, были свои сложности в работе по освоению новых воздушных линий, но именно во время этих „гражданских“ полетов я впервые понял, какую радость может доставить дело освоения богатств нашей огромной страны, какое счастье быть участником в освоении этих богатств!» — вспоминал Галышев.

ПОКОРЕНИЕ ЕНИСЕЙСКОГО МЕРИДИАНА

В феврале 1926 года Галышев отзывается из Средней Азии и вместе со своим бортмехаником Федором Ивановичем Грошевым направляется в Восточную Сибирь для открытия новых воздушных линий. Одновременно по железной дороге в Красноярск отправляется самолет Юнкерс F-13 «Моссовет». Первое задание — открытие авиалинии Красноярск — Туруханск — Дудинка.

Этому предшествовали события 1925 года.

4 июня 1925 года на правом берегу Красноярска произвел посадку первый в истории города самолет F-13 «Сибревком» под управлением замечательного летчика Николая Мартыновича Иеске. Судьба его во многом схожа с судьбой Галышева. Тоже кадровый военный, прошел всю Первую Мировую войну, сначала в пехоте, затем так же в 1916 году окончил авиационную школу,

также трижды ранен и имел несколько боевых наград: ордена Св. Анны, Св. Станислава и два Георгиевских креста, — и так же закончил войну в звании штабс-капитана. В 1937 году заболел и скоропостижно скончался на острове Рудольфа, земля Франца Иосифа, где выполнял задание по подготовке аэродрома к историческому перелету Водопьянова и Ляпидевского на Северный Полюс и высадке на лед первой Советской дрейфующей станции СП-1.

Этим же летом 1925-го летчики Иеске и Батурин выполнили серию агитационных полетов по южным районам Енисейской губернии с показательными катаниями, чем вызвали неопишуемый восторг среди населения. Целью полетов было показать стремление советской власти к развитию авиации и сбор пожертвований на эти цели.

Значение этих событий было огромным, и уже осенью этого года по ходатайству заготовителей пушнины Туруханского края Енгосторг заключает договор с обществом «Добролет» на открытие авиалинии и выполнение пяти рейсов из Красноярска в Туруханск и Дудинку с целью вывоза пушнины. Этими рейсами планировалось вывезти около 90 пудов песка. Если доставка одной шкурки песка в Красноярск водным транспортом обходилась в 2 рубля, то самолетом она должна была обойтись в 80 копеек. А главное, что доставка займет всего два-три дня и не нужно ждать навигацию, что позволит раньше и выгодней реализовать пушнину на Лейпцигской ярмарке и быстрее получить так нужную для страны валюту.

Вот что писала тогда газета «Красноярский Рабочий» (здесь и далее по тексту в кавычках выделен текст из газетных публикаций февраля-апреля 1926 года): «Приступая к организации этой линии, Красный воздушный флот вступает в новую эру своей жизни, организуя новую линию в полярных условиях, где нашему советскому летчику и механику, а также и самому самолету придется преодолеть громадные трудности, борясь со снежной пургой и сильнейшими морозами.

Новая воздушная линия свяжет с жизнью всего Союза оторванное от культурных центров трудящееся население Севера. Самолет «Моссовет», построенный на деньги рабочих г. Москвы,

отвезет в полярную тундру культурно-просветительную литературу, газеты и почту, вывозя из нее пушнину, которую мы экспортируем за границу. Линия, сокращая время транспортирования грузов и почты почти в 15 раз, даст возможность ускорить наш товарообмен с туземным населением. Наши научные изыскания в Туруханском крае, замедлившиеся отсутствием регулярного и быстрого сообщения, получают свое развитие. Новая воздушная линия оживит нашу северную окраину.

С «Моссоветом» правление Добролета командирует одного из своих лучших летчиков — товарища Галышева, имеющего орден Красного Знамени за гражданскую войну и неоднократно летавшего в Средней Азии на открытие новых авиалиний...

...Красноярский округ в лице его трудящегося населения, несомненно, приветствует открытие этой линии, имеющей громадное значение в деле поднятия экономической и культурно-просветительной жизни края...

...Итоги перелета покажут, возможно ли установление непрерывного в течение года воздушного сообщения с этой отдаленной окраиной. Месяцы март-май, в течение которых будут происходить пробные полеты, в условиях Севера являются самыми критическими, т. е. такими, когда приближающийся конец зимы и наступающая весенняя распутица делают затруднительным гужевое сообщение с Туруханским краем, а пароходное сообщение еще не открывается. Пробные полеты должны показать, возможно ли воздушным путем преодолеть все эти затруднения, и в случае положительных результатов вопрос об установлении воздушного сообщения с Севером в течение всего года получит благоприятное разрешение...

...Нужно также отметить, что воздушные течения Туруханского края изведаны весьма слабо, и говорят, что в некоторых пунктах обычно в марте свирепствуют страшные бураны, которые могут совершенно сбить с пути летчика, и почти постоянно в Туруханском крае по Енисею наблюдается так называемая «поземка», которая закрывает от зрения пилота ориентировку на местности.

