



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ

ԿՈՒՐՍ
ԴԵՊՈ ԱՐԵՎԵԼԻ

656.7

4-67

ՀԱՅԿԱՍՏԱՆԻ

656.7 47
4-67

24 SEP 200

Վ. ԿՈԿԿԻՆԱԿԻ

ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ՀԵՐՈՍ

ԿՈՒՐՍ ԴԵՊԻ ԱՐԵՎԵԼՔ



ՀԱՅԿԵՏՐԱՍ
ԹԵՐԵՎԱՆ 1940

22.05.2013

24.479

Վ. ԿՈԿԿԻՆԱԿԻ—ԿՈՒՐՍ ԴԵՊԻ ԱՐԵՎԵԼԻ

Այս գրքույկում պատմված է Նորհրդային Միության
Հերոսներ՝ ողաչու Վ.Կոկկինսկիի և շուրջման Ա. Բրյանդինսկու
անվայրենք թռիչքի մասին, վոր 1938 թ. հունիսին նրանք կա-
տարեցին Մոսկվայից դեպի Վլադիվոստոկ շրջանը:

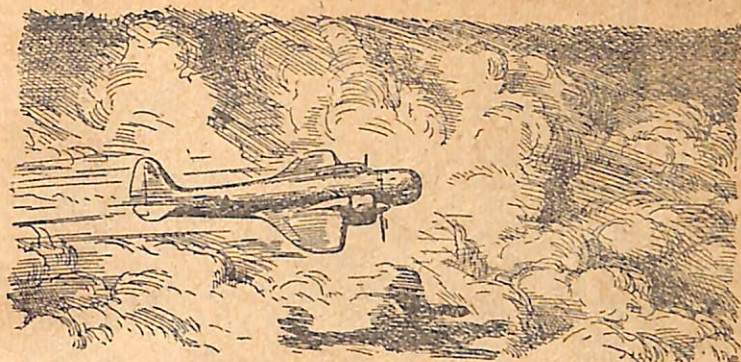
Այդ թռիչքով, վոր կատարվել է ողերևութաբանական
միանգամայն անբարենպաստ պայմաններում, «Մոսկվա» սա-
վառնակի հերոսական անձնակազմը մի փայլուն եջ գրեց խոր-
հրդային ու համաշխարհային ավիացիայի պատմության մեջ:

Գրական մշակումը կատարել է Լ. Բրոնտմանը:



2931
40

В. КОККИНАКИ
Курс на Восток
Армгиз
Ереван—1940 г.



ԱՎԻԱՑԻԱՆ ԱՅՍՈՐ

Առաջին սավառնակի կոնստրուկտորներն, իհար-
կե, Հեյլին ել կարող յենթադրել, թե ինչ կլինի նը-
րանց դավակի հետ 35—40 տարի հետո:

Մի Ժամանակ, ռուսական ավիացիայի զարգա-
ման արչաչույսին, առաջին թռիչքները կազմակերպ-
վում էյին Մոսկվայի հիպոդրոմում: Թռչում եր
ռուս հայտնի ողաչու Ուտոչկինը: Անտրեսյուրենյորի
պահանջով նա իրավունք չունեցր ցանկապատից ավելի
բարձր թռչելու, վորպեսպի անտոմս հանդիսականնե-
րը չկարողանան տեսնել սավառնակի թռիչքը: Իսկա-
պես ասած՝ անտրեսյուրենյորն իզուր եր անհանգստա-
նում, այն Ժամանակ սավառնակները դետնից բարձ-
րանում էյին հաղիվ մի քանի տասնյակ մետր:

1909 թ. Փրանսիացի ողաչու Լուի Բլերիոն Լա-
մանչի նեղուցի վրայով առաջին անգամ Կալեյից թը-
ռավ Դուվր, անվայրենք թռչելով 35 կիլոմետր: Այս

համարձակ թուիչքի լուրը ցնցեց ամբողջ աշխարհը, նրա արդյունքներն ընդունվեցին, իբրև տեխնիկայի խոշորագույն նվաճում: Բլեքիոյի սամառնակի միջին արագությունը կազմում էր մի Ժամում 88 կիլոմետր:

Հետագա տարիներին ավիացիան զարգացավ բավական բուռն կերպով: Բավական հստակ ուրվագծվում էյին ավիացիայի կիրառման հնարավորությունները ժողովրդական տնտեսություն մեջ և պատերազմում: Բոլորի համար պարզ էր, վոր սավառնակը լինելու յե թե՛ փոխադրական կարևոր միջոց և թե՛ մարտական ահարկու զենք:

Համաշխարհային իմպերիալիստական առաջին պատերազմն ավերեւ ցուցադրեց ավիացիայի դերն իբրև մարտական միջոցի և սրա հետ միասին հզոր խթան հանդիսացավ ողանալաշինության հետագա զարգացման համար:

Ավիացիայի զարգացման մեջ հենց ամենակարգից պարզորոշ նշվում էյին յերեք հիմնական ձգտում. աւելեացնել թուիչքի արագությունը, հեռավորությունն ու բարձրությունը: Այս դրույթները մինչև որս ել խթանում են կոնստրուկտորների միտքը և կազմում բոլոր ողանալաշինական ֆերմաների ու գործարանների գլխավոր հոգսը:

Յերեսուն տարի առաջ Լուի Բլեքիոյի սամառնակի արագությունը բավարարում էր թե՛ ողաչուն և թե՛ հասարակությանը: Այժմ սամառնակները թռչում են մի Ժամում 300—500 կիլոմետր արագությամբ, իսկ կոնստրուկտորներն ե՛լ ավելի մեծ համառությամբ

աշխատում են թուիչքի արագության հետագա բարձրացման վրա:

1934 թվին իտալացի ողաչու Ֆրանչեսկո Ալեյոն «Մակկի-Կաստոլդի» սամառնակով սահմանեց արագության համաշխարհային ռեկորդ— մի Ժամում 709 կիլոմետր: Սա, իհարկե, չի նշանակում, թե ուրիշ սամառնակներ ել կարող են նույնպիսի արագություն զարգացնել: Ֆրանչեսկո Ալեյոն թռավ հիդրոինքնաթիռով, վորը հատկապես շինված էր ռեկորդ սահմանելու համար: Հիդրոինքնաթիռի վրա հաստատված գերհզոր մոտոռն աննշան ամրություն ուներ: Նա կարող էր աշխատել միայն մի քանի Ժամ: Թուիչքից հետո հիդրոինքնաթիռն ու մոտոռը դրվեցին թանգարանում, վորտեղ նրանք կան մինչև որս: Ներկայիս մեքենաները շատ ավելի ամուր են, քան ռեկորդայինները, այս պատճառով ել ավելի ծանր են: Նրանք իրենց վրա կրում են զանազան սարքավորում ու սպառողինություն, վորոնք ավելացնում են մեքենաների կշիռը: Ներկայիս մոտոռներն ալելի հուսալի յեն, ավելի ծանր ու պակաս զորությամբ: Սակայն սերիային ու ռեկորդային մեքենաների արագության միջև տարբերությունը չարունակ նվազում է, և հեռու չե այն որը, յերբ սովորական, այսպես ասած՝ չարքային սամառնակները կթռչեն այժմ անհասանելի թվացող արագությամբ:

Արագությունն ամեն կերպ բարձրացնելու ձգտումը հասկանալի յե և որիննաչափ: Քաղաքացիական ավիացիայի մեջ թուիչքի արագության մեծացումը կապահովի ճամբորդները ու բեռների ավելի արագ

վերադարձումը մի վայրից մյուսը: Այդեն այժմ չատերն են նախընտրում ողորդել ողորդյալն հաղորդակցութեամբ, իսկ մի քանի տարի հետո այդ կղանա նույն-պիսի սովորական բան, ինչպես յերկաթուղային հաղորդակցությունն է: Ե՛լ ավելի մեծ նշանակություն ունի արագությունը ռազմական ավիացիայի համար: Արագութիւ մեքենան ավելի լավ ու ավելի արագ կը կատարի մարտական խնդիրը: Սրան ավելի դժվար է հարվածել, քան ծանր դժվարաչարժ մեքենային: Առանձնապես մեծ են արագութիւ սովառնակի առավելություններն ողորդյալն մարտում:

Արագության մեծացումը ձեռք է բերվում դանադան միջոցներով: Կոնստրուկտորները մեծացնում են մոտոռեների կարողությունը, ամեն կերպ բարելավում են սովառնակների թռիչքային հատկությունները, վերացնում են բոլոր ցցվածքները, խնամքով հարթում են բոլոր դետալները: Փորձը ցույց է տվել, վոր նույնիսկ առաջին հայացքից պարզ թվացող այնպիսի միջոցառում, ինչպես հարթ վերնակարի գործածությունը ծաղաղարգածի փոխարեն, թույլ է տալիս սալառնակի արագությունն ավելացնել մի ժամում մի քանի տասնյակ կիլոմետր: Վերջին ժամանակներս լայն կիրառում են ստացել այն շաստները, վորոնք թռիչքի ժամանակ հավաքվում են ներս: Սրանով նույնպես բավական մեծանում է արագությունը:

Ժամանակակից սովառնակները քիչ են նման իրենց հեռավոր նախահայրերին: Համարյա բոլոր ֆիրմաներըն այժմ արտադրում են բոլորահասուն (обтекаемый) ձևի մոնոպլաններ առանց վորեւե դուրս ցցված մասի,

հարթ վերնակարով, թաղցրած դամվածքով, թռիչքի ժամանակ հավաքվող շաստիով և փոփոխական քայլի պտտումով (հատուկ կոնստրուկցիայի պրոպելլեր, վորը հնարավորություն է տալիս ողորդործելու մոտոռի ամբողջ կարողությունը՝ նայած թռիչքի բարձրության):

Զգուշությամբ բարձրացնել արագությունը, ավիացիան ավելի ու ավելի համառորեն է պայքարում ըստրատոսֆերայի (9—17 կիլոմետրից ավելի բարձր մթնոլորտային շերտի) նվաճման համար: Նոսր մթնոլորտում նվազում է ողի դիմադրությունը սովառնակի շարժմանը, մոտոռի ուժն ողորդործվում է ավելի եֆեկտով և հետևաբար շարժման արագությունը կարող է բավականաչափ մեծանալ:

Բարձրության համար մղած պայքարն ունի իր չափազանց ուսանելի պատմությունը: Բարձր թռիչքի պիլոններն էր ֆրանսիացի ողաչու Լատամը: 1909 թվի ոգոստոսի 29-ին, այսինքն համարյա 30 տարի առաջ, նա հասավ այն ժամանակվա համար ուկորդային բարձրության... 155 մետրի: Սա մարդկային հանդըղնության վերջին սահմանն էր:

Լատամին հետևեց ողաչու Լամբերը: Յերկու ամիս ել չեր անցել Լատամի թռիչքից, յերբ Լամբերը բարձրացավ 300 մետր: Բայց Լատամը չծալեց իր թեվերը: Մի տարվա մեջ նա կատարեց յերեք ուկորդային թռիչք ել, բարձրանալով նախ 453 մետր, ապա 1000 մետր և, վերջապես, 1910 թվի հուլիսի 7-ին՝ 1384 մետր:

Անցավ մի քանի ամիս, և ֆրանսիացի Լեգանյեն

Հասավ 3100 մետր բարձրության։ Յերեք տարի հետո սահմանային բարձրությունը հասավ 6000 մետրի։ Մթնոլորտի ավելի ու ավելի բարձր շերտերը թափանցելուն զուգընթաց բարձրության համար պայքարելը զնալով դժվարացավ։

1914—1918 թվերի իմպերիալիստական պատերազմը դադարեցրեց բարձրության ռեկորդային թռիչքների պաշտոնական ցուցակադրումը, սակայն նա վոչ միայն չդադարեցրեց, այլև նույնիսկ ուժեղացրեց, սրեց պայքարը բարձրության նվաճման համար։ Այս պատճառով անսպասելի չէր, վոր ամերիկացի Շրեդերը 1920 թվին հասավ 10093 մետր բարձրության՝ սահմանելով նոր ռեկորդ։ Այս ռեկորդը չդերազանցվեց մեկ ու կես տարի, մինչև վոր ամերիկացի Մալ-Ռեդին համարյա կես կիլոմետրով դերազանցեց նրան։

Անցնում են ամիսներ ու տարիներ։ Պայքար է մղվում արդեն յուրաքանչյուր հարյուր մետրի համար։ Սկսած 1923 թվի հոկտեմբերից, յերբ Փրանսիացի Սադի-Լեկաունը հասավ 11145 մետրի, մինչև ամերիկացի Չեմպլոնի թռիչքը 1927 թվին, այսինքն չորս տարվա ընթացքում առաստաղը բարձրացավ միայն 565 մետր։ Դարձյալ յերկու տարի հետո ամերիկացի Նալոլո Սուսեկն ավելացրեց այն 220 մետրով։ 1930 թվին նա սահմանեց նոր ռեկորդ՝ 13157 մետր։ Մի քանի տարի անց իտալացի ողաչու Իոնա-տին բարձրացավ 14443 մետր։ 1935 թվին ինժ. Ն. Ն. Պոլիկարպովի կոնստրուկցիայի «ԱԷԲ—3» սավառնակով ինձ հաջողվեց փաստորեն դերազանցել իտալացի ողաչուի ռեկորդը՝ բարձրանալով 14575 մետր

բարձրության։ Դարձյալ մի տարի անց անգլիացի Դետրեն հասավ 14843 մետրի։ Այժմ ցամաքային սավառնակով թռիչքի բարձրության միջադպին ռեկորդը պատկանում է անգլիացի ողաչու Ադամսին՝ 16640 մետր։ Ադամսը թռել է սկաֆանդրով (հատուկ ըզդեստ, վորը մարդուն մեկուսացնում է արտաքին միջավայրից)։

Այս բոլոր ռեկորդային վերելքները կատարվում էին բեռ չունեցող սավառնակով։ Յուրաքանչյուր թռիչքից առաջ մեքենաները չափազանց թեթևացվում էին։ Ողաչուներն իրենց հետ վերցնում էին վառելայուլի միայն այնքան սրաչար, վորպեսզի առաստաղին հասնելով՝ անհապաղ վերադառնան դետին։

Հանուն ինչի՞ր յե պայքար մղվում բարձրության համար։ Ամենից առաջ՝ վորքան բարձր է թռչում սավառնակը, այնքան ավելի յե նրա արագությունը։ Բայց բանը միայն այս չէ։ Թռիչքի բարձրությունն ավելացնելով նվազում է նաև վառելանյութի ծախսումը։ Իր ժամանակին յես առիթ եմ ունեցել մանրամասն փորձարկելու 480 ձիու ուժանոց «M—22» մոտոռը։ Մեր քաղաքացիական ողանավատորմի նորմաներով այս մոտոռի համար վառելանյութի ծախսումը վորոշվել է մի ժամում 90 կիլոգրամ։ Թռիչքի առաստաղը բարձրացնելով 5—6 կիլոմետրի, յես համարյա կրկնակի չափով նվազեցրել վառելանյութի ծախսումը։ Ի վերջի 500 կիլոմետր թռիչքի համար նախատեսված բակերով սավառնակը կտրեց մինչև 900 կիլոմետր տարածություն։

Ռազմական ավիացիան, հաշվի առնելով 1914—

1918 թվերի պատերազմի փորձը, նույնպես ուժեղնորեն բարձրացնում է իր մեքենաների առաստաղը: Կասկածի յենթակա չէ, վոր մեծ առաստաղ ունեցող սալառնակը մի շարք առավելություններ է ստանում: 10000 մետր բարձրության վրա նրա համար սարսափելի չէ զենիթային հրետանու կրակը: Մեծ բարձրությունը թույլ է տալիս աննկատելի թափանցելու ինչամու խոր թիկունքը: Վերջապես, մեծ բարձրությունը հնարավորություն է տալիս թռիչքներ կատարելու ուղած ամսին և ուղած ժամին, վորովհետև ստրատոսֆերայում վոչ մառախուղ կա, վոչ ամպեր, վոչ ել փոփոխական ջերմաստիճան:

Վերջին տարիներս բոլոր յերկրներում մեծ ուշադրություն է դարձվում առևտրական բեռով բարձր թռիչքներին: Դատարկ սալառնակով ռեկորդային թռիչքները դործնականապես անողուտ են: Ողաչուն հասնում է սահմանային բարձրության և անմիջապես նետվում ցած: Իսկ յեթե ողաչուն վորևե նշանակալի բարձրության է հասցնում ողտակար բեռ, առնք, հազար կիլոգրամ, ապա սա վորոշակի դործնական նշանակություն ունի: Հետևյալ անգամ նա կարող է այդ բարձրության հասցնել կես տոնն ողտակար բեռ և կիս տոնն վառելանյութ: Իսկ կես տոնն վառելանյութով, առնք 12100 մետր բարձրության վրա (վորին յես հասա այսպիսի բեռով) կարելի յէ հեռու թռչել: Ե՛լ ավելի մեծ նշանակություն ունեն յերկու, հինգ, տաս տոնն բեռով բարձր թռիչքները: Ուստի միանգամայն հասկանալի յէ այն հետաքրքրությունը,

վոր ցույց է տրվում փոխադրական սալառնակների առավելապես առաստաղին:

Խորհրդային ողաչունները դերադանցեցին առևտրական բեռով բարձր թռիչքների բոլոր դոյություն ունեցող ռեկորդները: Կասկած չկա, վոր բարձրության առանց բնի թռիչքների ռեկորդներն ել նրանք կնվաճեն:

Կանոնավոր հաղորդակցության համար մեծ բարձրությունների ողտադործումը պահանջում է հատուկ մոտոռներ: Մեծ բարձրության վրա մոտոռը կորցնում է իր կարողությունը: Վերջինս պահպանելու համար հարկավոր են հատուկ ողաճնչիչներ: Ամբողջ աշխարհի տեխնիկական միտքը տքնում է առավել թեթև և միաժամանակ առավել եֆեկտավոր ճնչիչներ ստեղծելու վրա: Զանազան հարմարանքներ թույլ են տալիս արդեն այժմ մոտոռի կարողությունը պահպանել մինչև յոթ-ութ կիլոմետր բարձրության վրա: Տարեց տարի բարձրանում է այս սահմանը:

Ավելի պակաս հաջողությամբ է պսակվել առայժմ ստրատոպլան ստեղծելու աշխատանքը, այսինքն այնպիսի սալառնակ, վորը հատկապես հարմարեցված է ստրատոսֆերայում թռչելու համար: Վորքան հայտնի յէ, արտասահմանյան կոնստրուկտորների ձեռնարկած փորձերը վոչ մի արդյունք չեն տվել: Շատ կոնստրուկցիաներ ուղղակի անհաջող են յեղել, միքանիսը նույնիսկ տեղից վեր չեն թռել: Բայց ստրատոպլանների ստեղծման աշխատանքը շարունակվում է: Այս աշխատանքը կատարում են նաև Խորհրդային Միության կոնստրուկտորները:

Բարձրութեան համար պայքարելն արդի ավիացիայի հիմնական խնդիրներից մեկն է։ խորհրդային ուղաչուներն ու կոնստրուկտորները քիչ բան չեն արել այս խնդրի լուծման համար։

Արդի ավիացիայի զարգացումը բնորոշող պահանջները տարր չի հանդիսանում թռիչքի հեռավորութիւնը։ Վերջին հաշիւով սա յե վորոշում վորեւէ յերկրի ավիացիայի ուժն ու գորութիւնը։ Հեռավորութիւնը սովառնակի ընդունակութիւնն է անլայքեջ մեծ տարածութիւններ կտրելու։ Ամեն մի վայրեջ՝ հապարում է, կասեցում, ավելորդ ծախսեր։ Մեծ հեռավորութիւնը ուժով սովառնակի կը կարող է հեշտութիւնը թռչել թշնամու խոր թիկունքը, ջախջախել նրա կենսական ու արդյունաբերական կենտրոնները և իր գործը կատարելով հետ վերադառնալ։

Մեծ հեռավորութիւն ունեցող սովառնակները նշանակութիւնը մեծ է նաեւ ժողովրդական տնտեսութեան մեջ։ Նրանցով կարելի յէ փոխադրել փոստը, ճամբորդներ, բեռներ քինչև ամենահեռավոր շրջանները, վորոնց հետ ուրիշ միջոցներով կապ հաստատելը կամ չափազանց շատ ժամանակ է պահանջում, կամ շատ թանկ է նստում։ Առանձնապես թռիչքի հեռավորութեան նշանակութիւնն աճում է բաց ծովի վրայից, բեռով թռչելիս։ Այստեղ չի կարելի միջանկյալ շատ աերողորոմներ պատրաստել, վորտեղ սովառնակները կարողանային լրացնել վառելանյութի ու յուղի պաշարը։

Հեռավորութեան համար վաղուց է պայքար մըղ-

վում։ Առաջին շուրջերկրյա թռիչքը 1931 թվին կատարեց ամերիկացի ականավոր ուղաչու Վիլի Պոստը 7 ու 18 ժամ 50 րոպեյում։ Նա միքանի վայրեջք կատարեց ճանապարհին։ Իսկ 1938 թվին ամերիկացի ուղաչու Հովարդ Յուզը աշխարհի շուրջը թռավ 96 ժամում։ Յուզն այսպիսի արդյունքի հասավ վոչ միայն սովառնակի արագութիւնն ավելացնելով, այլև ոլիսավորապես շնորհիվ իր մեքենայի թռիչքի հեռավորութեան ավելացման։ Նա ճամբին կատարեց միայն 5 վայրեջք։

Հեռավորութեան ավելացման ապշեցուցիչ որինակներ է տալիս նաեւ խորհրդային ավիացիայի պատմութիւնը։ 1925 թվին մի խումբ խորհրդային ուղաչուներ առաջին հեռավոր թռիչքը կատարեցին Մոսկվայից Պեկին։ Այս յերկու քաղաքների միջի տարածութիւնը անցան 33 ուրում։ Յերկու տարի անց ուղաչու Շեստակովը Մոսկվայից թռավ ճապոնիա և հետ, 22 ուրում՝ կարելով մոտ 22 հազար կիլոմետր։ Իսկ ինը տարի հետո խորհրդային Միութեան Հերոսներ՝ մեր ժամանակի մեծ ուղաչու ընկ. Չկալովը, և ընկ. ընկ. Բայդուկովն ու Բելյակովը Մոսկվայից մարշրուտով անվայրեջք թռչելով Մոսկվայից մինչև Նիկոլաևսկ Ամուրի վրա, 56 ժամում կտրեցին մոտ 9300 կիլոմետր, գերազանցելով հեռավորութեան համաշխարհային ռեկորդը։ Այսպիսով նրանք մի ուրուգիշերում թռան ավելի քան չորս հազար կիլոմետր։ Այս արդյունքին նրանք կարողացան հասնել շնորհիվ մեքենայի հաւաքնացութիւնն ավելացնելու։

1937 թվին ընկ. ընկ. Չկալովը, Բայդուկովը և

Բեկլակովը նույն սովառնակով Մոսկովայից Հյուսիս-
ուսային բեմերի վրայով անվայրենք թռան Հյուսիս-
ուսային Ամերիկա: Նրանց մեքենան ընթաց Վանկուվերի
սաղմակուն անբողբոմում: Սովառնակը ողբ մեջ ան-
լայրենք մնաց 63 ժամ 20 րոպե: Մի ամիս ել անց
Խորհրդային Միության Հերոսներ ընկ, ընկ, Գրոմո-
վը, Յուդաշևը և Դանիլինը սահմանեցին ուղիղ դժով
թռիչքի հեռավորության համաշխարհային ռեկորդ,
անվայրենք անցնելով 10148 կիլոմետր:

Այսպես և աճում արդի ավիացիայի հեռադնա-
ցությունը:

Սխալ կլինեք կարծել, թե արագությունը, բարձ-
րությունն ու հեռավորությունը միմյանց բացասող
հատկություններ են: Ի հարկե, նայած թե ինչի յ
հատկացված սովառնակը, այս կամ այն հատկու-
թյունը առավել նշանակութուն է ձեռք բերում: Դի-
ցուք, կործանիչի համար առանձնապես կարևոր է ա-
րագությունը: Բայց նա պետք է ունենա նաև բարձր
առաստաղ: Ուժբակոծիչից պահանջվում է թռիչքի մեծ
հեռավորություն և բեռնատարութուն: Իսկ յեթե նա
թռիչքի քիչ արագություն ունենա և ցածր առաս-
տաղ, սույն նա կդառնա թշնամու ավիացիայի ու
գնդիկային հրետանու հեշտ զոհը: Այսպիսով, արդի
սովառնակների վորակը վորոշող բոլոր յերեք հատ-
կություններն ել կապված են միմյանց հետ, ուստի և
ավիացիոն կոնստրուկտորներն աշխատում են միաժա-
մանակ լուծել յերեք խնդիր, յայնքն կառուցել մի
սովառնակ, վորը թռչեր նախկին կոնստրուկցիաների

սովառնակներից ավելի բարձր, ավելի արագ և ա-
վելի հեռու:

Ավիացիայում աշխատելու ժամանակամիջոցում
յես լիովին ծանոթացել եմ նրա զարգացման հիմնա-
կան ուղիների հետ: Յես փորձարկուողաչու յեմ:
Սա իմ հիմնական պրոֆեսիան է: Սովառնակները
փորձարկելով, յես պետք է վորոշեմ նոր կոնստրուկ-
ցիաների արժանիքներն ու թերությունները, նրանց
բոլոր հատկությունները և առաջին հերթին առա-
վելագույն արագությունը, սահմանային առաստաղը,
մաքսիմալ հեռադնացությունը:

Սովառնակներ փորձարկողի աշխատանքը չափա-
դանց հրապուրիչ է, բայց և շատ քրտնաջան: Փոր-
ձարկուն մեքենայի հետ ծանոթանում է դեռևս դժա-
դրերի մեջ: Բայց ահա, հասնում է այն օրը, յերբ
մեքենան անգարի դռներից դուրս են դրոյում դեպի
աերոդրոմի կանաչ դաշտը: Ողաչուն նստում է կարի-
նի մեջ, դործի յե դնում մոտոռը և քչում դաշտով:
Գետնին նա փորձում է կոնստրուկցիայի ճկունություն-
ը, հարմար լինելը և վորոշում, թե արդյոք սովառ-
նակը կարող է թռչել առհասարակ: Այժմ ավիացիոն
արդյունաբերությունը դառնում է զարգացման այն-
պիսի բարձր աստիճանի վրա, վոր նա այլևս չի ար-
տադրում այնպիսի սովառնակներ, վորոնք թռչել
չկարողանային: Բայց կար ժամանակ, յերբ վոչ ո-
ղաչուն, վոչ ել կոնստրուկտորը չեյին կարող յե-
րաշխատել, վոր նոր մեքենան կկտրվի հողից:

Փորձարկուն կատարում է առաջին թռիչքը, յերկ-
րորդը, յերրորդը, անսահման քանակությամբ թռիչք-

ներ: Մենք ձգտում ենք լրիվ ուսումնասիրել սավառ-
նակը, վորպեսզի մեզնից հետո վոչ վոք Հիարողանա
վորեւե բան ավելացնել նրա բնութագրին:

Մեր աշխատանքը չի կարելի կատարել ձեռականո-
րեն, կադրոնն է փորձարկուի վրա հսկայական պա-
տասխանատվություն ե դրված: Մեքենան պիտանի
լինելու վերաբերյալ ակտն ստորագրելով, մենք դրա-
նով իսկ պատասխանատվություն ենք վերցնում մեզ
վրա այն ողաչունների կյանքի համար, վորոնք այնու-
հետե սկիտի թռչեն այս սավառնակով: Իհարկե, նոր
մեքենան միշտ չե, վոր «դերադանց» ե լինում: Քիչ
չի պատահել, վոր ողի մեջ յես ընկել եմ շատ դժվա-
րին դրության մեջ: Մի անգամ դեռնից թռչելիս
պոկվեց սավառնակի մի անիվը, ե յես ստիպված յե-
ղա մեքենան իջեցնել աննորմալ դիրքով: Մի ուրիշ
անգամ անտառի վրա մոտոռնքը կանգ առան, ե յես
հարկադրված եյի իջնել խիտ թավուտում: Մի ան-
գամ ել թռչելիս մոտոռը բռնկվեց: Յեղեկ են ուրիշ
անախորժություններ ել: Բայց սրանք բոլորը մեր
պրոֆեսիայի, այսպես ասած, արտադրական ծախ-
քերն են...

