

АНДРЕЙ БОЛОСОВ

Полярная авиация России 1946–2014 гг.

КНИГА ВТОРАЯ



Paulsen

Андрей Николаевич Болосов
Полярная авиация
России. 1946–2014
гг. Книга вторая
Серия «Международный полярный год»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=9520325

ПОЛЯРНАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ. 1946–2014 гг. Книга вторая:

Paulsen; Москва; 2014

ISBN 978-5-98797-086-7

Аннотация

Вторая книга об истории Полярной авиации России охватывает период с окончания Великой Отечественной войны и до настоящего времени – до 2014 года. В неё вошли интересные, но малоизвестные, порой драматические события в работе Воздушных высокоширотных экспедиций «Север» в Арктике и параллельно проводившихся засекреченных операций по созданию совместно с Министерством обороны СССР ледовых аэродромов «подскока» для базирования истребительной и дальнебомбардировочной авиации. Также рассказано о героической работе авиации во всех наших экспедициях в Антарктиде. Нельзя забывать, что всё это

происходило на фоне геополитического противоборства двух сверхдержав, США и Советского Союза, вылившегося в холодную войну. Активными участниками этих событий на двух полюсах Земли по-прежнему были полярные лётчики, штурманы, бортмеханики, радисты и инженерно-технический состав Полярной авиации. Но главными задачами полярных авиаторов, как и в довоенное время, всё также оставались: ведение воздушной ледовой разведки и проводка караванов судов, выполнение пассажирских и грузовых перевозок в интересах дрейфующих научных станций «СП» во льдах Северного Ледовитого океана и стационарных станций – как в Арктике, так и в Антарктиде. Большую роль сыграла Полярная авиация и в освоении богатств заполярных регионов. Затронуты в книге события, связанные с реорганизацией Полярной авиации в 1960 году и её расформированием в начале 70-х годов XX века с передачей функций Управления Полярной авиации территориальным управлениям Гражданской авиации. В наши дни их правопреемниками стали региональные авиакомпания. При создании книги были использованы воспоминания и семейные архивы полярных лётчиков, а также ранее неизвестные архивные документы, часть из которых длительное время хранились под грифом «Секретно» и вводятся в научный оборот впервые.

Содержание

Об авторе:	6
Предисловие	7
От автора	13
Глава I. Секретные экспедиции	16
1.1. Едва закончилась война	16
1.2. На «чужих» самолётах	31
1.3. В начале славных дел	63
1.4. Рискованные эксперименты	112
Конец ознакомительного фрагмента.	123

Андрей Болосов
Полярная авиация
России 1946–2014 гг.
Книга вторая

© Издательство Paulsen, 2014

© Болосов А. Н., 2014

* * *

Об авторе:

Болосов Андрей Николаевич – кандидат технических наук, окончил Московский авиационный институт им. С. Орджоникидзе, работал в Военно-воздушной инженерной академии им. проф. Н. Е. Жуковского, затем вернулся на родную кафедру в МАИ. Преподавал, был заместителем заведующего кафедрой по научной работе. Сотрудничал с рядом издательств, редактор нескольких документальных фильмов, автор трёх книг по истории российского флота. Участвовал в работе над первой книгой «Полярная авиация России. 1914–1945 гг».

Предисловие



Полярная авиация была создана для работ в самых трудных на Земле природных условиях – условиях Арктики

с тундрами на юге и дрейфующими льдами на севере, а также Антарктики с огромными высотами и самыми низкими температурами. Всё, что мы знаем об этих очень суровых частях нашей планеты – ледовых пустынях, местах безмолвия и риска, – в значительной мере связано с героической работой полярных лётчиков. Поэтому в толстых томах научных отчётов, в новых картах и атласах обязательно встречаются их имена.

В первые послевоенные годы в мире произошли важные события, напрямую касающиеся Арктики. Началась холодная война, и наши союзники в Европе и в США превратились в наших противников. Противостояние пришло в Арктику – ведь через Северный полюс проходил кратчайший путь до Америки. Начался этап «секретной Арктики», часть истории которой только сейчас начинает раскрываться и поражает масштабами операций. На льды Арктики в те годы садились не отдельные самолёты, а целые эскадрильи и даже полки – тяжёлые дальние бомбардировщики и скоростные истребители. Эти воздушные армады нужно было обеспечивать топливом, теплом и питанием, связью и медициной – и всё это в условиях ледовой пустыни, за сотни километров от побережья. Все тяготы и риски вместе с военными делили полярные авиаторы. Этот этап авиационного противостояния держав в Арктике закончился только с запусками первых межконтинентальных ракет.