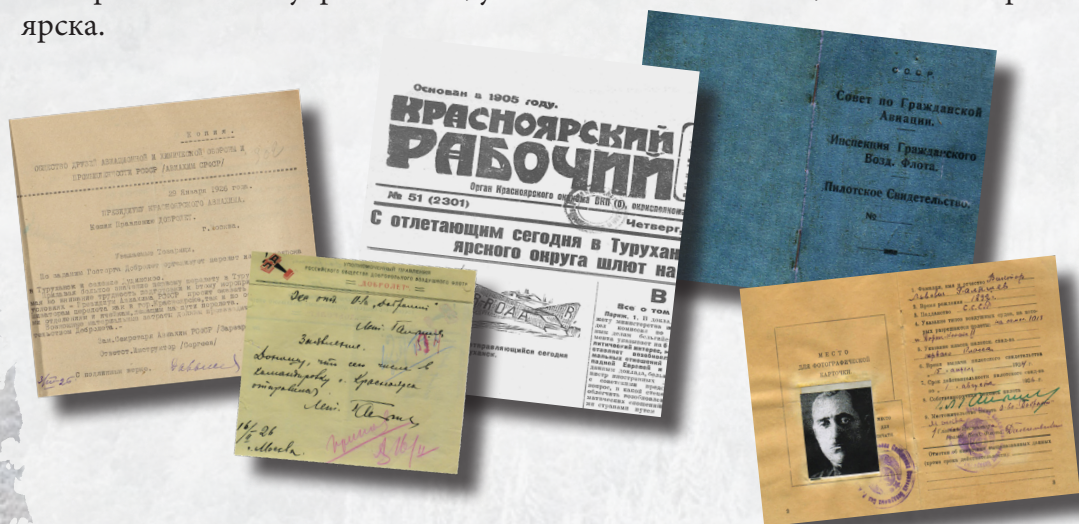
В завершение всего необходимо запомнить, что ни кабина, ни места управления на самолете совершенно не отапливаются, а у пилота, кроме того, будет постоянный вихрь от пропеллера, который также прибавит ощущение мороза...

...Теперьшний перелет по совершенно не изведанному пути протяжением почти в 2000 км в один конец среди моря лесов, с зубчатой от торосов долиной Енисея представляет колоссальные трудности. Этот перелет, безусловно, будет вписан в книгу не только русской, но и мировой авиации...

...Первый самолет, появляющийся над чумами туземцев Туруханского края, — невиданное явление. Продукт человеческого гения, каким нельзя не считать самолет, в холодную сибирскую зиму несет в далекий край свет, несет весть о том, что перспективы развития хозяйства туземного населения Туруханского края широки. Пусть первый перелет на далекий Север выразит глубочайшую связь, существующую между народами, населяющими СССР. Пусть отважные летчики передадут пламенный привет нашим далеким друзьям — народам Туруханского края от трудящегося населения Красноярского округа.

Закаленным в борьбе с воздушной стихией славным орлам Красного советского воздушного флота, летчикам «Моссовета», — наши пожелания поскорее достигнуть намеченной цели. Летчику Галышеву и механику Грошеву — пролетарский привет и поздравление с возложенной на них высокой культурной задачей!»

4 марта в 10 часов утра самолет, установленный на лыжи, вылетел из Красноярска.



«В четверг, 4 марта, в будничную деловую жизнь г. Красноярска врезалось ярким пятном событие большого исторического значения. Открылась впервые в истории воздушная связь между Красноярском и Туруханским краем. Высшее достижение современной техники и культуры — современный самолет — полетел к полярному кругу, в самую отсталую малолюдную область, где бродят редкие кочевья туземцев, где разбросаны кругом и лежат втуне сказочные богатства, не только не тронутые еще рукой человека, но даже не изведанные, не изученные, никому не известные...»

Без преувеличения, внимание всего города было приковано к этому перелету. На здании редакции «Красноярского рабочего» была установлена витрина с картой и маршрутом перелета, на которой по поступлению телеграмм передвигался флажок, означающий передвижение самолета. «Перед картой перелета, выставленной в окне экспедиции газеты «Красноярский рабочий», толпа не убывает. Одни приходят, другие уходят. И так все время чередуются.

— А денек-то, денек какой! Только и летать на аэропланах...
Солнце заливает лучами землю. Снег не выдерживает напора тепла — тает. Пахнет весной.

— Ванятка, смотри, «Моссовет»-то уже в Казачинском! Это, значит, пока мы с тобой шлепали с протоки до редакции, а он вот уже сколько отмахал.

— Вот штука... Здорово!

В это время появляется новый красный флажок, а на нем помечено: ««Моссовет» прибыл в 12 часов 5 минут дня в Енисейск». Кто-то в толпе даже крикнул от чувства удивления.

— Да и что же это такое? Нечистая сила его что ли тащит? — спрашивает стоящий рядом крестьянин.

— Мы вот намеренно приехали из Енисейска, так более 5 суток тащились. А тут, на тебе, 2 часа — и дома. Так бы можно каждый день в город летать».

Но в Енисейске самолет поджидала первая неудача.

Собственный корреспондент «К. Р.»: «Подходим к Енисейску. Большой деревней кажется Енисейск, несколько церквей, виден аэродром, огромная толпа жителей.

Идем на посадку. В полете находились 2 часа 10 мин. Вследствие неудачно выбранного аэродрома самолет при посадке попал в канаву, занесенную саженым снегом. Сломаны шасси (лыжи), поломан винт. Перелет задержался на несколько дней. Полотка вполне возможна исправлением.



Самолет восторженно встречен енисейцами. Пилот Галышев и механик Грошев чувствуют себя отлично. Пассажиры спокойны».

Томительно тянутся дни в ожидании прибытия запасных частей, ремонт своими силами, и наконец 16 марта самолет вылетает в Подкаменную Тунгуску.

«Летчик Галышев меняет курс и уходит от Енисея прямо через тайгу к Подкаменной. Показалась Тунгуска, виден аэродром и радиомачта. Опускаемся. Низко проходим два раза и затем пошли на посадку. Снег глубокий и рыхлый, как песок. Опускаемся.

Жители спешат к самолету на широких лыжах, а также по дороге на собаках. С любопытством и страхом осматривают машину. Поставив караул, уходим



отдыхать к радушно встретившему нас заведующему факторией Госторга Беляеву. С самолетом привезли почту, которая обычно приходит сюда двумя неделями позднее».

Несколько дней потратили на утаптывание площадки и ожидание погоды.

Реакция местного населения на прилетевший самолет не была однозначной. «Совершенно по-другому отнеслись к «Моссовету» более культурные местные чалдоны, которые возят грузы и почту, зарабатывая на этом изрядные суммы. Они вообразили, что появился конкурент, соперник, который в недалеком будущем может отнять у них заработки. Невиновного «виновника» встретили холодно, почти враждебно. Когда понадобился человек для окарауливания самолета, то нашелся только один желающий, да и тот предъявил категорически свои условия:

— Цервонец за час...