Հասկանալի յեր, վոր սավառնակի փորձարկումները
չեն սահմանափակվում անորոշումների վրա թռիչքներ
կատարելով: Մեքենայի հնարավորությունների վերա-
բերյալ լիակատար պատկերացում կարելի յե ստանալ
միայն հեռավոր ռեյսում նյութական մասի նորմալ
չահադործման պայմաններում:

Փորձարկու-ողաչուի աշխատանքը հիանալի դըպ-
ւոց դուրս յեկավ: Նա թույլ տվեց ինձ դիմելու ժա-

մանակակից ավիացիայի առջև կանգնած խնդիրների
յուծման: Ամենից առաջ յես ձեռնարկեցի բարձրու-
թյունը նվաճելու պայքարին: Իմ առաջին դերյուսոր
հանդիսացավ Մոսկվայից իարկով թռիչքը հինգ հա-
զար մետր բարձրության վրա: Այդ 1932 թվին եր:
Այժմ ծիծաղելի յե խոսել այսպիսի բարձրության
մասին, բայց այն ժամանակ դործը նոր եր սկսվում,
փորձ Հիար, վարժություն նույնպես: Մայրաքաղա-
քից թռած վոչ մի ողաչու այնպես ել մինչև իարկով
չհասավ:

Բայց տարիներն անցնում եյին: Մենք վարժվում
եյինք, փորձ կուտակում, դիտելիքներս հարստաց-
նում: Աստիճանաբար յես համողվեցի, վոր մեր սա-
վառնակներով կարելի յե վոչ միայն բարձր թռչել,
այլև դերադանցել միջազգային դոյություն ունեցող
ռեկորդները:

1935 թվին ինձ հաջողվեց միտեղանի սավառնակով
բարձրանալ 14575 մետր, առաջ անցնելով միջազգային
ռեկորդից, վոր պատկանում եր այն ժամանակ իտա-
լացի ողաչու Դոնատինին: Բայց վորովհետե ինքնը-
դային Միությունն այն ժամանակ դեռևս միջազգա-
յին ավիացիոն ֆեդերացիայի (ՖԱԻ) անդամ չեր, ա-
յա իմ ռեկորդը չարձանադրվեց: ԽՍՀՄ-ն դարձավ
ՖԱԻ-ի անդամ միայն 1936 թվի դարնանը:

ՍՏԱԼԻՆՅԱՆ ՈՒՂԵԳՐՈՎ

Շարունակելով իմ արշավանքը համալսարհային
ավիացիոն նվաճումների աղյուսակի վրա, յես վորո-
չեցի ամենից առաջ խփել թռիչքի բարձրության մի-

293/40

Ջաղդաշին պաշտոնական ռեկորդը կես տոնն առևտրական բեռով:

Իմ ամառը թվյան մասին յես մի նիստում հայտնեցի Սերգո Ուրջոնիկիձեյին: Նա համաձայնություն տվեց իմ նախագծին և ինձ տարավ ընկեր Ստալինի մոտ: Հուլիսի 1-ին յես շարադրեցի իմ պլանը:

— Ի՞նչ եք կարծում, թույլ տա՞նք Կոկկինսկիին թուշեղը,—հարցրեց ընկեր Ստալինը հենց աշխատեղ ներկա գտնվող ընկերներ Մուրտուլին: ու Վորոշիլովին:

— Պետք է թույլատրել,—ասաց ընկեր Մուրտուլը: Ընկեր Վորոշիլովը նույնպես դրական պատասխան տվեց:

— Իսկ կկատարե՞ս,— հարցրեց ընկեր Ստալինը:

— Յեթե Կոկկինսկին հանձն է առնում, նշանակում է կկատարի,— ծիծաղեց ընկեր Վորոշիլովը:

Թուիչը թույլատրվեց: Ընկեր Ստալինի վստահությունը թեև վերացրեց ինձ: Յես ենթադրեցի արտասովոր լիցք դրացի:

Թուիչի նախապատրաստվելու ժամանակ յես ինժեներ Ս. Վ. Իլյուշինի կոնստրուկցիայով կառուցված սավառնակով միջանի փորձնական թռուիչներ կատարեցի, վորոնց ժամանակ գերազանցեցի միջաղդաշին ռեկորդը: Սրանից հետո միայն յես ձեռնարկեցի հայտ ներկայացրի: 1936 թվի հուլիսի 17-ին իմ սավառնակը կես տոնն բեռով բարձրացավ 11458 մետր, 1173 մետրով գերազանցելով Փրանսիացի ուղաչու Սինյելինի ռեկորդը:

Մի քանի օր հետո յես ստացա հետևյալ նամակը: «Փորձարկու ուղաչու ընկ. Վ. Կոկկինսկիին:

Շնորհավորում եմ բարձրության միջաղդաշին ռեկորդի նվաճումը յերկմոտոս սավառնակով 500 կիլոգրամ առևտրական բեռով:

Ամուր սեղմում եմ Ձեր ձեռքը:

Ի. ՍՏԱԼԻՆ:

Այս վոլջոյնը շատ քանի յեր պարտավորեցնում ինձ: Յես սկսեցի պատրաստվել յերկրորդ բարձր թռուիչին՝ բարձրության ռեկորդ խփելու մի տոննա առևտրական բեռով: Առաջին թռուիչից ինն օր հետո յես նորից նույն մեքենայով մի տոնն բեռով բարձրացա և հասա 11402 մետրի, համարյա յերկուսուկես կիլոմետրով գերազանցելով բուրժուական ռեկորդը:

Բայց քանի վոր ինձ հաջողվել է մի տոննը հասցնել համարյա այն բարձրության, ինչ և կես տոննը, ապա, հետևաբար, 500 կիլոգրամը կարելի յես ավելի վեր բարձացնել, քան յես բարձրացրել եմ առաջին անգամ: Կարող եյի յես արդյոք ընկեր Ստալինի վոլջոյնից հետո չբարելավել յերկուս ռեկորդն ել, մեքենայից վերցնելով իրոք այն ամենը, ինչ հնարավոր է:

Քանի վոր անում ես՝ լավ արա:

Ոգոստոսի 3-ին իմ սավառնակը կես տոնն առևտրական բեռով բարձրացավ 12816 մետր, իսկ ոգոստոսի 21-ին՝ մի տոնն բեռով՝ 12101 մետր: Սրանից հետո յես ընկեր Ստալինից ստացա յերկրորդ վոլջոյնը: Նրանում ասված էր.

Մեր պատրաստութեան ամենալուրջ ստուգումը հանդիսացավ Մոսկվա—Սվերդլովսկ—Մոսկվա թռիչքը: 2850 կիլոմետրն անցանք 8 ժամ 50 րոպեյում՝ մի ժամում 320 կիլոմետր միջին արագութեամբ:

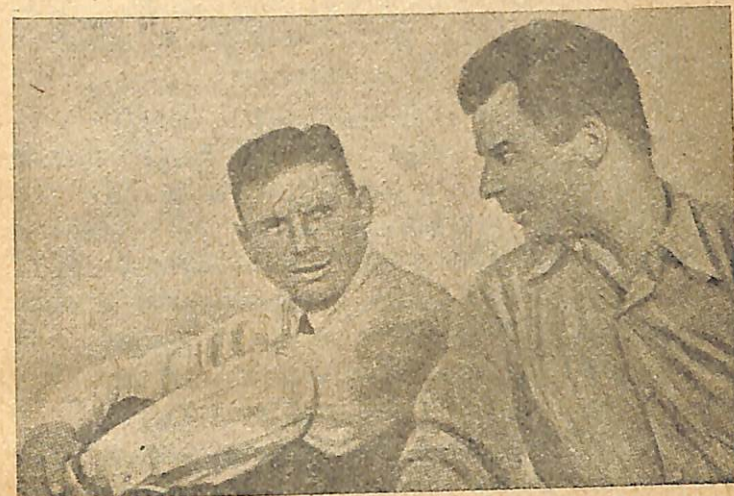
1937 թվի ոգոստոսին ինձ Բրյանդինսկու հետ միասին հաջողեց կատարել հեռավոր ռեկորդային արագութեան թռիչք Մոսկվա—Սեվաստոպոլ—Սվերդլովսկ—Մոսկվա մարշրուտով: Ճանապարհի ընդհանուր յերկարութիւնը 5018 կիլոմետր է: Մովսումնակի կարելով կար մի տոնն առևտրական, բեռ: Թռիչքը հիմնականում կատարվեց 5000 մետր բարձրութեան վրա, բայց յերբեմն առաստաղը բարձրանում էր մինչև 7000 մետր: Թռիչքի միջին արագութիւնը հավասար էր մի ժամում 325 կիլոմետր 257 մետրի: Մենք միանգամից խփեցինք միջազգային յերեք ռեկորդ՝ թռիչքի արագութիւն 5000 կիլոմետրի վրա առանց բեռի, կես տոնն բեռով և մի տոնն բեռով:

Այսպես, հետևողականորեն պայքարելով թռիչքի բարձրութեան, արագութեան ու հեռավորութեան ռեկորդներ նվաճելու համար, մենք մոտենում եյինք Մոսկվայից Հեռավոր Արևելք արագ, բարձր, անվայրենջ թռիչքի իրականացմանը, վորի մեջ պետք է լուծուի ստանային բոլոր յերեք տարրերն էլ՝ արագութիւնը, բարձրութիւնն ու հեռավորութիւնը:



Համեմատաբար վաղ է իմ և Բրյանդինսկու մեջ հղացել Մոսկվայից Հեռավոր Արևելք արագ թռիչք կատարելու գաղափարը: Բայց յես անհրաժեշտու-

թիւն եյի զգում նախապէս ստուգել ինձ, իմ շտուրման Բրյանդինսկուն և մերենան: Ըստ ելութեան Մոսկվայից Բազու և Մոսկվա—Սեվաստոպոլ—Սվերդլովսկ—Մոսկվա փակ յեռանկիւնածն թռիչքը հանդիսանում էյին յուրատեսակ մարդական փորձնական ռեսյսեր: «Մոսկվա» սովետական խնամքով հետադուս-



Կոկլինսկին և «Մոսկվա» սովետական կոնստրուկտոր Իլյուշինը լուց հետո յես համոզվեցի, վոր նրանով կարելի յէ Խորհրդային Միութեան մայրաքաղաքից թռչել մեր յերկրի աշխարհագրական ամեն մի վայր, լինի դա Խաբարովսկը, Չուկոտկան, Վլադիվոստոկը, թէ մի այլ տեղ:

Ինձ. Ս. Վ. Իլյուշինի կոնստրուկցիայի «Մոսկվա» սովետական իր մեջ զուգորդում է հիմնալի հատկու-

թյուններ. շատ մեծ առաստաղ, մեծ արագություն, պերաքանց հեռավորություն, լուրջ բեռնատարություն: Նրանով կարելի չէ համեմատաբար կարճ ժամանակամիջոցում կտրել շատ մեծ տարածություններ:

Յեա իմ իդեայի մասին հայտնեցի կոնստրուկտորին, չտուրմանին, և մենք կամաց-կամաց սկսեցինք պատրաստվել հեռավոր ռեյսի: Սավառնակի կոնստրուկցիայի մեջ վորևե եյական փոփոխություն չմտադրվեց: Մենք միայն մի քիչ փոխեցինք սարքերի ներքին տեղադիրքը և լրացուցիչ բակեր դրեցինք բենդինի համար: Հասկանալի չէ, վոր ամբողջ մեքենան խնամքով ստուգվեց մինչև վերջին պտուտակը: Այս չարաբաստիկ վերջին պտուտակը մեծ դեր է խաղում մեր դործի մեջ: Հաճախ սրա պատճառով հարկ է լինում թռիչքը հետաձգել: Փոքրիկ, աննկատելի դետալի կոտրված լինելն ստիպում է ողաչուն վայրենջը կատարել չնախապատրաստված անորդրոմում, իսկ յերբեմն ել ավարիս յե առաջացնում ողում:

Թռիչքի խնդիրները բավական ընդարձակ էյին: Մենք ուզում էյինք ամենակարճ ժամանակամիջոցում Մոսկվան կապել Հեռավոր Արևելքի հետ, ապացուցել, վոր խորհրդային յերկրի խաղաղովկիանոսյան սահմաններն այնքան ել հեռու չեն յերկրի սրտից, ինչպես ընդունված է կարծել, և վոր ուղած մոմենտին կարելի չէ արագորեն հասնել այնտեղ:

Մենք վորոշեցինք թռչել վոչ քաղաքացիական ուղային նավատորմի դոյություն ունեցող ճանապարհով, վորը սարքավորված է անբողբոմներով, փառոսներով և ողբերկութաբանական կայաններով, այլ

ուղիղ, ամենակարճ դժով, վորն ընկած է Մոսկվայի և Վլադիվոստոկի միջև: Մեր թռիչքի մարշրուտն անցնում եր դոյութուն ունեցող տրասսից շատ ավելի հյուսիս, կտրում եր քիչ ուսումնասիրված շրջանները, ընկնում լեռների, տունդրայի և տալդայի վրայով: Հյուսիսային ճանապարհը միայն դժվարությամբ չէ, վոր տարբերվում եր հարավայինից: Նա ունեռնաւ վորոշ առավելություններ: Նրա միջին մասը դտնվում եր հյուսիսային լայնության մոտավորապես 62-63 աստիճանի վրա: Թռիչքի համար մեր ընտրած հունիս ամսին այս լայնության վրա դիչեր համարյա չի լինում, արևը միայն մի ժամ է մայր մտնում: Մենք որուդիչեր կարող էյինք թռչել լույսով, վորպիսի հանգամանքը բավականաչափ թեթեւացրեց թռիչքը:

Մոսկվայի և Վլադիվոստոկի միջև ընկած տարածությունը քաղաքացիական ողանավատորմի սովառնակները սովորաբար անցնում են վեցից-ութ ուրում: Մենք մտադրվեցինք անվայրենջ հասնել Վլադիվոստոկի շրջանը 24 ժամում: Մեր թռիչքի հաջողության դեպքում յուրաքանչյուր ռազմականորեն դրադետ մարդու համար պարզ պիտի լիներ, վոր անհրաժեշտության դեպքում մոտավորապես այսպիսի ժամանակամիջոցում Մոսկվայից Հեռավոր Արևելք կարող է չպրտվել վոչ թե մի սավառնակ, այլ մի ամբողջ ողանավատորմ, վորը մահաբեր հեղեղի նման կթափվի թշնամու դլիսին: Մենք ապրում ենք այնպիսի իրադրության մեջ, վոր պատերազմը կարող է բռնկել ամեն որ և աշխարհի ուղածը վայրում: Պատերազմի

Ժամանակ կարեւոր և զորքն արագութեան փոխադրել տմենից ավելի սպառնալիքի տակ զտնվող վայրերը։ Մեր թուիչքը ցույց տվեց, վոր հետավոր-արեւելյան ուղային ուժերի համալրումը կարելի չե իրականացնել ամենակարճ ժամանակամիջոցում։

Մյուս կողմից՝ նույնիսկ ամենաանհանգիստ հարեւմանը Հասկանում եր, վոր յեթե խորհրդային սավառնակները բաղմահազար կիլոմետրներ կարող են ան-լայրեջք թռչել խորհրդային տերիտորիայով, ապա հարկ յեղած դեպքում նրանք ի վիճակի կլինեն խորը թռչել նաև թշնամու տերիտորիայի վրա։ Իբրև յե-լակետ ընդունելով Մինսկը կամ Խարաբովսկը, հեշտ և համոզվել այն բանում, վոր չկա մի մայրաքաղաք յեվրոպական ցամաքում կամ Խաղաղ ովկիանոսի կղզիներում, վորին չկարողանար հասնել մեր սա-վառնակը։

Մոսկվայից մինչև Վլադիվոստոկ մեր սավառ-նակը թռավ ավելի քան 7600 կիլոմետր։ Իհարկե, ա-պագա պատերազմում միշտ չե, վոր հարկ կլինի այս-պիսի մեծ թուիչքներ կատարել։ Նպատակակետները սովորաբար բավական մոտիկ կլինեն։ Բայց հեռա-վոր տարածութիւններ թռչելը ցույց և տալիս, վոր խորհրդային սավառնակները հսկայական բեռնա-տարութիւն ունեն։ Սա նշանակում և, վոր բենզինի պաշարը նվազեցնելով, մենք կարող ենք մեծացնել ումբային բեռը և նշված կետը հասցնել բավական զգալի քանակութամբ զանազան չափի ումբեր։

Այսպիսով թուիչքի խնդրի մեջ եր մտնում մեր մեքենայի բաղմակողմանի ստուգումը հեռավոր տեա-

կան թուիչքի մեջ։ Մենք ուզում եյինք ցույց տալ, վոր խորհրդային սավառնակները կարող են թռչել հեռու, մեծ բարձրութեան վրա ու մեծ արագու-թյամբ, անկախ ողերեւութաբանական հանդամանքնե-րից։

Մեր թուիչքը համոզեց նաև քաղաքացիական ա-վիացիային, վոր արագաթուիչ ռեյսերի կազմակերպ-ման պրոբլեմն ամենեւին այնքան ել բարդ բան չե և նրա լուծումը շատ տարիներ չի պահանջում, ինչպես թվում եր առաջ։ Փոխադրական սավառնակները Մոսկ-վայից Հեռավոր Արեւելք ռեյսեր կարող են կատարել (հաշվի առնելով միջանկյալ վայրեջքները) յերկու-յերեք որում։ Սա նշանակում և, վոր Իրկուտսկ, Խա-բարովսկ, Վլադիվոստոկ ավելի արագ պիտի տեղ հասցվեն բեռները, փոստը, մարդիկ, քան առաջ, վոր Հեռավոր Արեւելքը կարող և զանազան դրավոր ցու-ցումներ, դիրեկտիվներ, նյութեր, լրագրեր ստանալ շատ ավելի արագ։ Հասկանալի չե, վոր այս փորձը կարելի չե տարածել նաև Խորհրդային Միութեան մնացած բոլոր ուղային դժերի վրա։ Յեւ պատահա-կան չե, վոր քաղաքացիական ուղային նավատորմի զլխավոր վարչութիւնն այժմ բացել և և բացում և մի շարք եքսպրեսային ուղային դժեր։ Արագաթիո սավառնակներն սկսում են աշխատել Մոսկվայի և Վլադիվոստոկի, Մոսկվայի ու Տաշքենտի, Մոսկվայի ու Կիևի միջև։ Արագաթիո սավառնակների շահա-գործման են դիմում նաև ուրիշ դժերի վրա։

Մեր ընտրած ճանապարհն աչքի յեր ընկնում իր շատ բարդութեամբ։ Մենք վերցրինք ԽՍՀՄ քար-

տեղը, մի կարմիր դիծ քաշեցինք Մոսկվայից իսթա-
լուփսկ և վորոշեցինք թուշել այդ ուղիղ դժով: Բնա-
կելի վայրերը քիչ կային մեր մարչրուտի վրա: Ճանա-
ւարհի մեծ մասն ընկնում եր քիչ ուսումնասիրված
վայրերով, վորոնք աննշան քանակությամբ ուղենի-
յեր ունեյին:

Մոսկվայից մեր ճանապարհն ընկնում եր Շարի-
այի և Կիրովի վրայով դեպի Ուրալ: Ուրալյան լեռ-
նաշղթայից այն կողմ՝ ձգվում եր անմարդաբնակ
տունդրան՝ ճաճուտ ու անանցանելի ամառվա և փշ-
նան ամիսներին: Միայն ձմեռն են տեղական բնակիչ-
ները կտրում-անցնում տունդրան շնասահակներով,
յերբ նա պատում ե ձյունով: Ուրալից մինչև Յենի-
սեյի ամիերը մենք պիտի թուշեյինք առանց վորևե ու-
ղենիչի: Յենիսեյից այն կողմ՝ ձգվում եր սիրիւրյան
տայգան: Այստեղ նույնպես շատ քիչ են հանդի-
ւում բնակելի վայրեր և ուղենիչեր:

Տայգայի վրայով թուշելով, մենք հառանք Բո-
ղայրո: Կիրովից հետո սա առաջին խոշոր բնակելի
վայրն եր մեր ճանապարհին: Այսպիսով մենք պետք
ե թուշեյինք հազարավոր կիլոմետրներ, համարյա բա-
ցառապես կողմնորոշվելով ըստ սարքերի, չվստահե-
լով նույնիսկ քարտեզներին, վորովհետև տայգայի և
տունդրայի դեպերի ու լճերի մեծ մասը կամ անճիշտ
են ցույց տրված այդ քարտեզներում, կամ ամենևին
չեն նշված: Բողայրոյից այն կողմ՝ մենք պետք ե
անցնեյինք Յարլոնովյան ամենաբարձր լեռնաշղթայի
վրայով, կտրեյինք Խինգանի լեռները, Սիխոտե-Ալի-
նի լեռնաշղթայի բարձր դադաթները: Խաբարովսկից



Բրյանդենսկին չափում ե յերկրագունդը

հետո միայն թուիչքի պայմանները մի քիչ բարելավվեցին: Այստեղ մարչըրուտն ընկնում եր Ուստուրի պետի հովտի վրայով, բնակավայրերը շատ եյին, յերևում եյին աերողրոմներ, վորտեղ վորևե անաթորթության դեպքում կարելի յեր վայրեջջ կատարել:

Այսպիսի հետալոր թուիչքի ժամանակ իհարկե դժվար եր հույս ունենալ միապաղաղ լավ յեղանակի վրա: Մենք առաջուց գիտեյինք, վոր մենք առիթ կունենանք թուելու վոչ միայն պայծառ արևով, այլև հաղթահարել համատարած ամպամածություն, ամպրոպի հզոր ֆրոնտներ, կտրել ցիլլոններ, թուել աձպերի միջով:

Շքանշանակիր ինժեներ, ԽՍՀՄ Գերագույն Խորհրդի դեպուտատ Սերգեյ Վլադիմիրովիչ Իլյուշինի կոնտրոլիցիայի սավառնակը ինձ քաջ ծանոթ եր: Իբրև փորձարկու ողաչու յես այս մեքենան ուսումնասիրել եյի դեռևս մինչև նրա աերողրոմ դուրս բերելը, հետեւ եյի նրա կառուցմանը, հավաքելուն, առաջին փորձերին: Այնուհետև յես սավառնակն ստուգել եյի ողում, նրանով թուել եյի ստրատոսֆերա, ալագության ռեկորդներ սահմանել: Ընդհանուրի կարծիքով՝ մեքենան միանգամայն բավարարում եր հետալոր թուիչքի բոլոր պահանջներին և ասպահովում մեր դրած խնդիրների հաջող կատարումը:

Իսկ ի՞նչ եր ներկայացնում իրենից «Մոսկվա» սավառնակը: Սա մոնոպլան ե՝ խորհրդային կոնստրուկցիայի յերկու հզոր մոտոռներով: Արտաքուստ նա վոչնչով չի տարբերվում ներկայիս սավառնակնե-

րից, վորոնց ձեւը վերջին տարիներս բավական միատեսակ ե դարձել: Բայց սա ուժոված ե ավելի շատ թագուն հնարավորություններով, քան վորևե այլ կոնստրուկցիա:

Չնայած «Մոսկվան» բացառիկ մեծ բեռնվածություն ունի, սակայն նա վորք ե թվում: Նրա ձեւերը շատ գեղեցիկ են և հիացմունք են առաջացնում վոչ միայն հմուտ մարդկանց, այլև անիրագել հանդիսատեսների մեջ: Մեքենան հիանալի սարքավորված ե, ունի թուիչքի ժամանակ հավաքվող շաստի, փականներ, վորոնք նվաղեցնում են շարժման արագությունը վայրեջջի ժամանակ, անիվների վրա արդեւլակներ:

Ներքին շենքերը հարմար են: Շտուրմանն իր տրամադրության տակ ունի հիանալի կարգի, վոր սարքավորված ե նորմալ և կույր թուիչքի համար անհրաժեշտ բոլոր սարքերով: Մենախցիկի մեծության պատճառով շտուրմանը կարող ե նստել, ամբողջ հասակով կանգնել և նույնիսկ մի քանի քայլ անել, յեթե նա ուզում ե մարմինը մարդել, վորը շատ կարևոր ե յերկարատե թուիչքի ժամանակ: Ողաչուն ավելի կաշկանդված ե ասլրում, քան շտուրմանը, բայց և այնպես նա բավականաչափ տեղ ունի, վորպեսզի բաց անի քարտեզները, բոկնոտները, ուտեթիքը, հագուստը: Սակայն, ողաչունին չի կարելի կանգնել: Ամբողջ թուիչքի ժամանակ նա պետք ե նստած մնա: Իհարկե, կարելի յեր կարինն ընդարձակել, վորպեսզի նավի հրամանատարին հնարավորություն տրվի հանգստանալու, բայց, առաջինը, այս թուիչքի

Ժամանակ այդպիսի հնարավորութիւնն չկար, վորովհետեւ ողաչուն մենակ եր, իսկ յերկրորդ՝ այն ժամանակ հարկ կլինէր չվերցնել միջանի բենդինի բաւեր, վորին մենք ամենեւին համաձայն չեյինք:

Սովառնակը կրկնակի կառավարում ունի, և հարկ յեղած դեպքում շտուրմանը կարող և կառավարել սովառնակը: Մի մոտոռի կանգնելու դեպքում սովառնակն ի վիճակի յե թռիչքը շարունակել մյուսով, բենդինի վորոշ մասը թափելով ոգի մեջ:

Թռիչքից առաջ մեքենան ներկվեց կարմիր գույնով: Մենք այս գույնն ընտրեցինք այն պատճառով, վոր նա շատ և նկատելի ոգից: Յկթե մենք հարկադրական վայրեջք կատարելինք վորևէ տեղ տունդրում, ապա վորոշող խմբերը կարող եյին վայրեջքի տեղի վրայով թռչելիս, հեշտութեամբ հայտնաբերել մեզ: Իսկ չներկած սովառնակը շատ դժվար և նկատելի ոգից:

Ներքեւից հարթ տեղերում հսկայական տառերով գրված եր «Մոսկվա» բառը:

ԹՌԻՉՔԸ

Դժվար և ասել, թե յերբ սկսվեց Հեռավոր Արեւելքի մեր թռիչքի նախապատրաստութիւնը: Ըստ էություն այսպիսի նախապատրաստութիւն եր Իւլյուշինի մեքենայի փորձարկման իմ նախընթաց ամբողջ աշխատանքը: Ամենորոյա աշխատանքում, փորձարկումների ընթացքում ինձ հաջողվեց լուծել առաջիկա գործի համար եյական մի շարք հարցեր: Յես

չատ լավ պատկերացնում եյի մեքենայի հատկութիւններն ու հնարավորութիւնները, մոտոռների աշխատանքը, վառելանյութի ծախսումը թռիչքի սարքեր ռեժիմների ժամանակ: Այնուամենայնիւ թռիչքին նախորդող ամիսներին մենք չեյինք թուլացնում նախապատրաստութիւնը, այլ ընդհակառակը, կատարում եյինք ուժգնորեն ու մեծ ուշադրութեամբ:

Առաջ յես առիթ չեյի ունեցել այս սովառնակով, այսպիսի հսկայական բեռով վեր բարձրանալ, վորով մենք պետք և ստարտենք դեպի Արեւելք: Հասկանալի յե, վոր մեքենայի թռիչքային կշիռն ավելացնելիս վառելանյութի ծախսումն այլ պիտի լի, քան նորմալ բեռով թռչելիս: Իսկ վառելանյութի ծախսի ճիշտ վորոշումը միանգամայն անհրաժեշտ եւ թռիչքի հեռավորութեան ու տեղողութեան հաշիվներն անելիս: Խմանալով վառելանյութի ծախսումը վորոշակի արագութեան ու բարձրութեան դեպքում, մենք կարողացանք ճշգրիտ հաշիւել, վորքան առհասարակ բենդին և պետք մինչև վորոշակի կայան հասնելու համար: Ուստի յես ստիպված եյի կատարել մի շարք փորձնական նոր թռիչքներ: Ի վերջո յես հստակ պատկերացնում եյի բենդինի ծախսումը ռեյսի յուրաքանչյուր ժամին ճանապարհի սկզբին, կեսին և վերջում, զրոյից մինչև ութ հազար մետր բարձրութեան վրա, թռիչքի զանազան արագութիւնները գէպքում:

Փորձերի ժամանակ հայտարարվեց, վոր մոտոռները մեկը չափազանց մեծ ախորժակ ունի և շատ ավելի վառելանյութ և խժուում, քան մյուսը: Բացի

անչափ ախորժակից, ուրիշ բացասական հատկու-
թյուններ չէր ցուցաբերում այս շարժիչը: Ավելի
հանդիստ պայմաններում սրան պետք էր փոխել:
Հաշվի առնելով ժամանակի սղությունն ու մոտոռի
աշխատանքի ընդհանուր դրական դնահատուկությունը,
մենք վորոշեցինք չփոխել նրան, այլ ուղղակի վորոշ
բանակությամբ բենդինի պաշար վերցնել:

Բուն սալառնակի սարքավորումը դործնականապես
մնաց նույնը, ինչ և առաջ: Ողաչուի ու չտուրմանի
ողաղնացական սպառազինումը հիմնականում բաղ-
կացած էր դանաղան սխտեմների կողմնացույցներից
և ախպիսի սարքերից, վորոնցով հսկում են սալառ-
նակի դրությանն ու շարժմանը, մոտոռների ու սար-
քավորման աշխատանքին: Մեծ արժեք էր ներկա-
յացնում ռադիոկոմպասը— մի սարք, վոր հնարավոր
ություն է տալիս ճշգրիտ բռնելու ուղածող ռադիո-
հաղորդ կայանը: Այս սարքի հատկությունները
մենք բազմիցս ստուգել ենք Հեռավոր Արևելքից վերա-
դառնալով: Դեպի Խաղաղ ովկիանոս տանող ճանա-
պարհին մենք առիթ չունեցանք նրան ոգտադործե-
լու, վորովհետե թուիչքի ճանապարհը չափազանց հե-
ռու յեր ռադիոհաղորդիչների գտնված չըջանից, իսկ
մարչրուտի միակ կետում, այն է՝ Խաբարովսկում,
վորտեղ մենք կարող էյինք ոգտվել այդ սարքից,
մենք կատարյալ անհաջողություն կրեցինք (վորի
մասին կխոսենք ներքև):

Անձնակազմի հանդերձանքը գլխավորապես կաղ-
մըված էր ախպիսի առարկաներից, վորոնք անհրա-
ժեշտ են հարկադրական վայրեջքի ժամանակ տալ-

դայում կամ տունդրայում ապրելու համար: Մենք
մեր տրամադրության տակ ունեյինք մթերքների
ավարիային պաշար, ռետինե փչովի նավակ (կլիպ-
պեր-բոտ), վորի վրա կարելի յեր վորեւս դետի մոտ
վայրեջք կատարել՝ իսկ դետի ընթացքով հասնել մին-
չե բնակավայր, զենք, փամփուշտներ, մեխակի
յուղ և ցանցեր մոծակների դեմ:

Բժիշկները պնդում էյին, վոր թուիչքից առաջ
մենք հանդստանանք, պահպանենք վորոշակի ռե-
ժիմ: Հանդամանքներն ախպես դասավորվեցին, վոր
մենք չկարողացանք ոգտվել բժիշկների խորհուրդնե-
րից: Չփոփոխելով կյանքի սովորական ձևը, մենք
դրադվում էյինք մեր առույտ գործերով: Որինակ,
յես մինչև վերջին որը շարունակում էյի նոր սալառ-
նակի վորձարկումը, Բրյանդինսկին աշխատում էր
իր զինվորական մասում:

Մենք շատ ուշադրություն նվիրեցինք թուիչքի
սպահովումը կաղմակերպելուն: Սրա մեջ էր մըտ-
նում անձնակազմի ապահովումը ողերևութաբանա-
կան տեղեկադրերով ու ռադիոկապով, ճանապարհի
ու միջանկյալ անբողբոմների ուղումնասիրումը,
ստարտի ու Փինիչի նախապատրաստումը:

Ամենից շատ մեղ անհանդստացնում էր յեղանա-
կը: Մենք պետք է կտրեյինք անցնեյինք Յեվրոպայի
կեսը և ամբողջ Ասիան: Այսպիսի վիթխարի տարա-
ժության վրա դժվար էր միատեսակ նպաստավոր
յեղանակ գտնել: Կարևոր էր թեկուղ ստարտել լավ
պայմաններում, վորովհետե ծանրաբեռնված մեքե-
նայով կուրորեն թուջելը թե՛ դժվար է, թե՛ ոխկոտ:

Ամպերի միջով թռչելը կապված է խիստ սառտանման հետ, յերբ սալառնակի ամբուլթյունը լուրջ փորձության է յենթարկվում :

Հունիսի սկզբին Լենինգրադի յեղանակի յերկարատե պրոգնոզներն Երուրոն տեղեկություն ուղարկեց, վոր իր կարծիքով թռիչքի համար ամենանըսպաստավոր պայմաններ սպասվում են հունիսի յերկրորդ կեսին : Այս ժամանակի համար ել հենց մենք կողմնորոշվում եյինք : Ստարտից յերկու շաբաթ առաջ սինոպտիկներն սկսեցին կազմել տրասսի յեղանակի ամենորյա քարտեզներ : Սկսած ստարտի մոմենտից, ճանապարհի մոտ դտնվող ողերևութաբանական կայանների ամբողջ ցանցն արդեն աշխատում էր բացառապես մեզ համար : Ամեն ժամ ուսդիտով մենք ամփոփագրեր եյինք ստանում յեղանակի մասին, հաղորդումներ, թե ինչ է մեզ սպասում ճանապարհին : Մեր թռիչքի ողերևութաբանական սպասարկումը փայլուն կերպով էր կազմակերպված, միակ թերությունն այն էր, վոր սինոպտիկներն ի վիճակի չէին յեղանակը փոխելու ըստ մեր ցանկության : Իսկ յեղանակը նույնիսկ ավելի վատ դուրս յեկավ, քան նրանք նախատեսում եյին : Դժբախտաբար, ողերևութաբանական դիտությունը գեռես բավականաչափ զինված չէ, վորպեսզի հստակորեն, պարզորոշ և, գլխավորը, անսխալ դուշակի այն բոլոր յերևությունները, վոր տեղի յեն ունենում յերկրային մթնոլորտում :

Յերբ նախապատրաստությունը վերջացավ, սալառնակն ստուգվեց, փորձվեց և ամբողջ սարքավոր-

ումը փորձարկվեց, յես հայտնեցի պաշտպանական արդյունաբերության Ժողովրդական կոմիտարիատին, վոր պատրաստ էմ :

Անցավ մի շաբաթ : Յես պատասխանի եյի սպասում : Ամեն մի յերեկոյան ժամի Ե-ին ինձ բերում էին յեղանակի քարտեզը : Ճանապարհը լիքն էր ցիկլոններով . նրանք ձգվում եյին մեկը մյուսի հետեվից : Սինոպտիկները թղթի վրա դժադրում եյին սամպերի անվերջանալի չղթաներ :

Հունիսի 15-ին նոր սալառնակի հերթական փորձարկումից հետո յես վերադարձա տուն : Դիչերվա ժամի 1-ին անսպասելի գնդաց հեռախոսը : Յես վերցրի փողակը և ասացի .

