

М. А. Лукьянова

ДАЛЬНИЙ ВОСТОК МИХАИЛА ВОДОПЬЯНОВА: ПУТЬ К ГЕРОЮ

В 1930-х гг. лётчик Михаил Водопьянов работал на авиатрассах Дальнего Востока. В 1930 г. он стал первооткрывателем воздушной линии из Хабаровска на Сахалин, с появления которой отсчитывает свою историю дальневосточная гражданская авиация. В 1934 г. Водопьянов стал участником операции по спасению челяускинцев, за которую был удостоен звания Героя Советского Союза.

Ключевые слова: Михаил Водопьянов, гражданская авиация, «Добролёт», челяускинская эпопея.

М. А. Lukyanova

THE FAR EAST OF MIKHAIL VODOPYANOV: THE WAY TO THE HERO

In the 1930's, pilot Mikhail Vodopyanov worked on the airways of the Far East. In 1930, he became the discoverer of the air line from Khabarovsk to Sakhalin, from which the Far Eastern civil aviation dates its history. In 1934, Vodopyanov became a participant in the operation to rescue Chelyuskin residents, for which he was awarded the title Hero of the Soviet Union.

Keywords: Mikhail Vodopyanov, civil aviation, «Dobrolet», Chelyuskin epic.

Дальневосточный регион сыграл в жизни лётчика Михаила Васильевича Водопьянова значительную роль. На сахалинской «Трассе героев» произошло его становление как пилота, а за спасение челяускинцев он одним из первых в стране был удостоен звания «Герой Советского Союза». Заработанные на Дальнем Востоке опыт и награды позволили Михаилу Васильевичу занять соответствующее его заслугам место в «пантеоне» советских героев.

Михаил Васильевич Водопьянов родился в 1899 г., в возрасте 30 лет окончил Московскую лётно-техническую школу и начал работать в Управлении Дальневосточных воздушных линий. 24 ноября 1929 г. директор-распорядитель «Добролёта» А. К. Андерс отправил телеграмму в хабаровский «Добролёт» о том, что туда командировается пилот Водопьянов [11, л. 320]. Три дня спустя сам лётчик получил предписание от Андерса со следующим текстом: «С получением сего Вам надлежит отправиться на место новой службы в г. Хабаровск, для работ в качестве пилота Дальне-Восточной Воздушной Линии» [там же, л. 319]. В своей книге «Полярный лётчик» Михаил Васильевич рассказал, как ему сделали предложение о работе на Дальнем Востоке:

«Неожиданно меня вызвали в Управление Гражданского воздушного флота.

– Товарищ Водопьянов, – сказал заместитель начальника, – мы хотим вас командировать в Хабаровск для того, чтобы открыть и освоить новую пассажирскую линию на Сахалин.

– Я ещё очень молодой лётчик, – удивлённо ответил я, – а вы меня посылаете на такую ответственную и трудную работу.

– Вот и хорошо, что молодой. Там как раз нужны молодые и крепкие люди» [2].

В Германии были приобретены четыре самолёта фирмы «Юнкерс-флюгцойгверк» для работы на Дальнем Востоке и в Сибири [6, с. 6]. В разобранном виде предназначавшийся для работы на Сахалине самолёт привезли поездом в Хабаровск и приступили к его сборке. Машина могла находиться в воздухе 2,5 часа без дозаправки и перевозить максимум 6 человек. Максимальная дальность полёта составляла 1 200 км, высота – 4 600 м. Пять лет спустя Михаил Васильевич так вспоминал о начале своей работы на Дальнем Востоке:

«В 1930 году я был послан "Добролётом" в Хабаровск для открытия воздушной линии на Сахалин. В Хабаровске [был] 25-градусный мороз. Я с непривычки замёрз.

– "Как же, – подумал я, – лететь мне в такой мороз?" – Но недолго пришлось мне привыкать к нему.

Вызывает начальник Дальневосточного управления "Добролёта" т. Ривадин и говорит: "Скоро будем открывать линию на Сахалин. Вот карта. Я Вас ознакомлю с маршрутом, по которому мы полетим. А теперь приготовьте самолёт, опробуйте его в воздухе, чтобы быть готовым в рейс".