А когда ему объяснили, что к первому самолету, как предвестнику культуры и цивилизации, надо отнестись по-иному, то он, сплевывая через свою носогрейку, равнодушно процедил сквозь зубы:

— На сто нам самолет, без него обойдемся. Нам бы рузьиско да спиртиско...

Богомольные старушки-салопницы крестились на самолет как от «нечистой силы».

«...Сельские власти П. Тунгуски отказывали в помощи, и пришлось нанимать жителей за большую цену. Вследствие упорного саботажа перелета со стороны туруханского телеграфа, сегодняшний вылет в Туруханск сорван. В течение трех дней Туруханская почтово-телеграфная контора отказывается работать, ссылаясь на праздники и разборку аппарата, а также на другие причины. Аэродром с большим трудом подготовлен, вылет назначен на воскресенье».

От редакции: начальником Красноярской почтово-телеграфной конторы т. Сафоновым приняты меры, и связь с Туруханском обеспечена. Начальник почтово-телеграфного отделения смещен, и вместо него туда выехал другой работник».

«Наконец, утром 22 [марта] благополучно оторвались при 25-ти-градусном морозе и пошли в Туруханск. Проплыл аэродром с небольшой толпой подкаменцев и с десятком неизбежных собачьих упряжек. Галышев режет крупную излучину. Проходим Сумароково.

Внизу громадные полыньи с поднимающимся паром. Кругом унылый ландшафт — бесконечная тайга.

Поднялись в 8 час[ов] 30 мин[ут] утра. Снег ослепительно блестит, утомляя зрение. Облегчая «Моссовет» в Подкаменной, бросили все сокуи и лишние вещи, даже вылили лишний бензин, теперь в кабине здорово морозит.

Подходим к Имбатскому. Жители, предупрежденные по телеграфу, высыпали к высокому берегу, машут красными флагами. Бросаем листовки. На одной большой поляне расположились чумы туземцев. Выбежали маленькие фигурки. Кругом началась лесотундра, бесконечные перелесы, кустарники, белые поляны болот. В воздухе находимся уже три часа. Утомительно. Справа показались освещенные солнцем розовые снеговые хребты Северного Камня. Слева вдали виднеется область баихинских остяков.

Подходим к Туруханску. Над выходом к берегу виднеется белый монастырь, радиомачта, кучка домов. Задымились костры. Рядом группа туруханцев с красными знаменами. «Моссовет» делает крутой поворот, идет низко над домами и опускается на аэродроме в 12 часов 30 минут. Расстояние в 640 километров прошли в 4 часа.



Подводим самолет к старту. Короткий митинг с участием местных властей, а также гг. Куриловича и Плотникова.

Получена пригласительная телеграмма из Имбатского залететь туда на обратном пути. «Моссовет» ежедневно осаждают посетители и экскурсии, которым механик Грошев дает пояснения, проводятся митинги, собрания, встречи с трудящимися».

План перелета до Дудинки осуществить не удалось. Доставить туда бензин не смогли из-за отсутствия на станках оленей и собак, а также начавшихся на севере метелей и отсутствия устойчивой телеграфной и радиосвязи. Приняв решение возвращаться в Красноярск, занялись подготовкой аэродрома, так как пять дней свирепствовала сильная метель с дождем и снегом. Только 31 марта, дождавшись таки хорошей погоды, при 35-градусном морозе, первый самолет, опустившийся на туруханскую землю, смог благополучно вылететь в обратный путь.

Полет до Подкаменной Тунгуски прошел без приключений и составил 4 часа. А вот 1 апреля в Енисейске «Моссовет» опять подстерегала неприятность: вновь авария при посадке, сломаны шасси и воздушный винт. В этот раз аэродром был утоптан настолько плотно, что превратился в камень, да еще и начавшиеся оттепели днем и двадцатиградусные морозы ночью доделали свое дело: любой маленький бугорок как ножом срезал лыжу самолета. Вот уж поистине несчастливый оказался город Енисейск для исторического перелета! Население в Енисейске даже решило, что именно так и должен всякий раз приземляться аэроплан.

Опять томительное ожидание запасных частей из Красноярска, ремонт самолета и перестановка его на колеса. Началось сильное потепление, снег быстро таял, аэродром заливался водой, и нужно было без промедления вылетать, пока была еще сухой часть площадки.

Вылет на Красноярск состоялся 8 апреля, и казалось бы, ничто уже не помешает благополучно завершить перелет, однако экипажу предстояло еще одно испытание. Мотор начал вдруг давать перебои. Как потом обнаружилось, бензин был, очевидно, разбавлен водой.

Галышев тянул вдоль тракта, на котором, в случае полного отказа мотора, возможно произвести благополучную посадку. Прошли уже Таскино, видны уже Столбы, а перед ними и город, и казалось, что все завершится удачно. Но, не долетая 6 километров до деревни Старцево, на высоте 700 метров мотор «Моссовета» категорически отказался работать. Посадка на тракт была произведена Галышевым мастерски, пассажиры даже не почувствовали касания.

На следующий день бензин был заменен, и 9 апреля «Моссовет» благополучно завершил перелет.

Вместо планируемых Галышевым четырех-шести дней, первый полет самолета по маршруту Красноярск — Туруханск — Красноярск занял 36 дней.

Экипаж при этом столкнулся с очевидными трудностями.

Первое, это, конечно, неправильно подобранные и неподготовленные площадки, что привело к двум поломкам самолета. Отсутствие метеорологического обеспечения и устойчивой телеграфной и радиосвязи также сильно услож-

няло полет. Нужно понимать, что при полном отсутствии радиосвязи, наземного радиотехнического оборудования и непригодности самолета к «слепому» полету из-за скудного приборного и полного отсутствия пилотажно-навигационного оборудования полет на нем можно было выполнять только визуальным и только в хорошую погоду.