— Լսում եմ :

— Խոսում է Ստալինը : Բարե՛ ձեզ— պատասխանեց մի հանգիստ ձայն :

Ինձ լավ ծանոթ էր այդ ձայնը : Շատ անգամ յես բախտ էմ ունեցել տեսնելու ընկեր Ստալինին, ներկա դտնվելու խորհրդակցությունների, վորոնք տեղի եյին ունենում նրա մասնակցությամբ : Հասկոյան անմոռաց այդ ձայնը ինձ խրախուսել է ավիացիոն կյանքիս ամենածանր ըսպեներին : Յեվ դիչերային այդ ժամին, յերբ ընկեր Ստալինը դանդահարեց ինձ տուն, յես խոկոյն հասկացա, վոր մեր թռիչքի հարցն, ըստ յերևութին, լուծված է :

— Ինչպե՞ս է Ձեր առողջությունն, ընկեր Կոկկինակի— հարցրեց Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչը :

Յես ասացի, վոր ինձ ամուր էմ դգում, կայ-

տառ և պատրաստ ամեն մի ռեյսի, ամեն մի թուիչ-
քի:

— Դուք այս տարի հանդստացե՞լ եք,— նորից
հարցրեց ընկեր Ստալինը:

Յես դարձյալ պատասխանեցի, վոր լիովին
պատրաստ եմ թռչելու, միայն սպասում եմ թույլ-
ալովթյան:

— Ինչպե՞ս ե ընթանում սովառնակի պատրաս-
տումը թռիչքի,— հարցրեց ընկեր Ստալինը:

Հակիրճ կերպով, աշխատելով չսպասեցնել ըն-
կեր Ստալինին, յես զեկուցեցի սովառնակի պատ-
րաստության, բոլոր սարքերն ստուգելու, մեքենայի
հնարավորությունների, առաջիկա թռիչքի բոլոր
մանրամասնությունների մասին:

Իոսիֆ Վրասարիտնովին սկսեց հարցուփորձ անել
հանապարհի մասին. դժվար չի՞ նա, արդյոք, ամե՞ն
ինչ ե մտածված մինչև ամենամանր ղեկավարելը:

— Իհարկե,— պատասխանեցի յես,— մենք ամեն
ինչ մտածել ենք և ստուգել: Մի՛ անհանդստացե՛ք,
Իոսիֆ Վրասարիտնովիչ, հաջողությունը մերն ե:

— Յես հաջողության համար չե, վոր անհան-
դստանում եմ,— սրտասխանեց ընկեր Ստալինը,—
այլ Ձեզ համար:

Յես չնորհակալություն հայտնեցի ընկեր Ստա-
լինին նրա ուշադրության, անդադրում հոգատարու-
թյան, այն ամենի դիմաց, վոր նա արել ե ինձ հա-
մար: Իոսիֆ Վրասարիտնովիչը ցանկություն հայտնեց
ինձ հաջողությամբ ավարտել թռիչքի նախապատ-
րաստությունը և ասաց, վոր, քանի վոր նա չի տա-

րակուսում նախապատրաստության լրջություն ու
հոգատար լինելու վերաբերմամբ, ապա թռիչքի վո-
րոշումը պետք ե ընդունենք մենք ինքներս:

— Բայց և այնպես,— վերջում ասաց ընկեր
Ստալինը.— թռչելուց առաջ անցե՛ք ինձ մոտ: Մենք
Ֆեդ բարի ճանապարհ կմաղթենք:

Այս խոսակցությունից հետո ամբողջ դիշերը
աչքս չփակեցի: Ու թեև ամեն ինչ պատրաստ եր
ստարտին, բայց ընկեր Ստալինի հետ խոսելուց հե-
տո ամբողջ նախապատրաստական աշխատանքը մենք
նորից կատարեցինք: Մենժինակու անվան ավիացիոն
գործարանի ինժեներներն ու տեխնիկները մեր ղեկա-
վարությամբ նորից ու նորից ստուգեցին մեքենան,
մոտոռները, ամբողջ սարքավորումը: Ավիացիայում
յերկարատև աշխատելն իմ մեջ սովորություն ե
մշակել խոսքին չհավատալ, թռիչքից առաջ ստուգել
իր ձեռքով: Յես յերբեք չստուգվալի մոտ չեմ նստի,
մինչև վոր ինքս չստուգեմ մոտոռը, ղեկավարման
լծակները, առաջին հայացքից սակավարժեք, բայց
թռիչքի մեջ շատ կարևոր բոլոր ղեկավարները: Սա
յերկաթյա որենք ե: Ավիացիայում մշտապես հար-
կավոր ե յեռակի ստուգում:

Ուսումնասիրելով յեղանակի քարտեզը, մենք
համոզվեցինք, վոր նպաստավոր յեղանակի չենք
հանդիպելու: Պետք եր հաշտվել յեղանակի հետ
այնպես, ինչպես վոր նա կա: Յեղանակի վորոշ բա-
րելավում եր սպասվում միայն ողոստոսի կեսերին,
բայց սրանում ել վոչ վոք հաստատապես համոզված
չեր: Թռիչքը մենք չեյինք կարող հետաձգել: Ուստի

յես և Ալեքսանդր Մատվեյեվիչ Բրյանդինսկին վո-
լոչեցինք թուշել ամենաչնչին իսկ հնարավորության
դեպքում :

Հունիսի 26-ի առավոտյան, քվեարկելով հոգուտ
ԹԻՖԼԻՍԻ Գեղարդույն Խորհրդի դեպուտատի մեր թեկ-
նածու պրոֆ. Մ. Պ. Կիրեյեվի, յես և Բրյանդինսկի-
նք ընտրական տեղամասից ուղղիվ գնացինք ԲԿԿԻ
ռազմա-ողային ուժերի գլխավոր աներո-մետերոյո-
ղիական կայանը: Հավաքեցինք բոլոր սինոպտիկնե-
րին և նստեցինք քարտեզների շուրջը: Կայանի պետ
Վ. Ի. Ալտովսկին խոստացավ մոտ որեքս տալ ճա-
պոնական ծաղում ունեցող շատ անախորժ տայֆուն-
ների մի ամբողջ սերիա: Հարկավոր էր անհապաղ
թուշել:

Խորհրդակցելով, մենք վորոչեցինք հետևյալ որը
նշանակել ստարտը: Այս դեպքում մեզ սպասում էր
վատ, բայց վոչ վատթար յեղանակ: Մենք պետք է
կարեյինք Մոսկվայի և Կիրովի միջև ձգված ամպրո-
պային Փրոնտը, վոր սկսվում է 200 մետր բարձրու-
թյան վրա և վերջանում մոտավորապես 7 կիլոմետր
դեմնից բարձր: Ուրալից այս կողմ մեզ սպասում էր
լավ յեղանակ, այնուհետև՝ հեղեղային Փրոնտ,
սունդրայի վրա՝ լուրջ ամպամածություն յոթից
մինչև իննը բալլ ուժղնությամբ, Յենիսեյից այն
կողմ՝ յերկու ցիկլոն, Խարարովսկի շրջանում՝ հա-
մատարած ամպամածություն: Խարարովսկի ու Վլա-
դիմիրտոկի միջև տնկված էր մի ցիկլոն ել:

Ինչ ասել կուզի, վոր տեղեկադիրն անուրախ
էր: Սակայն անբարենպաստ յեղանակը վորոչ չա-

վորվ համապատասխանում էր մեր թուշքի խնդիրնե-
րին: Դժվար բան չե ամբողջ ճանապարհն անցնել
պայծառ արևով, հիանալի տեսանկիւթյան պայ-
մաններում: Բայց մենք՝ ռազմական ողաչունքնա,
հարկ կղղանք թուշելու վոչ միայն լավ, այլև վատ
յեղանակին, յերբ թուլացած կլինի թշնամու զգո-
նությունը, նվաղած պաշտպանական միջոցների ու-
ժը: Բացի սրանից, յեթե ողաչունքը լավ յեղանա-
կի սպասեն, ապա նրանք յերբեմն ամիսներով նըս-
տած կմնան դեմնին:

Վերջապես, ինչպես հայտնի յե, թուշքը պետք է
ցուցադրեր մեր ռազմա-ողային ուժերի լիակատար
պատրաստությունը՝ ողած մոմենտին համախմբվե-
լու Հեռավոր Արևելքում: Հասկանալի յե, վոր հե-
ռավոր-արևելյան թշնամին, հարձակվելով Խորհրդ-
ային Միության վրա, չպիտի սղասի լավ յեղա-
նակի: Յեվ յեթե հանդամանքները պահանջեն, մենք
պետք է ամեն տեսակ ողերևութաբանական պայ-
մաններում արագորեն այնտեղ չպրտենք մեր ռազ-
մա-ողային ուժերը: Ուստի վատ յեղանակը վորոչ
չափով նույնիսկ հրապուրում է մեզ:

Անհրաժեշտ ցուցումներ տալով սավառնակը
ստարտի պատրաստելու մասին, յես զանգահարեցի
Կրեմլ, խնդրեցի հայտնել ընկեր Ստալինին, վոր
մենք թուշքը նշանակել ենք վաղը և, հիշատակե-
լով Իոսիֆ Վիսսարիոնովիչի խոսքերը, խնդրեցի
թույլ տալ յերեկոյան գալու նրա մոտ:

Յերեկոյան Կրեմլում ինձ ընդունեցին ընկերներ
Ստալինն ու Մոլոտովը:

— Ինչպե՞ս են դորձերը, — հարցրեց ինձ ընկեր Ստալինը:

Յես բացեցի քարտեզը, վորի վրա նշանակված էր Թուրքի մարշրուտը, ցույց տվի յեղանակի քարտեզը:

Ընկերներ Ստալինն ու Մուրտուզն ուշադիր կերպով ծանոթացան այս բոլոր նյութերի հետ: Առանձնապես ընկեր Ստալինը հետաքրքրվեց մեր Թուրքի մարշրուտով: Նա հարցրեց, Թե հեռու՞ յե արդյոք, ճանապարհը Յակուտսկից, ապա մոտեցավ կարխնուի պատից կախած քարտեզին, ցույց տվեց իր աջ սորված տեղերը, ընդգծեց, վոր մեր մարշրուտն անցնում է անմարդաբնակ վայրերով: Չրույցի այս մասի վերջում նա առաջարկեց վոչ մի դեպքում ոխիկ չանել և ամենաչնչին իսկ վտանգի ու Թուրքը չարունակելու Հաջողության վերաբերմամբ նվաղագույն կասկած լինելու դեպքում, անհապաղ դադարեցնել այն:

Ընկեր Ստալինը խնդրեց ինձ պատմել մեքենայի սլաքառատ լինելու, իմ ինքնազգացման, Ալեքսանդր Մատվեյեվիչի առողջության, Թուրքի Ղժվարին փուլերի մասին: Յես պատասխանեցի, վոր մեր Թուրքի ճանապարհը շատ Ղժվարին է, բայց միանդամայն հաղթահարելի, և նմանապես պատմեցի Թուրքի դորձնական նշանակության մասին յերկրի պաշտպանության համար:

Ընկեր Ստալինը հետաքրքրվեց, Թե ինչ միջոցներ ենք նախատեսել մենք այն դեպքում, յերբ նյութական մասը դադարի դորձելուց, յեթե վորևե Թե-



Ամառային տուֆլիները փոխարինվում են մորթե ունտերով:

բությունն հայտաբերենք, յեթե յեղանակը խիստ նեղի: Ընկեր Մուրտուզը հարցրեց, թե ինչպես ե կողմակերպված կալը, ում հետ մենք պետք ե հարաբերությունն սրահպանենք թուիչքի ժամանակ: Յես պատասխանեցի բոլոր հարցերին: Զրույցի վերջում ընկեր Ստալինը նորից ամեց այն նույն հարցը, վորով նա դիմեց ինձ հեռախոսով՝ արդյոք յես հանդիսացե՞լ եմ այս տարի: Յես պատասխանեցի, վոր չեմ հանդատացել:

— Ինչո՞ւ,— հարցրեց ընկեր Ստալինը,— թուիչքից առաջ պետք եր հանդատանալ:

Յես բացատրեցի, վոր զբաղված եյի սամառնակի փորձարկումներով ու մեքենայի պատրաստությունն ստուգելով: Իոսիֆ Վրասարիտնովիչը հայտնեց, վոր յես միանգամայն ճիշտ եմ վարվել, վոր ամլիացիայի մեջ անհրաժեշտ ե անձնապես անընդհատ հսկել ամբողջ տնտեսությանը և առանձնապես այն սամառնակին, վորով ողաչուն բարձրանում ե ողը:

Այնուհետև ընկերներ Ստալինն ու Մուրտուզը բարի ճանապարհ ցանկացան ինձ, թուիչքի հաջող ավարտում:

Կրեմլից յես ուղիղ դնացի աերողրոմ: Բավական ուշ եր, բայց վոչ վոք չեք հեռացել: Բոլորն սպասում եյին կուսակցության և կառավարության ղեկավարների հետ ունեցած իմ զրույցի արդյունքներին: Մեծ ուրախությամբ ընդունվեց այն լուրը, վոր վաղվա թուիչքի համար թուլյություն ե վերցված: Ինժեներներն ու տեխնիկներն անհատալ

մեկնեցին Շչեկովոյի աերողրոմ՝ սամառնակը թրուիչքի պատրաստելու համար, սինոպտիկները կայծակ հեռագրերով յեղանակի մասին նոր տվյալներ եյին պահանջում իրենց ցանցից:

Մենք ցրվեցինք տները: Բրյանդինսկին սլացավ Շչեկովո ավանը— նրա կինը աղջիկ եր բերել նախորդ օրը: Յես դնացի տուն, մոտեցա լուսամուտին: Մոսկվան պատած եր ամալի հոծ չղարչով, անձրևը չոռում եր կարծես թե դուլերից: Դժվար եր պատկերացնել, թե այս հեղեղը յերբեկեց կվերջանա: Սակայն սինոպտիկները հավատացնում եյին, վոր առավոտյան յեղանակը կլավանա: Յես մի քանի ժամ անպսեցի, բայց անձրևը չդադարեց: Այն ժամանակ յես, հույս կտրած, պառկեցի քնելու: Յերկար ժամանակ չեյի կարողանում քնել. մտածում եյի ստարտի տեխնիկայի մասին:

Առավոտյան ժամի վեցին մեկնեցի Շչեկովո: Մինչև ստարտը մնում եր յերկու ժամ: Այս ժամանակամիջոցում պետք եր նախաճաչել, նայել վերջին ողերևութարանական ամփոփագիրը, ստուգել սամառնակի ու սարքերի աշխատանքը, խոսել ժուռնալիստների հետ, հրաժեշտ տալ բարեկամներին:

Շչեկովոյի աերողրոմը քաջ հայտնի յե մեր Միության մեջ: Հենց այդ աերողրոմից ստարտեց Խորհրդային Միության Հերոսներ Չկալովի, Բայդուկովի ու Բելյակովի սամառնակը, վոր Ստալինյան մարչրուտով թռավ Մոսկվայից Ամուրի Նիկոլայեվսկի: Այստեղից թռավ իր առասպելական համարձակության ռեսուսի Չկալովի անձնա-

կազմը Հյուսիսային բևեռի վրայով դեպի Ամերիկա : Այս անբողբոմից ստարտեցին Խորհրդային Միության Հերոսներ Գրոմովը, Յուզեֆը և Դանիլինը հեռավորության համաչափահային ռեկորդը խփելու համար : Այստեղից թռավ նաև Սիլվիոմուշ Լեանկոսկու լայնաթև դիդանտը... Աերողրոմի մոտիկ յեղրի յերկարությամբ ձգվում է մի լայն բետոնած թռիչքուղի : Նա սկսվում է բարձր բլրակից, վորթթեթևացնում է ծանրաբեռնված մեքենաների վերթուչիլը : Սովորաբար հեռավոր ռեյսերի մեկնող բոլոր սավառնակներն իրենց վաղըն սկսում էյին բլրակից : Վորովհետև «Մոսկվա» սավառնակը դետնից կտրվելու սքանչելի տվյալներ ուներ, մենք վորոշեցինք ստարտել վոչ թե բլրակից, այլ անմիջականորեն թռիչքուղուց :

Մինոստիկների նախատեսումն արդարացավ, առավոտյան անձրևը դադարեց : Արևը փայլում էր, տեղ-տեղ սպիտակին էյին տալիս ամպերը, ավելի ճիշտ նրանց մնացորդները, մանրուշքը, ծվենները : Մենք մնաս բարով ասացինք բարեկամներին և զրուվեցինք մեր տեղերը : Ամենավերջին րոպեյին տեղ հասավ ավտոն. «Պրավդայի» թղթակիցը բերեց հինգ հարյուր հատ հենց նոր լույս տեսած լրագիր : Յես սիրով ընդունեցի լրացուցիչ բեռը : Յես առաջ էլ բախտ էյի ունեցել «Պրավդայի» նամակատարը լինելու : Մի տարի առաջ յես լրագիրը Սվերդլովսկ հասցրի լույս տեսնելուց ութ ժամ հետո : Սովորաբար նա այնտեղ է հասնում յերրորդ օրը միայն :

Մենք լրագրերը խոթեցինք սավառնակի բոլոր ադատ մնացած անկյունները :

Յես հրամայեցի հավաքել կոճղերը և լրիվ դադտվի : Սավառնակը սահեց ուղիով : Նա ծանրաբեռնված էր նորմայից շատ ավելի : Մեքենայի թռիչքային կշիռը հասնում էր 12,5 տոննի : Ինժեներները վաղըի յերկարությունը վորոշել էյին 1200 մետր : Փաստորեն վաղըր տեեց միայն 820 մետր : Մեքենան ընթանում էր կարծես թե տողած զծով, մի մազաչափ անդամ չթեքվելով : 40 վայրկյան հետո բենք ողումն էյինք :

Սկսվեց Մոսկվա-Վլադիվոստոկի չրջան թռիչքը :

ԿՈՒՐՍ ԴԵՊԻ ԱՐԵՎԵԼՔ

Մի լայն չրջան դործելով, մենք նորից անցանք անբողբոմի վրայով : 150 մետր բարձրությունից յես վերջին անգամ նայեցի ծանոթ դաշտին : Ներքև կանգնած էյին ուղեկցողները : Նրանք թափահարում էյին ձեռքերն ու գլխարկները : Արագորեն լողացին անդառները, շտաբի շենքերը, լավ ծանոթ անտառակը : Հունիսի 27-ի ժամի 8 և 36 րոպեյին էր :

Հաղիվ էր մեր տակից անհայտացել ուղեկցողների բազմությունը, յերբ մենք անհասկալ դիմեցինք մոտոռների, նրանց աշխատանքի ստուգման : Յես տկանջ էյի դնում մոտոռների աշխատանքին, հետևվում էյի սարքերի ցուցումներին, հսկում բենզինի ու յուղի ճնշմանը, ջրի ջերմաստիճանին, իմ տեսադաշտում պահում սարքատախտակի վրայի բազմա-

Թիվ թվացույցերը: Բրյանդինսկին անհապաղ ուղիով կապեց յերկրի հետ: Կապը կանոնավոր աշխատում էր:

Ամեն ինչ կարծես թե նորմալ էր ընթանում: Բայց առաջին իսկ րոպեյից յես զգացի, վոր մեքենան հսկայական չափով դերաբեռնված է: Ֆիզիկապես զգացվում էր ողանավի կշիռը: Ղեկավարումը թույլ էր: Բավական էր մեքենայի քիթը մի քիչ իջեցնել, և սավառնակը միանգամից կորցնում էր 50-70 մետր բարձրություն, մինչդեռ սովորաբար նա ընկնում էր միայն 5-10 մետր: Շատ մեծ ջանքերով էր հաջողվում հաղթահարել թեքումը: Գերաբեռնված մեքենան վարելը խիստ տարբերվում է նորմալ սավառնակ վարելուց: «Մոսկվան», պետք էր վարել վերին աստիճանի խնամքով, զգույշ: Ձգացվում, շոշափվում էր, վոր բացառապես մոտոռների վրա յես նստած: Բավական է, վոր նրանք նահանջեն, քարշը թուլացնեն, — և սավառնակը քարի նման կընկնի ցած:

Դեռևս յերկրի վրա Բրյանդինսկին ինձ յովեց ճշգրիտ կուրս: Ստարտից անմիջապես հետո նստրված կուրսը համեմատեց սարքերի ցուցումների հետ: Կողմնացույցների աշխատանքն ստուգելով, նա ուղղում մտցրեց մոտավորապես յերկու աստիճան: Մենք ուղղություն վերցրինք ճիշտ դեպի Արևելք, ուղիղ դեպի Պարարովսկ:

Աերողբոմից հետո ձգվեց անտառը: Մենք դրնում էինք քիչ բարձրության վրա, չատ լավ ջոկելով ճանապարհները, ղետակները, քնակավայրերը:



Կոկլինսկին թռիչքից առաջ:

Արևը տաքացնում էր վերեւից: Մենք ժպտում էինք: Բայց կես ժամ հետո յեղանակը փոխվեց: Ի վանդակի մոտ մենք ընկանք ամպերի մեջ: Գնալով յեղանակը վատթարանում էր, կամաց-կամաց սկսեց մեղուղմել գետնին: Ամպերը ցած էլին իջնում, տեսանելիությունը վատթարանում էր, սկսվեց անձրևը: Մինոպտիկները, նախատեսելով մեղ վատ յեղանակ, հավատացնում էլին, սակայն, վր ամպերի ստորին յեզրերը կգտնվեն մոտ 300 մետր բարձրության վրա: Սավառնակի տակ 300 մետրն աշնուամենայնիվ բարձրություն է: Իրականում ամպամածության բարձրությունը հավասար էր վոչ թե 300, այլ 50 մետրի: Մինոպտիկների տեսակետից սա աննշան սրխալ է: Սա գնահատել կարող է միայն այն ողաչուն, վր վարում է գերաբեռնված սավառնակը:

Պարզ էր, վր մենք դտնվում էլինք ամպրուպային Ֆրոնտի զոնայում: Կան կարելի յեր դրա վրայից ցատկել մոտավորապես վեց-յոթ կիլոմետր բարձրության վրա, կամ անցնել ամպերի տակով: Ռեյսի սկզբին մեր գերաբեռնված սավառնակը մեծ բարձրություն չեր կարող վերցնել: Կուրուբեն թռչել կնշանակեր ռիսկ անել: Ստիպված յեղանք զնալ ամպերի տակով:

Շուտով թռիչքի բարձրությունն իջավ մինչև 30 մետրի: Անձրևը չեր դադարում, սողնում վոչինչ չեր յերևում: Յեթե մեր բախտից ճանապարհին պատահելին բարձր դանդակատուն, բլրակ կամ դորձաբանային շենքեր, «Մոսկվայի» անձնակազմը չեր ավարտի իր թռիչքը:

Այս բարձրության վրա թռիչքի շարունակումը չմտածված ռիսկ կլիներ: Կամա-սուկա մոտանք ամպերի մեջ և շարունակեցինք թռչել կուրորեն: Մոտ 300 կիլոմետր թռչելով, մենք վերջապես դուրս յեկանք ամպային քողից: Ճիշտ է, ամպերն առաջվա նման խիտ ծածկութով փակում էլին յերկինքը, բայց նրանց ստորին ծայրը մի քիչ բարձրացավ: Մենք կարողացանք թռչել մոտ 100 մետր բարձրության վրա: Այսպիսի պայմաններում թռիչքը տեղեց համարյա մինչև Կիրով:

Սավառնակի արագությունը կազմում էր մի ժամում մոտ 300 կիլոմետր: Մեր տակից անվերջանալի շարքերով անցնում էլին պուրակներ, դաշտեր, գյուղեր: Մենք ուշադրություն չեկինք դալձնում նրանց վրա: Մեծ տարածության վրա թռչելիս հարկ չկա մանրամասն կողմնորոշվելու: Կարևոր է մարշլուտի առանձին փուլերում վրորվելու ըստ խոշոր ուղենիշերի: Հիմնականում կուրսը պահպանվում է ըստ ժամանակի, և միայն այն ժամանակ, յերբ ներքևում յերևում է խոշոր քաղաք, մեծ գետ, բարձր լեռներ — ճշտվում է մարշլուտը:

Ժամը 11 և 08 րոպեյին մենք անցանք Կիրովը: Ալեքսանդր Մատվեյեվիչը կանոնավոր յերկկողմանի կապ էր պահպանում յերկրի հետ: Բոլորի համար պարզ է ուղիովակի նշանակությունը հեռավոր թռիչքի ժամանակ: Յերբ մեծ ուղաչու Ձկալովի սավառնակն անցնում էր բեկոային անձայրածիր անապատի վրայով, համայն աշխարհն ամեն ժամ ճշգրիտ գիտեր փառապանծ անձնակազմի տեղը և դի-

տեք այն բոլորը, ինչ տեղի յեր ունենում սավառնակի մեջ: Հյուսիսային բևեռ արշավելու ժամանակ Մոլոկովի, Ալեքսեյևի ու Մազուրովի սավառնակները կարողացան միանալ բևեռում գտնվող Վոդոպյանովի սավառնակին այն պատճառով միայն, վոր դրոշակիր մեքենայի տրամադրություն տակ եր գտնվում լավ ռադիոկայան, վորի ոգնությունը Վոդոպյանովի անձնակազմը վայրեջբից հետո հաղորդեց իր տեղի մասին:

Մենք պիտի թռչեյինք խորհրդային յերկրի քիչ ուսումնասիրված շրջանների վրայով: Հարկադրական վայրեջբի դեպքում մենք մեր վիճակի ու տեղի մասին կարող եյինք իմաց տալ միայն ռադիոյի միջոցով: Ուստի յես դեռ գետնին հրամայեցի շտուրմանին յուրաքանչյուր ռադիոգրամ սկսել կոորդինատները հաղորդելուց: Գետնին, լսելով սավառնակի աշխատանքը, ամենից առաջ գիտեյին, թե վորտեղ ե գտնվում նա:

Ընդհանրապես ռադիոսարքավորմանը մենք մեծ ուշադրություն եյինք դարձնում: Իմ խնդրանքը մի գործարան պատրաստեց մի փոքրիկ ու թեթև ռադիոկայան, վորն ուներ յերկու ընդունիչ և յերկու հաղորդիչ: Նրա հատկությունները մենք ստուգեցինք դեպի Ֆիննական ծոցը կատարած փորձնական թռուիչի ժամանակ, յերբ Բրյանդինսկին Բալթիկից ուղղակի կապ եր պահպանում Բազովի հետ: Բավական ե ասել, վոր Արևելք թռչելու ժամանակ Մոսկվան անընդհատ յերկկողմանի կապ եր պահպանում սավառնակի հետ և նույնիսկ ընդունեց Սպառն-