10 января решено было открывать [линию]. Оделись мы с бортмехаником Аникиным

по-полярному. До первой посадки в Верхне-Тамбовске 2 часа 20 минут лёту. Никогда не забуду встречи, которую устроило нам это глухое таёжное село. Навстречу нам с плакатами и знамёнами вышло всё население. После приветствий все наперебой стали приглашать в избы погреться.

Через 2 часа мы вылетели дальше, в Мариинск, там ночёвка, снова восторженная встреча, приветствия.

На другой день, 11 января, мы рано утром прилетели в Николаевск. Про Сахалин местные жители рассказывали разные ужасы. "Там, – говорят, – бывают неожиданные ураганы, не только Ваш самолёт может изломаться, пароходы и то выкидывает на берег".

Переночевали мы в Николаевске, и рано утром снялись на Оху. Перелетели Татарский пролив. Под нами – Сахалин. Видимость стала хуже. Впереди – пурга, я решил обойти её.

Скоро на берегу показались баки – значит, город. Очевидно, Оха! Стой, прилетели! Вот и долгожданный Сахалин!

Но почему никого нет? Почему не встречаются? Оказывается, в Охе радиogramмы о нашем вылете не получили. Всё же нам в клубе нефтяников устроили торжественную встречу...» [13, с. 374–375].

Утром 10 января 1930 г. управляемый Водопьяновым самолёт Junkers F-13 с бортовым номером «СССР-127» вылетел из Хабаровска в Александровск-Сахалинский. На борту, кроме пилота, находились бортмеханик Николай Васильевич Аникин, начальник Управления Дальневосточных воздушных линий «Добролёта» Александр Семёнович Ривадин, секретарь Крайсовета Осоавиахима Захаров и специальный корреспондент газеты «Тихоокеанская звезда» Волынский. Самолёт не мог долго лететь без дозаправки, поэтому экипаж сделал несколько остановок. На одной из них, в с. Мариинском, Водопьянов рассказывал местным жителям о том, как устроен самолёт [3, с. 1].

Первый рейс на Сахалин завершился в Александровске 17 января 1930 г. В газете «Советский Сахалин» так описали встречу водопьяновского самолёта на конечной точке маршрута:

«Вчера в 4 ч. 25 мин. дня в Александровск прилетел самолёт "СССР-127". На аэродроме задолго до его прилёта собрались с флагами и знамёнами почти все трудящиеся города. Спуск самолёта был встречен громким "ура" и оркестром духовой музыки при тридцатиградусном

морозе. Здесь же состоялся летучий митинг трудящихся, приветствовавших самолёт, положивший начало тесной смычки трудящихся Сахалина с трудящимися всего Советского Союза.

На митинге выступили предисполкома т. Курпель и нач. Доброфлота Дальнего Востока т. Ривадин. Они отметили, что прилёт на Сахалин самолёта "СССР-127" есть лучшее доказательство того, что все стоящие перед трудящимися Советского Союза задачи социалистического строительства будут выполнены, и что прилёт первого самолёта на Сахалин вселяет уверенность в нас, что эти задачи также будут осуществлены и трудящимися Сахалина.

С самолётом прибыли: нач. Доброфлота ДВ т. Ривадин, секретарь краевого совета Осоавиахима т. Захаров, специальный корреспондент "ТОЗ" т. Волынский, пилот Водопьянов и бортмеханик Аникин.

Вечером в клубе состоялся массовый митинг, посвящённый прилёту на Сахалин самолёта "СССР-127" [4, с. 1].

На вышеупомянутом митинге выступил и Михаил Васильевич, которого зал приветствовал стоя. На следующий день он приобщиł островитян к новому виду транспорта:

– Кто-то будет счастливым? Кто-то впервые полетит на крыльях стальной птицы? Не я ли?.. – Так оживлённо обсуждались круговые полёты.

А с утра 18-го января каждая ячейка ОСО дала своих кандидатов на круговые полёты. К 11 часам дня нетерпеливые счастливицы все на аэродроме: кто кипятит воду для самолёта, кто расчищает аэродром, кто знакомится с устройством воздушной машины. Наконец, к 2-м часам машина готова. Загрохотало стальное сердце самолёта, нервно задвигались крылья птицы. Ещё более стали нервничать те, кто полетит... Скоро ли?!