Совсем непросто себе представить, как в тридцатиградусный мороз летчик, одетый в меховые бокеры, шубу, рукавицы, в меховом шлеме, очках и в маске, открытый всем ветрам мог по четыре часа одной рукой управлять самолетом, а в другой держать карту, сличая ее с местностью.

Кроме того, трасса была совершенно не изучена, нормальные полетные карты отсутствовали (карту экипажу дали речники). Да и для самого Гальшева это были совершенно новые условия. Уже через несколько лет он станет одним из опытных полярных летчиков страны, но это был его первый полет в условиях Крайнего Севера и первый полет на самолете с лыжным шасси. Тем не менее экипаж с честью выполнил порученное ему задание, и «Добролету» понадобилось еще целых три года, для того, чтобы обустроить аэродромы по Енисею и организовать регулярное воздушное сообщение Красноярск — Туруханск — Дудинка.

А вот как сам Гальшев вспоминал этот перелет:

«Я принял как должное, когда в 1926 году, согласно постановлению об организации воздушных линий вне железной дороги, управление „Добролета“ послало меня освоить путь Красноярск — Туруханск. Здесь я летал, охваченный таким же жгучим, как зной, морозом. Меховая шапка, меховая куртка и очки вместе с теплой маской предохраняли меня от 40-градусного мороза. Точно так же, как на линиях Каган — Дюшамбе, Каган — Хива, до крыла самолета невозможно было дотронуться. При 40-градусном морозе рука мгновенно прилипает к металлу.

Мотор запускать чрезвычайно трудно: замерзает масло, и каждый раз необходимо его разогревать. А это значит, что механик морозит пальцы — ведь ему приходится брать ключи и гайки в руки. Поэтому инструменты, главным образом гаечные крюки, надо предварительно греть над паяльной лампой. Больше того, когда без рукавиц (потому что они чрезвычайно неуклюжи и в них это сделать невозможно) застегиваешь летную шубу, то обжигаешь пальцы о металлические лямки. Мои руки почти всегда были точно обожжены, и с них частенько слезала кожа. Также несколько раз обмороживал я лицо, и моему механику изо всей силы приходилось бить меня рукавицей по щекам, как по барабану.

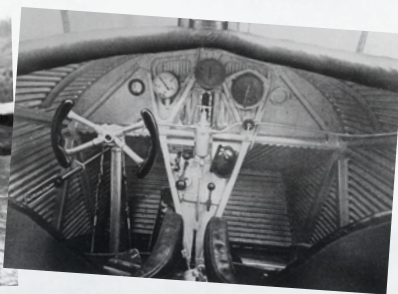
Но и установление пути Красноярск — Туруханск было не менее увлекательно, чем освоение путей Узбекистана. Эта совершенно новая трасса была установлена мной и с тех пор изучена и укреплена для регулярных аэропланых перелетов.»

«Подводя итоги, мы еще раз отмечаем величайший героизм летчика Гальшева и механика Грошева, их великую самоотверженность и великолепное знание своего дела. Их имена будут золотыми буквами вписаны в историю Приенисейского края», — так писал тогда «Красноярский Рабочий».

Как это ни печально, словам этим не суждено было сбыться...



Ещё долгое время «Моссовет» продолжал свою службу на просторах Сибири



«Вот и все приборное оборудование самолета «Моссовет»

ПИОНЕР ВОЗДУШНЫХ ТРАСС ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ, ПЕРВЫЙ СПАСАТЕЛЬ СССР

Уже в конце мая 1926 года Гальшев прибывает в столицу Бурятии, город Верхоянск, сегодняшний Улан-Удэ, где ему ставится новая задача — открытие международной авиалинии

Верхоянск — Улан-Батор (Монголия). Вслед за ним по железной дороге доставляется легендарный самолет «Моссовет». Наученный Енисейским опытом, Гальшев сам лично, передвигаясь на автомобиле, почти месяц занимается наземными изысканиями и оборудованием аэродромов и площадок для выполнения перелета.

22 июля Гальшев успешно совершает перелет, открыв первую в СССР международную Бурят-Монгольскую авиалинию, соединив города Улан-Удэ и Улан-Батор.

Из воспоминаний Гальшева:

«Сначала мы проехали в автомобиле и сделали кроки (глазомерные съемки для определения места посадки). Я проделал эту работу в течение двух-трех недель. Топографических карт этой местности совсем не было, только со времен Пржевальского была какая-то фантастическая карта. Работу начал я в конце мая, а уже в конце июля воздухом прошел этот путь. Мы полетели на границу Монголии и уговорили местного губернатора-монгола совершить с нами оттуда полет. Это было нам необходимо, чтобы уничтожить страх у населения. Этот страх был особенно силен потому, что как раз за несколько месяцев до нашего полета здесь разбился летчик Петров.

После усиленных уговоров губернатор наконец согласился. Правда, уже в воздухе он кричал, что близок к смерти, и просил только об одном — или скорее дать ему умереть, или немедленно опустить на землю. Когда же мы благополучно доставили его в Верхнеудинск, а затем и обратно, он был в восторге и заявил, что все его старания будут направлены к тому, чтобы приобрести хоть одну такую удивительную машину и таких чудесных летчиков.

Очень скоро, после нескольких неизменно удачных перелетов по линии Верхнеудинск — Улан-Батор, население стало с полным доверием относиться к самолетам, и линия эта существует до сих пор».

В 1928 году, как самого опытного гидриста страны, освоившего полеты на гидроса-

молетах еще в Первую мировую войну на Балтике, Гальшева назначают заместителем начальника Управления Сибирских воздушных линий, где он много сил отдал подготовке пилотов и открытию гидроавиалиний Иркутск — Бодайбо, Иркутск — Якутск. Здесь они встретились с Михаилом Водопьяновым, одним из будущих первых Героев СССР, служившим в ту пору мотористом.