կում վայրեջբ կատարելու վերաբերյալ մեր ռադիոգրամը: Մենք մեզ հետ եյինք վերցրել նմանապես ավարիային ռադիոկայան, նման այն կայանին, վոր ունեյին պապանինականներն իրենց ճամբարում: Այս կայանի ղինամոմեքենան ձեռքով ե աշխատում. մի մարդ պետք ե պտտի կոթը, փոխարինելով ելեկտրոկայանի շարժիչը, մյուսն այդ ժամանակ ըզբաղվի հաղորդումով: «Սալդաթ-մոտոռը», ինչպես այս կայանն անվանում են ողաջուները, տեղավորված եր Ֆյուդելաժի պոչում: Այս նախադրուշով թյունը ձեռք եր առնված հարկադիր վայրեջբի դեպքի համար, յերբ առջևի մասում տեղավորված ռադիոկայանները կարող եյին վնասվել:

Կիրովից այն կողմ յեղանակը արագորեն լավացավ: Խիտ ամպամածությունն ստտիճանաբար պատառ-պատառ յեղավ, իսկ այնուհետև համարյա անհայտացավ: Ոգտվելով դրանից՝ մենք սկսեցինք վեր բարձրանալ: Սավառնակը բավական արագ բարձրացավ 4500 մետր: Մենք գիմակներ հագանք, միացրինք թթվածնի սարքերը և շարունակեցինք մեր ուղին այդ բարձրություն վրա:

Կիրովից մինչև Ուրալ ճանապարհը քաղախան միապաղաղ եր: Նեքեում ձգվում եր սովորական պեյզաժ. մանր անտառներ, դաշտեր: Հաճախ պատահում եյին ճանապարհներ: Ստաբիլի մոտավորապես յերեք ժամ հետո Բրյանդինսկին յերկտող ուղարկեց ինձ: Մի կտոր թղթի վրա գրված եր «1000» թվանշանը: Սա նշանակում եր, վոր մենք անցել ենք 1000 կիլոմետր: Դեռևս մնում եր թռչե-

լու 6500 կիլոմետր: Մաշան հաշվեց միջին արագու-
թյունը, վոր հասնում եր մի ժամում 314 կիլոմետ-
րի: Առանձին ուղեմասերում արագությունը կազ-
մում եր 336 կիլոմետր:

Սալառնակը մոտենում եր Ուրալին: Յեղներով
յեղանակի քարտեղից, Ուրալից այն կողմ մենք
ալիտի հանդիպելինք անցած ամպրոպային ֆրոնտի
մնացորդներին: Ուղղում մտցնելով սինոպտիկների
նախատեսումների մեջ, յես վորոշեցի համենայն
դեպս վեր բարձրանալ դեռևս Ուրալի լեռնաշղթայի
նախալեռներում: Նախաղղուշութունն ավելորդ
դուրս չեկավ: Մեզ հաջողվեց տեսնել Ուրալի լեռ-
նաշղթայի միայն նախալեռները. լեռնաշղթայի մեջ-
տեղում մենք անցնում եյինք ամպերի միջով և դը-
րանցից հեռացանք միայն 5500 մետր բարձրության
վրա: Մեզ այնպես ել չհաջողվեց Ուրալը տեսնել
վերեից:

— Մի՛ վշտացիր, լեռնային տեսարաններով կը-
հիանանք վերադարձին, — յերկտողով ինձ մխիթա-
րում եր Բրյանցկինսկին:

Վորոշ ժամանակ անց շտուրմանը հաղորդեց,
վոր Ուրալը մնաց մեր հետևը: Մենք դնում եյինք
ամպերի վերեից: Նրանք խիտ քողի նման ծածկում
եյին դետինը: Վոչ մի տեղ ամենանվազագույն իսկ
լուսանցք չեր յերևում: Իսկ մեր վերևը փայլում եր ա-
րևը, կուրացուցիչ լույսով վողողելով ամպերի ուժ-
եկանոսը:

Ամպերի վրայից թռչելիս ողաչուի սիրտը լըց-
վում ե մի ինչ-վոր վճիտ անդորրությամբ: Նրանց

տեսքը վերեից արտասովոր ե: Նրանք ամենևին
էլ նման չեն այն ամպերին, վոր մենք տեսնում ենք
դետինից: Նրանք բազմազան ձևեր են ունենում:
Յերբեմն նրանք թվում են ահեղ, հզոր, վտանգա-
վոր, յերբեմն ել, ընդհակառակը, քողարկում են ո-
ղաչուին սպասող վտանգը:

Հաճախ հանդիպում են այնպիսի ամպեր, վո-
րոնց վրայից թռչելը հիշեցնում ե ովկիանոսի վրա
կատարած ճամբորդութուն: Այս զբաղումն ուժե-
ղանում ե շարժուն շղթաների յուրատեսակ լուսա-
վորումով, վորոնք նման են ծովի ալիքներին: Հա-
ճախ ովկիանոսից մերթ այստեղ, մերթ Բայտեղ
դուրս են ցցվում ամպի լեռներ: Ըստ այս բարձունք-
ների հեշտ ե կողմնորոշվել, կուրս պահպանել մի
բարձունքից մինչև մյուսը: Մեկ-մեկ հանդիպում են
չատ յուրահատուկ գոյացություններ բարձր զնն-
վանների նման: Սրանք կայծակնաբեր ամպեր են,
վորոնք կրում են ելեկտրական հզոր լիցքեր: Ողա-
չուին խորհուրդ չի տրվում մտնելու «գնդանների»
մեջ, ցավառնակն այնտեղ կարող ե փչրվել, ինչպես
խաղալիք: Վերջապես, լինում ե նաև շատ ջրիկ
սոսկալամածութուն, վոր հիշեցնում ե ծուխը: Սպի-
ւաղավուն քողի միջից ազոտ կերպով յերևում ե
դետինը, ուղեհիշերը ձուլվում են, դժաբուրթյուն-
ներն ազոտանում:

Վերեից նայելիս ամպերի մակերեսը կուրացու-
ցիչ կերպով սպիտակ ե թվում: Սալառնակի տակ
վառված ե լինում կաթնադույն անափ ովկիանոս:
Յեթե թռիչքը կատարվում ե ամպերի յերկարու-

Թխամբ, կամ ողաչուն զնում ե ընդդեմ ամպերի, ապա նա առջև կամ կողքից տեսնում ե համառաբած մուրթ պատ առանց վորեւ լուսավոր դուրնի: Խո՛ւլ, մոա՛յլ, մո՛ւթ պատ:

Ամպերի միջով թռչելիս վոչինչ չի յերևում: Զորս կողմը կաթ ե: Զգացածդ կարելի յե համեմատել այն բանի հետ, յերբ գետնին քայլում ես շատ խիտ մառախուղի մեջ և չես ջոկում նույնիսկ կողքովդ քայլող մարդուն: Ամպերի միջով կույր թրուիչքի ժամանակ ողաչուն տեսնում ե իր ստվառնակը մինչև թևերի ծայրը: Կույր թուիչքի պայմանները շատ միապաղաղ են, բայց և շատ լարված: Բայց ահա առջևդ կաթը պարզում ե, կարծես թե առատորեն ջուր են խառնել նրան: Սիրտդ ել ե պարզում, գիտես, վոր ամպամածությունը վերջանում ե և մոտենում ե պարզ յեղանակը: Նա դեռևս հեռու յե: Պետք ե թռչել դարձյալ մի քանի կիլոմետր: Բայց ողաչուն ուրախ ե: Իսկ յերբ կույր թուիչքը վերջանում ե և առջևդ յերևում ե փայլուն արևը, ողաչուի վրայից կարծես թե մի ծանրություն ե ցած ընկնում: Ասես յերկար ժամանակ նստած եյիր ջրի տակ և, վերջապես, ջրի յերես դուրս յեկար: Առա՛տ լույս, կապո՛ւյտ յերկինք, փաղաքշտ արև...

Ամպերի վրայով թռչելիս կարելի յե դիտել ուր տիկական մի հետաքրքիր յերևույթ: Ստվառնակը շատ օրեդինալ ստվեր ե դցում ամպերի վրա: Ամպաքողի վրայով առաջանում ե մի մեծ, խիստ դժադրված շրջան, իսկ նրա կենտրոնում յերևում ե

Խոչող մեքենա, վորը հիշեցնում ե իսկական սա-
փառնակ:

Մի անգամ յես առիթ ունեցա թռչելու ամպերի վրայով, կատարելով ստվառնակի ստուգման հատուկ ատաղադրանք: Առջևի կարինում գտնվում եյին ինժեներներ, վորոնց առաջ յերեք չեք պատահել թռչել ամպերի վրայից: Ռեյսը նորմալ եր ընթա-
նում: Անսպասելիորեն յես նկատեցի, վոր առջևի կարինում նստածներն անհանգստանում են, բացե-
ին պատուհանները և վախեցած՝ ձեռքով ցույց են տալիս ներքև: Յես անհանգստացած նայեցի կողքս և քրքջացի. ամպերի վրայով դնում եր իմ ստվառ-
նակի ստվերը: Ծամբորդները նրան ընդունել են ու-
րիշ մեքենայի տեղ և վախենում են ընդհարումից:

Ուրալի վրա մենք հանդիպեցինք համակցված ամպերի, վորոնք իրենց մեջ գուգորդում են ամենա-
րազմադան ձևեր: Տեղ-տեղ ամպերը կուտակվել կազմել են հզոր անկարգ դադաթներ, տեղ-տեղ պառկած են չերտավոր դաթայի պես, մեկ մեկ ել ատաղացնում են լուսամուտներ, վորոնցով կարելի յե տեսնել ներքև գտնվող ամպաչերտը:

Ողաչուի ու շտուրմանի միջև սկսվեց աշխույժ գրադրություն: Յես Սաշայից ստացա մի ամբողջ նամակ: Նա դրում ե.

«Առաջինը՝ արագությունը 307, յերկրորդը՝ քամի աջից, հետևից— թույլ. յերրորդը՝ ի՞նչ տամ բռնելու»

Ողաչուի կարինից շտուրմանի խցիկը դնաց նույնալիսի լակոնիկ պատասխան.

«Արագութիւնը խիտ չէ: Ձե՞ր կարելի քա՞մին ուժեղացնել: Մի ումպ սուրճ»:

Հինգուկես կիլոմետր բարձրութիւնից բացվում էր բաժական ընդարձակ տեսարան: Ձախից ձգվում էին անվերջանալի ամպաշղթաներ: Ուղիղ մեր առաջ միանում էին ալիքան ահաբեկու դադաթներ, վոր թվում էր, թե վազ մի ապականակ նրանից դուրս չի դա: Աջից նույնպես կուտակվում էին ամպաժայտեր, բայց մի քիչ այլ տեսակի: Կարծես թե փոքր ինչ ալի կողմ ավելի մաքուր է, անդորր: Մեծ դժգոհությամբ մենք մի անկյունից թեքվում էինք մյուսը, յուրաքանչյուր չըջաղարձին հանդիպելով նոր լեռներ, նոր ամպակույտեր: Այսպես աստիճանաբար մենք 80 կիլոմետր թեքվեցինք մեր ճանապարհից դեպի հարավ:

— Այսպես մենք մինչև հասարակած ել կհասնենք— յերկտողով ասում է ինձ Բրյանդինսկին:— Ի՞նչ ես հրամայում անել:

— Հարկավոր է անպայման ճանապարհ դուրս դալ,— պատասխանեցի նրան:— Ո՞ւր ե Ուր:

— Մի՛ վախիր, ճանապարհը մեզնից չի վախճի, մենք ել նրանից նույնպես: Մենակ թե դու այլևս աջ մի հուպ տուր: Ուր կանցնենք Սամարովոյի ու Կոնդինսկի միջև:

Յեղնելով յեղանակի պրոպեդնէից, ամպրոպային ֆրոնտը շուտով պիտի վերջանար: Շատ մոտիկ մի ինչ-վոր տեղ մեզ լավ յեղանակ էր սպասում: Բրյանդինսկին դլխի ընկավ, վոր իմ մեջ դեռ չի սպառվել հավատը սինոպոլիսների գուշակու-

թյունների վերաբերմամբ, և հեղնորեն ուտերը թոթվեց: Նա իրավացի յեր: Սինոպոլիսները հաշվի չեյին առել, վոր տարվա այս յեղանակին արեւը խիտ աաքացնում է տունդրան: Հզոր վերընթաց հոսանքները բաժական ամպամածութիւն էյին առաջացնում:

Մեր ճանապարհին ընկած տունդրայի ամբողջ տերիտորիան ծածկված էր ծանր ամպերով: Կայծակների պատճառով վատանում էր յերկրից տրվող ռադիոհաղորդման լսելիութիւնը, բարդանում էր բաժակումը: Սմպի կուտակումները վախկել էին ճանապարհը: Հարկ էր լինում խուսանալել սպիտակ լեռների միջև, վորոնք մոտենում էին միմյանց: Յերբեմն նրանք միանում էին, և կամա-կամա պետք էր անցնել կույր թուիչքի: Սմպերի միջև հաճախ փայլում էին հսկա կայծակներ: Մեր թուիչքը հիշեցնում էր վաղք յերկար վոլորապտույտ միջանցքով:

Այս փուլում թուիչքը պահանջեց ֆիզիկական հսկայական լարում: Ստիպված էյի լինում շարունակ պտտել շուրջալը, վորպեսզի սալառնակի թեքվածքն ուղղվի: Ներքև ամեն ինչ մութն էր. նշանակում է անձրև և դալիս: Առջևում անոխըջ փայլում էյին կայծակները՝ լայն, միմյանց հետ խաչա՝ լուսները, չնայած մեր հզոր մոտոռների վոռնոցին:

Յերբ մենք անցանք Ուրալի լեռնաշղթայի վրայից և դուրս յեկանք տունդրա, Բելանդինսկին սրածոթյամբ համոզվեց, վոր անթափանց ամպերի միջով նրան չի հաջողվի նույնիսկ աչքի ծայրով տեսնել Կոնդրինսկոյե գյուղը՝ վերջին բնակավայրը մարջրուտի այս փուլում։ Նրանից այն կողմ մի քանի հազար կիլոմետր տարածության վրա վոչ մի գյուղ չէր նախատեսվում։ Յես ինքս ել եյի ուղում նայել Կոնդրինսկոյե գյուղի վրա։ Չեր խանդարի իմանալ, թե ինչ տեսք ունի այս գյուղը վերեից։ Թերես հարկ լինի մի անգամ ել թռչել այս տեղերով։

Ինչպես և բոլոր ողաչունները, յես մտաբերում եմ քաղաքները, ծովախորշերը, ամեն մի վայր այնպես, ինչպես նրանք յերևում են ուղից։ Հիշողություն մեջ մնում են քաղաքի ընդհանուր դժադրությունը, հատակագիծը, խոշոր շենքերը, գետի ու ծոցի գծերը, յերկաթուղիների ու խճուղիների ոճապատկերները։ Այս բոլորը պահվում է ողաչուի հիշողություն մեջ, իսկ հետո դառնում ճշգրիտ ուղեշիշ։ Այս պատճառով Միության յեկրոպական մասի գլխավոր թռչելիս կողմնորոշվելը հեշտ է։ Այնտեղ հաճախ են պատահում յերկաթուղիները և, յեթե ողաչուն քարտեղը լսով չի ճանաչում, նա կարող է ուղղակի կուրս փերցնել յերկաթուղով և նրանով թռչել մինչև վերջին կայանը։ Թռչելիս ուղտվում են սւրիշ տեսակի ուղեշիշերով ել, մինչև իսկ ցածրանում են այնքան, վոր կարգան յերկաթուղային կայա-

րանի անունը կամ խոշոր ցուցանակը։ Կարելի չի հիշատակել իր տեղը վորոշելու մի յեղանակ ել, վորը կոչվում է կողմնորոշում ըստ տեղական բնակիչների։ Այս «յեղանակը» հետևյալն է. ողաչուն իջնում է գետին, դուրս է գալիս սավառնակից, առաջին հանդիպածից հարցնում է, վորտեղ է դառնվում, այդ վայրը նշում է քարտեղի վրա և շարունակում թռիչքը։ Արևելք թռչելիս կողմնորոշման այս բոլոր յեղանակներն ել բացառված եյին վոչ միայն այն ուսումնառով, վոր թռիչքն անվայրեջք եր, այլև սուռնդրայի կատարյալ անմարդաբնակ լինելու հետևանքով։

Մեր տրամադրություն տակ մնում եյին անցած ուղին հաշվելու, աստղաբաշխական և ռադիոկողմնորոշման մեթոդները։ Շտուրման Ալեքսանդր Բրյանդինսկին հիանալի տիրապետում եր արդի ողաչավագնացության բոլոր մեթոդները և ուղած դոմենտին ճշգրիտ գիտեր, թե վորտեղ ենք դառնվում մենք։

Յերբեմն սակավադեպ հանդիպող լուսանցքներից մեղ հաջողվում եր տեսնել յերկիրը։ Նրան տեսնելով, մենք մեծ բավականություն եյինք ստանում, բայց այդ անողուտ եր տեղորոշումը ճշտելու համար։ Յածում փոխած եյին համատարած ճահիճներ։ Բրյանդինսկին փորձեց քարտեղը համեմատել գետնի հետ, բայց անհուսալի համարելով, հրաժարվեց դրանից։ Կոչ գետնին, վոչ ել քարտեղի վրա հիշատակելու արժանի բան չկար։ Անվերջանալի ճահիճների մեջ սակավադեպ դժադրվում եյին թանր գետերի հու-

ները: Նրանք բոլորը յերկվորյակների պես նման ե-
յին միմյանց, բայց Բրյանդինսկին ինչ-վոր մի հա-
տուկ հոտառությամբ իրարից տարբերում եր այս
միատիպ գետակները: Ահա նա յերկտող ե ուղարկել:

— Ներքեում Նազիմ փոքրիկ գետակն ե: Հետո
լավ նայեց, ծիծաղեց և ուղարկեց նոր յերկտող:

— Ել ի՞նչ ես ուզում: Ես գետը նույնիսկ պը-
լյաթ ունի:

Տունդրայի վրայով թռչելը բավական միապա-
գաղ եր: Մեքենան առաջ եր գնում մի ժամում 285-
300 կիլոմետր արագությամբ, բայց այս մասին կա-
ւելի յեր իմանալ միայն չտուրմանի դրածներից:
Յուրաքանչյուր հարյուր կիլոմետրը նման եր առաջ
անցած հարյուրավոր ու հազարավոր կիլոմետրներին:
Ամեն անգամ վորոշակի ժամանակ անց Բրյանդին-
սկին լուր եր ուղարկում՝ ճիշտ հիշատակելով ան-
ցած տարածությունը: Նրա յերկտողները զարմանա-
լի եյին իրենց ծայրահեղ պրոֆեսիոնալ խստու-
թյամբ:

— Յե՞րբ կլինի Յենիսեյը, — հարցրի յես նրան:

— 3 ժամ 07 րոպեյից. Մոսկվայի ժամանակով
ժամի 19 և 12 րոպեյին, — պատասխանեց Բրյան-
դինսկին:

Առաջ անցնելով, նկատեմ, վոր Յենիսեյն ան-
ցանք իրոք ճիշտ նշված ժամանակին, առանց վորեւե
րոպե ուշանալու (իսկ մենք հո ամեն րոպե թռչում
եյինք հինգ-վեց կիլոմետր):

Յերեկոն մոտենում եր: Նրա մոտեցման մասին
մենք կարող եյինք իմանալ ժամացույցի ցիֆեր-

լիստով միայն: Բնությունը վոչ մի նշան չեր տա-
լիս որվա վերջանալու մասին: Արեւն առաջվա պես
պայծառ փայլում եր յերկնքում, կարինում տաք եր,
մթնշաղի ստվերներ չկային: Յեւ ահա հեռու-հեռու
առաջներս յես տեսա յերկու միանգամայն ուղիղ,
կարծես թե քանոնով դժված, բացարձակ գուլպահեռ
գետակներ: Նրանք ձգվում եյին հյուսիսից հարավ,
սկսվելով մի լայնության վրա գտնվող յերկու կետից:
Յես չկարողացա հասկանալ, թե բանն ինչումն ե:
Այսպիսի ուղիղ գետեր չեն լինում բնության մեջ:
Գուցե սրանք ջրանցքնե՞ր են: Բայց վո՞րտեղից են
սակավաքնակ տունդրայում յերկրաչափորեն ուղիղ
ջրանցքները: Գաղտնիքը բացվեց այն ժամանակ,
յիբբ մենք մոտեցանք նրանց: Պարզվում ե, վոր
փոքրիկ գետի փախին վառվում են յերկու հսկայական
խարույկ: Ծուխը հավասար ժապավենի նման քա-
մուց ձգվում եր դեպի հարավ:

Կրակը տեսնելով, յես քաղց զղացի և խնդրեցի
Բրյանդինսկուն վորեւե բան ուղարկել ինձ ուտելու:
Բոլոր մթերքները գտնվում եյին նրա մոտ: Սաշան
սիկեց մեր թոխքից մի քանի ժամ առաջ տապակած
հավի ախորժելի վոտքը: Բայց հաղիվ յես սկսել ե-
յի ուտել, յերբ ախորժակս փակվեց: Միայն լսել
եյի ուզում: Թոխքն ամբողջ ժամանակ կատարվում
եր մեծ շարժության վրա, մենք շարունակ ոգտը-
վում եյինք թթվածնային սարքերից, ուտի և կո-
կորդներս չորացել եր:

— Խմելու բան տուր, — խնդրեցի յես Բրյան-
դինսկուն:

Նա բացեց տերմոսի խուփը, տաք թեյ լցրեց ու մեկնեց ինձ: Յես խմեցի, բայց կարճ ժամանակ հետո նորից սաստիկ ծարավ զգացի: Թթվածնի անընդհատ դործածությունն արտահայտվում էր որդանիզմի մեջ: Շարավից խուսափել կարելի չեր մի կերպ միայն՝ փակելով թթվածնի խողովակը: Բայց սա հավասարազոր եր ինքնազանության:

Մեծ բարձրության մեջ ողբ չատ նոսր է, և նորմալ շնչառության համար ողբ չի բավարարում մարդուն: Հինգուկես կիլոմետր բարձրության վրա ճնշումը մոտ յերկու անգամ ավելի պակաս է, քան յերկրի յերեսին: Ներծծելով նույն ծախալով ող, ինչ վոր դեմքի վրա, մարդ ստանում է թթվածնի միայն կես բաժինը: Ավելի վեր բարձրանալիս շնչառությունն ավելի չէ դժվարանում: Թթվածնի պակասությունն անմիջապես արտահայտվում է մարդու որդանիզմի մեջ: Շարժումները ծուրորեն են կատարվում, սկսվում է ապատիա, քնկոտություն: Թթվածնային տեսական քաղցը հանդում է մահվան:

Բարձր թռիչքների ժամանակ միշտ ուղտվում են թթվածնից: Նկատի ունենալով մնալ մոտ մի օր ու դիչեր մեծ բարձրության մեջ, մենք մեզ հետ վերցրինք կենսատու դադի՝ ջրիկ թթվածնի բավականաչափ պաշար—10 լիտր, վորը պաղի վերածած կադմում էր մոտ 8000 լիտր: Փորձը մշակել է թթվածնի դործածության վորոշակի նորմա՝ նայած թռիչքի բարձրության: Բարձրության մեծացումով աճում է նաև թթվածնի սպառման նորման: Թթվածնային սպարատուրան ինքնին բավական պարզ է: Կարինում

դրվում է մի բալլոն հեղուկ կամ դադանման (150 մթնոլորտի ճնշումով) թթվածին: Բալլոնից դնում է մի մետաղե խողովակ, վորը փոխվում է կաշեփողի, իսկ սա միացած է այն դիմակին, վոր ուղաչուն հաղնում է յերեսին: Յանցին միացված է մի սարք, վորն ինքնաբերաբար դողալորում է թթվածնի հանձնումը՝ նայած բարձրության:

Սովորաբար յես ուղտվում էյի դադանման թրթվածին պարունակող սարքերից: Այս թռիչքին յես առաջին անգամն էյի հեղուկ թթվածին վերցնում ոլլխավորապես այն պատճառով, վոր նա թույլ էր տալիս տարալի (բալլոնների) մեջ տնտեսել մոտ 80 100 կիլոգրամ, իսկ դերաբեռնված մեքենայի համար յուրաքանչյուր գրամը նշանակություն ունի: Թռիչքը ցույց տվեց, վոր հեղուկ թթվածինը միանգամայն պիտանի չէ հեռավոր ռեսերի ժամանակ և չատ հարմար է ուղտվելու տեսակետից:

Շատերը կարծում են, թե թթվածին ներշնչելն անախորժ է: Սա սխալ է: Առաջին ումպերն են միայն, վոր հատուկ սպեցիֆիկ տարահամ ունեն: Բայց մեկ-յերկու րոպե հետո մարդ շնչում է միանգամայն նորմալ կերպով, մոռանալով, վոր նա ուղտվում է վոչ թե սովորական ողից, այլ սնվում է իտացրած թթվածնով: Յեթե մարդ բարձրության մեջ յերկար ժամանակ մնա առանց թթվածնային սարքի, քաղցածանա, իսկ հետո բերանն առնի կաշեփողը, ապա անմիջապես կզգա լիարյուն շնչառության կենսատու ուժը: Կարծես թե լրիվ ումպերով

լումն էս կայտառութեան դաւաթից, վայելում կենսատու երջտրակտ:

Բարձրութեան մեջ թռչելը պահանջում է շատ մարդկածութիւն: Յետ առիթ եմ ունեցել մի սերիա փորձեր կատարել ուսումնասիրելու նոսր մթնոլորտի ազդեցութիւնը մարդկային որդեանիդմի վրա: Մի մեքենայի մեջ նստում եյի յետ, մյուսում՝ դիտող ուղաչուն: Մենք բարձրանում եյինք մինչև 6000 մետր և այնտեղ կատարում մի շարք եփոյուցիւններ: Յետ իմ սովառնակով մոտենում եյի ձախից—դիտողը դընդացիրն ուղղում եր ինձ վրա: Յետ մոտենում եյի աջից՝ նա դնդացիրն ուղղում եր մյուս կողմը: Բայց միջանի այսպիսի շարժումներից հետո չմարդկած ուղաչուն չնշատապառվում եր և լաթի նման մնում նստած, առանց դնդացրին մոտենալու: Յեթե սա ուղային իսկական կովում լիներ, յետ նրա հետ կըվարվէի այնպես, ինչպես ցանկանայի:

Մեծ բարձրութեան մեջ հարկաւոր է ուշադիր կերպով հետեւել իրեն, վորքան կարելի յե քիչ շարժումներ անել, վորոնք լինեն ամենից խնայողական շարժումները: Յերկարամյա պրակտիկայի հետեւանքով յետ ինձ վարժեցրել եմ նվազագույն շարժումներէ խուսափում եմ կտրուկ շրջադարձերից, հետ չեմ դառնում, դիտաւորապես աշխատում եմ աչքերով: Հատուկ ուշադրութիւն եմ դարձնում թթվածնային սարքին: Սրանովմն է յուրաքանչյուր բարձրադնաց թռիչքի հաջողութիւնը: Յեթե թթվածնային սարքը վնասնա՝ պետք է անմիջապես իջնել, դըրանով իսկ հաճախ դադարեցնելով թռիչքը:

Բարձր թռիչքների պատմութիւնը քիչ դեպքեր չգիտեմ, յերբ թթվածնային ապարատը հանկարծ հրաժարվում է աշխատելուց: Շատ հաճախ սա ուղաչուն հասցնում է ուշադնացութեան: Չղեկավարվող սովառնակը քարի նման ընկնում է գետին, և սովարիան համարյա անխուսափելի յե: Այս իմաստով շատ ցուցական եր ողաչու Մ. Ալեքսեյեւի թռիչքներից մեկը, վորի նպատակն եր առեւտրական բեռով հանդերձ բարձրութեան ռեկորդ խփել: Յերբ Ալեքսեյեւի սովառնակը դառնում եր մոտ 10000 մետր բարձրութեան վրա, նրա թթվածինը հանկարծ դադարեց հոսելուց: Ալեքսեյեւը դիտակցութիւնը կորցրեց: Չղեկավարվող մեքենան հսկայական արագութեամբ նետվեց դեպի գետին: Մոտ 2000 մետր բարձրութեան վրա ողի ճնշումից պատուկեց առջևի կարբինի վերնակարը: Ողի կտրուկ հարվածից Ալեքսեյեւը մասամբ դիտակցութեան յեկավ, բայց վերջինս այնքան դեռ մթադնված եր, վոր նա մոռացավ շատին իջեցնել և մեքենան նստեցրեց Փյունդեւաթի փորի վրա: Միայն թռիչքային մեծ փորձը, շարժումների մշակված ավտոմատիզմը նրան վերկեցին անխուսափելի աղետից:

Նման մի դեպք տեղի ունեցավ ինձ հետ 1936 թվին մի մարդական թռիչքի ժամանակ: Ընկերների պատմածից յետ գիտելի, վոր թթվածին չլինելու դեպքում ուշադնացութիւնը տեղի յե ունենում անակնկալ կերպով: Ուստի մշտապես շատ ուշադիր յետ հետեւում եյի թթվածնային սարքի աշխատանքին, վորովհետեւ ուշադնացութիւնն սկսելուց հետո

ուչ կլինի վորեւե բան ձեռնարկելու համար: Սովորաբար թթվածնի մատուցումը դադարում է այն ժամանակ, յերբ սարքը սառչում է: Յեւ ահա 9000 մետր բարձրութեան վրա յես նկատեցի, թե ինչպես մետր բարձրութեան վրա յես նկատեցի, թե ինչպես ինքիկատորի սլաքը տարուերվում է: Վայրկենա-պես կռահելով, վոր սարքն սկսում է կատակել, յես անմիջապես մեքենան տարա դեպի ցած: Քանի դեռ թթվածնի մատուցումը վերջնականապես չեր դադարել, յես կարողացա իջնել 6000 մետրի վրա: Այս բարձրութեան մեջ յես կարող եյի ապրել նաև առանց թթվածնային սարքի:

Ինչ-վոր միջոցով այս անցքի մասին տեղեկացրել եյին ընկեր Ստալինին: Մի քանի ուր հետո յես կրեմլումն եյի և ինդրեցի թույլ տալ հերթական օեկորդային թռիչք կատարելու: Ընկեր Ստալինը հարցրեց.