Постепенно авиация в Арктике снова стала гражданской

и всё менее романтичной – самолёты на полярных трассах стали летать по расписанию, выше облачности и на всё большие расстояния.

Но в это время на другом конце света перед полярниками и полярными лётчиками открылся новый мир – высокие широты Южного полушария – Антарктида, когда-то открытая русскими мореплавателями. На эмблеме Полярной авиации к белому медведю прибавился ещё и задорный пингвин. Да, в высоких широтах без авиации не обойтись.

С полярниками и лётчиками Полярной авиации мне по роду моей работы океанологом приходилось встречаться часто. В годы войны – в Авиации Дальнего Действия, где мне довелось летать молодым штурманом, многие пилоты, штурманы и механики были из бывших полярников. После Великой Отечественной войны я окончил Геологоразведочный институт и был направлен в Институт океанологии Академии наук, директором которого в то время был известный полярник, Герой Советского Союза П. П. Ширшов, а его заместителем – дважды Герой Советского Союза И. Д. Папанин.

Позже в качестве начальника морского геологического отряда мне удалось участвовать в первой и второй Антарктических экспедициях АН СССР. Первой экспедицией командовал Герой Советского Союза М. М. Сомов, который незадолго до этого руководил дрейфующей в Арктике станцией «СП-2» и защищал докторскую диссертацию по ледовым

аэродромам в нашем Институте океанологии. Вторую КАЭ возглавил Герой Социалистического труда А. Ф. Трёшников.

Тогда были построены первая советская антарктическая береговая база «Мирный» и первая в мире внутриматериковая станция «Пионерская», совершены первые полёты в оазис Бангера, вдоль берегов ледяного континента к вулкану Гаусс и к Южному геомагнитному полюсу. Поэтому при прочтении данной книги вновь и вновь в памяти возникают знакомые имена и лица полярных лётчиков: И. П. Мазурук, И. И. Черевичный, Г. В. Сорокин, П. П. Москаленко, А. А. Каш...

Главные трудности для авиации в южных широтах – уже не дрейфующие льды и торосы, длинная полярная ночь, сложные условия погоды и трудности связи – всё это было известно по работе в Арктике. Теперь это – высота, на которой от недостатка кислорода задыхаются моторы, на земле – страдания, связанные с горной болезнью, и не просто холод, а сверхнизкие температуры, когда металл и резина становятся хрупкими, а самолётные лыжи не скользят по снегу. И, конечно, это ещё и ураганные ветры, которые валят с ног людей и корёжат самолёты, а также отсутствие метеостанций – почти как в первые годы освоения Арктики. К тому же здесь от берега океана и до Южного полюса материк покрыт ледником, над которым возвышаются горные хребты и острые нунатаки. Но нужно было снабжать станции в глубине материка, обеспечивать санно-тракторные переходы, обслужи-

вать экспедиции геологов и геофизиков и, конечно, оказывать помощь полярникам всех стран, попавшим в беду. И, как в Арктике, работа и днём, и полярной ночью. Но в преодолении всех этих трудностей и опасностей накапливался бесценный опыт, который нам теперь нельзя растерять.

Работа кипела, росло количество полярных станций, важным делом стало бурение глубокой скважины на станции «Восток», дальние трансантарктические авиаэкспедиции и экспедиции моряков вокруг материка, росло и крепло международное сотрудничество учёных.

Интенсивные научные работы велись и в Арктике, где каждый год проводились Высокоширотные воздушные экспедиции, создавались дрейфующие полярные станции. И вдруг неожиданное решение – в 1970 году Полярная авиация была ликвидирована, её функции были переданы территориальным управлениям МГА, а позже отдельным компаниям.

Полярная наука оказалась без крыльев, многие асы перешли на инструкторскую работу и на пенсию. Не стало школы подготовки полярных лётчиков, преемственности в передаче уникальных знаний и опыта. Затерялось название Полярной авиации, но многолетнее братство лётчиков-полярников сохранилось, и они с гордостью отметят свой столетний юбилей!

Издание двухтомника по истории Полярной авиации России – это символический памятник героям освоения край-

него Севера и крайнего Юга! Дань уважения всего народа
лётчикам-полярникам.

*Академик Российской академии наук, участник
арктических и антарктических экспедиций
А. П. Лисицын*

От автора

В 2011 году в издательстве Paulsen вышла в свет первая книга двухтомника, повествующая об истории зарождения и становления российской Полярной авиации. Она охватывала период с 1914 по 1945 годы, основывалась на большом документальном материале и получила благоприятные отзывы как от читателей, интересующихся историей отечественной авиации, так и от специалистов. Вторая книга продолжает рассказ о нелёгком и героическом пути российской Полярной авиации, отмечающей в этом году 100-летний юбилей первого полёта российского самолёта в арктическом небе.

