

Я, Вертиев Сергей – ученик 242 школы Красносельского района Петербурга, которая находится на улице, носящей имя прославленного летчика, участника обороны Ленинграда – Героя Советского Союза Петра Андреевича Пилутова. В нашей школе есть Зал боевой славы «Петр Андреевич Пилутов и его боевые товарищи». На здании школы – памятная доска, а рядом со школой к 70-летию Победы ученики посадили березовую Аллею Памяти в честь летчиков 29 гвардейского авиационного полка.

Изучая биографию Пилутова, мы узнали, что Петр Андреевич прославился не только как военный летчик, участвовавший во многих боевых операциях. В 1934 году он был направлен на спасение челюскинцев в качестве бортмеханика самолета Р-5, которым управлял известный летчик Василий Молоков. Так в нашем зале появилась новая экспозиция «История, изменившая жизнь». С некоторыми ее материалами я и хочу вас познакомить.

В 1923 году советское правительство объявило, что все земли, находящиеся в советском секторе Арктики, принадлежат СССР. Далеко не все государства были согласны с этим, некоторые из них, например, Норвегия, имели свои притязания на эти регионы.

Мало объявить о приоритете — надо ещё убедительно доказать, что государство в состоянии решить задачу освоения побережья Северного Ледовитого океана, а для этого необходимо было наладить навигацию по Северному морскому пути – кратчайшему маршруту из Европы на Дальний Восток, пролегающему через моря Северного Ледовитого океана.

Основной трудностью было обеспечение навигации по СМП в тяжелых ледовых условиях. В 1932 году экспедиция Отто Юльевича Шмидта на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков», водоизмещением всего 2860 тонн, сумела пройти за одну навигацию из Белого в до Чукотского моря, тем самым впервые осуществив сквозное плавание по Северному морскому пути в период летней навигации всего за 3 месяца.

В 1933 году Шмидт решил доказать, что по Северному морскому пути могут пройти за одну навигацию не только ледокольные суда, но и обычные тяжёлые сухогрузы, двигаясь на некоторых участках без сопровождения ледоколов. Предполагалось в практических условиях отработать взаимодействие грузового судна и ледоколов.

В качестве судна для экспедиции был выбран только что построенный для работы на Северном морском пути в Дании по заказу СССР грузовой пароход «Лена», водоизмещением 7500 тонн, с незначительным ледовым усилением. Пароход был переименован в «Челюскин», в честь знаменитого полярного исследователя Семёна Ивановича Челюскина.

Судно вышло из Ленинграда в Мурманск 16 июля 1933 года. Оно было сильно перегружено, поскольку на борту находились грузы для зимовщиков, сборные дома для посёлка на острове Врангеля, большое количество угля, часть которого предназначалась для ледокола «Красин», а также гидросамолёт для проведения разведки с воздуха. Уже 15 августа, при первой серьёзной встрече с тяжёлыми льдами, судно получило повреждения. Однако экспедиция продолжалась, и к сентябрю «Челюскин» все же добрался до Чукотского моря, где попал в тяжелые ледовые условия.

С середины октября до начала ноября судно дрейфовало в сторону Берингова пролива и 4 ноября достигло его. Фактически Северный морской путь был пройден. Но воздействие

льда сказывалось всё значительней, и руководство экспедиции приняло решение разместить все наиболее важные грузы на палубе на случай экстренной эвакуации. 13 февраля 1934 года в результате давления льда по левому борту образовалась пробоина шириной в метр и длиной в 30 метров. Около 16 часов «Челюскин» затонул.

На льду Чукотского моря оказалось 104 человека, включая двоих детей, одним из которых была новорождённая дочь геодезиста. Сообщение о катастрофе передал на Большую землю радист экспедиции.

На следующий день после гибели «Челюскина» была создана Правительственная комиссия по спасению пассажиров и экипажа парохода в Чукотском море. Ее председателем был назначен член Политбюро ЦК КПСС – Валериан Владимирович Куйбышев.

На спасение пострадавшим были направлены несколько ледоколов, в том числе и «Красин», который вышел из Ленинграда в марте курсом на Чукотку через Панамский канал через два океана, но терпящим бедствие требовалась срочная помощь, да и лед начинал разрушаться под воздействием метеорологических условий. Все попытки добраться до лагеря на оленях и собаках окончились неудачно. Оставались одна основная надежда на авиацию!

Тогда далеко не все самолеты были подготовлены для полетов в Арктике. На наших самолетах не было достаточно надежно радионавигационного оборудования и приборов, позволяющих совершать полеты в тяжелых полярных условиях в тумане, в пургу, в облаках, и в ночное время. Не было достаточно обогрева кабин. Но все же, комиссия решила спасти челюскинцев прежде всего именно самолетами.

Для проведения спасательной операции выбирались наиболее опытные экипажи самолетов. Петр Андреевич Пилутов имел все основания гордиться тем, что оказался в группе избранных. Его «голубая двойка» (самолет Р-5) была достаточно надежной, налетавшей 108 часов, и ее техническое состояние всегда оценивалось на «отлично» благодаря умелой работе бортмеханика Пилутова.

За одну ночь самолет был разобран, упакован по деталям в специальные коробки также, как и другие самолеты, доставленные из Москвы. Эти 5 самолетов составляли звено Николая Каманина. Сначала бортмеханики с вверенными им самолетами поездом добрались до Владивостока, а затем продолжили путь на пароходе «Смоленск» по морю.