— Իսկ ինչպե՞ս է ձեր թթվածնային սարքի վիճակը: Հարկավոր է հատուկ հանձնաժողով նշանակել, վորն ամեն ինչ ստուգի թռիչքից առաջ:

Ապարդյուն կերպով ջանում եմ գլխի ընկնել, թե վորտեղից է ընկեր Ստալինն իմացել այս անցքի մասին: Մի քիչ լռելով, պատասխանում եմ, վոր ամենից ավելի լավ ու հուսալի կլինի, յեթե ամեն ինչ յես ինքս ստուգեմ:

— Լավ, — ասաց ընկեր Ստալինը, — միայն թե ամեն ինչ ստուգեք ինչպես հարկն է:

Ու պատրաստվելով թռչելու դեպի Արևելք, մենք մեծ ուժադրութուն դարձրինք թթվածնային սարքավորմանը: Բոլոր սարքերը խնամքով ստուգ-

վեցին ամենաբազմազան պայմաններում: Իմանալով վոր թռիչքի հաջողութունը կախված է անձնակազմի աշխատունակութունից, մենք ձգտեցինք անել առավելագույն հնարավոր բանը, վորպեսզի պահպանենք մեր ուժերը մեզ հանձնարարված դործը կատարելու համար: Սմբողջ թռիչքի ժամանակ յես անընդհատ հետևում եյի այն սարքերին, վորոնք հսկում են թթվածնային ապարատուրայի աշխատանքին: Ստանալով Յենիսեյին, մենք դոհունակութամբ համոզվեցինք, վոր ապարատուրան լավ է աշխատում և վոր թթվածնի պաշարը լիովին ապահովում է ճանապարհի շարունակումը մեծ բարձրութեան վրա:

Միբերի Յենիսեյ մեծ դեղը մի յուրատեսակ աշխարհազրական սահմանադիժ հանդիսացավ մեր ճանապարհի համար: Մինչև Յենիսեյ ձգվում եր միայն ճահճուտ տաղտուկ տունդրան: Այս դեղից հետո վայրի բնույթը խիստ փոխվեց, յերևացին կանաչ, անտառներ: Սկսվում եր սիբիրյան մեծ սալդան:

— Իսկ լա՞վ է հիմա անտառում, Վոլոդյա, — հարցնում է ինձ Բրյանդինսկին: — Ինչքան ավելի հաճելի պատկեր է, քան տունդրայում: Սակայն այնտեղ ել սարսափելի տեղեր չեն. մի ժամանակ մարդիկ պիտի ապրեն: Ա՛յ, նույնիսկ բեռումն էյին ապրում, իսկ տունդրայում համենայն դեպս ավելի տաք է:

Պողկամեննայա Տունգուսկայի ու Յենիսեյի միացման տեղում Բրյանդինսկու սուր աչքը նկատեց քարտեզի վրա չնշանակված ինչ-վոր բնակավայր՝

կազմված մի զուգը տնակներից։ Այս մասին նա անմիջապես ուրախալի յերկտող ուղարկեց ինձ։ Միանգամից ուրախացանք։ Մեզ համար հաճելի յերեւանել, վոր ահա այստեղ, վոչ հեռու մարդիկ են ապրում։

Յենիսեյի ավազանը բաց եր։ Մենք շատ լավ տեսնում եյինք յերկինքն ու յերկիրը։ Քիչ ժամանակ անց առջեից ել կրկին յերևաց ամպերի պատը։ Մկղբում դրանք քիչ եյին, հետո ավելի ու ավելի շատ, յերկիրը նորից ծածկվեց խիտ անանցանելի վերմակով։ Միայն սահավադեպ լուսամուտներից յերևում եյին լեռնաշղթաները։

Հետագա ամբողջ ճանապարհն ընկած եր լեռնային յերկրի վրայով։ Լեռնաշղթաները փոխարինվում եյին լեռնաճյուղերով ու նոր լեռնաշղթաներով՝ միատեսակ, մեկը մյուսին հար և նման։ Դեռ քիչ առաջ սփռոցի նման հարթ դետինք կնճուսում եր, հսկա ծալքեր ստանում։ Մինչ այդ սավառնակը ծախսեց բեկիկնի նշանակելի մասը, շատ ասելի թեթևացավ և մենք հեշտությամբ հասանք 6500 մետր բարձրության։ Թռիչքը շարունակեցինք այս բարձրության վրա, բայց այստեղ ել յերբեմն հարկ եր լինում թռչելու ամպերի միջով կամ խուսանալելու նրանց միջև։ Արևը մերթ յերևում եր մեր գլխավերևը, մերթ ծածկվում կաթնաքողի հետևը։

Բրյանդինսկին, թեև բախտավոր, ցույց տվեց դեպի հյուսիս։ Յես նայեցի ձախ. ամեն ինչ նորմալ ե, ամենուրեք ձգվում են ամպերը։ Այն ժամանակ Սալան յերկտող ուղարկեց ինձ.

— Ձախ կողմի յեղանակը ողաչուի յերազն ե։

Յեմ իսկապես, թվում եր, թե բավական ե մի քանի կլիմատոր թռչել ձախ, և ամպային դերու-թյունը կվերջանա, կսկսվի տանելի միջավայր, վորտեղ կարելի կլինի հանդստանալով թռչել։ Բայց այս յապավորութունը խարուսիկ եր։ Լավ յեղանակ վորոնելով, մենք յերևի պիտի հասնեյինք համարյա մինչև Սառուցյալ ովկիանոս։

ԳԻՇՆԵՐԸ ԱՄՊԵՐԻ ՎՐԱՅՈՎ

Սավառնակը թռչում եր առաջ, ամեն մեկս շարադված եր իր դործով։ Ժամանակն աննկատելի անցնում եր։ Մեծ եր դարմանքս, յերբ շտուրմանը հայտնեց, վոր մոտենում ե կես դիչերը։ Նայեցի արևին—նա դեռևս բավական բարձր ե։ Ըստ յերե-վույթին, յես այնքան եմ հրապուրվել նավավարու-թյամբ, վոր կորցրել եմ ժամանակի զգացումս, թեև ամեն ժամ յերկտող եյի ստանում շտուրմանից, թե «այսքան ժամում անցել ենք այսքան կլիմատոր»։

Ավիացիոն լեզվով արտահայտված, կարելի յե տեսլ, վոր մենք ընդունեցինք թռիչքի սահմանված ուժիմը։ Մոտոռներն աշխատում եյին ձգչուրի ու հստակ։ Նրանց աշխատանքի ձայնը համաչափ եր ու թխալար։ Բոլոր սարքերի սլաքները նույն տեղերումն եյին, վորտեղ վոր պետք ե լինեյին։ Կուրսը պահ-սպանվում եր անփոփոխ, պտույտների քանակը՝ նույնպես։ Վորոշակի ուժիմ սահմանվեց նաև մեր աշխատանքի համար. համաչափ ինքնազգացում, ան-

դորը վստահություն, ներվային լարման բացակայություն: Մենք յերկուսս ել մի ամբողջություն ելինք կազմում ստվառնակի հետ միասին, աշխատում էյինք բոլոր սարքերի հետ լիակատար համերաշխությամբ:

Դատելով ըստ Բրյանդինսկու հաշիվների, 12 ժամում մենք թուել ենք մոտ 4000 կիլոմետր: Սկսած Խոսկլայից ճանապարհի միջին արագությունը կազմում էր մի ժամում 322 կիլոմետր, իսկ վերջին փուլում նա հասավ 350 կիլոմետրի:

Ստվառնակի մեջ կյանքն ընթանում էր չափաված ու անշտապ: Ամենքս զբաղված էյինք մեր գործով: Իսկ աշխատանք կար թե՛ ողաչուն և թե՛ շտուկմանի համար: Ողաչուն պետք է վաթեր ստվառնակը, պտուեր ղեկանիվը, գործեր պեղալներով, անընդհատ հետևեր անսահման թվով սարքերին: Իսկ դրանք քիչ չէյին՝ պտույտների հաշիվներ, յուղի և բենդինի ջերմաչափեր, մանոմետրեր, բենդինաչափեր, ալտիմետրեր, արհեստական հորիզոն, թեքաչափ, թթվածնասարքի ինդիկատոր, նորմալ և քարամաղնիսային կողմնացույցներ և այլն և այլն. Իհարկե, յես ղիտակցարար ուղադրությունս չէյի սեկոում յուրաքանչյուր սարքի սլաքի վրա: Այս բոլորն արվում էր մեխանիկորեն, վարժությամբ: Սարքերին հետևելու մասին մի տեսակ անհարմար ել է գրել: Ողաչուն կրկարդա այս խոսքերը և կասի. համա բան գտավ առեկու, չե՞ վոր այս բոլորը կատարվում է ի միջի այլոց: Միանգամայն ճիշտ է:

Անտեղյակ մարդուն կարող է անհասկանալի լի-

նել, թե ինչպե՞ս է ողաչուն կարողանում միանգամից հետևել յերկու տասնյակ սարքերին ու դրա հետ միասին մեքենան վարել: Թույլի ժամանակ պետք է կարողանալ վոչ միայն կենտրոնացնել, այլև ապակենտրոնացնել ուղադրությունը: Սա միանգամից չի հաջողվում և պահանջում է մեծ պրակտիկա: Յես հիշում եմ, թե ինչպիսի տանջանքներով էյի յես սովորում թուչելու արվեստը: Ավիացիոն դպրոցներում աշակերտին աստիճանաբար են վարժեցնում՝ սարքերի ոգտագործմանը. նախ մեկը, հետո յերկուսը, հետո յերեքը: Սկզբում սովորող ողաչունն սովորեցնում են ստվառնակը հորիզոնի ուղղությամբ վարել աֆսես, վոր քիթը վեր ու վար չլինի: Հետո մտցնում են հետևյալ տարրը՝ վերացնել թեքումները: Յեվ յերիտասարդ ողաչուն միանգամից հսկայական բեռնավորում է գրում: Բայց ամենադժվարին պահն սկսվում է այն ժամանակ, յերբ նրան ստիպում են հետևել յերրորդ սարքին: Սովորող ողաչունն ասում են, թե պետք է հետևել, վոր մոտոռը տա 1500 պտույտ, վոր ստվառնակն ուղիղ գնա, ղեսուղեն չհակլի, չթեքվի, չճոճվի: Յերիտասարդ ողաչուն անսպառ աշխատանք ունի: Հենց վոր կարդի յես դնում պտույտները—ստվառնակն սկսում է իջնել, ուղղում ես—պտուտակը թուլացել է, պտույտները քչացնում ես—մեքենայի քիթն իջնում է: Ողաչու աշակերտը հորիզոնն է բռնում, հաստատում է մոտոռի աշխատանքի ուժի մեջ—ստվառնակն այդ ժամանակ ընկնում է թևի

վրա: Թեքումը վերացնում ես— մեքենան չեղվում է մի կողմ:

Աստիճանաբար ողաչուն վարժվում է համակցել շարժումները, ստակենտրոնացնել ուշադրությունը, հետևել բոլոր սարքերին: Բայց հարցերը ողաչուն, թե դժվար է, արդյոք, լավ յեղանակին թռչելը: Նա կղարմանա, կասի, վոր լավ յեղանակին կարելի չե նույնիսկ ննջել: Նա չի գիտում իր աշխատանքի ծավալը, թեև սա մեծ է ու բազմազան: Ամեն ինչ կատարվում է ժեսոնիկոյն, սովորությամբ: Յերբ ուզում ես ամպի կողքովն անցնել, ապա այդ ժամանակ չես մտածում, թե պետք է քի վրադ տալ: Սա կատարվում է ինքնաբերաբար: Չանք է պահանջվում միայն այն ժամանակ, յերբ թռչելը կատարվում է անորոշ աղբյուրաններում կամ յեղք պետք է անկանոն շարժում անել:

Բայց դատարկ պարճենկոտություն կլինի առհասարակ, թե սովորական հսկողությունն ու սովորական նավավարությունն աշխատանք չե, մանավանդ այնպիսի թռչելի ժամանակ, ինչպիսին մերն է: Բացի սովառնակը վարելուց, յես անընդհատ ստուգում ես յի շտուրմանի գործունեությունը, արբողջ ժամանակ հետևում եյի քարտեզով սովառնակի ընթացքին, հաշվում եյի արագությունը, ճանապարհի տարրական հաշվումներ կատարում: Իմ բաղամյա ավիացիոն կյանքի ընթացքում յես շատ քիչ եմ առիթ ունեցել շտուրմանի հետ թռչելու: Բոլոր թռչելիքների ժամանակ նավագնացությամբ զբաղվել եմ յես ինքս: Յեղ այժմ, բարձր գնահատելով Բը-

րյանդինսկու վարպետությունն ու լիովին վստահելով նրան, յես այնուամենայնիվ, ըստ սովորության կատարում եյի շտուրմանի հաշվարկումները:

Պակաս աշխատանք չունեի նաև Բրյանդինսկին, Նա հսկայական ուշադրություն եր դարձնում կողմնորոշմանը: Ամբողջ ճանապարհի ընթացքում նա համարյա ամեն մի բույն պետք է պահեր կուրսի հաշիվը, վորոշեր սովառնակի տեղը: Շատ ժամանակ եր խլում յերկրի հետ ռադիոկապ պահպանելը, զանազան ռադիոգրամների ստացումն ու հանձնումը, ողերևութարանական ամփոփագրերի ստացումը:

Բացի մնացած բոլորից, Սաշան բուֆետայանի պարտականություններ եր կատարում, վերսկզբակաբոլոր մթերքները գտնվում եյին շտուրմանի խցիկում: Մենք մեզ հետ վերցրել եյինք տերմոսներ առք սուրճով ու թեյով, տապակած հավ, խոճկոր (Բրյանդինսկու հատուկ պատվերով), բուտերբրոդներ խավյարով, յերչիկով ու կարագով, խնձոր: Ավարիային պաշարի մեջ կային զանազան կոնցենտրաններ ու կալորիառատ մթերքներ, վորոնք կբավարարեյին յերկու շաբաթ: Սկզբում յես չեյի ուզում շատ մթերք վերցնել, բայց վորքան շատ եյի նայում թռչելի քարտեզին, այնքան ավելի եյի ուզում պաշար վերցնել: Մենք մեզ հետ վերցրել եյինք նաև կաթաններ, թեյաման, դանակներ, պրիմուս: Այս բոլորը կարող եր պետք դալ հարկադրական վայրեջի ժամանակ:

Սակայն վոչ յես, վոչ ել Բրյանդինսկին թըռ-

չեղիս չեյինք ուղում ուտել: Թուխքի ամբողջ ժամանակամիջոցում յես կերա կես խնձոր և հավից մի կտոր: Բրյանդինսկին նույնպես վոչինչ չկերավ: Հեռավոր Թուխքներ ժամանակ ակտրոսակի փակ լինելը այսպես ասած՝ լայն տարածված յերևույթ և: Ինչպես հայտնի յես, Ստալինյան մարչբուտով և բեռնի վրայով Թուխքի Զկալովը, Բայդուկովը և Բելյակովը նույնպես իրենց ուտելու պաշարեղենը թողել էյին անձեռնմխելի: Գրոմովը, Յուժաչևը, Դանիլինը նույնպես չեյին ուղում ուտել:

Բայց մենք շատ եյինք խմում: Ողում անցկացրած 24 ժամում յես խմել եմ վոչ պակաս, քան մի լիտր սուրճ: Յես անընդհատ յերկտողներ ե, վոր ուղարկում էյի Բրյանդինսկուն, պահանջելով տալ մի ունպ սուրճ կամ թեյ: Մեզ տանջող ծարավն եր անուղղակի պատճառն այն փոքրիկ անակտրոսության, վոր ունեցավ Սաշան նոր տերմոսը բացելիս: Յերբ նա խուլիւ հետ պտտեց ու խցանը հանեց, տեթոսից դուրս թռավ հեղուկի շատրվանը: Տերմոսները լցրել էյին դեռնին, նորմալ ճնշման պայմաններում, իսկ այժմ մենք թռչում էյինք 5 և կես կիլոմետր բարձրության վրա, վորտեղ մթնոլորտային ճնշումը շատ քիչ է: Սրա հետևանքով հեղուկն ուժով վեր թռավ, իսկ Բրյանդինսկին, չնայած 20 աստիճան սառնամանիքին, թեթևակի խաչեց ձեռքերը:

Այսպես դանաթան դործերի վրա էյինք մենք, յերբ դիչերն անցավ:

Շատ դիչերներ եմ յես անցկացրել ողում, բայց

այսպիսի դիչեր դեռ յերբեք չեմ տեսել: Սալանան կը գնում եր հինդ և կես կիլոմետր բարձրության վրա: Յերկիրը պատած եր ամպերով: Սրանք լեռնա-նում էյին մեր շուրջը՝ ձախից, աջից, առջևից, Թուխքի դժից վերև ու ներքև: Վոլորապառլայ միջանքով մենք սուրում էյինք դեպի Արևելք՝ ցերեկվան ընդառաջ:

Մեր գտնված լայնության վրա ամառը դիչեր լինում է բառիս վոչ լրիվ իմաստով: Արևը կարճատև անհայտանում է հորիզոնից և ապա կրկին ծագում: Գիչերվա ժամերին համարյա նույնպես լույս է, ինչպես և ցերեկը:

Բացկայանպես դիչերն զգացվում եր: Ամպերի գույնը միմյանում եր, նրանք թվում էյին մուգ-գորշ: Աջ կողմը հարավում հորիզոնը մութն եր, ձախում՝ լուսավոր ու պայծառ: Արևը կամաց-կամաց իջավ ցած, յերկրի յեզրից այն կողմ: Լուսավոր հեռքով յերևում եր, թե ինչպես նա շարժվում է հորիզոնի դժի հետևում: Թվում է, թե բավական է ձեռք իջեցնես այնտեղ, և կարելի կլինի արևը դուրս քաշել հետ: Մոտավորապես 50 բույե հետո արևը նորից ծագեց:

Գիչերն սկսվելուց հետո յեղանակն ավելի ցրտեց: Թուխքի մեկնելիս մենք շատ տաք հագնվեցինք, վորովհետև սավառնակի կարբինը հատուկ ջեռուցում էուներ: Մենք հագել էյինք բրդե սպիտակեղեն, ֆու-ֆայկաներ, դամշե կոստյումներ սկյուռի մորթով, վոտքերիս՝ մորթե կոշիկներ: Բացի սրանից, յես վեցրել էյի մորթե բոտեր, վորոնք հագնում են

սենտերի վրայից: Այս բոտերը հին վաստակալոր
վոտնամաններ եյին: Նրանց մեջ յես սովորաբար
թուշում եյի վերեւ, ստրատոսֆերա: Փորձնական թը-
նիչքների ժամանակ յես առիթ եմ ունեցել ծանո-
թանալու բարձրաթիւ ողաչուններին հարմարեցրած
և հատկապես նրանց համար սրտորաստած բազմա-
տեսակ վոտնամանների հետ: Յես համոզվեցի, վոր
համարյա դրանք բոլորն եւ անպետք են: Դրանք
կարում են այնպիսի մարդիկ, վորոնք վոչ մի դա-
ղափար չունեն զերցածը ջերմաստիճանների ու մեծ
սառնամանիքների մասին: Այս վոտնամանների մի
մասը շատ զեղատես եր. նրանցով ամոթ չէր նույ-
նիսկ թատրոնում յերեւալ: Իսկ մեծ բարձրության
վրա վոտքերն այսպիսի ելեղանտ մորթե կիսակո-
չիկներում սառչում են: Այն ժամանակ յես վերցրի
վոչխարի խիտ մորթուց կարած իմ բոտերը: Սրանց
մեջ ե անցել իմ ամբողջ բարձրաթիւիչ դործունեյու-
թյունը: Նույնիսկ 60 աստիճան սառնամանիքում
այսպիսի բոտերի մեջ վոտքերն այնքան տաք են լի-
նում, ինչպես վառարանում: Այս բոտերը յես հետս
վերցրել եյի նաև զեպի Արևելք թուշիւս:

Յերեկվա ժամերին թուշիւս մենք ցուրտ չեյինք
դռնում: Զիշտ ե, շուրմանի կաբինի դրսից կախված
տերմոմետրը ցույց եր տալիս 20 աստիճան զրոյից
ցածր, բայց սալառնակի ներսում համեմատաբար
տաք եր: Արևը բարձրության վրա սաստիկ տաքաց-
նում եր: Յես հանցի կաշվե մուշտակավոր կուրտ-
կաս և մնացի մի ֆուֆայկայով, տաք սաղավարտս
փոխարինեցի հասարակով, մուշտակավոր ձեռնոցնե-

բըս մի կողմ դրեցի: Իմ հռչակավոր բոտերն ընկած
եյին հատակին: Բայց հենց վոր արեն անցավ հորի-
զոնի հետեւ, կարինը ցրտեց: Սալալված յեղա հաղ-
նելու մուշտակե կուրտկան, մուշտակե ձեռնոցներն
ու մուշտակե սաղավարտը: Նույն բանն արեց նաև
Բրյանդինսկին:

Արևածաղը արտասովոր չափով զեղեցիկ եր:
Յես մի բոսե նույնիսկ ամսոսեցի, վոր անձնակազ-
մի մեջ նկարիչ չկա, վորը կարողանար կտավի վրա
սալավորել այս սքանչելի տեսարանը: Հավատացած
եմ, վոր յերկրի վրա վոչ վոք այսպիսի հրաշագեղ
դույներ չի տեսել:

Մեր առաջ կուրսի ուղղությամբ մենք նկա-
տեցինք պայծառ կրակ: Յես սրա վրա դարձրի
Բրյանդինսկու ուշադրությունը:

— Սա ի՞նչ բան ե:

— Սա կրակի տեղ չէ: Սա սալառնակ ե ճանա-
չողական նշաններով, — խեղամտորեն պատասխանեց
Բրյանդինսկին:

Իրականում, այդ վեներա մոլորակն եր:

Առավոտն սկսվում եր: Ամպերը շառաղունցին
վառ յերանդներով, վերևի շերտը թափաճիկ եր
թվում: Նրանք լուսանցում եյին ինչպես ճենապակին:
Յերկինքը վառ կապտագույն եր: Արևը դանդաղորեն
բռնում եր իր ցերեկվա ճանապարհը: Յեվ արևի
բարձրացման հետ միասին բարձրանում եր մեր
տրամադրությունը: Մեր սիրտն ուրախանում, հըրձ-
վում եր:

— Ուշադրութիւն դարձրու, արեւն իր տեղից չի ծագում, — նախազգուշացրեց ինձ շտուրմանը:

Ավելի հարավային լայնութիւններում՝ Մոսկւայում, Լենինգրադում, Կիւնով, Ուլեյսսայում, Ավերդելովսկում արեւը ծագում է արեւելքում և իր ուղին ավարտում արեւմուտքում: Մեզ մոտ նա ծագեց հյուսիսում՝ թռիչքի գծին խիստ ուղղահայաց, ձախ թևի կողմից: Մենք կարծես թե հասնում եյինք արեւին: Այս բոլոր կախարդական բաները տեղի եյին ունենում ասիական մայր ցամաքի հեռավոր հյուսիս-արեւելյան մասում Մոսկւայից բազմահազար կիլոմետր հեռու:

ԳԵՊԻ ԽԱՂԱՂ ՈՎԿԻԱՆՈՍԻ ԱՓԵՐԸ

Սալառնակը մոտենում է Վիտիմի չրջանին, Սերիւրի Լենա մեծ գետի ավազանին: Յեւ խնդրեցի Բըրյանդինսկուն խաբարովսկից հարցնել յեղանակի դրության մասին: Մի քանի րոպեից Մաշան քիչ միտիթարական պատասխան ստացաւ, թե խաբարովսկը պատած է հոծ բազմաշերտ ամպերով, վորոնց ստորին յեզրը միայն 300 մետր է յերկրից բարձր: Այս պայմաններում սալառնակը անբասիր ճշտությամբ խաբարովսկ կարող էր հասնել միայն ռադիոկոմմնացիոյ ոգնությամբ: Սխալվելու իրաւունք չունէ չունէյինք մենք, բավական էր մի փոքր շեղվել խաբարովսկից, և սալառնակը կընկներ ոռար աերիտորիա: Միանշամայն հասկանալի նկատառումներով մենք չեյինք ուզում այդ:

«Մոսկւան» սուբում էր լեռնոտ վայրի վրայով: Ներքե ամենինչ վիակիւծ էր ամպերով ու մառախուղով: Թվում էր, թե մենք թռչում ենք կաթնածովի վրայով: Առանձին տեղերում միայն մթին եյին տալիս դորշ բծեր: Այնտեղ, ըստ յերևույթին, թաղնւււծ եյին բլրակները՝ դադաթները: Մենք չեյինք կարող ճշգրիտ վորոշել նրանց բարձրութիւնը, բայց կարծում եմ, վոր դա կազմում էր 3—4 կիլոմետր:

Արեւը դարձյալ սկսեց տաքացնել: Յեւ հանեցի մուշտակի կուրտիան ու սաղավարտը. Բըրյանդինսկին գանգատվում էր, վոր ինքը չողում է նույնիսկ Փուկայկայի մեջ: Իսկապէս ասած՝ նա չողում էր վոր այնքան արեւից, վորքան շատ աշխատանքից: Յեւ խնդրեցի նրան փորձել ռադիոկոմմնացիոյ բռնել խաբարովսկի կայանը: Յերկու րոպե անց Բըրյանդինսկին հայտնեց, վոր կայանը դեռևս գտնվում է սարքի ուժից այն կողմ:

Մենք շարունակում եյինք թռչել դեպի Արեւելք: Ամեն ժամ յես խմում եյի մի ումպ սուրճ և նույնպէս ի կանոնավորությամբ բնորոշում «կոլա» հարերը: «Կոլա» հատուկ պրեպարատ է, պատրաստված հալած-աֆրիկյան կոլա ծառի սերմերից: Սա դործ է անվում իբրեւ տոնավորող միջոց յերկարատե թռիչքնէրի ժամանակ հոգնածութիւնը կանխելու և նրա դեմ պայքարելու համար: Առաջ յես յերբեք «կոլա» չեյի դործածում, թեև թռիչքներ եմ կատարել 10—14 ժամ տևողությամբ: Իմ որդանիլմը վստահորեն հաղթահարում էր հոգնութիւնը: Բայց մի որուղիւ չեր շարունակ յես դեռևս չեյի թռել: Մեզ հեռավոր

ռեյտի պատրաստող բժիշկները ջերմորեն հանձնարարում եյին «կուլա», խոստանում եյին ուղղակի հրաչափործ արդյունքներ: Վորոչ ողաչուններ թերահավատ վերաբերմունք ունեյին դեպի այս հաբերը: Որինակ, Վալերիյ Չկալովն ասում եր, վոր տուններով կերել ե այդ հաբերն՝ առանց որդանիղմին վորևէ պնաս կամ ոգուտ պատճառելու: Բրյանդինսկին նույնպես առիթ եր ունեցել ոգտվելու «կուլա»-յից, իսկ նա ել առանձին հարդանքով չեր արտահայտվում նրա մասին: Յես այնուամենայնիվ վորոչեցի փորձել նրա ներդործությունն ինձ վրա: Բժիշկ Սուբբոտնիկը խորհուրդ տվեց ութ ժամ թուիչքից հետո ընդունել առաջին հաբը և այնուհետև ընդունել ամեն ժամ: Այդպես ել արեցի:

Այժմ յես «կուլա»-յի ամենաջերմ կողմնակիցն եմ: Նրա շնորհիվ յես միանգամայն համաչափ ինքնազգացում ունեյի: Հոգնություն չեյի զգում, քնել՝ ամենևին: Թուիչքի վերջին յերկու ժամում դրությունըն այնքան լարված եր, վոր յես մոռացա «կուլա»-յի մասին: Վայրեջքից առաջ հոգնություն զգացի: Բայցևայնպես ինձ բավարարեց մի որուգիչեր: Իսկ սովորաբար հեռավոր թուիչքների ժամանակ հոգնածությունն սկսվում եր 10—12 ժամ ոգում մնալուց հետո:

Բրյանդինսկին թուիչքի ժամանակ «կուլա» չընդունեց և մոտավորապես 20 ժամ հետո կորցրեց աշխատունակությունը: Այն ժամանակ Սաչան անձնատուր յեղավ: Նա ինդրեց ինձնից մի հաբ, հետո յերկ-

րորդը, հետո յերրորդը: Կես ժամ հետո Սաչան այլևս հոգնածություն չեր զգում:

Թուիչքից հետո յես առիթ ունեցա մի ավիացիոն դորամասում մեծ աշխատանք կատարելու: յերիտասարդ ողաչուններին լարձր ու հեռավոր թուիչքների վարժեցնելու համար: Մի խումբ ողաչուններ պիտի թուչեյին 12 ժամ: Յես հանձնարարեցի նրանց ոգտադործել «կուլա»: Հաբերի դործածությունն սքանչելի արդյունքներ տվեց: Այժմ Մոսկվայի ողաչունների շրջանում «կուլա» հաբերը ժողովրդականություն են ստանում: Վորքան ինձ հայտնի յե, դրանից սկսել են դործածել նաև ռազմածովային նավատորմում, դիշերային աշխատանքների ժամանակ հիվանդանոցներում, ծննդատներում: «կուլա»-յից սկսվող ոգտում են նաև ժուռնալիստները, վորոնք հաճախ ստիպված են լինում գիշերները լուսացնել խմբադրատներում:

Ժամերն անցնում եյին, կիլոմետրները՝ թուչում: Մենք արդեն անցանք Լենայի ավազանը: Այդ ժամանակ յես Բրյանդինսկուց յերկտող ստացա:

— Վորողյա, արդեն 17 ժամ ե, ինչ մեքենան վարում ես: Մի կես ժամով ել տուր ինձ: Իսկ դու դուրս յեկ ողանալից, զբոսնիր, բացվիր...