Во второй книге читатели узнают много не менее интересных и до сего дня не в полной мере раскрытых страниц из истории Полярной авиации России с окончания Великой Отечественной войны и до настоящего времени.

Во второй половине 40-х годов XX века с организацией высокоширотных воздушных экспедиций «Север» возобновилось комплексное изучение Арктики, воздушные экспедиции на специально оборудованных «летающих лабораториях» с посадкой на дрейфующий лёд стали основным средством исследования труднодоступных районов Северного Ледовитого океана. Начали регулярно работать дрейфующие полярные станции «Северный полюс», жизнедеятель-

ность которых целиком зависела от авиации.

Следует особо подчеркнуть, что всё это делала ещё лежащая в послевоенных руинах страна, потерявшая почти 30 миллионов своих граждан.

Советские авиаторы также внесли весьма весомый вклад в изучение Антарктики, вписав славные страницы в историю географических открытий в Южной полярной области. Полёты над неизученной безориентирной местностью, посадки на площадки с высотой до 4000 м над уровнем океана, низкие температуры и ураганные ветры предъявляют высокие требования к уровню профессиональной подготовки лётного и технического состава и надёжности авиационной техники.

С помощью авиации на ледовом континенте созданы внутриконтинентальные станции, проводятся геофизические, аэрометеорологические, гляциологические наблюдения и аэрофотосъёмка территории Антарктиды.

Сотни лучших экипажей на воздушных судах различных типов, проявляя высокое лётное мастерство и мужество, ежегодно с честью выполняли задачи авиационного обеспечения советских и российских арктических и антарктических экспедиций. Многие из них направлялись к полюсам нашей планеты по несколько раз. И долгие годы всё это происходило на фоне нарастающего противостояния двух мировых систем и реальной угрозы начала ядерной войны.

Настоящее издание – скромная попытка выразить всем полярным авиа-торам глубокое уважение и признательность

за их тяжёлый, самоотверженный и зачастую неоценённый труд.

В работе над второй книгой автор, стремясь сделать двухтомник единым изданием, опирался на структуру и информационный задел первой книги, за что глубоко благодарен её авторам – А. Н. Почтарёву и Л. И. Горбуновой. Также повторяю слова благодарности всем, кто оказал помощь и содействие в подготовке и написании обеих книг, поимённо названных в первом томе, но особую признательность хочется выразить Е. М. Рубиной и Т. В. Каминской за внимательное отношение и предоставленные многочисленные материалы из их семейных архивов.

Так как в процессе изучения большого объёма информации из различных источников порой встречались противоречивые сведения и субъективные оценки событий, приходилось давать в книгу их наиболее вероятную версию, что не исключает возможность ошибок, за что заранее приношу извинения. И конечно же, в книге невозможно было рассказать о всех покорителях и тружениках полярного неба, но, несомненно, все они – Герои.

С уважением, А. Болосов

Глава I. Секретные экспедиции

1.1. Едва закончилась война

В марте 1945 г., вскоре после того, как советские войска, по сути, спасли американцев и англичан от больших потерь в ходе контрнаступления немцев в Арденнах, премьер-министр Великобритании У. Черчилль написал И. Сталина в телеграмме, что ореол этого поступка русских сохранится в веках, а потомки будут ценить этот подвиг очень высоко. И в марте же Черчилль отдаёт приказ собирать и складировать трофейное оружие, так как оно может пригодиться в будущей войне против русских. Одновременно он велит Объединённому штабу планирования военного кабинета Великобритании приступить к разработке плана операции «Немыслимое» (Operation Unthinkable), согласно которому война против СССР могла бы начаться уже в июле 1945 г. Этот план был ему предоставлен 22 мая 1945 г. Важная роль в ходе его осуществления отводилась дальней стратегической авиации, как единственному в то время средству доставки уже практически созданных атомных бомб (первое ядерное взрывное устройство Gadget испытано 16 июля 1945 г.).

В США пришедший к власти 12 апреля 1945 г., после

смерти Ф. Рузвельта, новый президент Г. Трумэн также считал, что его предшественник на конференции в Ялте пошёл на слишком большие уступки Сталину, и первым делом отправил в государственные и военные учреждения инструкцию: все документы, подписанные Рузвельтом, исполнению не подлежат. Затем последовала команда ужесточить позицию по отношению к Советскому Союзу. 23 апреля Трумэн проводит в Белом доме заседание, где заявляет: *«Хватит, мы не заинтересованы больше в союзе с русскими, а стало быть, можем и не выполнять договоренностей с ними. Проблему Японии решим и без помощи русских»*.