Здесь же начинаются первые спасательные операции Гальшева, и всякий раз он, не раздумывая, вылетает на поиск и спасение людей, попавших в беду.

В сентябре 1928 года в низовьях реки Лена, в сложнейших погодных условиях он организует поиск и спасение потерпевшего аварию полярного летчика Отто Кальвица из экспедиции исследователя Арктики Георгия Красинского и доставляет его в Иркутск.

В этом же году он направляется на поиски французского летчика Коста, выполнявшего перелет в Манчжурию и пропавшего, предположительно, в районе озера Байкал.

А уже в 1930 году, за четыре года до Челюскинской эпопеи, Гальшев выполняет первую в Арктике спасательную операцию по эвакуации самолетом людей с зажатого во льдах и зазимовавшего в районе мыса Северный (ныне мыс Шмидта) в Северном Ледовитом океане парохода «Ставрополь». Всего им было перевезено 15 человек — больных, женщин и детей — в бухту Лаврентия, на расстояние в 600 км.

«После этой спасательной экспедиции меня вызвали в Кремль, и товарищ Каганович вручил мне орден Красной звезды. Он пожал мне руку, поздравил и пожелал, чтобы этот орден не был последним. Это была большая гордость для меня — рядом с орденом за боевые заслуги получить орден за спасение людей», — вспоминает В. Л. Гальшев.

Так Гальшев становится первым в стране полярным летчиком-спасателем.

В мае 1932 года, подтверждая свой статус, он отыскивает и спасает людей с оторвавшейся льдины в северной части озера Байкал.

Однако и его главная работа первооткрывателя воздушных трасс не прекращается. В январе 1931 года Гальшев перегоняет новый советский самолет АНТ-9 из Москвы в Иркутск, открывая пассажирскую авиалинию. В феврале этого же года он организовал перелет на двух самолетах в Булунский район Якутии, в устье реки Лена на побережье моря Лаптевых, и с летчиком Дорониным вывез пушнину, открыв новую полярную авиалинию.

Гальшев организует изыскание и открытие новых авиалиний из Якутска в Среднеколымск и Среднекан на Колыме, впервые долетев до верховьев реки Индигирка.

К этому времени налет Гальшева на различных типах самолетов составил 1 миллион километров — рекордная по тем временам цифра! Только по линии Иркутск — Якутск он выполнил более 250 рейсов.

Не было в стране другого летчика, открывшего такое количество новых воздушных трасс в отдаленных и неизведанных доселе северных районах нашей необъятной родины.

Это были далеко не обычные рядовые полеты с аэродрома на аэродром. Это были экстремальные полеты, выполняемые на несовершенных самолетах, как правило с открытой пилотской кабиной, сопряженные с огромными рисками, при полном отсутствии радиосвязи, аэродромной сети, метеорологического и аэронавигационного

обеспечения, когда даже нормальных полетных карт у экипажа не было и любая неисправность в полете могла иметь для него роковые последствия.

С высоты сегодняшних лет и опыта летчика 70-х, - 2000-х, налетавшего не одну тысячу часов в условиях Заполярья, полеты эти представляются нереально фантастическими! Какого необычайного мужества, выдержки, мастерства и профессионализма требовалось от экипажа!

Каждый такой полет — подвиг!

Родина по заслугам оценила трудовой героизм Виктора Львовича, и в первое празднование Дня Воздушного Флота СССР в августе 1933 года он был представлен к награждению вторым орденом Красного Знамени.

ЧЕЛЮСКИНСКАЯ ЭПОПЕЯ И ПЕРВЫЕ ГЕРОИ СТРАНЫ СОВЕТОВ



Гибель «Челюскина»

13 февраля 1934 года в Чукотском море произошла трагедия, которая потрясла весь мир: затонул зажатый льдами пароход «Челюскин». 104 человека, в их числе экспедиция, которую возглавлял знаменитый советский ученый и полярник Отто Юльевич Шмидт, оказались на льду. Экипажу и пассажирам удалось выгрузить почти все имущество, провиант и даже маленький гидросамолет Ш-2 пилота Бабушкина, находившийся на борту с целью выполнения ледовой разведки, и разбить палаточный лагерь на льдине. Продвижение спасательных ледоколов в связи со сложной ледовой обстановкой оказалось невозможным.

Тогда правительством принимается единственно правильное решение — выполнять эвакуацию людей с использованием авиации.

Такой опыт у советских полярных летчиков уже имелся. Впервые такие полеты в 1930 году выполнил летчик Гальшев, эвакуируя пассажиров со вмерзшего во льды парохода «Ставрополь», а осенью 1933 года летчик Федор Куканов в сложнейших условиях полярной ночи вывез 93 человека с борта также замерзших у берегов Чукотки трех пароходов. Но история последней операции долгое время замалчивалась, т. к. спасенными были заключенные «Дальлага», и эта операция носила гриф «сов. секретно». За этот подвиг Куканов так и не был награжден, но именно его и Гальшева опыт спасательных работ в Арктике предопределил решение провести

операцию спасения челюскинцев по воздуху.

В последние годы идет активная работа по рассекречиванию архивных документов тех лет, появляются разные публикации, которые позволяют по-иному взглянуть на, казалось бы, уже вдоль и поперек изученную историю спасения челюскинцев и, в частности, на справедливость присвоения некоторым из летчиков званий первых Героев Советского Союза и человеческие качества некоторых из них. И тех, кто стал героями, и тех, кто в силу обстоятельств, ими не стал...

Срочно созданную правительственную комиссию по спасению челюскинцев возглавил заместитель председателя Совета Народных Комиссаров товарищ Куйбышев. Было принято решение направить на спасение три авиационных группы.