Полный газ – пропеллер поднял целый буран, осыпавший всех комьями снега – трёхсотлошадина силища запросилась вверх – на простор, к небесам. Первая группа в 4 чел., выделенных ячейками, заняли место в кабине – рывок и "СССР-127", плавно пробежав по аэродрому, медленно взял вверх. Сделав несколько кругов над городом, самолёт так же плавно опустился на аэродром. Первые "пассажиры" т. т. Арзамасцев, Сеченов, Шурыгин и красноармеец [в газете фамилия не указана] оживлённо беседуют, делясь впечатлениями полёта. "Прекрасно, ни толчков, ничего – летать можно с большим удовольствием".

Во второй самый длительный полёт по маршруту: Октябрьский – Дуэ – Михайловка – Корсаковка – "контрабандой" попали жёны наших ответработников, которых никто для полётов не выделял и которые на полёт имели такое же право, как жена любого члена Осоавиахима.

Остальными короткими полётами самолёт поднял ещё 12 человек. Таким образом, получили воздушное "крещение" члены Осоавиахима т. т. Абрамов Н., Бережный, Сеченов, Кандинская Л., Виноградова, Михайлов, Арзамасцев, Бондырев, Шурыгин, Покидов, Лышко, Лондарь, Соколов, Веселов, Филькиништейн, Трофимов, 3 красноармейца и другие.

Так кончились круговые полёты. Следующие полёты будут организованы лучшие, и все активисты Осоавиахима, безусловно, получают возможность полетать на самолёте.

20 января самолёт "СССР-127" вылетел обратно в Хабаровск, а 26 января он уже прилетит на Сахалин за первыми пассажирами.

Так открылась знаменательная в истории Сахалина первая страница пятилетки по установлению воздушной связи острова с материком.

Свой ответ на привет: "Построим самолёт 'Советский Сахалин' к 12-й годовщине РККА", мы должны так же выполнить, как и на 100 % вступить в члены Осоавиахима» [8, с. 3].

Прощаясь с александровцами, Водопьянов вместе с Ривадиным, Захаровым и Аникиным написал для «Советского Сахалина» колонку «Трубящимся Сахалина от лётчиков и их спутников»:

«Для лётчиков и самолёта огромное значение имеет тот приём, который находят они на месте прилёта. Особенно это важно в незнакомых для них условиях.

Встреча, которую нам оказали трубящиеся Александровска, значительно облегчила выполнение возложенной на нас задачи – положить начало воздушной связи Сахалина с материком.

Благодарим за это всех трубящихся Сахалина, окрсовет Осоавиахима, который подготовил площадку для спуска, профсоюзы, сделавшие встречу самолёта "СССР-127" праздником пролетарской солидарности и смотрам рядом осовцев и всех тех товарищей, которые так радушно взяли на себя заботы по нашему обслуживанию.

Единственной имеющейся в нашем распоряжении возможностью отблагодарить трубящихся Александровска за оказанный нам и аппа-

рату приём явилось увеличение числа круговых полётов. Мы очень сожалеем, что по техническим причинам смогли ограничиться только восемью полётами. Это число, хотя и является большим, чем предусматривает программа, и числом круговых полётов в других пунктах, где "СССР-127" останавливался, но, безусловно, недостаточно для того, чтобы обслужить всех желающих членов профсоюзов и ОСО.

В ближайшие дни Сахалин посетят два военных самолёта – два аппарата Д-В Воздушной Флотилии, принимавших не так давно участие в боевых действиях Особой Дальневосточной [армии] на китайской границе. Достойно встретив эти боевые самолёты и героев Красной Армии, вы, трубящиеся Сахалина, ещё более закрепите эту кровную связь, которая имеется между всеми трубящимися и Красной Армией и между гражданской авиацией, призванной всемерно помогать мирному строительству Союза и военной, стоящей на страже этого мирного строительства.