Военные теоретики в США в то время справедливо считали, что одним из основных театров боевых действий в случае начала третьей мировой войны станет Северный Ледовитый океан, т. к. через Арктику пролегал самый короткий воздушный и подводный путь из США в Россию. Поэтому к освоению Центральной Арктики англичане и американцы приступили сразу же после завершения Второй мировой войны.



Бомбардировщик Авро «Ланкастер» мог нести одну бомбу массой 9978 кг или до 6350 кг бомб меньшего калибра. Дальность полёта 4070 км с 3175 кг бомбовой нагрузки.

Уже 16 мая 1945 г. из исландского Рейкьявика вылетел четырёхмоторный разведчик Авро «Ланкастер», пилотируемый подполковником Д. С. Маккинли, который достиг Северного полюса и благополучно вернулся на свой аэродром, преодолев в общей сложности 5728 км.

Летом 1946 г. США организовали два больших перелёта бомбардировщиков Б-29. Первый беспосадочный полёт прошёл по маршруту Фербенкс – Северный полюс – Фербенкс; второй – по маршруту Гонолулу (Гавайские острова) – Джюно (Аляска) – северная оконечность Гренландии – Лондон – Форджио (Италия) – Каир.

В ответ в СССР несколько авиационных конструкторских бюро получили задания на срочное создание бомбардиров-

щика с увеличенной дальностью действия – ведь лучшие на тот период отечественные Ту-2 имели дальность полёта почти в 2,5 раза меньше, чем Б-29 и те же «Ланкастеры», только немногочисленные Пе-8 по некоторым характеристикам приближались к ним.

А пока инженеры трудились над созданием новых самолётов, командование ВВС старалось вынести аэродромы как можно дальше к Северу, поближе уже к новому вероятному противнику. Одновременно было принято важное решение о спешном изучении полярного бассейна как театра военных действий. Были поставлены задачи углублённого исследования метеоусловий, состояния ионосферы, глубин океана, скорости дрейфа льдов и т. п. Обеспечить решение этих задач должна была Полярная авиация.



В ночь с 13 на 14 февраля 1945 года британская бомбардировочная авиация предприняла совершенно неоправданную

с военной точки зрения, но показательную для СССР коварную бомбардировку Дрездена. Из Меморандума RAF (Royal Air Force Британских ВВС) от 13 февраля 1945 года: «Дрезден, 7-й по размеру город Германии... на настоящий момент крупнейший район противника, всё ещё не подвергавшийся бомбёжкам... Целью атаки является нанести удар противнику там, где он почувствует его сильнее всего, позади частично рухнувшего фронта... и заодно показать русским, когда они придут в город, на что способны Королевские ВВС». Около 800 «Ланкастеров» сбросило на Дрезден 1100 т зажигательных и 1400 т фугасных бомб, что вызвало огненный смерч, опустошающий всё на своём пути. Таких немецких городов-мишеней было всего 80. До ядерного уничтожения Хиросимы и Нагасаки оставалось менее полугода.

Послевоенное состояние авиапарка Полярной авиации оставляло желать лучшего: он был крайне разнороден и мало пригоден для использования в высоких широтах, а его материальная часть сильно изношена. Поэтому для первого послевоенного советского дальнего полёта в арктическом небе пришлось использовать американский транспортный Си-47, который во многих отношениях выгодно отличался от Ли-2. Мощные и надёжные двигатели обеспечивали более высокую скорость и потолок, а также большую грузоподъёмность. На Си-47 были хорошо продуманы и вопросы эксплуата-

ции при низких температурах. Американские конструкторы предусмотрели всё, что существовало в то время, – антиобледенители на крыле и оперении, омывание лопастей винтов и стёкол пилотской кабины спиртовыми смесями, калориферное отопление кабины и салона. На самолёт можно было поставить лыжное шасси и дополнительные бензобаки, обеспечивающие длительное пребывание в воздухе.



*Перед вылетом к полюсу. Слева направо: М. М. Со-
мов, С. А. Наместников, С. И. Бессуднов, Д. П. Шекуров,
М. А. Титлов; В. И. Аккуратов. Аэродром Захарково, 29 ав-
густа 1945 г.*

Задание было поручено экипажу МАГОН в составе ко-

мандира М. А. Титлова, штурмана В. И. Аккуратова, борт-механика Д. П. Шекурова, бортрадиста С. А. Наместникова и гидролога Всесоюзного арктического института М. М. Сомова. Кроме того, в состав экипажа вошёл и корреспондент газеты «Правда» С. И. Бессуднов. Главной задачей этой экспедиции было произведение дальней ледовой посленавигационной разведки в период ледостава, необходимой для определения закономерностей замерзания полярных морей и процесса образования льда.