Շտուրմանի խցիկում գտնվում եր յերկրորդ դեկավարումը: Բրյանդինսկին կարողանում եր սավառնակը վարել: Յես չառ եյի ուղում միջանի ընդհատ դեկանիվը տալ նրան, իսկ ինքս յեթե դուրս ել չգայի սավառնակից, ապա իսկապես դեթ մի քիչ կըբացվեյի, կձգվեյի, փոքր ինչ կհանդատանայի: Բայց

այդ ժամանակ ստվառնակը թուշում եր ամպերի միջով, վարումը կապված եր մեծ դժվարությունների հետ: Վարդեգի դիմանալ, մեքենան դուրս բերել մաքուր յերկինք և այն ժամանակ միայն հարգել շտուրմանի խնդիրը: Յերբ ամպերը վերջացան, յես թույլ տվեցի Բրյանդինսկուն ընդունելու ղեկանիվը:

Սաշան 12 բույե վարեց մեքենան: Այս միջանկրոպեյում յես կարողացա հանդատանալ, բացվել, ծխել, միջանի յերկտող դրել Բրյանդինսկուն, նա յել չուրջս, հիանալ բնությամբ: Ամենից ավելի ինձ ուրախացրեց այն, վոր ձեռքերս ազատ են: Թուիչքի ժամանակ նրանք շարունակ զբաղված են անընդհատ պտտում ևս ղեկանիվը, շարժում ևս դադի սեկտորները, քարտեզով ևս զբաղվում: Իսկ հիմա ձեռքով ինչ կուղես՝ արա: Յես մի բույե նույնիակ նախանձեցի շտուրմանին. ինչքան լավ աշխատանք ունի նա— ձեռքերն ազատ են: Այդ բույեյին յես ինձ ըզդացի ճամբորդ: Նստած անդործություն եմ անում: Շատ լավ ե:

Բայց ճշմարիտ, անդործությունը հարաբերական եր: Յես ամբողջ ժամանակ հետևում եյի, թե արդյոք Բրյանդինսկին ճիշտ և վարում մեքենան, նայում եյի սարքերին, բայց ևս այնպես հիանալի հանգրստացա: 12 բույե հետո յես նորից ստանձնեցի ղեկավարումը և այս անգամ այլևս ձեռքից չտվի մինչև թուիչքի վերջը:

Այնուհետև ասեն ինչ ընթանում եր, ինչպես առաջ: Թուշում եյինք ամպերի մեջ, ամպերի վրայով: Շտուրմանը աստղաբաշխական կողմնորոշում եր

կատարում, ռադիոյով կապվում եր յերկրի հետ, ընդունում և հաղորդում եր ռադիոսղարմներ:

Կույր թուիչքը շատ դժվար և և հոգնեցուցիչ: Ամպերի մեջ թուշելիս ողաչուն կարող ե վստահել միայն սարքերի ցուցումներին: Նա պարտավոր և չհավատալ իրեն, իր պրացումներին, իր տպավորություններին: Պիլոտը պիտի լինի մեքենա, ավտոմատ: Այս կանոնը խախտելն անթույլատրելի յե:

Ստվառնակը կուրորեն վարելու այս յերկաթյա րբենքն առաջին անգամ ինչպես հարկն և յես յուրացրի 1934 թվին: Ինձ առաջադրանք եր տրված տեսլան անվայրեջք թուիչք կատարել հետևյալ մարշրուտով՝ Մոսկվա— Յեկպատորիա— Մարիուպոլ— Բերդյանսկ— Մոսկվա: Մենք 17 ժամ մնացինք ուղում, վորից 10 ժամը՝ ամպերում: Դեպի հարավ ճանապարհն ընթանում եր համեմատաբար տանելի յեղանակին: Բայց վերադարձին համատարած ամպեր եյին: Միայն յերբեմն վերին շերտի միջով թափանցում եր արևը: Մթնշաղն իջնում եր:

Յեկ ահա հետ դառնալիս ճանապարհի կեսին մի ինչ-վոր տեղ ինձ թվաց, թե աջ կողմից սաստիկ փչում ե: Կնշանակի ստվառնակը դնում և աննորմալ դրությամբ: Նայում եմ սարքերին— ասեն ինչ կարդին: Ես դիտեյի, վոր նման դեպքերում պետք և հավատալ միայն սարքերին: Բայց վորքան շատ եյի մտածում սրա մասին, այնքան թվում եր, թե աջից ավելի ու ավելի սաստիկ և սկսում փչել: (Այժմ համոզված եմ, վոր սա դերհոգնածության արդյունք եր, ինքնախաբեյություն): Վարդեգի շատ քիչ ուղ-

դէլ սավառնակը (դիտակցութիւնս թեւադրում եր,
վոր ուղղել չի կարելի, այլ պետք է հավատալ սար-
քերին, բայց զգացմունքս ավելի ուժեղ դուրս յե-
կավ): Ուղղեցի— արագութիւնն սկսեց աճել:
Շուուրվալը քաշեցի դեպի ինձ— արագութիւնը շա-
րունակում եր աճել: Ալախմետրի սլաքը խեփեց
ձախ: Բարձրութիւնն ընկավ: Ի՞նչ անել: Սավառ-
նակի մեջ չորս մարդ կա, բոլորն ել առանց պարա-
շյուտի, իսկ մեքենան ամպերի միջից չեչտակի ընկ-
նում և ցած: Հանկարծ սկսվեց պոչի տատանում:
Բանը բոլորովին վատ է:

Միջանի վայրկյանում մենք ցած կգլորվեյինք
ամպերից: Այստեղ յես իսկույն ամեն ինչ հասկացա:
Սավառնակը միանգամայն ճիշտ եր դնում: Յերբ
ինձ թվաց, թե պոչը բարձրանում է, յես ուղղեցի
մեքենան և դրանով իսկ նրան սխալ դիրք տվեցի:
Մեքենան սկսեց անկանոն կերպով կորցնել բարձ-
րութիւնը: Հետզհետե իջման արագութիւնն այն-
քան մեծացավ, վոր սկսեց պոչի տատանումը: Յեթե
ամպերը շատ ցածր լինեյին, ապա մենք կխրվեյինք
դետին, այնպես ել չկարողանալով պարզել, թե բա-
նըն ինչու՞մն է: Ահա, թե կույր թռիչքի մեջ ինչի
յես հանդում ողաչուի անձնական զգացումները:

Հետո ուսումասիրելով թռիչքի բարոգրաման,
յես տեսա ամբողջ իրադարձութիւնը, վոր տպա-
վորված եր սարքի ժապավենի վրա: Բարոգրամի
հարթ դիծը հանկարծ կտրվել եր: Հետո դալիս եր
մի մեծ անկում և ապա նորից հարթ դիծ: Այն ժա-



Բարոտեմիոգրաֆ: հաստատված սավառնակի վրա թռիչքի բարձ-
րութիւնը գրանցելու համար:

մանակ մի քանի վայրկյանում մենք կորցրել ենք մոտ 1500 մետր բարձրություն:

Դրանից հետո յես շատ եմ կուրորեն թռել, բայց արդեն այլևս յերբեք հավատա չեմ կորցրել սարքերի նկատմամբ: Հետզհետե անհայտանում ելին նաև բոլոր պատահական տպավորությունները: Յեւ այժմ Արեւելք թռչելիս ինձ այլևս չէր թվում, թե փչում եմ անձից կամ ձախից, վոր սավառնակի քիթը կռահում ե կամ, ընդհակառակը, վեր ցցվում: Յես մեքենան վարում եյի ըստ սարքերի, նմանվելով ավտոմատի: Յես այլևս հարկ չեյի դրում վորեւէ ջանք դործադրել ինձ վրա, վորպեսզի ստիպեմ ինձ հավատալ սարքերին:

Մոսկվայի ժամանակով ժամի 23-ին սավառնակըն անցավ Բոդալբոյից: Ինչպես և մեր մարչընտի մնացած բոլոր կետերը, այս քաղաքը գտնվում եր ինչ-վոր տեղ ամպերի տակ, մենք նրան չտեսանք, և ողային այդ կիսակայանի մասին յես իմացա Բրյանդինսկու յեղկտողով միայն: Ըստ սովորության յես նայեցի քարտեզին, Բրյանդինսկու ցուցումները համեմատեցի իմ դիտողությունների հետ: Նրանք զուգադիպում եյին միմյանց: Շատերմանի տրամադրության տակ կար մանրամասն նավիգացիոն քարտեզ: Յես ինձ հետ վերցրել եյի Խորհրդային Միության դպրոցական մեծ ֆիզիկական քարտեզը և նրանով կողմնորոշվում եյի բավական ճիշտ կերպով:

Մոսկվան ուշադիր կերպով հետևում եր թռիչքի ընթացքին: Մենք յերկու անգամ առաջարկ ստա-

ցանք կրկնելու մեր մի քանի ռադիոդրամները, վորոնք, ըստ յերեվույթին, աղավաղվել եյին ընդունելիս կամ հանձնելիս: Տեքստը կրկնելու առաջարկըն ստորագրել եր ընկեր Վորոշիլովը: Նրա ուշադրությունն աշխուժացրեց մեզ, վոգեվորեց:

Յերբ մենք ժամանակի հաշվով թռչում եյինք Մեծ Նեվերը Յակուտսկի հետ միացնող խճուղու վրայից, յես նորից խնդրեցի Բրյանդինսկու խաբարովսկը բռնել ռադիոկողմնացույցով: Մինչև այնտեղ մնում եր մոտ 1000 կիլոմետր: Փորձը դարձյալ չհաջողվեց: Սաչան տարակուսաբար ուսերը թոթվեց, բայց մտածեց, վոր մեծ տարածության պատճառով բարձր, ըստ յերեվույթին, դեռևս չի բռնում ռադիոկայանի ալիքները: Անցավ մի ժամ: «Մոսկվան» շարունակում եր ուղին դեպի Արեւելք, ուղիղ դեպի Խաբարովսկ: Հունիսի 28-ի 2 ժամ 07 րոպեյին սավառնակն անցավ Զեյայի վրայով: ԽՍՀՄ մայրաքաղաքից մենք բաժանված եյինք ուղիղ դժով 5492 կիլոմետր տարածությամբ, իսկ փաստորեն անցած մարչընտով՝ 5920 կիլոմետր: Իմ պնդումով շատերմանը նորից սկսեց վորոնել Խաբարովսկի ռադիոփաբոսը: Վորոշ ժամանակ անց նա ստիպված եր հայտնելու, վոր Խաբարովսկի փաբոսը չի աշխատում: Յես անասելի դարմացած եյի:

Մեր թռիչքն ավարտելու պլանը վստահորեն կառուցվում եր Խաբարովսկի փաբոսի ուղնության վրա: Մենք դիտեյինք, վոր յեղանակը կարող ե մեզ խաբել, թաղցնել Խաբարովսկը, և այն դեպքում ռադիոկողմնացույցը սլետք ե ճիշտ կերպով սավառնակը

Հասցներ դեպի հեռավոր-արևելյան մայրաքաղաքը։ Մենք յենթադրում եյինք ռադիոկոդմնացուցով հասնել Սաբարովսկի, ճեղքել նրա վրայի ամպերը և հետո Ուսսուրիի դեպի հովտով դնալ դեպի Վլադիվոստոկ։ Մոսկվայից ստարտելուց առաջ յես յերեք անգամ հարցրեցի թուիչքի կաղամակերպիչներին, թե պատրաստ ե արդյոք Սաբարովսկի ռադիոփարոսը։ Բոլորը յերդվելով հալատացնում եյին, վոր փարոսն ստուգված ե, փորձված և ուղած բոպեյին պատրաստ ե սպասարկելու մեղ։ Իրականում ուրիշ բան դուրս յեկավ։ Ռադիոկոդմնացուցն այնպես ե շինված, վոր բռնում ե վորոշակի յերկարության ալիքներ, ասենք՝ 50-ից մինչև 100 մետր, հետո դալիս ե մեռյալ սեկտոր, վորի ալիքները կոդմնացուցը չի ընդունում, ապա դալիս ե դարձյալ ընդունման դիապազոնը։ Սաբարովսկի ռադիոտեխնիկներն իմաստություն են ունեցել ռադիոփարոսի սղղանշանները տալ մեռած ալիքով։

Այսպիսի պայմաններում մինչև Սաբարովսկի թլուիչքը շարունակելը շատ մեծ սխալ կլիներ։ 6000 կիլոմետր տարածության վրա ամբողջ ժամանակ թլուիչով առանց յերկիրը տեսնելու, մենք կարող եյինք 100—150 կիլոմետր կուրսից չեղված լինել մի կողմ։ Ուրիշ պայմաններում այս սխալը կարելի յերանտեսել, իսկ սահմանի կողքին տա կործանարար կարող եր լինել։

Այն ժամանակ յես վորոշում ընդունեցի՝ դնալ նախկին կուրսով դեպի Արևելք, հասնել մինչև Թաթարական նեղուցի մառախլազերծ ամերը, այնտեղ

կողմնորոշվել ըստ առաինյա ուղենիշերի և հետդառնալ ամպերի տակով։ Արդեն 20 ժամ մենք դանդաղ եյինք թուիչքի մեջ, և այսպիսի վորոշում ընդունելը հեշտ չեր։ Մենք պետք ե մեծ ողակ դործեյինք։ Այնպիսի հեշտ կլիներ ճեղքել ամպերը, բայց այս դեպքում մենք կհասնեյինք շատ անորոշ հետևանքներ։ Մեր ձեռնարկության հաջողությունը, առաջադրանքի անբասիր կատարումը մեզ համար այնքան թանգ եյին, վոր մենք ուիսկի յենթարկել չեյինք կարող։ Սովառնակը շարունակում եր իր ճամբան դեպի Արևելք, դեպի Սաղաղ ովկիանոսը։

Այս ժամանակամիջոցում կույր նավավարությությունը հիմնովին ձանձրացրեց ինձ։ Մենք ծախսել եյինք բեղիկի պաշարի համարյա յերեք քառորդը, մեքենան թեթևացել եր, և յես վորոշեցի բարձրանալ մինչև 6000—6500 մետր, դուրս դալ, վերջապես, ամպերի միջից և նորմալ կերպով թուիչ արևի տակ։ Բարձրացանք 6000 մետր։ Շուտով մեր առջևն ամպերն սկսեցին բարձրանալ։

— Յիկոն ե՞, — հակիրճ հարց տվեց Բրյանդինը։

— Այո, — պատասխանեցի յես։

— Չմոռանայինք նշանակել սրա հերթական համարը, թե, չե սրանց ուղղակի վարժվել կարելի յե, — մեղանխողիկ նկատեց չուլումանը։

Ամպամածությությունը շատ յուրատեսակ բնույթ ուներ։ Թվում եր, թե մենք պետք ե թեք լանջով բարձրանայինք բարձր բլրի վրա։ Ի՞նչ արած— մենք բարձրացանք։ Լանջի թեքությությունը սաստկանում եր։

Սամառնակը վեր եր բարձրանում ափսոս, կարծես թե թռչում եր լեռնաշղթայի վրա: Սլոխմետրի սլաֆը ցույց եր տալիս, վոր սամառնակը գտնվում է 6500 մետր բարձրության վրա: Այնուհետև բարձրաչափը ցույց տվեց 7000 մետր, 7200:

Իսկ ամսական ծախսերն ալեկի ու ալեկի յե բարձրանում: Ալեկի վեր ենք բարձրանում՝ 7500... 7700...

Ո՛հ, վերջապես զազաթին ենք:

Ու հանկարծ անսպասելի կտրվում է ափսոս լեռնաշղթան, վորի վրա մենք բարձրացել ենք: Կարծես թե լեռնաշղթան կտրել են զանակով: Կյանքումս յերբեք չեմ տեսել այսպիսի յերևույթ: Ամպերը կը սլորված եյին միանգամայն ուղղահայաց, խիտ սպողով: Միայն ներքևում, 2000 մետր բարձրության վրա յերևում է մի նոր շերտ: Մենք անմիջապես իջանք մինչև 5000 մետր բարձրությունը: Մեր գլխավերևը վառ փայլում եր արևը, ամպերը գտնվում եյին հեռու-հեռու, մեքենայից ցածր, և թվում եր, թե ամպ չկա առհասարակ:

Սկսվում եր թռիչքի մի նոր փուլ: Այս բանն իր արտահայտությունը գտավ ամենից առաջ մեր մտքերում: Մինչ այդ մենք թռչում եյինք առանց վորևէ հոգի: Մենք միայն մի ցանկություն ունեյինք՝ առաջ թռչել: Իսկ հիմա խոհեք առաջացան՝ ինչպես թռչել այսուհետև, ո՞ւր գուրս կդանք, յե՞րբ հետ դառնանք, արդյոք վառելանյութը կբավարարի՞ մինչև վաղիվոստով, քանի վոր ժամանակ ենք կորցնելու մինչև ովկիանոս թռչելու վրա: Հաշվով

մենք գտնվում եյինք Սմուրլին մոտիկ ինչ-վոր տեղ: Վորոշեցինք մի քիչ իջնել, վորպեսզի վորևէ լուսանցք, պատուհան գտնենք ամպերի մեջ:

Առջևը տեսանք մի սև բիծ: Սա լուսամուտ չեր. այստեղ ամառաշերտն ուղղակի ալեկի բարակ եր, քան ուրիշ տեղերում: Նշան բռնելով բիծը, սկսեցի վոլորապտույտ իջնել: Բիծը փոքր եր, հաշվի նկատելի, և յես շատ եյի վախենում նրան կորցնելուց: Հետո յեկ ուրիշ բիծ վորոնիր ամպերի ովկիանոսում:

— Ամպերի տակով և մարչրուտով — կռահեց Բրյանդինսկին:

Յես գլխով արեցի: Վերջապես սամառնակն իջավ մինչև նշանավոր բիծը: Սուղվում ենք, ինչպես ջրի մեջ: Ամպի շերտը բարակ եր: Արագ ճեղքեցինք նրան: Ներքևը ամպերի նոր շերտ: Գնացինք նրա վրայով և շուտով տեսանք յերկիրը: Յերկուսս էլ ուրախացանք: Ախր շատ յերկար ժամանակ եյինք թռչում, առանց յերկիրը տեսնելու:

— Նու, արդեն տանն ենք — յերկառող ուղարկեց ինձ Բրյանդինսկին:

Այլքսանդր Մատվեյեվիչը շատ լավատեսորեն եր տրամադրված: Մեր տաք ժամանակն սկսվել եր: Կարծես թե գտնվում ենք արդեն նպատակի մոտ, բայց և այնպես առաջներս դեռ քիչ դժվարություններ չկան: Հարկավոր է ցածրանալ, ճշտել տեղը, հասնել վերջնական կայանին: Թռչում ենք զեռանի շերտերը: Վո՛հ մի բնակավայր, կյանքի վո՛չ մի նշույլ: Հավանաբար մենք գտնվում ենք Սմուրլի հովտում

ինչ-վոր տեղ, բայց խաբարովակից հյուսիս, թե հարավ՝ դժվար է ասել: Յեթե հյուսիս՝ լավ է, իսկ յեթե հարավ՝ չա՛տ վատ է, չա՛տ:

Գուշակության ժամանակ չեր, և մենք նորոգեցինք թռիչքը դեպի Արևելք: Գնում եյինք հենց բլրակներին վրայով: Սկսվում եյին Սիրիոտե-Ալին լեռնաշղթայի ճյուղերը:

— Պատրաստվե՛լ մարտի՛, — հրամայեց անձնակազմի հրամանատարը:

Շտուրմանն ուշադիր նայում է առաջ: Անձրեն սկսվեց: Տեսանելիությունը խիստ վատացավ: Ամպերը մեզ սղծում են բլրակներին: Գազաթները թափված են ամպերի մեջ: Սկսում ենք խուսանալի, զբոսնել բլրակների միջև: Կուրսներս նախկինն է՝ Արևելք: Բավական ռիսկոտ ճամբորդություն էր: Այդ ժամանակ թռիչքի արագությունը հասնում էր մի ժամում 400 կիլոմետրի, և սավառնակը կարող էր բաղխվել վորեւե անտառապատ լեռան:

Բայց ինչ վոր լինե՛ր՝ մենք չարժենալիւմ եյինք մեր ճամբան դեպի խաղաղ ովկիանոսը: Վերջապես հասանք: Հաղիվ առաջներս յերևացին ափերը, յերբ Բրյանդինսկին անմիջապես ճշտեց սավառնակի տեղը: Մենք գտնվում եյինք Թաթարական նեղուցում Համբերության հրվանդանի մոտ, 50-րդ զուգահեռականի շուրջը: Այս հրվանդանը շատ բնորոշ գծագրվածք ունի, և նրան շատ դժվար է չիթթել մի ուրիշի հետ:

— Սույնը ովկիանոսն է, — հարգալիւր դեկուցեց Բրյանդինսկին:

Հենց վոր պարզվեց, թե մենք վորտեղ ենք գտնվում, յես անմիջապես մեքենան հետ դարձրի: Ծովը այնպես էլ մենք չտեսանք — վոչ մի բոպե կորցնել չեր կարելի: Սա տեղի ունեցավ ժամի 5 և 40 րոպեյին Մոսկվայի ժամանակով:

Վերադարձին հանդիպեց չափազանց հետաքրքրական մի յերևույթ: Սավառնակը դնում էր ամպերի տակով փոքր բարձրության վրա Սիրիոտե-Ալին լեռնաշղթայի ձորերի ուղղությամբ: Հանկարծ կարինի ապակիներին վրա կարմիր բծեր յերևացին: Յերկար ժամանակ մենք դուրս եյինք կոտրում ներանց ծագման վրա: Նույնիսկ վորոշեցինք, վոր կարմիր անձրև է դալիս: Վերջապես, Բրյանդինսկին բացեց լուսամուտներից մեկը, և լաթի վրա բռնեց կարմիր հեղուկը և ուշադրությամբ սկսեց դիտել: Պարզվեց, վոր մժղուկներ են: Սրանք այնքան շատ եյին, վոր կատարյալ անձրևի տպավորություն եյին գործում:

Հունիսի 28-ի 7 ժամ 21 րոպեյին մենք թռանք Խորարովսկի վրայով: Վողջոյն ուղարկեցինք քաղաքի աշխատավորությանը և դարձանք հարավ-արևմտե՛վելք: Բավական լավ յեղանակ էր: Մի քիչ թափահարում էր: Հոգնածություն էր զգացվում: Կուրս վերցրինք դեպի թռիչքի վերջնական կայանը — Վլադիվոստոկի չրջանը:

— Վորքա՞ն է ճիշտ հաշվով մինչև Սպասկ — հարցրի յես Բրյանդինսկուն:

— Այստեղից 440:

Յեղանակը չուտով նորից վատացավ: Սկսվեց

չատ խիստ թափահարութիւն: Մեքենան չարտվում էր վերև, հետո նա ընկնում էր ցած: Մենք դնում էյինք խորհրդային սահմանի յերկարությամբ: Այլից ձգվում էր ընդարձակ Ուսուրին: Յերևում եյին ձկնորսական նավակները:

Մոսկվայից թռչելով, յետ խոստացա հասնել Վլադիվոստոկի շրջանը, ոգում մնալով մի ուրուղի-չեր: Բուն Վլադիվոստոկում համապատասխան աւերողում չկա մեր սալամանակի համար: Մենք յեն-թաղում էյինք իջնել քաղաքին մօտ մի տեղ, ոտը մական հրապարակներից մեկում: Թուիչքի վերջում Բրյանդինակին հալից ընկալ: Նա ալելի ու ալելի հաճախ էր սուաջարկում ինձ՝ յեկ իջնենք: Բայց ու ու գիշերը դեռ չեր վերջացել: Մնում էր 30-40 րոպե Նիւնչե 24 ժամը լրանար, և յետ վորոշեցի ալելի թռչել:

Սաչան հերթական ակնարկ ուղարկեց վայրեջքի մասին:

— Մնում է ընդամենը 27 րոպե:

— Ուզո՞ւմ ես իմանում իջնենք— հարցրի նրան:

— Շատ լավ: Թե չե յետ պատրաստվում էյի իջնելու առաջին հանդիպած չոր յեղևնու վրա,— պատասխանեց շտուրմանը, առանց աչքը թարթելու:

Ժամի 8 և 32 րոպեյին անցանք իմանի վրայով: Շրջան/ գործեցինք քաղաքի վրա: 24 ժամն անցնում էր: Բայց աերողը միանգամայն անպետք էր, մի ինչ-վոր փոքրիկ բաղ: 24 ժամը լրանալուն ել դեռ մնում էր չորս րոպե:

— Տո՛ւր ինձ խաբարով:— Վլադիվոստոկ քարտե-
զը— պահանջեցի յետ:

Շտուրմանը տվեց մանրամասն քարտեզը: Մար-
շրուտը համեմատելով յեղանակի ամփոփաղրի հետ,
վորոշեցի իջնել Սպասսկում: Բրյանդինսկուց խնդրե-
ցի աերողը մի պլանը: Մի րոպե հետո նա ինձ մեկ-
նեց մի թղթի կտոր, վորի վրա ձեռքով հիշողու-
թյամբ նկարել էր աերողը մի դիրքը և դրել:

— Յետ պլանը տեսել եմ Մոսկվայում: Ա՛յ ես-
պես ե:

Գծադիրը բավական ճիշտ էր: Նրանով կողմնո-
րոշվելով, յետ արագ դատ աերողումը: Շրջան գոր-
ծելով դաշտի վրա, մենք տեսանք, վոր ներքեւ խաչ
էր կազմված՝ վայրեջքի արդելում: Յերկրորդ շը-
ջանը գործեցինք— խաչը չեն վերացնում, վայրեջքի
նշան չեն դնում: Յածրացանք, փոքր բարձրության
վրա անցանք աերողը մի վրայով, զննեցինք ամեն
ինչ, վորպեսզի վորոշենք, թե ինչու չեն թույլա-
տրում վայրեջքը: Վոչ մի կասկածելի բան չնկա-
տեցինք:

Հետո մենք իմացանք, թե ինչու յեր վայրեջքն
արդելված: Պարզվեց, վոր մեկ սպասում էյին մյուս
աերողումում: Յեւ յերբ մենք մոտեցանք Սպասս-
կին, մեզ խաչ ցույց տվին, ցանկանալով ասել, վոր
մենք պետք է իջնենք հարեան աերողումում:

Շասսիներն իջեցրի: Սովորաբար սա կատար-
վում է սղմված ողի միջոցով, բայց թուիչքի ժամա-
նակ ամբողջ սղմված ողը վերջացել էր: Հարկ
դրացվեց մեխանիզմը պտտել ձեռքով: Միորայ թը-
ռիչքից հետո աշխատանքը հողմեցուցիչ էր:

Մոսկվայից սամառնակը թոսով գերաբեռնված : Բեռին համապատասխան չաստիների ամորտիզացիան չատ կոչտ եր արված, վորպեսզի հաջողությամբ դիմանա սամառնակի ծանրությանը գետնից թռչելիս : Սպասակի անբողբոմում մենք իջնում եյինք արդեն դատարկ մեքենայով : Ամորտիզացիան մնացել եր նույնը, վորովհետև ողում նա չի թուլացվի : Ուտի վայրեջքը պետք եր կատարել չատ նուրբ : Այդ մեղ հաջողվեց : Հողին շփվելուց հետո տավառնակը վոչ մի անգամ վեր չցատկեց, վոչ մի վայրկյան հողից չկտրվեց : Մի քանի հարյուր մետր վազելով, մեքենան կանգ առավ : Հունիսի 28-ի առավոտյան ժամի 9 և 12 րոպեն եր :

Մոսկվա—Վլադիվոստոկի չրջան անվայրեջք թռուիչքն ավարտված ե : Մենք ողում անցկացրինք 24 ժամ 36 րոպե, այս ժամանակամիջոցում կտրելով 7600 կիլոմետր (չհաշված դեպի ովկիանոս թռչելը) Մի ժամում 307 կիլոմետր միջին արագությամբ :

Իր հաղորդման մեջ մեր թռիչքը կազմակերպող կառավարական հանձնաժողովը դրում եր .

«Հունիսի 27-ի ժամի 8 և 36 րոպեյին Շչելկովոյի անբողբոմից (Մոսկվա քաղաքի մոտ) ինտերուկտոր Ս. Վ. Իլյուշինի յերկմոտոռ «Մոսկվա» տավառնակով Մոսկվա—Խաբարովսկ—Վլադիվոստոկի չրջան մարշրուտով անվայրեջք թռիչքի դուրս յեկած անձնակազմը՝ բաղկացած ողաչու Վ. Կ. Կոկկինա-կիից ու շտուրման Ս. Մ. Բրյանդինսկուց, փայլուն կերպով կատարեց առաջադրանքը և հունիսի 28-ի ժամի 9 և 12 րոպեյին Մոսկվայի ժամանակով բա-

րեհաջող կերպով վայրեջք կատարեց Մպատսկում՝ Վլադիվոստոկից 155 կիլոմետրի վրա :

Մոսկվա—Խաբարովսկ և ապա մինչև վայրեջքի տեղը Մպատսկում ողային ճանապարհը ուղիղ գծով հավասար ե 6850 կիլոմետրի : Փաստորեն 24 ժամ 36 րոպեյում նրանք անցել են ավելի քան 7600 կիլոմետր՝ մի ժամում 307 կիլոմետր միջին արագությամբ :

Թռիչքը կատարված ե Մոսկվա—Կիրով—Չերդին—Վանավարա—Բոդայբա—Չեյա—Խաբարովսկ և ապա Վլադիվոստոկի չրջան ուղիղ գծով :

Թռիչքի ճանապարհն անցնում եր չուսումնասիրված վայրերով, տունդրայի և տալյայի վրայով : Թռիչքն իրականացված ե ողերևութաբանական չափազանց ծանր պայմաններում : Ամբողջ ճանապարհին անձնակազմը յերկիրը տեսել ե միայն 1000 կիլոմետր տարածության վրա, մնացած ճանապարհը նրանք անցել են ամպերից վերև և ամպերի մեջ : Թռիչքի բարձրությունը տատանվում եր 30-ից մինչև 7000 մետրի միջև : Սամառնակի նյութակառու մասը վայրեջքից հետո կատարելապես սարքին ե : Սամառնակի բակերում դեռևս մնում եր 500 կիլոգրամ վառելանյութ : Խիզախ ողաչուների ինքնազգացումը լավ ե :

«Մոսկվա» տավառնակի հերոսական անձնակազմը մի փայլուն եջ դրեց խորհրդային և համաշխարհային ավիացիայի պատմության մեջ :

«Կառավարական Հանձնաժողով» :

Յերբ մենք դուրս յեկանք սավառնակից, այն ժամանակ միայն յես զգացի, թե ինչ սաստիկ հոգնել եմ: Պառկեցի խոտի վրա ու ձգվեցի ամբողջ հասակով: Մտածում եմ. յերջանիկ են այն մարդիկ, վորոնք կարողանում են այսպես հանգստանալ: Ինձ թվում եր, թե յես կարող եմ առանց շարժվելու մի քանի օր պառկել:

Ամեն կողմից մարդիկ վազեցին դեպի սավառնակը: Չափազանց շոգ եր: Փռչին խավարեցրել եր արևը: Մենք ուղում եյինք շունչ քաշել, բայց պարզվում ե, վոր չի կարելի: Խնդրեցինք ընկերներին.