«Смоленск» обогнул остров Сахалин, пробрался вдоль юго-восточного побережья Камчатки, но в Беринговом море ему преградили путь льды. Дальше Олюторского залива пароход пройти не смог. Каманин приказал выгружать ящики, собирать самолеты и продолжать путь по воздуху. Здесь, на срочно подготовленном аэродроме на берегу залива, к бортмеханикам присоединились и пилоты. Лететь на «голубой двойке» выпала честь Василию Молокову – известному полярному летчику.

Двигались медленно – при сильном встречном ветре выжать из машины больше 90 километров в час не представлялось возможным. Благодаря тому, что Петр Андреевич

замечал любое «покашливание» мотора и быстро устранял неполадки, «голубая двойка» работала без перебоев, по праву занимая позицию самой надежной машины.

Группа Каманина благополучно добралась до поселка Майна Пыльгин, но поднялась поземка, переросшая в настоящую чукотскую метель. Самолеты приходилось привязывать канатами к закрепленным на льду кольцам, так как на них воздействовали порывы ветра. Местное население оказывало необходимую помощь, в частности доставляло горячую воду, чтобы «отогреть» моторы самолетов.

К Анадырю удалось пробиться с большим трудом. К концу полета от группы Каманина осталось всего три экипажа. Одна машина так и не взлетела с аэродрома в Майна Пыльгине, а еще одному экипажу пришлось совершить вынужденную посадку во время пути.

Погодные условия ухудшались. На каждой промежуточной посадке Пилютов, не обращая внимания на мороз и метель, обихаживал свой самолет. Он даже обеспечивал дежурство у самолета в ночное время в ожидании пурги, чтобы вовремя закрепить укрывающий его чехол. В самолете Каманина повреждения от снега и льда оказались настолько серьезными, что исправить их не удалось. Летчику третьего самолета пришлось уступить пилотирование Каманину. В итоге к Ванкарему вылетели только два самолета: Молоков с бортмехаником Пилютовым и Каманин с бортмехаником Грибакиным.

17 апреля 1934 года самолеты прибыли в Ванкарем – маленький поселок на Чукотке. Был взят курс к лагерю О. Ю. Шмидта, в котором более двух месяцев находился экипаж и пассажиры парохода «Челюскин».

Приближаясь к лагерю, когда самолет начал снижаться, Пилютов увидел на льду терпящих бедствие людей, и стал готовиться к проведению спасательной операции. Посадка прошла благополучно, правда в нескольких метрах от места, где остановился самолет, были обнаружены значительные повреждения ледового покрова. Но и в этих условиях, нужно было прежде всего думать о том, чтобы как можно быстрее вывезти с льдины замерзших и отчаявшихся людей.

Самолет мог вывести только трех человек, если бортмеханик оставался на льдине. Пилютов предложил Молокову закрепить на канатах в пространстве между двойными крыльями самолета фанерные ящики от грузовых парашютов, чтобы создать дополнительные возможности для размещения в них людей. Он рассчитал, что самолет выдержит эту с дополнительной нагрузку. За 76 часов Молокову с помощью этого усовершенствования самолета, предложенного Пилютовым, удалось эвакуировать 39 человек и значительное количество ценного груза. Были вывезены даже собаки, оставшиеся на льдине. При проведении спасательной операции в сложных условиях севера на самолете Молокова ни разу не возникло никаких технических проблем.

За спасение челюскинцев Петр Андреевич Пилютов был награжден орденом Ленина. После торжественного приема, на следующий день в Кремле К.Е.Ворошилов беседовал с каждым членом спасательной экспедиции и спрашивал их желания. Петр Андреевич сказал, что хочет стать летчиком. Ворошилов написал ему направление в Качинскую школу военных летчиков.

10 октября 1934 года Пилутов стал курсантом 1-ой авиационной школы военных летчиков. Ему было 29 лет. Окончил школу 6 января 1935 года с отличием в звании младшего лейтенанта и уехал служить в Амурскую область, г. Спасск. Осуществилась его давняя мечта, он стал летчиком! Так спасение челюскинцев стало историей, изменившей всю его жизнь.

Изучая биографию Петра Андреевича Пилутова, мы открываем новые страницы его героической жизни, жизни служения людям и нашему Отечеству. Помогает нам в этом дочь Петра Андреевича – Тамара Петровна. Вместе с ней мы изучали фотографии семейного альбома, летную книжку Пилутова, архивные документы, побывали в музее Арктики и Антарктики, 26 сентября 2016 года стали участниками ежегодного Проекта «Буровские чтения» в библиотеке «Книги блокадного города». Тамара Петровна помогает нам в подготовке к конкурсам и всегда поддерживает нас во всех начинаниях.

Сбор материалов по теме «Спасение челюскинцев продолжается. Сейчас мы оформляем новые стенды по этой теме.

Закончить свое выступление я хочу словами Абрама Петровича Бурова - офицера, военного корреспондента, писателя, в прошлом сотрудника газеты 13 Воздушной армии «Боевая тревога», который лично знал Пилутова и открывал в 1972 году наш музей: «Герои бессмертны, когда их подвиги продолжают жить в памяти и делах людей».

Спасибо.