Авиаторам также предстояло обследовать огромное треугольное «белое пятно» между 100° и 150° восточной долготы с вершиной в географическом полюсе и основанием, проходящим по 83-й параллели, и испытать навигационное оборудование самолёта в период перехода полярного дня в полярную ночь, когда не видно ни звёзд, ни Солнца, а радионавигационные средства отказывают. В плане предусматривался и полёт к Северному полюсу, поэтому на борт Си-47 «Н-331» было взято снаряжение на случай, если бы пришлось совершить вынужденную посадку на дрейфующие льды. Кроме того, в пассажирскую кабину погрузили ещё восемь бочек бензина, отчего взлётный вес самолёта почти на тонну превышал официально разрешённый.

Из воспоминаний М. А. Титлова: *«Экспедицию готовили тщательно. На случай вынужденной посадки на лёд доставили на борт шёлковые палатки с пневматическим полом и двойными стенками. Правда, они хуже теперешних КАП-*

Шей, но от холода и ветра защищены вполне надёжно. Снабдили нас большим клиперботом с автоматическим наддувом, спальными мешками на гагачьем пуху, лыжами, карабинами, аварийной радиостанцией, а запаса продовольствия хватило бы на месяц зимовки на льду.

Выдали нам всё новенькое: регланы, унты, шапки-пыжники, как именинникам. Но главное, оснастили новейшим навигационным оборудованием. Учили, что за 80-й широтой уже началась полярная ночь».

Вылет с подмосковного аэродрома Полярной авиации Захарково (совр. Тушино) состоялся 29 сентября 1945 г. Трасса проходила через Архангельск, Амдерму, Дудинку, мыс Косистый и далее к исходному пункту экспедиции – мысу Челюскин. Уже 1 октября самолёт приземлился на аэродроме полярной станции на мысе Челюскин, и экипаж сразу начал подготовку к решающему броску на полюс. Без посадки предстояло пройти в полярную ночь более четырёх тысяч километров, в том числе около тысячи километров – над территорией, которую никто не посещал и где было даже неизвестно магнитное склонение. На карте последние острова были отмечены на 82-м градусе, а с 85-го градуса шло вообще «белое пятно».

По плану старт намечался на 12 октября – в новолуние. Но из-за приближавшейся полосы снегопадов и отсутствия на самолёте лыж экипаж принял решение вылетать раньше, воспользовавшись последними часами хорошей погоды.

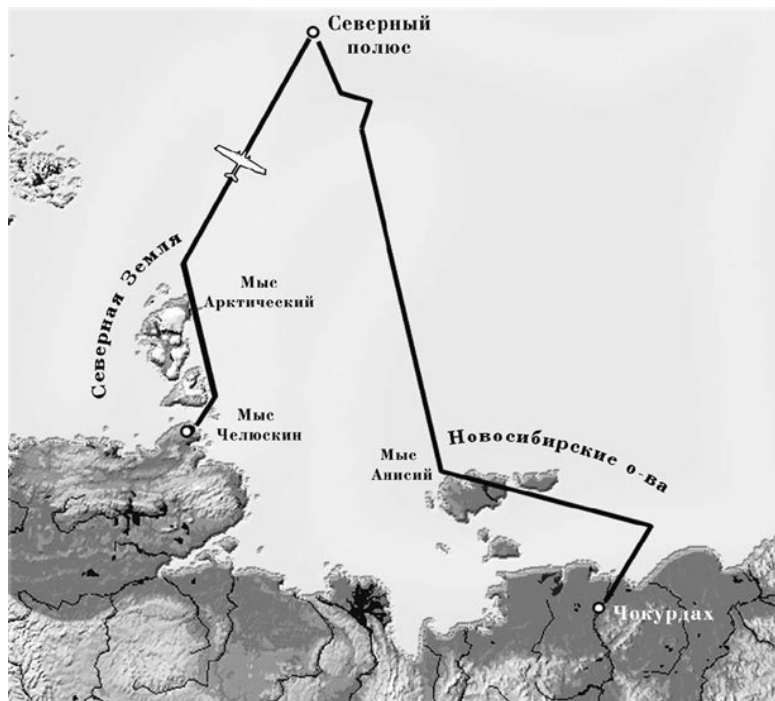
2 октября 1945 г. в 0 ч. 20 мин. по московскому времени Си-47 стартовал к Северному полюсу. Сплошная облачность и перегрузка заставили идти в обход Северной Земли на высоте до 50 метров. Льды встретили только у о. Большевик. У мыса Молотова (ныне мыс Арктический) самолёт развернулся точно по меридиану и пошёл к полюсу. Раньше здесь уже никто не летал. Так как разведка производилась визуально, через иллюминаторы, то весь маршрут экипаж должен был пройти под облаками, нижняя кромка которых располагалась в 50–30 метрах от земли, соприкасаясь в отдельных случаях с вершинами больших торосов. К тому же сумерки не позволяли точно ориентироваться и скрывали очертания подстилающих льдов.