— Թողեք թարմ ոգ ծծենք:

Բոլորը քաղաքավարի հետ քաշվեցին: Յես՝ մըտա թեի տակ և պառկեցի խոտի վրա: Շուտով ինձ միացավ նաև Բրյանդինսկին: Պառկած ենք, հըրճվում ենք: Իսկ չըջապատողները համբերատար կերպով կանդնած՝ լռում են, սպասում են:

Միջանի բոսպե անց Բրյանդինսկին կատաղի աշխատունակություն ցույց տվեց: Նա վեր կացավ, դրսեց բոլոր իրերը սավառնակի փակվող մասի մեջ, կարինից հանեց «Պրավդա»-յի թարմ համարները և բաժանեց ներկա ղառվողներին: Մարդիկ նայում եյին և չեյին հավատում: Այս անբողբոմում լրագիրը սովորաբար ստացվում եր լույս տեսնելուց 10-12 օր հետո: Յերբ մեր բերած «Պրավդա»-յի համարներից մեկն ընկավ Պրիմորյեյի մարզկոմի պա-

ռասխանատու աշխատողի ձեռքը, նա տարակուսեց և յատարակության ստուգության վերաբերմամբ.

— Սա, — ասում ե, — վրիպակ ե: Յերեկ անցած օարվա լրագիրն ե:

Նամակատարներն ու կամավոր մարդիկ նույն օրը «Պրավդա»-յի համարները տարածեցին ամբողջ Պրիմորյեյի մարզում: Ու շատերը, թերևս, այնքան չեյին զարմանում մեր թուիչքի վրա, վորքան այն հանգամանքի, վոր նախորդ օրը Մոսկվայում տըպված «Պրավդան» այսօր հասել ե Հեռավոր Արևելք: Լրագրի առանձին համարները այնքան եյին կարգացվում, վոր պատռովում եյին, ձեռքից ձեռք եյին անցնում իրրև ամենաթանկարժեք բան:

Ձորամասի հրամանատարությունը անբողբոմում տեղն ու տեղը հանպատրաստից դուշ սարքեց, այս նպատակով սրամիտ կերպով հարմարեցնելով բեռնատար ավտոմեքենան: Մենք աննկարագրելի հաճույք ստացանք: Մեր հոգնածությունը բոլորովին չքայավ: Կանդնած ենք ջրի տաք շիթի տակ ու դատողություններ ենք անում, թե ա՛յ հիմա կարելի յե տեղերը բռնել «Մոսկվայի» ֆյուդելաթում և հետ թռչել: Պատահաբար յես նայեցի ձեռքերիս ու զարմացա. պարզվում ե, վոր թուիչքի ժամանակ յես դեկանիով հսկայական կոշտուկներ եմ առաջացրել ձեռներիս: Ա՛յ քեզ ազնիվ պրոֆեսիա: Յերբ յես լեռնակիր եյի Նովոռոսսիյսկի նավահանգստում, այն ժամանակ կոշտուկներ պետք ե լինեյին օրենքով, իսկ հիմա՞...

Մեզ հրավիրեցին սեղանատուն: Յես թուղթ ու

մատիտ խնդրեցի ու անմիջապես գրեցի մի քանի հեռագիր: Առաջինը՝ ընկերներ Ստալինին ու Մոլոտովին, կուսակցութեան և կառավարութեան ղեկավարներին: Մենք հաղորդեցինք առաջադրանքը կատարելու մասին, այն մասին, վոր արդարացրել ենք մեզ ցույց տրված վստահութունը:

Վոչինչ չեյինք ուզում ուտել: Բայց առաջվա պես նեղ տանջում էր նարսափելի ծարավը: Յես խըմեցի վոչ պակաս, քան 15 բաժակ թեյ ու մրդաջուր: Ալեքսանդր Մատվեյեվիչը նույնպես վոչինչ չկերավ, այլ միայն խմեց: Ծարավներս հաղեցնելով, մենք խնդրեցինք խնայել մեզ:

— Թողեք քնենք:

Մեզ համար պատրաստեցին մի հիանալի սենյակ, դարձարեցին դաշտային ծաղիկներով, այնտեղ բերեցին պես կաղիի բոլոր բնակարանների ամբողջ լավագույն կահավորութունը: Այս հոգատարութունը յես կարողացա ըստ արժանույն գնահատել յերկրորդ ուրը միայն: Սկզբում վոչինչ չնկատեցի: Մտա սենյակ, տեսա մահճակալը, մեկնվեցի նրա վրա, ու ել չկայի: Մի ակնթարթում քնեցի:

Այլ կերպ էր զգում իրեն Բրյանդենսկին: Նա ինչ վոր անհասկանալի ներվային վերելք էր ապրում և չէր կարող քնել: Ալեքսանդր Մատվեյեվիչը կամացուկ դուրս յեկավ սենյակից, սկսեց խոսել Պաբարովսկից ու Վլադիմիրսոսոկից յեկած ժողովուրդների հետ, կարգադրեց նայել սավառնակին, հրամանատարներին ու մարտիկներին պատմեց թուիչքի ընթացքի մասին և հետո միայն պառկեց: Իսկ յես մեռածի պես քնե-

ցի: Ինձ լուսանկարում եյին կողքից կողք շուր ամալ: Յես վոչինչ չեյի զգում:

Յոթ ժամ հետո մենք արթնացանք: Մեզ բերեցին մի կույտ հեռագրեր: Առաջինը վողջույն յեկավ ընկեր Ստալինից և կուսակցութեան ու կառավարութեան ղեկավարներից: Նրա մեջ ասված էր.

«Ձերմորեն վողջունում ենք ձեզ կառավարական առաջադրանքը փայլուն կերպով կատարելու համար:

Մոսկվա—Պաբարովսկ—Վլադիմիրսոսոկի շրջան հեռուսական թուիչքը, վորի ընթացքում 24 ժամ 36 բոյակում անցված և ավելի քան 7600 կիլոմետր դժվարագույն ճանապարհ, մի նոր սքանչելի եջ է բացում խորհրդային և համաշխարհային ավիացիայի պատմութեան մեջ:

Խորհրդային Միութեան աշխատավորները հպարտանում են ձեր հաղթանակով:

Գրկում ենք ձեզ և սղմում ձեր ձեռքը»:

Մենք հպարտ եյինք և հուզված՝ ստանալով այս վողջույնը, վոր թանգ է յուրաքանչյուր ողաչուի, խորհրդային յուրաքանչյուր մարդու սրտին: Սկզբում յես կարգացի հեռագիրը հետո Սաշան խլեց իմ ձեռքից և նորից բարձրաձայն կարգաց: Այնուհետև մենք կարգացինք միասին:

Մի քանի րոպե հետո մեզ հեռախոսով զանգահարեցին:

Ավիացիոն արդյունաբերական ժողովրդական կոմիտար Միխայիլ Մոխեյեվիչ Կադանովիչը մեզ վողջունեց խորհրդային կառավարութեան անունից, հար-

ցումբորձ արեց թուիչքի ընթացքի, մեր ինքնազգացման, նյութական մասի վիճակի մասին: Նա մեզ առաջարկեց վերադառնալու համար չչտապել, ինչպես հարկն է հանգստանալ, դիտել Հեռավոր Արևելքը:

Այնուհետև խուժեց հեռադրերի հեղեղը: Կապի աշխատողները բառացի հրաչքներ եյին դործում: Սպասկում մենք մնացինք յերկու ուր, և այդ ժամանակամիջոցում տեղական հեռադրատունը կատարեց իր տարեկան պլանը: Յես հիշում եմ, թե ինչպիսի վայրենի աչքերով մեզ նայեց ընդունողը, յերբ մենք նրան տվինք հեռագիր «Պրավդա»-յին, վորով համարոտ պատմում եյինք մեր թուիչքի արդյունքների մասին: Ժուռնալիստական տեսակետից թղթակցությունը մեծ չեր: Նա կազմված էր ընդամենը 1500 բառից: Բայց Սպասկի հեռադրատունն իր ծննդյան օրից այսպիսի յերկար ղեկուցում չեր ուղարկել:

Մեր թղթակցական պարտականությունները կատարելով, մենք նորից մտանք սեղանատուռ: Առաջվա պես՝ ուսույն չեյինք ուղղում: Յես խմբի մոտ յերկու լիտր զանազան հեղուկներ և զնացի քնելու: Քնեցի վեց ժամ: Արթնանալով, յես ինձ զգացի բացարձակապես հանգստացած, թարմ: Հոգնածությունը կարծես թե չեր յեղել:

Անբողբոմի պետը ղեկուցեց ինձ, վոր սկզբնական զննության համաձայն սալառնակը դառնում է կատարելապես սարքին վիճակում: Նա գտնվում է անդարում, վառելանյութի մնացորդը թափել են և չափել: Բակերում մնացել էր մոտ կես տոնն բենզին:

Այս պաշարը մեզ կրավարարներ դեռ 700-800 կիլոմետր ճանապարհի համար:

Մոսկվայից թռչելու նախորդակին ընկեր Սասկինը Կրեմլում զրուցելու ժամանակ ինձ հարցրեց.

— Ի՞նչ վերադարձը գնացքո՞ւմ:

Յես պատասխանեցի.

— Ձե, ինչո՞ւ, սավառնակով ավելի շուտ կլինի:

Յես ասացի, վոր սավառնակի քանդումն ու մեծ տարածության վրա փոխադրելն անխուսափելիորեն կանդրադառնա նրա վորակի վրա, չառ ժամանակ կլեխն, և խնդրեցի թույլ տալ հետ դառնալու դարձյալ ողային ճանապարհով: Ընկեր Մտալինը տվեց իր համաձայնությունը: Ուստի յերբ մենք հասանք Սպասկ, յես անմիջապես Մոսկվայից կանչեցի չքանչանակիր ինժեներներ Պետրովին ու Սեմյոնովին և մոտորիստ Գրուզինցևին, վորոնք «Մոսկվան» նախապատրաստել եյին Արևելք թռչելու: Այս ընկերները չառ լավ գիտեյին մեքենայի կոնստրուկցիան և չառ անգամ իմ սավառնակը պատրաստել եյին հեռավոր թուիչքների: Հեռագիր ստանալով, նրանք նույն օրը Մոսկվայից թռել են Իրկուտսկ և այնտեղ նստել ճեպընթաց գնացք:

Այդ ժամանակաշրջանում մենք ծանոթացանք Հեռավոր Արևելքի հետ, յեղանք Վլադիվոստոկում, Վորոժիլովում, դիտեցինք խաղաղովիկանության նախատորմի նավերը, ավերի ամբուլությունները, դորպեդային կատեռներով ծով դուրս յեկանք: Մեր աչքերով համոզվեցինք, վոր խորհրդային սահմանները դառնում են ամենամոտեր կողպելի տակ:

Վերադառնալով Սպասկ, մենք խնամքով զննե-

ցինք սավառնակը: Նա շատ լավ վիճակի մեջ էր: Վորոշեցինք թռչել Խաբարովսկ: Այնտեղ թե՛ անբողբոմն է մեծ և թե՛ սպասարկումն ավելի վորակյալ: Հուլիսի 4-ին «Մոսկվա»-ն իջավ Խաբարովսկի անբողբոմում: Մեզ գլխավորեցին շատ հանդիսավոր կերպով և հյուրասիրաբար: Մենք հանդես յեկանք միտինգում, լողացանք Ամուրում, խաղում էյինք չալմատ և բիլիարդ:

Տեղական կազմակերպությունները մեր տրամադրություն տակ դրին վաղ միայն ավտոներ, այլև սավառնակներ: Ոգտվելու նրանց սիրալիրությունից, թռանք Ամուրի Կոմսոմոլսկ: Սա նոր սքանչելի քաղաք է: Որ ու գիշեր կառուցումը չի դադարում: Աշխատանքը յեռում է ամենուրեք՝ տայգայում, չին-հրապարակներում, փողոցներում: Մենք յեղանք յերկտասարդ քաղաքի դարձարաններում, տներում, գնատացինք պիտենքների ճամբարը: Յեվ, իհարկե, հեռախոսով խոսեցինք Մոսկվայի հետ: Վորքա՞ն առաջ է դնացել խորհրդային տեխնիկան: Ընդամենը 24 ժամ էր պետք Մոսկվայից մինչև Վլադիվոստոկի չրջանը թռչելու համար: Մի քանի ժամ հետո մենք հեռախոսով խոսում էյինք մայրաքաղաքի հետ: Մոսկվայի հետ հեռախոսով խոսեցինք նաև Վլադիվոստոկից: Թռչում ենք Կոմսոմոլսկ, և յերկու միտինգների ընդմիջումին մեզ կանչում են հեռախոսի մոտ. ապա բառի մոտ է Մոսկվան:

Դառնալով Խաբարովսկ, մենք սկսեցինք պատրաստվել վերադարձի համար: Պետրովը, Սեմյոնովն ու Գրուզինցևը սրեր ու գիշերներ էյին անցկացնում

սավառնակի մոտ: Մոսկվայից ամեն որ ամփոփադրեր էյին ստացվում յեղանակի մասին: Մեզ տեղեկացնում էյին նաև տեղական սինոպտիկները: Սկսվեց մի խառնաշփոթություն: Մոսկվան հաղորդում է, վոր վաղը թռիչքային որ չե, տեղական ողբերկութաբանները հավատացնում են, վոր ավելի լավ պայմանների սպասել չի կարելի: Հետեյալ որը պատուծյունը կրկնվում է, բայց հակառակ կարգով. Մոսկվան հուսադրում է, իսկ ծերունի բնակիչները դայրացնում են: Հանու՞ն արդարություն պետք է նշել, վոր Մոսկվայից գլխավոր անբողբոմեկայանի պետ Վ. Ի. Ալտովսկու ուղարկած պրոդնոզներն ավելի ճշգրիտ էյին և ամենից հաճախ էյին համընկնում իրական վիճակին:

Վերջապես, սպասելով ձանձրացանք: Յիս խոսեցք նշանակեցի հուլիսի 13-ին: Ալտովսկին հաղորդեց, վոր առաջին յերեք հազար կիլոմետրների ընթացքում թռիչքի պայմանները շատ ծանր կլինեն, իսկ հետո կսկսվի յեղանակի վորոշ բարելավում:

Հուլիսի 13-ի առավոտյան ժամի 1 և 33 րոպեյին «Մոսկվա» սավառնակը, կտրվելով Խաբարովսկի անբողբոմի կանաչ դաշտից, կուրս վերցրեց դեպի արեմուտը՝ Խորհրդային Միության մայրաքաղաքը: Տրամադրություններս հիանալի յեր: Մենք նորից գտնվում էյինք ողում:

Մինք պետք է ճեղքեյինք անցնեյինք մի քանի հզոր ցիկլոն: Նրանցից առաջինը գտնվում էր Խաբարովսկի մոտիկ: Ստիպված յեղանք ստարտից անմիջապես հետո բարձրություն վերցնել: Բարձրա-

ցանք վեց կիլոմետր, հետո ավելացրինք նորից 1000 մետր, ելի 500: Ու այնուամենայնիվ ամպերը մեզինից բարձր ելին:

Կուտակված ամպերը մեզ ստիպեցին շեղվել ուղիղ ճանապարհից, դնալ դեպի ավ, դեպի հյուսիս: Աստիճանաբար մենք հասանք համարյա մինչև Նեղամետնի հանքերը: Յերկերը թաղնված եր ամպերի անյվերջանալի քողով: Միայն յերկու քնդամ լուսանցքներից մեզ հաջողվեց տեսնել տալլան և համիտենական ձյունով ծածկված լեռնազաղաթները:

— Բավական ե պոտենք, բոնիր Իրկուտսկի ուղիովաբոսը, գնանք ուղիղ դժով— յերկտող ուղարկեցի Բրյանդինսկուն:

Ալեքսանդր Մատվեյեվիչը միքանի վայրկյան հետո ինձ ավեց Իրկուտսկի ուղղությունը և մենք մտանք ամպերի մեջ՝ թանձր պոտով սահմանափակված հորավարեմուտքի ճանապարհով: Յեթերի մեջ վորոնեկով Իրկուտսկի փարոսի ալիքները, Բրյանդինսկին լարեց ռադիոկողմնացույցը: Տրված ուղղությունն ու սարքի սլաքը խիստ համընկնում էին: Սա դարձյալ մի վառ ապացույց եր մեր թուխքի չափմանի նավիդացիոն փայլուն արվեստի:

Թուշում ենք կուրորեն: Ամեն կողմից մեզ և ու մշուշ: Միայն անչարժ քարացած ռադիոկողմնացույցի սլաքն և ցույց տալիս ճշգրիտ ու անսխալ ուղղությունը: Հիանալի՜ մտածված ու հաճելի սարք:

Մենք շատ ելինք ուղում տեսնել Բայկալը: Վերալորակրան եր. թռանք Հեռավոր Արևելք, ախտեղ և հետ ու Բայկալը չտեսանք: Մենք ղիտեյինք, վոր

Սերբերի մեծ լիճը չըջապատող լեռների դաղաթները հասնում են մինչև 4000 մետրի: Իջնելով յերեք կիլոմետր, մինչև 4500 մետրը, յես դաղաքեցրի վայրեջքը. լճնչ գիտես. մեկ ել տեսար ղիպանք վորեն սարի:

Վորքան մոտիկ և դանվում սավտոնակը ռադիոփարոսին, այնքան ավելի զգայուն և դանում ռադիոկողմնացույցի սլաքը: Նա զգայնորեն արձագանքում և կուրսի նվաղագույն շեղումը: Սլաքի զգայնությունից կարելի յե վորոշ ճշտությամբ դատել նաև մինչև վերջնական կայանը մնացած տարածության մասին: Յերբ սլաքն սկսեց շատ խիստ տատանվել, յես վորոշեցի, վոր մենք դանվում ենք Իրկուտսկից վոչ հեռու, Բայկալի վրա: Վորոշում ենք իջնել 4000 մետր: Ամեն ինչ կարգին և: Վոչ սար և յերեւում, վոչ դետին, գնում ենք ամպերի միջով: 3500 մետր և: Ամպերից դուրս յեկանք: Բայց մեր տակն ել են ամպեր: Չորս կողմներս ալիտակ և:

Պատահաբար յես հետ նայեցի և զարմացա. հեռակից յերեւում են լեռների դաղաթները, լճի հյուսիսային մասը չըջապատող լեռնաշղթայի գծադրությունը: Պարզվում և, վոր ամբողջ Բայկալը փակված և համապարած ամպերով, վորոնք հալվում են լճի ափերին, իսկ ափերը բաց են: Նորից 1000 մետր կորցնելով, մենք, վերջապես, ջուրը տեսանք: Լիճը ամայի յե. վոչ չողենալ և յերեւում, վոչ նավակներ: Սկսեց խիստ թափահարել: Սավառակն առաջ եր գնում ապառաժոտ ափերի միջև հյուսիս-արևելքից դեպի հարավ-արեմուտք:

սպտուտակն» եր: Նա ամենաանշան դերն եր կատարում և... խարեց: Ահա թե ինչ նշանակութիւն ունեն «վերջին սպտուտակներն» ավիացիայում:

Իսկ Նովոսիբիրսկը դո՛ւ էր մեր անհաջողութիւններից: Տեղական կաղնակերպութիւններն շտապ հրավիրեցին համաքաղաքային միտինգ: Խնդրեցին մեզ հանդես գալ, ղեկուցել թռիչքի մասին, հանդիպել աշխատավորների հետ: Մեզ վրա ծաղիկներ եյին չալրտում, մեզ կերակրում մրդերով ու շոկոլադի կոնֆետներով:

Հետևյալ օրը յեղանակը փչացավ: Սինոպտիկներն իրենց խոսքը կատարեցին: Ուրախ արևելյան փեշերին, Սվերդլովսկի շրջանում ծնվեց մի հզոր ցիկլոն: Ուղիղ դժով թռչել կարելի յեր միայն մեծ բարձրութեան վրա, իսկ մեզ մօտ թթվածին չեր մընացել: Այնուամենայնիվ մենք վորոշեցինք ստարտել և ցիկլոնը շրջանցել հյուսիսից, 60-րդ դուզահեռահանի մօտ վորևե տեղ:

Հուլիսի 15-ի առավոտյան ժամը 2 և 31 րոպեյին մենք նորից ող բարձրացանք, ուղղութիւն վերցնելով դեպի Տորոլսկ: Չանի կայարանի շրջանում հանդիպեցինք ամպրոպային հզոր ֆրոնտի: Գնում եյինք ամպերի միջով: Միջին արագութիւնը կադմում եր մի ժամում մօտ 300 կիլոմետր: Սկսվեց չափ խիստ թափահարում: Սափառնակն այնպիսի ուժով եր այս ու այն կողմ նետւում, վոր սարքերը սխալ ցուցում եյին տալիս, և նրանցով անկարելի յեր կողմնորոշվել: Դրութիւնը բարդանում եր: Պետք եր անհապաղ վճռել, թե ինչ անել այսուհետև: Կույր թռիչքը չա-

րունակել սարքերի աննորմալ դրութեան պայմաններում չի կարելի: Առանց թթվածնի վեր բարձրանալը— ինքնասպանութիւն ե:

— Շա՛տ կա մինչև Ուրալ,— հարցրի Բրյանդինսկուն:

— Միքանի քոպեյից կհասնենք լեռնաշղթայի— պատասխանեց նա:

— Ուղիղորդմնացուցով բռնիր Սվերդլովսկը:

Յես վորոշեցի ցածրանալ, ամպերի տակով գնալ մինչև Սվերդլովսկ և այնտեղ փորձել թռչելու լեռնաշղթայի վրայով: Սկսում ենք ցած գնալ: Կաթնամշուշը տարածվում ե մինչև դետին: Այսպես կարելի յե խփել դետին նույնիսկ նրան չտեսնելով: Տառացի 20 մետրի բարձրութեան վրա միայն մենք դուրս յեկանք ամպերից: Բրյանդինսկին վորսաց Սվերդլովսկի ռադիոփարոսի ակիքները: Նա մեզից դեպի խիստ հարաւ եր գտնւում: Այս դուտը նույնպես անախորժ եր: Դեպի Ուրալի մարզի կենտրոնը մենք պետք ե թռչեյինք բռն լեռնաշղթայի յերկարութեամբ, ամեն րոպե ուսկի յենթարկելով մեքենան:

Թռչում ենք 15-20 մետր բարձրութեան վրա: Ներքեն անտառ ե: Ամենաստուկ հեղեղ ե: Այնպես ե թափահարում, վոր մեքենան համարյա ընկնում ե թևի վրա: Յերևաց յերկաթուղին, մեծ բակեր, շենքեր: Հետո ամեն ինչ անհայտացավ: Յերևում ե մի դուղ, մյուսը: Վայրի բնույթը մի քիչ փոխվեց: Սկսեցին բլրակներ յերևալ: Դրանց հանդիպումն առանձին հաճույք չեր պատճառում: 400 կիլոմետր ա-

բազուկի ժամանակ բարձրութեան հանդիպելը մեզ չէր հրապուրում:

Տեսանելիութունն անտանելի յե. անձրեն ամեն ինչ փակել է: Հանկարծ սալառնակի ճիշտ քթի առաջ յերևաց ռադիոմաշտան: Յեա՛հաղիվ կարողացա մի կողմ թեքել: Ռադիոկողմնացույցը մեզ բերել եր ճիշտ դեպի հաղորդիչը: Կնշանակի՝ մենք Սվերդլով-սկոմն ենք: Բայց ո՞ւր է աներողրոմը: Աշխատելով վորոշվել, մենք թռչում ենք տների ճիշտ կոտլնների վրայով: Դուրս յեկանք աներողրոմ: Փողբիկ հրապարակ, մեծ լճակներ: Գործում եմ մի շրջան, յերկրորդը, յերրորդը: Պետք է իջնել. այս՝ յեղանակին լիւնաչղթան չես անցնի:

— Սպասի՛ր, Վոլոդյա, շատ զգլելի տեղ է եստեղ: Գնանք մյուս աներողրոմը: Նա հեռու չէ, — առաջարկում է Բրյանդինսկին:

— Ո՞ւր թռչենք:

Շտաբմանը կուրս տվեց: Մի քանի րոպե հետո մենք պտտվում եյինք յերկրորդ աներողրոմի վրա դիտելով նրան, յես ցած իջա: Վորովհետև սալառնակի սմբուրտիղացիան առաջվա նման շատ կոշտ եր, ապա վորոշեցի անձանոթ աներողրոմում իջնելիս արդեւակներեց չողովել: Սալառնակը շատ յերկար վազեց, և սլարձ եր, վոր աներողրոմի յերկարութունը չի բավարարի: Առջևն արդեն ինչ վոր շենքեր եյին յերևում: Պետք եր դործել յերկրորդ շրջանը: Գաղ եմ տալիս: Սալառնակը կտրվում է գետնից, և ահա վերջին րոպեյին մի բան չիկաց: Նշանակում է ինչ-վոր բանի կպանք:

Անհանդիստ նայում եմ սարքերին: Պտույտները չեն իջնում: Հետևաբար, մոտոռներն անվնաս են: Յերևի շասսին է վնասված: Հրամայում եմ Բրյան-դինսկուն պարզել, թե բանն ինչումն է: Նա վորո-նում է, նայում է զեկուցում:

— Սմեն ինչ կարդին է:

— Վոտքե՛րը նայիր:

— Սմեն ինչ անվնաս է: Միայն ճմլված է ալ մոտոռի կարճ խողովակը:

— Ե՛լի նայիր:

Մեքենան միմյանց հետեից շրջաններ է դործում աներողրոմի վրա: Բրյանդինսկին սալառնակի ստորին մասը դիտելիս քիչ է մնում, վոր ցած ընկնի կա-րինից: Վո՛չ մի վնասվածք չի նկատված, շտաբմանը վոչ մի անհանգստացուցիչ բան չհայտարեց: Այ-նուամենայնիվ յես վորոշեցի վայրենքը կատարել շատ զգույշ, յերկյուղ կրելով շասսիի նենդությու-նից: Հարկ յեղավ բացել փականները և միանգամից միացնել արգելակները: Սալառնակը նորմալ կերպով իջավ, մի քանի հարյուր մետր վաղեց ու կանգ առավ:

Մոտ են վազում կաշվե վերարկույով մարդիկ՝ մինչև վերջին թեւը թրջված: Մենք դուրս յեկանք, բարեկեցինք և նույնպես իսկույն թրջվեցինք: Խնամ-քով զննեցինք սալառնակը: Վոչ մի վնասվածք չկա: Խակապես ճմլված է միայն ալ մոտոռի կարճ խողո-վակը: Ըստ յերևույթին գետնից կտրվելիս դեպել է ինչ-վոր բանի: Մեքենայից չհեռացած, յես խնդրեցի տալ ինձ յեղանակի քարտեզը: Ինձ հայտնեցին, վոր

Թոչեւ չի կարելի: Ուրալը համատարած ամպերով ծածկված ե մինչև դետին: Իսկ յես, Նովոսիբիրսկից հեռախոսով խոսելիս խոստացա Մոսկվային յերեկոյան իջնել մայրաքաղաքի անրողըրում:

Մեզ առաջարկեցին դնալ քաղաք, հանդուտանալ: Մենք հրաժարվեցինք: Մեզ տարան անրողըրմի շտաբի սենյակներեց մեկը: Բրյանդինսկին պառկեց մահճակալի վրա, յես՝ բազմոցի: Յերկուսս եւ հողնել եյինք, ուժասպառ յեղել: Բայց վոչ կարողանում ենք քնել, վոչ եւ պառկել: Ի՞նչ հանդիստ, յերբ պետք ե Թոչեւ Մոսկվա: Վերջապես մեկս մյուսին համոզեցինք մի ժամ պառկել: Միքանի բոպե հետո Բրյանդինսկին նայեց լուսամուտից ե Թեթևակի նկատեց՝

— Կարծես Թե պարզվում ե:

Յես անմիջապես վեր Թու բազմոցից: Անձրենս ուռալվա նման Թափվում ե տեղատարափ: Վոչ մի տեղ վոչ մի լուսավոր անցք: Նորից պառկեցինք: Հետո ինձ Թվաց, Թե դուրսը լուսանում ե: Այսպես յուրաքանչյուր տաս բոպեն մի անգամ մենք վեր եյինք ցատկում ե մոտենում պատուհանին: Հետո իրար յերես նայեցինք, ծիծաղեցինք ե վորոչեցինք:

— Զի հաջողվի հանդստանալ, դնանք անրողըրում:

Տեխնիկներն ուղղեցին կարճ խողովակը, դրեցին իր տեղը: Բայց Թոչեւ չեր կարելի: Ամպերը հոծ պարկերի նման կախվել եյին յերկնքից, անձրևը չըռում եր անդադար: Յեւ հանկարծ մի տեղ մենք տեսանք Թեթև լուսացում: Յես վորոչեցի, վոր այնտեղ, վերեւ, կամ մաքուր յերկինք ե, կամ մի



Երկուսս պիկտուրայի տեղի վրա զրոյալ զարկալով յառաջ ելանք: Մոսկուայի Կոմիտեի անդամները:

չերտ: Յատկեցինք սավառնակ և թռանք ողի մեջ: Շուրջներս գտնվող մարդիկ ժամանակ չգտան նույնիսկ բողոքելու: Ամպաչերտերի միջով ձեղքելով, մի քանի կիլոմետր բարձրություն վերցրինք: Մեզ համար կարևորը վեր բարձրանալն էր: Լեռնոտ վայրում կուրորեն բարձրություն վերցնել չի հանձնարարվում:

Բարձրանալով 4500 մետր, կուրս վերցրինք դեպի Արևմուտք: Ամպերի մեջ անցանք Ուրալը: Յեվրոպական հարթավայրի վրա յեղանակն ավելի բարենպաստ էր: Փչում էր ուժեղին, համընթաց քամի: Ճեղքերի միջով տեսնում էինք դեպի: Մի ինչ՝ վոր փոքրիկ քաղաք յերևաց: Բրյանդինսկին անմիջապես դիմի ընկավ: Այդ Վյատսկիյե Պոլյանին էր: Ժամը 16 է. 10 րոպեյին անցանք Կադանը: Այնտեղից կուրս վերցրինք դեպի Մոսկվա: Արդամասից Ալեքսանդր Մատվեյևիչը հեռադրեց.