Крепя ряды Осоавиахима, активно выполняя пятилетку, трубящиеся Сахалина выполнят свою ближайшую задачу, и за нами останется обязательство крепче, теснее и надёжнее связать ваш округ с необъятным Советским Союзом» [16, с. 3].

Работа Водопьянова на Дальнем Востоке продолжилась. 6 марта он установил рекорд, перелетев без посадок из Хабаровска в Николаевск-на-Амуре за 4 часа 30 минут. Средняя скорость самолёта составила 180 км/ч. Ещё 1 час 15 минут понадобились, чтобы долететь из Николаевска до Охи [13, с. 192].

11 мая 1930 г. Андерс велел Водопьянову перегнать из Москвы в Хабаровск В-33 №-444. Вылет был назначен на 15 часов того же дня. С ним летели бортмеханик Грошев, заведующий метеослужбой «Добролёта» Воронцов (которые высадились в Новосибирске) и корреспондент журнала «Смена» А. С. Некрасов (ехавший в Хабаровск). Из Москвы Водопьянов должен был взять с собой бак или 20 бидонов вместимостью 280–300 кг для размещения бензола, поскольку на посадочных площадках от Иркутска до Хабаровска его не было. При перелёте на этом отрезке маршрута нужно было отметить все пригодные для посадочных площадок места, находящиеся на расстоянии в 30–40 км друг от друга [11, л. 212].

Два дня спустя этот самолёт повредил другую машину на омском аэродроме. Водопьянов вырулил на старт справа от ФС-4 и остановил-

ся позади его на расстоянии в 15 м. Не дождав-
шись сигнала стартера, он дал газ, самолёт тро-
нул и начал разворачиваться в сторону ФС-4.
Михаил Васильевич затормозил, но его машина
по инерции докатилась до другой и концом ле-
вого крыла помяла Н-образную стойку, сломав
трубку костыля и сам костыль. Водопьянова
признали виновным в грубом нарушении пра-
вил аэродромной службы и объявили ему вы-
говор [11, л. 111].

Но в газетах об этом не рассказывали. По
прибытии в Хабаровск Водопьянов поделился
впечатлениями о проделанной работе с корре-
спондентом «Тихоокеанской звезды»:

*«Своим полётом я должен был произвести
аэроразведку по изысканию новой аэромагис-
трали Иркутск – Хабаровск. От Иркутска
мне пришлось лететь по совершенно новой ли-
нии над железнодорожным полотном. Лётчик
Шестаков, прилетавший в Хабаровск, летел
значительно южнее, над Амуром. Произведён-
ные во время полёта наблюдения убедили меня,
что путь, по которому я летал сейчас, недоу-
обен для постоянной аэромагистрали. Линию
Хабаровск – Иркутск лучше всего делать вдоль
Амура. Во-первых, здесь более населённая мест-
ность, во-вторых, тут удобнее оборудовать че-
рез каждые 70–80 километров посадочные пло-
щадки и, в-третьих, наличие водных площадей
даёт возможность курсировать самолётам,
имеющим поплавки. Самолёт "Юнкерс" В-33, на
котором я летел, – прекрасная новая машина,
блестяще выдержавшая трудности перелёта.
Самолёт этот – товаро-пассажирский. Имеет
мотор в 300 сил. Поднимает четырёх пассажи-
ров и 1140 килограмм груза. В-33 остаётся в Ха-
баровске и будет совершать регулярные рейсы
на Сахалин. Первый полёт на остров будет сде-
лан сразу же после того, как у "Юнкерса" сменят
колёса на поплавки. Через 2–3 дня я совершу ряд
тренировочных полётов» [7, с. 4].*

В общей сложности с 28 января по 1 октября
1930 г. Михаил Васильевич выполнил 24 рейса по
маршруту Хабаровск – Николаевск-на-Амуре –
Оха на Сахалине и Александровск-Сахалинский,
перевезя 74 пассажиров. Его налёт на дальнево-
сточных воздушных линиях составил 104 794 км
[10, с. 2]. Начальник Управления Дальневосточ-
ных воздушных линий «Добролёта» А. С. Рива-
дин, сравнивая Михаила Васильевича с его кол-
легой С. Е. Семененко, писал следующее: «Вот раз-
ница между пилотами! Этот так расстряс само-
лёт, что в раме трещины, заклёпки выскочили и
все сытятся, а у Водопьянова всё в порядке» [12, л. 1].