В Соединенных Штатах были закуплены два современных самолета «Флейстер» и на корабле через Британию к ним направлены опытный полярный летчик Маврикий Слепнев и молодой, всего около года летающий на севере, но прославившийся в 1933 году тем, что перевез потерпевшего у берегов Чукотки аварию американского летчика Маттерна на Аляску, летчик Сигизмунд Леваневский. И хотя Маттерна нашли в тундре и спасли чукчи, но лавры спасателя американцы приписали Леваневскому, чем он и заслужил особое расположение товарища Сталина.

Вторую группу совершенно странным решением скомплектовали из военных летчиков Дальневосточного округа под командованием 25-летнего лейтенанта Каманина и усилили опытными полярными летчиками Бруно Фарихом и Василием Молоковым.

Очевидно, такое решение было принято в силу того, что только в Красной Армии в условиях дефицита времени можно было быстро забрать и погрузить во Владивостоке на судно самолеты, с тем чтобы доставить их как можно ближе к месту трагедии.

Командиром сводного звена назначают Каманина, который, как и его подчиненные, не имел ни малейшего опыта и даже представления о полетах в условиях Арктики! Группа получает пять самолетов Р-5 и два По-2.

Командовать третьим звеном поручается самому заслуженному полярному летчику Гальшеву.

В его звено входит уже достаточно опытный летчик Иван Доронин и прибывший из Москвы Михаил Водопьянов. Чтобы попасть в эту экспедицию, Водопьянов сумел получить личное разрешение самого Куйбышева.

Водопьянову для реабилитации имени очень важно было вылететь на это задание. Дело в том, что за год до этого самолет Водопьянова потерпел крушение на озере Байкал. Из всех, кто был на борту, выжил он один. Из полярных летчиков он был переведен в Москву, где выполнял рядовые полеты в Ленинград, перевоза матрицы газеты «Правда» .

Кроме этих трех групп, в бухте Провидения базировались самолеты полярных летчиков Федора Куканова и Анатолия Ляпидевского. Самолет Куканова был неисправен, Ляпидевский же без промедления начал поисковые полеты.

В крайне неблагоприятных и быстро меняющихся погодных условиях, при от-

сутствии достоверных координат лагеря Шмидта и средств точного самолетовождения обнаружить челюскинцев было крайне сложно. 27 раз Ляпидевский безуспешно вылетал на поиски и возвращался ни с чем. И только 28-й вылет его завершился успешно: лагерь был обнаружен, произведена успешная посадка и эвакуированы первые 12 человек. Однако уже в следующем полете самолет Ляпидевского потерпел аварию, и целый месяц экипаж прожил во льдах, ожидая помощи.

Получив новенькие американские самолеты, Слепнев и Леваневский перелетели на Аляску, откуда им предстоял последний бросок через Берингов пролив в Ванкарем, самое близкое (140 км) к лагерю Шмидта место, откуда наметили выполнять спасательные полеты.

Погода была просто отвратительной: туманы сменялись метелями со снегопадом и обледенением.

Невзирая на предупреждения синоптиков, Леваневский вылетает на Чукотку, попадает в условия сплошной облачности и обледенения и терпит аварию, не долетев до Ванкарема полтора десятка километров. Обнаружили его чукчи и на собаках привезли в поселок, откуда Леваневский дает радиограмму в Кремль товарищу Сталину, что готов выполнять любые задания партии.

Ни одного полета в лагерь челюскинцев он так и не выполнил.

Опытный Слепнев семь раз вылетал из Аляски на Чукотку и возвращался обратно, встретив на пути плохие метеоусловия. Только на восьмой раз он сумел пробиться на Ванкарем и выполнил один рейс к лагерю челюскинцев. При посадке его скоростной самолет потерпел поломку, т. к. площадка для него была совершенно короткой.

Группа Каманина выгрузилась с самолетами с корабля на лед, не доходя почти 2 тысячи километров до Ванкарема, дальше были непроходимые льды. На всю группу приходился только один штурман, который находился на борту Каманина, что в разы облегчило последнему ведение визуальной ориентировки в безориентирной местности и позволило в итоге благополучно выполнить задание. В других отрядах штурманов не было вовсе.

Пригодными оказались пять самолетов, на которые приходилось шесть летчиков: два опытных полярника и четверо двадцатипятилетних «мальчишек-лейтенантов». Один лишний...

Командирским решением Каманин отстраняет самого заслуженного пилота Фариха от полета под предлогом его несогласия лететь строем. Фарих понимал, что это недопустимо в условиях возможного попадания самолетов в облачность и потери видимости и высказал свое особое мнение, отличное от Каманинского. Так в итоге и получилось. Два самолета с малоопытными военными летчиками разбились, попав в облака, и только чудом пилоты остались живы.

При посадке на лед в одной из факторий, когда до Ванкарема остался последний перелет, Каманин терпит аварию. Самолет его значительно поврежден. Не задумываясь, он отбирает самолет у сослуживца, летчика Пивенштейна, с которым они вместе выросли в одном дворе в Одессе.

Ходили рассказы, что Каманин пытался забрать самолет у Молокова, но тот взялся за пистолет...

В итоге Каманин и Молоков вылетают в Ванкарем, а Пивенштейн остается ремонтировать разбитый каманинский самолет.

Как бы там ни было, а в Ванкарем из группы в пять самолетов добрались только два — Молоков и Каманин. Именно они и вывезли основную часть зимовщиков со льдины, выполнив каждый по девять рейсов.

Наиболее сложный перелет, из Хабаровска до Ванкарема, выполняло звено Гальшева.

Из почти 6 тысяч километров сложнейшего маршрута только восемьсот приходилось на полет над сушей, а основной перелет выполнялся над полузамерзшим морем, где в случае малейшей неисправности единственного мотора выполнение благополучной посадки исключалось.

Больше двух недель звено пробивалось на север, по несколько дней пережидая сильнейшие снегопады, метели, туманы и штормовые ветра.

И тут при подготовке к последнему перелету в Анадыре, когда до Ванкарема оставалось всего каких-то 500 километров, произошла досадная неприятность, которая в итоге и предопределила всю дальнейшую судьбу Гальшева. На его самолете отказала бензиновая помпа. Требовался ремонт, промывка двигателя, что должно было занять несколько дней.