Военно-транспортные самолёты «Дуглас» Си-47 «Скай-трейн» Полярной авиации на Диксоне

За 85-й параллелью замолчал последний радиомаяк на о.

Котельном, дальше до 88-го градуса полёт проходил только по счислению. Затем штурман увидел в разрывах облачности тонкий серп Луны. Хорошо видимый на экране астрономического компаса-пеленгатора, он позволял точно определить полюс и меридиан выхода на мыс Анисий, необходимый для обратного пути.



Маршрут перелёта на Северный полюс в октябре 1945 г.

В 6 часов 35 минут утра самолёт пролетел над полюсом.

Экипаж сбросил на полюс вымпел и буй, в котором находились портрет товарища Сталина, записка о произошедшем событии со списком участников полёта, свежие номера газет «Правда» и «Комсомольская правда».

Командир положил самолёт в широкий круг и все приступили к наблюдениям. Внизу лежал тяжёлый паковый лёд, испещрённый беспорядочными разводьями и трещинами. Через несколько минут самолёт взял курс на меридиан Крестов Колымских, где была запланирована посадка. Зарево над горизонтом подсказывало расположение Солнца. И тут на борт стали одна за другой поступать радиogramмы с поздравлениями о первом в мире успешном полёте к полюсу в условиях полярной ночи.

После нескольких минут радости экипажу пришлось испытать и тревожное время – Си-47 начал покрываться льдом и заметно потяжелел. Механик принялся нагнетать воздух в резиновое покрытие, которое обтягивало кромки крыльев и хвост машины. Резина надувалась и сбрасывала ледяную корку. Непрерывно работал химический антиобледенитель, но на крыльях продолжали нарастать пласты льда.



Инженер-полковник Ф. М. Кузичкин, исполняющий обязанности начальника УПА ГУСМП в 1941–1945 гг.

Из воспоминаний М. А. Титлова: «В 6.35 наш «Н-331» уже делал круг над вершиной мира. Погода была ясная, лунная, но, несмотря на темноту, видимость была отличная. Сомов словно прилип к иллюминатору с тетрадью в руках. Всё что-то записывал, вычёркивал. Внизу – сплошные паковые поля, только иногда встречались неширокие разводья. По программе обратный путь лежал через районы совсем

незнакомые. Раньше их никто не обследовал. Однако погода нас баловала недолго. Набежала облачность, пошёл густой снег. Началось обледенение. Я набрал высоту 4 тысячи метров, 5 тысяч метров – никакого просвета. Только на 6 тысячах пробили облачность и сразу почувствовали – дышать стало трудно. Пришлось опять снижаться. К счастью, на 4 тысячах появились просветы в облаках. Сразу полегчало, да и обледенение почти прекратилось».

Дальше полёт протекал спокойно. Выглянуло Солнце, а на широте 85° самолёт вошёл в зону действия радиомаяка. Попутный ветер обеспечивал скорость до 330 км в час.

Штурман В. Аккуратов рассчитал, что в 12 часов 13 минут должен появиться мыс Анисий на о. Котельном. После суточного полёта по счислению ошибка составила всего 4 минуты. Это был первый земной ориентир за 3100 км полёта. В это время радист принял сообщение, что Кресты Колымские (ныне пос. Черский) не может принять самолёт, так как посадочная площадка была залита наводнением, и штурман повернул машину к пос. Чокурдах в низовьях Индигирки, где был радиопривод. Здесь Си-47 благополучно приземлился.

В целом за 15 часов 30 минут полёта по ломаному маршруту мыс Челюскин – мыс Молотова – Северный полюс – мыс Анисий – пос. Чокурдах преодолели 4370 км.

6 октября «Н-331» перелетел из Чокурдаха на аэродром мыса Косистый на восточном побережье Хатангского залива,

а затем Титлов благополучно посадил свой самолёт на аэродроме Амдермы.