3 октября 1930 г. приказом по Управлению
Дальневосточных воздушных линий № 96 была
отмечена *«самоотверженная работа экипажа
самолёта СССР-444: лётчика тов. ВОДОПЬЯ-
НОВА М. В. и бортмеханика тов. АНИКИ-
НА Н. В.»*, которые налетали свыше 100 тысяч км
в «труднейших» условиях. Руководство Управ-
ления отметило «блестящую» работу экипажа,
вынесло ему благодарность и ходатайствовало
перед правлением общества «Добролёт» о на-
граждении Водопьянова и Аникина почётными
нагрудными знаками [11, л. 32]. Уже через месяц
– 9 ноября – стало известно, что заместитель на-
чальника эксплуатационного отдела Юнгмей-
стер постановил воздержаться от награждения
и Водопьянова, и Аникина *«ввиду объявления
строгого выговора за систематическое пьян-
ство»* [там же, л. 31]. Получили ли авиаторы
свои награды в итоге – осталось тайной. На
15 октября 1930 г. у Водопьянова было заплани-
ровано начало отпуска [12, л. 1].

26 ноября 1930 г. заместитель начальника
Гражданского воздушного флота Я. Я. Анвелът
распорядился оштрафовать Водопьянова за
«проступок в Охе» на 50 рублей, за повторное на-
рушение пригрозил судом [11, л. 27]. В архивных
документах не указывается, что именно прои-
зошло на севере Сахалина, сведений об авиа-
катастрофах в этот период также не имеется.

30 ноября 1930 г. второй начальник Управ-
ления Дальневосточных воздушных линий
А. В. Шляпников направил телеграмму в Граж-
дозвоздухфлот в Москву. Он сообщил, что *«отсут-
ствие лётсостава срывает своевременное от-
крытие полётов»* и попросил по телеграфу сооб-
щить о вылете на Дальний Восток Водопьянова
[там же, л. 24]. 2 декабря из столицы ответили,
что Михаил Васильевич вылетит в Хабаровск
4 декабря [там же, л. 30], но в итоге он выехал на
день позже [там же, л. 37]. Известно, что в 1930 г.
Водопьянову за работу на Дальнем Востоке пла-
тили по 225 рублей в месяц [там же, л. 274].

В 1930 г. работу островных авиалиний про-
веряла комиссия, назначенная Дальневосточ-
ной краевой ревизионной комиссией исполко-
ма. Председателем комиссии стал инспектор
гражданской авиации Дальневосточного края
Шляпников, членами – Савинский, Барабаш и
Копридов. Комиссия пришла к выводу о том,
что *«правила полёта недостаточно соблюда-
ются вследствие недостаточной дисциплини-
рованности лётчика Водопьянова»* [12, л. 2 об.].
Она заключалась в разведке горючего в Тамбов-
ском, катании пассажиров в Александровске

и нарушении правил посадок на аэродромах [12, л. 4 об.].

В этом же отчёте комиссии приводится свидетельство Водопьянова о том, что аэродромы на Дальнем Востоке «в основном удовлетворительны» [там же, л. 2 об.]. Занимаясь обслуживанием «Юнкерса» самостоятельно, он сообщил комиссии, что машина «кабрирует, что создаёт усталость в управлении» [там же]. На момент проверки налёт составлял 150 часов, а приборы были исправны, кроме компаса.

Ознакомившись с результатами работы комиссии, Ривадин дал пояснения к акту. По его словам, «отдельные моменты правил полётной службы лётчиком т. Водопьяновым нарушались, но они вызывались хозяйственной целесообразностью и необорудованностью линии. Внушения т. Водопьянову делались, но репрессий я не производил, исходя из того, что полёты в общем производились без соблюдения существующих правил и законоположений. При точном выполнении законоположений полёты на линии не совершались бы, и лётчик от совершения последних вправе был отказаться. Указание учтено, и меры к усилению лётной дисциплины будут приняты» [там же, л. 6].