Гальшев отправляет продолжать полет сначала Водопьянова, а потом и Доронина, приняв решение самому оставаться и ремонтировать самолет.

Мог ли командир звена Гальшев поступить иначе? Так, как поступил Каманин, воспользоваться своим правом старшего и забрать самолет у одного из менее опытных подчиненных?

Конечно, мог. Но это был бы уже не Гальшев.

Самые высокие человеческие качества, честь, достоинство и благородство, воспитанные в нем за годы обучения в кадетском корпусе и военном училище и присущие офицерам Российской армии, закаленные в кровопролитных боях Первой Мировой и Гражданской войн, помноженные на суровый опыт полетов в тяжелых условиях Заполярья, где действовал закон «сам погибай, а товарища выручай», не позволили ему поступить иначе.

А вот Каманину авиационное сообщество так и не простило его поступка, считая, что он забрал у Пивенштейна не только самолет, но и лавры героя-спасателя.

Починив через несколько дней самолет, Гальшев, так же как и летчик Пивенштейн, перелетают в Ванкарем, когда всех челюскинцев со льдины уже вывезли, и участвуют в эвакуации людей в бухту Провидения, куда за ними должен прийти пароход.

13 апреля героическая операция по эвакуации лагеря Шмидта была успешно завершена.

102 человека были вывезены подоспевшими самолетами. Летчик Бабушкин, все это время находившийся в лагере, сумел поднять свой сильно поврежденный гидросамолет и, взяв на борт одного человека, самостоятельно перелететь в

Банкарем.

Вся страна, да и весь мир, следили за спасением челюскинцев.

Люди не отходили от репродукторов в течение нескольких недель, ожидая очередного сообщения из лагеря Шмидта.

Это была не просто победа, это был несомненный триумф советской авиации!

«Что вы за страна!.. Полярную трагедию вы превратили в национальное торжество!» — сказал тогда Бернард Шоу.

Никогда еще до этого история не знала такой масштабной и организованной спасательной операции в Арктике. После этой победы стало ясно — наша страна пришла в Арктику.

Именно после спасения челюскинцев в мире поверили в Советский Союз. С этой державой уже приходится считаться.

В знак особого признания заслуг перед страной специально для награждения особо отличившихся летчиков было учреждено высокое звание Героя Советского Союза.

Это звание было присвоено семи летчикам: Ляпидевскому, Леваневскому, Слепневу, Молокову, Каманину, Водопьянову и Доронину.

Летчики Галышев и Пивенштейн были награждены орденами Красной Звезды.

В том, что незаслуженно присвоили звание Героя Леваневскому, разбившему самолет и не выполнившему ни одного спасательного полета, а не Бабушкину, сумевшему на поврежденном Ш-2 улететь из лагеря и вывезти одного человека, тоже «заслуга» Каманина. Единственный в группе военный летчик, сам назначив себя старшим над всеми, по окончании операции он составлял текст радиogramмы в Кремль и дал подписать ее Леваневскому, так как Бабушкин в это время отсутствовал. В Москве особо не разбирались. Так любимчик Сталина попал в число первых Героев.

Эта награда в итоге сыграла злую шутку с летчиком польского происхождения Сигизмундом Леваневским, зачислив его в кагорту «неприкасаемых». Самоуверенность и чрезмерное самолюбие уже через четыре года стоили жизни ему и экипажу при попытке повторить чкаловский перелет из Москвы в Америку через Северный полюс. Останки самолета так и не были найдены.

По злой иронии судьбы Леваневский забрал с собой не только жизни своего экипажа, но и жизнь еще одного экипажа и летчика Бабушкина, который после безуспешного выполнения полетов в Арктике по поиску пропавшего самолета Леваневского в мае 1938 года возвращался в Москву пассажиром. Самолет этот потерпел катастрофу в районе Архангельска.

Из воспоминаний Виктора Львовича Галышева о тех событиях:

«Еще радовался я за моих товарищей. О той дружбе, которая связывает летчиков, многое и многое можно было бы порассказать. Вот, например, Иван Доронин. Он много моложе меня. Мы работали с ним на одной линии. Он прибыл к нам из Севастополя. Я дал ему хорошую машину, а когда собирался с экспедицией за пушниной в Булун, взял его „за компанию“. С тех пор и пошла

наша дружба. Я с самого начала понял, какой это будет человек и как чертовски рад был увидеть на груди Ивана высшую награду нашей республики — орден Ленина!..

И Водопьянова я знаю очень давно, когда он работал еще мотористом. Отчаянно смелый парень. Радостно знать, что такие люди работают бок о бок с тобою. Да и они радовались третьей моей почетной награде — второму ордену Красной звезды, выданному мне в Москве за спасение челюскинцев.

Да, прекрасные парни! Такие ребята пригодятся нам и не только в гражданской авиации!

Когда я задумываюсь над всей моей жизнью и слежу, через какие этапы прошел, я прихожу к одному выводу, и мне хочется громко сказать: да, из „пороховницы“ я стал летчиком мирного строительства нашей страны. Это было для меня прекрасной школой. Я глубоко, всей душой на собственном опыте понял, в чем величие строительства социализма. И еще с большей силой, но уже по-новому пришел я к неизменной готовности в любой момент встать на защиту нашей родины. И быть может, те „военные“ качества, которые многие находили во мне, очень и очень еще пригодятся... И снова на истребителе я по первому призыву двинусь грудью отстаивать великое право нашей социалистической страны, право на мир, счастье и свободу»

Без сомнения, Галышев, как и многие, предчувствовал надвигавшуюся войну и внутренне готовил себя к новым боям за Родину. Но этому не суждено было сбыться.

По возвращении в Иркутск Галышев назначается командиром только что созданного 11-го гидроавиаотряда, а в октябре 1934-го — командиром Ленской авиагруппы Управления Полярной Авиации (также были организованы Игарская и Якутская авиагруппы).