Этот первый осенний полёт в высокие широты доказал возможность осуществления ледовых авиаразведок на большой площади в короткий срок. Начиная с этого времени в арктических морях стали проводиться систематические круглогодичные ледовые авиаразведки.



Опытнейший полярный лётчик Б. Г. Чухновский после войны ещё 10 лет работал в УПА инспектором и консуль-

Интересно заметить, что этот полёт к Северному полюсу со спецкором «Правды» на борту самолёта, в отличие от предвоенных полётов, практически никак не был публично отмечен. Возможно, это было связано с тяжёлой болезнью Сталина и отсутствием его реакции на это событие (что заставило сильно поволноваться руководство ГУСМП), или провалом первого этапа переговоров СССР, США и Великобритании о послевоенном устройстве мира, а самолёт у наших лётчиков был «чужой» – американский. М. М. Со-мов в отчёте об итогах осенней высокоширотной ледовой авиаразведки 1945 г. скупно записал: *«В процессе выполнения планового задания по осенней ледовой разведке самолёт «СССР Н-331», пилотируемый лётчиком М. А. Титловым, 2 октября 1945 г. произвёл ледовую разведку по маршруту: мыс Челюскин–78°40' N; 106°20' E – мыс Молотова – Северный полюс – мыс Анисий – 74°00' N; 146°00' E – Чокурдах».*

1.2. На «чужих» самолётах

Большой объём разнообразных и очень сложных задач, традиционно стоявших перед Полярной авиацией, после окончания войны дополнился двумя очень важными направлениями: научные исследования в высоких широтах и содействие военному освоению северных регионов страны и районов Арктики. Однако решение этих задач было существенно осложнено нехваткой специалистов (опытные полярные лётчики были наперечёт) и дефицитом авиапарка, запчастей, радиотехнического, наземного и другого оборудования. На 1946 год весь ГВФ реально располагал 470 самолётами Ли-2 (модификация лицензионного ДСи-3) и полученных по ленд-лизу Си-47 «Скайтрейн», а также 32, переделанными из бомбардировщиков в грузовые, А-20 «Бостон» и Б-25 «Митчелл» и 6 «Каталинами», поставка запчастей к которым из США была прекращена. Остальной парк составляли 37 трофейных Ю-52 и около 2,5 тысяч лёгких самолётов типа По-2, УТ-2 и др.



Один из самолётов «Зибель» Си-204, переданный в Полярную авиацию

В УПА Главсевморпути сложилась аналогичная ситуация. Авиапарк Полярной авиации за годы войны изрядно подсократился и устарел. После окончания боевых действий туда поступило много трофейной техники и машин, полученных по ленд-лизу. Кроме упомянутых выше ДСи-3, Си-47, Б-25, «Каталина», «Юнкерс» Ю-52 и 4 лицензионных ГСТ в Полярную авиацию в 1945–1947 гг. передали три немецких ФВ-200 «Кондор», девять Си-204 «Зибель», гидросамолёт До-24Т, несколько старых «Юнкерс» W-34 для Ухты и да-

же один английский бомбардировщик «Стирлинг». То есть авиапарк состоял в основном из «чужих» машин. Первенец советского послевоенного гражданского самолётостроения двухмоторный Ил-12 в это время только проходил лётные испытания.

Судьба многих из этих машин была короткой и неза-
вид-ной. Полёты Си-204 на севере начались уже в 1945 г. – в Чу-котскую авиагруппу из МАГОН поступил самолёт «Н-370». Эта машина никак для холодов не дооборудовалась и почти не использовалась. В сентябре 1946-го её вернули в Москву для доработки. Летом на Чукотку полетели ещё три «Зибеля», но долетели только два. На маршруте из Зы-рянки в Кресты Колымские у Си-204 «Н-379» отказал левый мотор, затем перегрелся правый. Опытный пилот Ф. К. Кука-нов вынужден был посадить его на косу реки Федотиха. Ма-шину пришлось списать. Ещё три «Зибеля» вошли в Игар-скую авиагруппу. В 1946 г. Си-204 ГУСМП налетали 596 ча-сов.

За 1947 г. ГУСМП потеряло ещё три «Зибеля». «Н-414» из-за неполадок в моторах разбился в мае в Тульской обла-сти. «Н-408» погубил человеческий фактор – лётчик Вяль-цев решил сесть на аэродром Чокурдах на одном двигателе, но не справился, машину развернуло поперёк полосы и уда-рило о берег Индигирки. Причина гибели третьего Си-204, «Н-409», осталась невыясненной. После взлёта в Дудинке он потерял скорость и упал. Пилот В. П. Брехов погиб.