Более того, Ривадин подробнейшим образом раскрыл подробности нарушения Водопьяновым полётных правил:

«1) разведка горючего в Тамбовске.

Из Хабаровска в В-Тамбовское [Верхне-Тамбовское] было переброшено горючее гужем почтового ведомства. По сообщениям последнего, горючее уже пришло в В-Тамбовск, и на этом основании был разрешён вылет из Николаевска. Прилетев в В-Тамбовск, лётчик горючее не нашёл, и зная, что подводы должны быть недалеко, полетел на поиски. В 12 клм. нашёл подводы, сел, налил горючее, вернулся за пассажирами и в тот же день закончил рейс. Оставаться в В-Тамбовске, где отсутствует водомаслогрей-ка и все прочие условия для запуска мотора и вылета, при 40° морозе было опасно, и лётчик решился на вышеуказанное мероприятие.

2) Катание пассажиров в Александровске. Во время стоянки самолёта в Александровске поднялась пурга, которая испортила аэродром. Рабочих рук в Александровске нет. Лётчик отправился в погранотряд, собрал к-цев [красноармейцев] и обещал «покатать» 5 человек, если они исправят аэродром. 60 человек к-цев в один день исправили лётное поле, чем дали возможность вовремя выполнить рейс. Один круговой полет с 5 к-цами был совершён.

3) Нарушение правил посадок на аэродромах замечено 1 раз, когда лётчик сел не в направлении выложенного Т.

После всех указанных случаев лётчику т. Водопьянову делались мною устные внушения, но более репрессивных мер я не считал возможным применить.

С усовершенствованием линий и начала регулярного движения будут приняты меры для установления надлежащей лётной дисциплины. С возвратом самолёта зимнее движение будет закрыто» [там же, л. 8–об.].

Неизвестна точная дата увольнения Михаила Водопьянова из Управления Дальневосточных воздушных линий. В своей книге «Друзья в небе» он писал, что проработал на маршруте Хабаровск – Сахалин больше года [1]. По завершении работы на Сахалине Водопьянов возил матрицы с оттисками газеты «Правда», совершал полёты из Москвы на Дальний Восток с несколькими посадками, а в 1934 г. прославился спасением челюскинцев. 18 марта Водопьянов на самолёте Р-5 с Иваном Дорониным вылетел из Хабаровска на Чукотку для участия в операции [17, с. 2]. В лагере Шмидта его самолёт ПС-3 собрали и подготовили к старту в течение двух дней [14, с. 1]. Водопьянов и Доронин перевезли последних челюскинцев в Ванкарем, Михаил Васильевич 12 апреля спас десять человек [9, с. 33], и спасательная операция завершилась [5, с. 1].

Сахалинцы гордились связью с одним из первых Героев Советского Союза. Их письмо было опубликовано 17 января 1935 г. в газете «Советский Сахалин»:

«Дорогой друг и товарищ Михаил Васильевич!

Хотя ты нас вряд ли знаешь, но думаем, что против такого обращения ничего иметь не будешь.

Сегодня прошло пять лет с того времени, как твой "СССР-127" ночью, ориентируясь только на разведённые костры, впервые в истории Сахалина спустился в устье речки Александровки.

Это была мастерская посадка в незнакомой местности, на которую способны только лучшие знатоки лётного дела. До сих пор об этой посадке помнят и говорят сахалинцы. Особенно волнует она нас, будущих красных пилотов, которые куют своё умение управлять машиной в воздухе именно здесь, в Александровске-на-Сахалине, где 5 лет тому назад появление первого самолёта, управляемого тобой, было целым событием.

Правда, мы ещё пока только окончили планерную школу, получили звание лётчиков, пилотов-инструкторов, но ведь и наши планеры также приземляются на сахалинской земле, как и тогда впервые приземлился твой "СССР-127".

Сейчас мы здорово выросли. У нас на Сахалине сейчас 4 планерных школы, насчитывающие 75 курсантов второго набора. Кроме того, организован аэроклуб. За успешную реализацию 8-й авиалотеи Сахалинский Осоавиахим получил премию – самолёт "У-2", доставить который взялся нам из Хабаровска твой товарищ – Мазурук, всё время летающий по трассе Хабаровск – Сахалин.