В то же время он успешно продолжает свою работу «первооткрывателя воздушных трасс». В январе 1935 года впервые в истории он выполняет перелет по трассе Москва — Иркутск — Якутск — Тикси протяженностью 10500 километров доказав возможность выполнять по ней полеты в зимнее время.

В июне 1937 года произошло событие, в корне изменившее героическую судьбу Галышева.

По обвинению в организации заговора по свержению власти и установлению военной диктатуры в СССР был осужден и расстрелян маршал Советского Союза Михаил Тухачевский (в 1957 году Тухачевский был полностью реабилитирован).

В стране начались массовые репрессии.

В 1938 году «за ослабление дисциплины» Галышев был освобожден от должности командира Ленской авиагруппы, а вскоре арестован по обвинению в «связях с Тухачевским».

Та самая фотография, которую Виктор Львович так бережно носил в кармане гимнастерки со времен Гражданской войны, была, пожалуй, единственным доказательством этих связей.

Только в феврале 1939 года Галышев был освобожден по телеграмме председателя Совнаркома СССР товарища Молотова, но было уже поздно... Выбивая признательные показания, ему отбили печень и почки, в застенках он перенес тяжелую пневмонию и самостоятельно передвигаться уже не мог. Через два месяца на поезде Галышева с большими сложностями перевезли в Москву, где 11 августа 1940 года он и скончался в кремлевской больнице.

Так закончилась короткая, но яркая и героическая жизнь этого удивительного, благородного и мужественного человека, настоящего и преданного офицера Русской армии.

Всю свою жизнь он посвятил одной цели — беззаветному служению Родине.

Но как часто у нас случается, Родина забыла об одном из лучших своих сыновей. А ведь всего лишь одна досадная случайность — не сломайся тогда, в марте 1934-го по пути к челюскинцам на его самолете бензонасос, быть бы Галышеву среди «неприкасаемых», первых Героев Советского Союза.

...Никто и ничего не знает об этом человеке в Туруханске, нет среди улиц, названных в честь полярных летчиков в Красноярске, улицы с его именем, нет памятников и бюстов ни в Иркутске, ни в Якутске, ни в Тикси, ни в Ташкенте или в Улан-Баторе, да и ни в одном другом селе или городе, куда этот славный летчик впервые в истории привел свой самолет.

Лишь в маленьком аэропорту мыса Лаврентия силами энтузиастов не так давно установлена скромная памятная доска полярному летчику Галышеву.



Даже зная место его захоронения, мне более двух часов пришлось разыскивать просто лежащее на земле надгробие на Новодевичьем кладбище в Москве, с такой же скромной, как и он сам, надписью — «Виктор Львович Галышев 1892-1940».

Без званий, регалий и заслуг...

Советские награды Героя



P.S. Когда этот материал уже был собран, вдруг появились некоторые сомнения в его объективности в части награждения Галышева Георгиевскими крестами.

Дело в том, что офицерский состав Российской Императорской Армии награждался не крестами, а орденами Святого Георгия, в то время как Георгиевский крест являлся солдатской наградой.

И вот что удалось выяснить.

После февральской революции 1917 года Петербургский Монетный двор прекратил свою работу.

Запас начеканенных орденов Святого Георгия быстро иссяк, а вот солдатских Георгиевских крестов было изготовлено в большом количестве. Тогда Верховным Главнокомандующим Российской Армии генералом Брусиловым был издан приказ о награждении особо отличившихся в боевых действиях офицеров, проявивших несомненную храбрость, солдатскими Георгиями.

Причем, после представления командованием офицера к награде, решение это должно было утверждаться собранием солдат или матросов воинского подразделения!

Понятно, что солдаты просто не могли утвердить представление к награде офицера, кроме как в случае несомненного подвига и проявленного в бою героизма.

Для офицера награждение солдатским Георгиевским крестом дорогого стоило и высоко ценилось в войсках. Носить его было положено на левой стороне мундира выше всех остальных орденов!

По советским временам эта награда, пожалуй, сопоставима лишь с орденом Ленина и званием Героя Советского Союза.

Вопрос, который до последних дней жизни задавал себе Виктор Львович Галышев: «Чем я могу Родине послужить?»

Н. А. Никифоров

Заслуженный пилот России

Генеральный директор Туруханского Авиапредприятия 1996-2003

Генеральный директор Авиакомпании «Турухан» 2003-2011

Сегодняшнюю жизнь Туруханского района невозможно представить без авиации и развитой аэропортовой сети, да и Аэропорты «Туруханск» и «Подкаменная Тунгуска» разительно изменились за почти столетие со дня первого полета.

Сейчас эти аэропорты входят в состав ФКП «Аэропорты Красноярья», основополагающей целью которого является повышение транспортной доступности в регионе, сохранении сети аэропортов и их модернизация. Все это позволяет практически при любых метеоусловиях обеспечивать прием современных воздушных судов, а население района — регулярной связью с краевым центром и самыми отдаленными его уголками.

Создание ФКП «Аэропорты Красноярья» явилось новым этапом в развитии Аэропортов, благодаря которому появилась возможность постепенно обновлять и восстанавливать жизненно важные объекты наземной инфраструктуры, обновить парк спецтехники, поэтапно выполнять капитальный ремонт искусственных покрытий.

Даже сегодня в нашей профессии нет случайных людей. Я с уверенностью могу сказать, что меня окружает коллектив профессионалов, как и наш ГЕРОЙ, делающих свое дело на высоком уровне. Благодаря профессионализму и добросовестному отношению к делу уже второй год подряд ФКП «Аэропорты Красноярья» удостоивается национальной отраслевой премии для аэропортов «Воздушные ворота России», а «Аэропорт «Туруханск» по итогам 2019 года стал победителем в номинации «Лучший малый аэропорт».

Ю. Л. Логачева
Генеральный директор
ФКП «Аэропорты Красноярья»



2021 г.