— Հուլյս ունեմ ժամը 18 և 22 րոպեյին լինել Մոսկվայում:

Վլադիմիրի մոտ աջ մոտոռն անսպասելի կանդ առավ: Մինչև Մոսկվա մնում էր 180 կիլոմետր: Անախորժ բարդություն: Իհարկե, սավառնակը մի մոտոռով ել կհասցնի վերջին կետին, բայց ուշացումով տեղ կհասնի: Կատակներ ե անում նաև ձախ մոտոռը: Հանկարծ, նույնպես աճանկա՛լ, աջ մոտոռն սկսեց աշխատել, իսկ ձախը համարյա ամբողջովին կանդ առավ: Հետո աջ մոտոռը նորից դադարեց:

Մրա աշխատանքը դեռ դեպի Արևելք թռիչքի վերջում ինձ դուր չեր դալիս: Խաբարովսկում հարկ



«Մոսկվա» սավառնակի հեղուական անձնակազմի ղեկավարումը կարմիր մայրաքաղաքում
Ջախից աջ՝ Ավիացիան արդյունաբերության ժողովոմ Մ. Մ. Կադանովիչը, Կոկկինսկին,
ԲԳԿԻ՛ ուղեմատակին ուժեղե պետ, յերկրորդ կարգի հրամանատար Լոկոլոնովը, Վ. Ս.
Կոկկինսկին:

յեղալ Վոխսկու շարժիչի մի մասնիկը, վոր վնասած էր: Նույնաբերակում շարժիչի շուրջը յետ հրավերեցի տեխնիկական մասնագետները մի ամբողջ կոնսիլիում: Յեւ ահա այժմ նա, այնուամենայնիւ, խաբեց:

Հարկ յեղալ նվազեցնելու պտույտները, պակասեցնելու արագությունը: Արագորեն հաշվելոյ ճանապարհին ընկած անբողբոմների դերքը, յես սկսեցրատաջանալ հրապարակից հրապարակ: Վերջին տառնյալի կիւմետներն մենք դնում եյինք զիզադներով: Այսպես քարշ տվեցինք մինչև Շէկիլովո: Մոսկովայից մենք բաժանված եյինք միքանի բոպեյի թոխչքով: Այնուամենայնիւ, յես չվորոշեցի թոչել ուղիղ այնտեղ: Մենք գնացինք միջանկյալ անբողբոմի վրայով: Այնտեղ աջ մոտոսը յերրորդ անգամ ընդհատվեց: Բայց սբա փոխարեն այն բոպեյին, յերբ սավառնակը մոտեցաւ Ֆրունզեյի անվան կենտրոնական անբողբոմին, չարժիչը նորից աշխատեց:

Հուլիսի 15-ի ժամը 18 և 30 ըստեյին մենք վա-
րկնք կատարեցինք: Ճանապարհն ավարտված եր:
Մայրաքաղաքի անբողբոմում մեզ կազմակերպել ե-
լին հանդիսավոր դիմավորում: Հուլիսի 18-ին ի պա-
ռիվ մեզ ընդունելութուն եր սարքված ընկեր Մո-
լոտովի ամառանոցում: Այնտեղ ներկա եյին ընկերներ
Ստալինը, Կազանովիչը, Վորոշիլովը, Կալինինը, Ժո-
ղովբդական կոմիսարները, Խորհրդային Միության
հերոսները, ավիացիոն կոնստրուկտորները:

Միքանի որ հանգստանալով, մենք դիմեցինք մեր սովորական աշխատանքին: Յես գբադվեցի նոր սա-

վառնակներն ի վորձարկումով: Բրյանդինսկին զործու
ղում զնաց: Իսկ յերկու ամիս հետո մենք իմացանք,
վոր Ալեքսանդր Մատվեյեվիչ Բրյանդինսկին զոհվել
է իր պաշտոնական պարտականությունները կատա-
րելիս:

Ընկալաւ :
Ծանր, չափ ծանր եր լսել այս սարսափելի լու-
րը : Ընկալաւ մի սքանչելի մարդ՝ նախընտրած կուսակցու-
թյանն ու իր ժողովրդին, կյանքից հեռացաւ թո՛ղչ-
փային դուրծի հոյակապ վարպետը, հրաշալի մարդն
ու ընկերը : Մահը նրան վրա հասաւ ջահել հասա-
կում, յերբ լիովին ծաղկում ելին նրա ուժերն ու
ազդանդը : Նա կյանքը չեր պատկերացնում իրեն ս-
վիացիայից դուրս, սիրած դուրծից դուրս :

Վոդլեբրդական մի դեպք կտրեց սքանչելի կյանքը։
Յերբեք այլևս Ալեքսանդր Մատվեյեվիչը կուրս չի
առ խորհրդային սովետականներին, խորհրդային մե-
քենաները չի տանի ողային անավի ուղիներով։ Բայց
կենդանի յե խորհրդային ավիացիան, չեն մարել խոր-
հրդային ողաչումների ու շտուրմանների ուժերը։
Մենք մեր հզոր յերկրի սովետականները կվարենք
նույնպիսի ճշտությամբ, արվեստով ու անձնվեր
խիզախությամբ, ինչպես վարում էր խորհրդային
Միության Հերոս, բրիգադի հրամանատար Ալեքսանդր
Մատվեյեվիչ Բրյանդինսկին։

ԱՎԻԱՅԻԱՅԻ ՎԱԳՎԱ ՈՐԸ

Ինձ հաճախ հարցնում են ավերացիայի դարձացման հեռանկարները մասին, խորհրդային սալառնակներին հնարավորությունները մասին: Խորհրդային ա-

վիացիոն արդյունաբերության և խորհրդային սավառնակաշինության նվաճումները հսկայական են։ Այն, ինչ յերեկ անկարելի յերթվում, այսօր դառնում և կատարված վիաստ։

Դեռ յերեկ վիթխարի արագություն ևր թվում մի ժամում 250—300 կիլոմետր թռիչքը։ Այժմ սավառնակները մարտական լրիվ բեռնավորումով թռչում են մի ժամում 400—500 կիլոմետր։ Սմենամոտ սպաղայում մենք վկաներ կլինենք մի ժամում 600—700 կիլոմետր արագության։

Աճում և նաև թռիչքի բարձրությունը։ 1937 թվին անգլիացի ոդաչու Ադամսը թռիչքի բարձրության միջադպին ռեկորդ սահմանեց, թռչելով 16640 մետր։ Խորհրդային ավիացիոն տեխնիկայի վիճակը հնարավորություն և տալիս գերադանցելու Ադամսի ռեկորդը, և այն ել շատ զգալի կերպով։ Առաջիկա մեկ-յերեկ տարում սավառնակները կհասնեն 18—20 կիլոմետր բարձրության։ Ստրատոսֆերա կբարձրանան վոչ միայն յեղակի ռեկորդային սավառնակներ, նրան կնվաճեն նաև տրանսպորտային մեքենաները։ Յեռ գտնում եմ, վոր մոտ ժամանակներս տրանսպորտային սավառնակները կթռչեն մի քանի հարկերով։ Ամենից բարձր (14—15 կիլոմետրից այն կողմ) կղնան փոստային մեքենաները, վորոնց սովորաբար սպասարկում և մի ոդաչու։ Ոդաչուն շատ ավելի հեշտ և սովորեցնել ոդավելու թթվածնային սարքից, քան ճամբորդին։ Նրանք նամակներ ու լրագրեր պիտի տեղ հասցենեն մի ժամում 600—700 կիլոմետր արագությամբ։ Մի քիչ ավելի ցածր կթռչեն հզոր բեռ-

նատար սավառնակները։ Սարքավորված հատուկ բարձրաթիւ մոտոռներով, նրանք հսկայական արագությամբ զանազան բեռներ կփոխադրեն յերկրի մի ծայրից մյուսը, մի պետությունից մյուսը։ Ե՛լ ավելի ցածր (10—12 կիլոմետր) կթռչեն ճամբորդական մեքենաները հերմետիկ կարինով, վորը մարդկանց մեկուսացնում և նոսր մթնոլորտի ազդեցությունից։ Սրանց արագությունը նույնպես կհասնի մի ժամում 600—700 կիլոմետրի։ Վերջապես յերեք-չորս կիլոմետր բարձրության վրա կթռչեն սովորական տիպի ճամբորդական մեքենաները։ Բայց նույնիսկ այս բարձրության վրա ել ոդային տրանսպորտի չահադործումը շատ ավելի ձեռնտու կլինի, քան այժմ։

Միքանի տարի առաջ Մոսկվայից Հյուսիսային Ամերիկա անվայրեջք թռիչքները թվում էին տեխնիկոպես անկարելի։ Չկայովի ու Գրոմովի վայրուն թռիչքները ցուցադրեցին անդրբեհեռային կապի կատարելապես ռեալ լինելը։ Խորհրդային շատ բեհեռային ոդաչուներ իրենց հոդվածներում նշել են, վոր հեռու չե այն ժամանակը, յերբ խորհրդային հերոսների քացած ճանապարհով կկարողանան գնալ ճամբորդական ու փոստային տասնյակ սավառնակներ։ Սառուցյալ ովկիանոսի կղզիներում կառաջանան միջանկյալ անրորրոմներ բենդինի բաղաներով, նորոդման արհեստանոցներով ու ճամբորդների հյուրանոցներով։

Կանոնավոր ոդային դիծը առետրական ձեռնարկություն և։ Անվայրեջք թռիչքը պահանջում և վառելանյութի հսկայական պաշար։ Այսպիսի թռիչքի

Ժամանակ սավառնալն ի վիճակի չի լինի ճամբորդներ վերցնելու կամ շատ բնու։ Ավելի շահավետ կլինի ճանապարհը բաժանել մի քանի մասի, վորպեսզի, մեքենան չճանրաբեռնելով վառելանյութի մեծ պաշարով, փոխադրի սուստրական բնու։ Հետևաբար հարկավոր են միջանկյալ բաղաներ։

Այս տեսակետից մոտենալով անդրբևեռային ուղային կանոնավոր հաղորդակցության կազմակերպմանը, շատերը յենթադրում են, թե Մոսկվան Հյուսիսային Ամերիկայի հետ միացնող ճանապարհը կբաժանվի մի քանի ետապներով։ Ամենահարմար ճանապարհը յերկու ցամաքների միջև բևեռայինները համարում են։ Մոսկվա—Արխանգելսկ—Ռուդոլֆի կղզի—Հյուսիսային բևեռ—Պատրիկի կղզի—Արջի լիճ—Սիետու—Սան-Ֆրանցիսկո։ Միջանկյալ կետերում, բացի անդրդրոմային նորմալ սարքավորումից, պետք է դրված լինեն նաև ռադիոփարոսներ։ Նըշված կետերի մեծ մասն արդեն այժմ սարքավորված է բոլոր անհրաժեշտ բաներով։ Հյուսիսային բևեռում, Պատրիկի կղզում և Արջի լճում ավիացիոն բաղաներ կառուցելուց և համապատասխան կազմակերպչական և տեխնիկական նախապատրաստությունից հետո Մոսկվա—Սան-Ֆրանցիսկո դիժը կարող է հանձնվել շահագործման։

Տեխնիկայի ներկայիս զարգացման պայմաններում և բևեռի յուրացման ներկա փուլում մշտական բաղայի կազմակերպումը Հյուսիսային բևեռում հնարավոր է։ Խնդիրը կարող է լուծվել մի քանի յեղանակով։ Կարելի յե կազմակերպել Պապանինի եքսպեդի-

ցիայի տիպի ավիացիոն բաղա, բայց իջած խմբին սալով տրանսպորտային միջոցներ։ Յեթե սառույցներ զրեյֆը բաղան մի քանի տասնյակ կիլոմետր տանի դեպի հարավ, ապա նա, ոգտվելով իր տրամադրության աակ յեղած տրանսպորտային միջոցներից, հետ կդառնա բևեռ։ Քանի վոր բաղան ռադիոյով մշտապես կտա իր ճշգրիտ կոորդինատները, ապա փոքրիկ տարածության վրա նրա շեղումը բևեռից դործնական նշանակութուն չի ունենա։ Անդրբևեռային դժի սավառնակները մշտապես կկարողանան նրան գտնել։ Այս բոլոր հարցերը մեր տեխնիկան կկարողանա լուծել արագ ու ճշգրիտ։

Բևեռային ավաղանի վրայով թռչելու ողերևութաբանական պայմանները միանգամայն դոհացուցիչ են։ Հարկադրական վայրեջքի դեպքում բևեռում կան բավականաչափ հարթ ու համեմատաբար հարմար սառցադաշտեր։ Ինչպես հայտնի յե, Հյուսիսային բևեռ կատարած ողային եքսպեդիցիայի ժամանակ իորհրդային սավառնակները 13 վայրեջք են կատարել սառցի վրա։ Բոլոր վայրեջքներն ել բարեհաջող են անցել։

Բևեռադնացները բաց են թողնում դժի ընտրության հարցը միայն։ Թերևս տնտեսապես ավելի ձեռնուող կլինի անդրբևեռային դիժ բանալ վոչ թե Հյուսիսային բևեռի վրայով, այլ ընտրել մի այլ յարխանո, որինակ, Մոսկվա — Սվերդլովսկ — Ոմսկ — Իրկուսուկ — Նոդակո — Անգեր — Նոմ (Ալյասկայում) — Սիետու — Սան-Ֆրանցիսկո։ Ինչպես հայտնի յե, Մոսկվան և Խաբարովսկը կապված

և. «Աւերոֆլուտի» կանոնավոր դժուր: Խաբարովսկից մինչև Անադիր յերբեմն թռչում են բեռնային ավիացիայի սավառնակները: Այս ուղեմասը պետք է միայն սարքավորել փարոսներով, անուղղորդմաներով, հյուրանոցներով: Մնում է յուրացնել Անադիրից մինչև Նոմ Ալյասկայում համեմատաբար փոքրիկ ուղեմասը, վերը, ինչպես հայտնի յե, ավելի կամ սլակաս կանոնավոր դժուր կապված է Խաղաղ ովկիանոսի հյուսիսամերիկյան ավերի մնացած կայանների հետ:

Յես անձամբ ավելի նպատակահարմար եմ գըսնում Մոսկվայի և Նյու-Յորքի միջև ճանապարհ դնել Սկանդինավիայի, Իսլանդիայի, Գրենլանդիայի և Ատլանտյան ովկիանոսի վրայով: Ինչպես հայտնի յե, Յեվրոպայի և Ամերիկայի միջև սավառնակներով ուղային կանոնավոր հաղորդակցություն կազմակերպելու բոլոր փորձերը մինչև այժմ անհաջողություն են կրել: Ավիացիայի պատմությունը դիտե Ամերիկայից Յեվրոպա թռչելու շատ դեպքեր, բայց հակառակ ուղղությամբ կատարված համարյա բոլոր թռիչքներն անհաջող են յեղել: Սրան խանգարում են արևմուտքից դեպի արևելք փչող մշտական, շատ ուժեղին քամիները: Այնուամենայնիվ ներկայումս յես միանգամայն իրադործելի յեմ համարում անվայրենջ թռիչքը Ատլանտյան ովկիանոսի վրայով արևելքից արևմուտք դեպի Հյուսիսային Ամերիկա, ընդվորում վոչ թե Արևմտյան Յեվրոպայից, այլ Խորհրդային Միությունից՝ Մոսկվայից:

Մոսկվայի և Հյուսիսային Ամերիկայի հեռավորությունը մոտ 7000 կիլոմետր է: Հիշեցնենք, վոր

«Մոսկվա» սավառնակը Հեռավոր Արևելք թռչելիս անցավ ավելի քան 7600 կիլոմետր (չհաշված դեպի ովկիանոս թռիչքը) և կարող յե թռչել 7—800 կիլոմետր ել: Ավելի շատ վառելանյութ վերցնելով և բավական բարձր թռչելով, ամբողջ ճանապարհը կտեի մոտ մի ուրուղիչեր:

1938 թվին յես և Բրյանդենսկին թռանք Մոսկվայից Հեռավոր Արևելք: 1939 թ. ապրիլին շտուրման Գորդլենսկոյի հետ միասին յես անցա իմ յերկրորդ ճանապարհով ել՝ Մոսկվա—Տրոնհեյմ (Նորվեգիա)—Ռեյկյավիկ (Իսլանդիա)—Կապ Ֆարվել (Գրենլանդիա)—Հյուսիսային Ամերիկա, ուղիղ դժուր 6516 կիլոմետր կտրելով 22 ժամ 56 րոպեյում (փաստական ճանապարհը մոտ 8000 կիլոմետր է, վոր կազմում է մի ժամում 348 կիլոմետր):

Այս թռիչքի, նրա նախապատրաստության ու կատարման մասին մեր տպավորությունները մենք դեռ կպատմենք հետո:

Խորհրդային ավիացիոն տեխնիկայի արդի վիճակը թույլ է տալիս ուղած բոպելին իրադործելու նաև այնպիսի վիթխարի անվայրենջ թռիչքներ, ինչպես, ասենք, Մոսկվայից Աֆրիկայի և Ատլանտյան ովկիանոսի վրայով Հարավային Ամերիկա կամ Մոսկվայից Իրանի, Հնդկական ովկիանոսի ու Աֆտրալիվայի վրայով Թաամանիա թռչելը: Այս թռիչքների յերկարությունը մոտ 10000 կիլոմետր է:

Դեռևս 1934 թվին Խորհրդային Միության Հերոս Գրոմովը, ողաչունք Սպլինի ու Ֆիլինի հետ միասին, NO—25» սավառնակով 75 ժամ մնաց ողում,

այս ժամանակամիջոցում անվայրենք կտրելով 12411
կիլոմետր: Խորհրդային ժամանակակից ավիացիոն
առդյունաբերությունն ի վիճակի չէ խորհրդային ու
դաշտների տրամադրության տակ դնելու այնպիսի
մեքենաներ, վրոնք ավելի բարձր հատկություններ
ունեն, քան «NO—25» սավառակը:

Վերջին ժամանակներս մեծ ուշադրութիւն եւ
բարձրում ողի մեջ վառեւանյութը լրացնելով թուիչը-
ներ կատարելու վրա: Առաջուց պայմանաւորված
տեղում ռեսային սալառնակին ընդառաջ բարձրա-
նում եւ մի ալ մեքենա, վորն իրենից ներկայացնում ե
թուող ցիստերն: Յերկու մեքենան ել դնում են մեկը
մյուսի վրայից մի ուղղութեամբ ու միատեսակ սրա-
յութեամբ: Ցիստերն- սալառնակից իջեցվում ե
կաշեփող, վորը բռնում ե ներքեից դնացող ռեսային
սալառնակը: Բենդինը լցնելուց հետո կաշեփողը քաշ-
վում ե, ցիստերն- սալառնակը վերադառնում ե իր
բազան, իսկ յերկրորդ մեքենան չարունակում ե իր
ճամբան:

Վառեւանյուլթի պաշարը լրացնելու այս յեղանակը վերին աստիճանի հրապուրիչ հեռանկարներ և բացում, թեորիապես հնարավորութուն ներկայացնելով առանց վայրէջքի թռչելու տառնյակ և հարյուրավոր ժամեր: Դեռևս 1936 թվին հայտնի բարձրաթիւ ոդաչու և պարաշյուտիստ Վիկտոր Յեվսեյեվը «Պրավդա»-ի եջերում հանդես յեկավ, կոնկրետ առաջարկելով կազմակերպել սամառնալի անվայրէջք թռիչք ԽՍՀՄ արևմտյան սահմաններից մինչև Չուկոտկա և հետ՝ վառեւանյուլթն ողում լրացնելով



Նորընդամեն Մելիքյան հեկտո, ըրլ գաղի հրամանատար, ՆՍՀՄ Գեղարգյն Նորընդի դեպուտատ

Կոմիտեական իր ընտրողները նամակները կարդալու

առաջուց վերոշված մի քանի տեղում: Այսպիսի ա-
ռաջարկի իրադրոճումը հնարավորություն կտա
անվախքեջը թոփշը կատարելու մինչև 20000 կելումե-
տըր տարածության վրա:

Ներկայումս միանդամայն ուսալ է յերկրադնդի չուրջն անվայրենջը թուիչը կատարելու միտքը՝ վառեւանյութը լրացնելով ողում: Մոսկվայից դուրս յեկած սափառնակը վառելանյութով կարող է լրացվել, դիցուք՝ Խաբարովսկում, Յերբենսկում Ալյասկայում, Նյու-Յորքում, անվայրենջը կտրել անցնել Սալանտյան ուղիքանոսը, Արեմոյան Յեվրոպան և իջնել Մոսկվայում: Ծուրջերկրյա թուիչն այսպես կազմակերպելով կոնտեսովի բավականաչափ ժամանակ, վր սովորաբար ծախսվում է ճանապարհին իջնելու և վառելանյութ վերցնելու համար: Սովառնակին վառելանյութ տալը հնարավորություն է ըստեղծում նմանապես իրականացնելու հետևյալ մարշրուտով թուիչը. Մոսկվա— Լոնդոն— Փարիզ (Յեվրոպա)— Կապշտադտ (Աֆրիկա)— Սիդնեյ (Ալլաւարալիա)— Հորն հրվանդան (Հարավային Ամերիկա)— Ռիո-դե-Ճանեյրո— Նյու-Յորք— Չիկագո— Ջունո (Ալյասկա)— Պետրոպավլովսկ— Կամչատկայում (Ասիա)— Մոսկվա՝ այսինքն աշխարհի բոլոր յերկրների վրայով:

Ե՛ւ ավելի հրապուրելի է յերկու բեկեռների վրա-
բով շուրջերկրյա անվայրեկը թռիչքը: Այս մար-
շբուսան, որինակ, հետեւյալը կարող է լինել: Մա-
վառնակը Մոսկվայից թռչում է Հյուսիս: Ռուզոլիֆ
կղզու վերևը առաջին անգամ վառեւանյութ է ստա-

[illegible][illegible]

Անդիճեւի յէ, վոր մոտ տարիներս մէնք վկայ
յենք լինեալու նոր տիպի ալիքացիոն չարժիչի կիրառ-
ման: Բենդինի մոտորը չատ Թերություններ ունի,

այս թիւում նաև անշաղի աղահուլթյունը, դյուրա-
մառութիւնը և այլն: Նրան փոխարինելու յեն դալիս
արդեն դիզելի չարժիչները, չողու և դալի տուրբին-
ները: Սրանք մի չարք խոշոր առավելութիւններ ու-
նեն ներկայումս ընդունված ախլի չարժիչի համեմա-
սությամբ և, անկասկած, նրան դուրս կմղեն ար-
աադրութիւնից:



Խորհրդային Միութիւնն ունի աշխարհի լավա-
յուն սաւառնակները, ավիացիոն կոնստրուկտորների,
ողաչունների, շտուրմանների, մեխանիկների հիանալի
կադրեր: Ամրացնելով խորհրդային ավիացիայի կա-
րողութիւնն ու ուժը, սոցիալիստական պետութեան
ողաչուններն անդադրում պիտի աշխատեն՝ ողի մեջ
բացելով Ստալինյան նորանոր մարչըտներ:

«Մոսկվա» սաւառնակի թռիչքը Մոսկվայից Հե-
ռավոր Արևելք ցույց տվեց, վոր խորհրդային սաւառ-
նակներն ի վիճակի յեն առանց վաշթեջի կտրելու
մեծ տարածութիւններ, ամենակարճ ժամանակամի-
ջոցում իրար միացնելու Խորհրդային Միութեան հըս-
կայական տերիտորիայի ամեն մի վայր: «Մոսկվա»-
յի թռիչքները հաջողութիւնները, ինչպես և Չկալովի
ու Գրամովի անձնակազմերի անդրբեկեռային թռիչքնե-
րը վառ կերպով ցուցադրեցին խորհրդային ավիացիոն
արդյունաբերութեան հսկայական նվաճումները:
Նյութական մասը, մոտոռները, ամբողջ՝ ավիացիոն
սարքավորումը, վոր պատրաստված և խորհրդային

գործարաններում, աշխատում են հառուկ, ճշգրիտ,
հուսալի, անմեթ:

Խորհրդային ավիացիան ահեղ ուժ և: Ծաղոնա-
կան դավթիչները, վորոնք կռիվներ հրահրեցին Խա-
ռան լճի շրջանում, սրանում համոզվեցին իրենց սե-
փական կաշիի վրա: Յեւ ամեն մի այլ թշնամի, ով
կփորձի ստուգել Խորհրդային Միութեան զորութիւն-
ը, նմանապես ջարդուփշուր կլինի: Կարմիր Բանակը
կփոշնչացնի թշնամուն, վորտեղ ել նա թաղնված լի-
նի և վորքան ել հեռու գտնվի:

Մոսկվայում «Ռոդինա» սաւառնակի անձնակազմի
հետ ունեցած հանդիպման ժամանակ ընկեր Լ. Մ.
Կադանովիչը ասել և.

«Մենք շրջապատված ենք կապիտալիստական
յրկրներով, վորոնց մեջ կան ծայրահեղ աղբիւսիվ
Ֆաշիստական տարրեր, վորոնք պատերազմ են
հրահրում մեր դեմ: Հատկապես սրա համար ենք
մենք հոգ տանում, վոր մեր սաւառնակները թրո-
չեն հեռու և բարձր: Մենք հաւակնութիւն չունենք
ուրիշների հողերի նկատմամբ, բայց յեթի վորեւե
մեկը հանդգնի հաւակնել մեր հողի գեթ ամենա-
փոքրիկ կտորի նկատմամբ, ապա մենք կկարողա-
նանք վրա հասնել նրան մեր սաւառնակներով և
ամեն մի աղբեսորի հետ քշել մեր խորհրդային սըր-
բազան հողից: Ահա թե ինչու յենք մենք ձդտում,
վոր մեր սաւառնակները թռչեն հեռու և բարձր:
Մենք ուզում ենք, վոր մեր սաւառնակները թռչեն
արագ, վորպէսզի թշնամին, վորը կհանդգնի վտար

էրիսել մեր հողի վրա, վոչնչացվի իր իսկ սեփական տերիտորիայում»:

Այս խոսքերով սպառնիչ լրիվութեամբ տրված և խորհրդային ավիացիայի խնդիրների գնահատականը և նշված են խորհրդային սովետական շինութեան զարգացման ուղիները: Մենք պետք է ամեն բոլոր պատրաստ լինենք պաշտպանելու սոցիալիստական հայրենիքի սրբազան սահմանները:

Խորհրդային ողաչունները, ինչպես և ամբողջ Խորհրդային յերկիրը, հիշում են ԽՍՀՄ պաշտպանութեան Ժողովրդական կոմիսար, Խորհրդային Միութեան մարշալ Կ. Յե. Վորոշիլովի ձառը՝ արտասանած 1938 թվի հոկտեմբերյան զորահանդեսին կարմիր հրապարակում:

«... Իսկ յեթե Խասան լճի ակնառու դասերը բավական չեն, յեթե թշնամին ի վիճակի յե մոռանալու խորհրդային ղեկի ջախջախիչ ուժն ու կարմիր մարտիկների և նրանց հրամանատարների հերուութունը, մենք նրանց պետք է ասենք. պարոնայք, այն, ինչ դուք ստացաք Խասանում — դա դեռևս «ծաղիկներն» են, իսկ «պտուղները», իսկական «պտուղները» դեռ առջևումն են: Յուրաքանչյուր անհանդիստ կամ լկտի թշնամի, միևնույն է, թե վորտեղ և յերբ նա համարձակվի իր քիթը խոթել մեր հողը, հարկ կգրա ճաշակելու այս խորհրդային «պտուղները»: Թող հիշեն նրանք, ով չպետք է մոռանա, վոր մենք ամենեկին պարտավոր չենք մեր զորքերի զործողութունները սահմանափակել այն շքրջանով, վորի վրա զոդաբար ու լկտիորեն հարձակ-

վում է թշնամին: Ընդհակառակը Կեդ ավելի հարմար ու հեշտ է թշնամուն ջախջախել իր սեփական տերիտորիայում: Յեվ այսպես էլ կլինի — յուրաքանչյուր հարձակման ու հարվածի մենք կպատասխանենք մեր վառապանծ կարմիր Բանակի ամբողջ զորութեան յեռապատիկ հարվածներով»:

Խորհրդային ողաչուններն ու խորհրդային սովետականները վրա կհասնեն թշնամուն յերկրաղնդի սպեն մի վայրում, լիովի «պտուղներ» կհասցնեն այնտեղ, վորտեղ կհրամայեն կուսակցութունն ու կառավարութունը:



ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

Ալիաշխան ախոր	3
Ստալինյան ուղեգրով	17
Թուշեք	32
Կուրս ղեկի Արևելք	47
Սերբերի տունգրայի վրայով	60
Գիշերը տմալերի վրայով	71
Դեպի Խաղաղ ովկիանոսի ափեր	80
Վերադարձ	100
Ալիաշխանի վաղվա ուրը	121

Թարգմ. Մ. Ջաֆարյան

Պատ-խմբագիր՝

Հ. Դոնոյան

Տեխ-խմբագիր՝

Լ. Ոհանյան

Սրբագրիչներ՝

Հ. Մանուկյան

Վ. Ավագյան

Դրավիտի լիազոր, 2—1089 Հրատ 5100

Պատվեր 229. Տիրաժ 3000

Հանձնված հարտադրու թյան 15 X II 1639 թ.

Ստորագրված է տպագրութ. 21 II 1940 թ.

Պետհրատի 1 տպարան, Յերևան, Լենինի 65

230¹ 9

7

7

ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0299293

24. 474