Михаил Васильевич! Мы открывающуюся первую на Сахалине лётную школу Сахалинского аэроклуба решили назвать школой имени М. В. Водопьянова. Каждый из нас хочет быть героем, к этому мы пойдём долгим, трудным, но верным путём, упорной учёбой за овладение лётной техникой.

В день пятилетия твоего первого полёта, в день начала воздушной связи, установленной тобой между Сахалином и материком, мы шлём тебе крепкий пилотский привет!

**Начальник Сахалинского аэроклуба
АБРАМОВ.**

**По поручению курсантов первого
и второго набора
ЗАЛЕССКИЙ, ЧИРЬЕВ, СИЗЫХ,
ЯКОВЛЕВ, НЕМЧАНОВ, МАТВЕЕВ»**
[13, с. 373–374].

Водопьянов, в свою очередь, тоже не забывал Дальний Восток, который принёс ему всеобщую славу. Зимой 1940 г. он поздравил Управление Дальневосточной линии ГВФ с десятилетием гражданской авиации региона:

«В день десятилетия открытия воздушной линии Хабаровск – Сахалин шлю Вам искренний большевистский привет, желаю Вам успешно круглый год бесперебойно летать по всем направлениям, выполнять и перевыполнять возложенные на Вас задания. Когда-то Сахалин считался оторванным от большой земли, туда только посылали каторжников, которые не возвращались обратно. В настоящий момент остров Сахалин стал промышленным и тесно связан с большой землёй благодаря воздушной трассе. Ваша задача сделать его ещё ближе, обеспечить полностью и в срок переброску пассажиров и грузов. Желаю успеха» [15, с. 1].

1. Водопьянов М. В. Друзья в небе. М. : Сов. Россия, 1967. Электрон. текст кн. // LibCat.ru : электрон. библиотека. URL: <https://libcat.ru/knigi/dokumentalnye-knigi/biografii-i-memuary/196240-mihail-vodopyanov-druzya-v-nebe.html> (дата обращения: 06.01.2023).
2. Он же. Полярный лётчик. М. : Дет. лит., 1974. Электрон. текст кн. // Там же. URL: <https://libcat.ru/knigi/dokumentalnye-knigi/biografii-i-memuary/271072-mihail-vodopyanov-polyarnyj-letchik.html> (дата обращения: 06.01.2023).
3. Волинский. «СССР 127» вылетел из Мариинска сегодня // Тихоокеанская звезда. 1930. 12 янв. С. 1.
4. Встреча самолёта в Александровске // Советский Сахалин. 1930. 18 янв. С. 1.
5. Челюскинцы спасены // Тихоокеанский авиаработник. 1934. 22 апр. С. 1.
6. Овчинников В. И. Люди неба Сахалинского. Южно-Сахалинск : Изд-во «Сахалин – Приамурские ведомости», 2012. 80 с.
7. Перелёт Москва – Хабаровск // Тихоокеанская звезда. 1930. 20 мая. С. 4.
8. Праздник встречи самолёта «СССР-127» // Советский Сахалин. 1930. 18 янв. С. 3.
9. Пронякин К. А. Первые летчики Дальнего Востока России: влетевшие в историю (справочник: 196 биографий). Хабаровск : Медиа-Мост, 2019. 158 с.
10. Пятнадцать лет гражданской авиации // Тихоокеанский авиаработник. 1938. 9 февр. С. 2.
11. РГАЭ [Российский государственный архив экономики]. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119.
12. Там же. Д. 185.
13. Социалистическое строительство на Сахалине (1925–1945 гг.) : сб. док. и материалов. Южно-Сахалинск : Сахал. обл. тип., 1967. 754 с.
14. Так работать повседневно // Тихоокеанский авиаработник. 1934. 25 марта. С. 1.
15. Тихоокеанский авиаработник. 1940. 13 февр. С. 1.
16. Трудящимся Сахалина от лётчиков и их спутников // Советский Сахалин. 1930. 18 янв. С. 3.
17. Факты побед // Тихоокеанский авиаработник. 1935. 7 нояб. С. 2.