«Юнкерс» Ю-52/3 м на Енисее. 1947 г.

После этой серии аварий и катастроф в руководстве УПА пришли к выводу, что немецкие самолёты всё-таки плохо приспособлены к работе на севере, а произведенные доработки недостаточны. В итоге в 1948 г. Полярная авиация сняла «Зибели», число которых к этому времени достигло 12, с эксплуатации. Оставшиеся самолёты по большей части передали другим ведомствам.

Первый Б-25 «Митчелл» с бортовым номером «Н-366» Полярная авиация получила ещё в 1944 г. Но использовали его мало, а в 1945 г. передали «Дальстрою». Через два года ГУСМП получило ещё один «Митчелл», совершивший вынужденную посадку на подмосковном аэродроме по-

лярников Захарково. После ремонта самолёт под номером «Н-445» использовался в МАГОН до 1950 г.

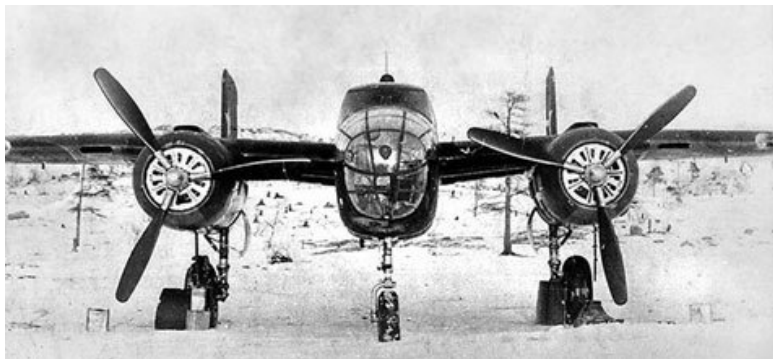
Английский бомбардировщик Шорт «Стирлинг» поступил в Московскую авиагруппу УПА весной 1946-го и получил номер «Н-415». В мае на нём совершили несколько ознакомительных полётов и признали негодным для работ в Арктике. На 1947 г. запланировали доработку «Стирлинга» на заводе в Красноярске, но реально он продолжал находиться на подмосковном аэродроме Захарково и в воздух не поднимался. Осенью 1947 г. машину списали.

Два пассажирских «Юнкерса» Ю-52 экипажи из МАГОН летом 1945 г. перегнали из Германии. Один был на колёсах, другой на поплавках. На заводе № 477 в Красноярске для них спроектировали систему обогрева кабин, новые капоты моторов и лыжи. «Юнкерсы» довольно долго служили в Игарской авиагруппе. Один из них («Н-380») списали в начале 1949 г., судьба второго неизвестна.

Лётчик А. С. Коротков вспоминал о полётах на этих машинах: *«После Boston A-20 G я летал на этом самом Ju52/3m. Откуда взялись эти гофрированные «немцы», никто не знал.*

Дарёному коню в зубы не смотрят: дали – летай. Никаких документов у самолётов не было. Машины гоняли по всему Крайнему Северу нещадно и считали «гробами», которые неведомо где и неведомо когда рухнут, потому что никакой твердой родословной у этих «першеронов» не было. Ле-

тишь и думаешь: а не сегодня ли?.. Какая надежда на такие крылья, которые летали неизвестно сколько и были биты чёрт-те как и кем... Но надо сказать, что на «тётушках Ли» все было до примитивности просто, а потому – спасительно. Нам того и надо: прыг и – полетел! Гоняли этих фрицев по северам, пока не загнали вусмерть...»



Б-25 «Митчелл» на зимнем аэродроме

Поступившая в ГУСМП в 1947 г. немецкая летающая лодка До-24Т «Н-473» до конца 1948 г. стояла в Захарково, ожидая доработки. В 1949 г. при вытаскивании на берег у неё пробили днище в двух местах. Повреждения были устранены, но в первом полугодии 1950 г. самолёт списали. Вероятно, ещё один До-24 был в составе Ухтинского авиаотряда.



Лётчик Ухтинского авиаотряда Н. П. Семёнов возле трофейного Юнкерса W-34. 1946 г.

28 июня 1947 г. был издан приказ начальника ГУ ГВФ о начале списания трофейной техники.

Наиболее активно в УПА использовались американские транспортные Си-47, Ли-2, строившиеся на базе лицензионного ДС-3, а также гидросамолёты «Номад». О полётах на Севере трофейных ФВ-200 «Кондор» будет сказано ниже.

В это же время была предпринята попытка приспособить к полётам в условиях Арктики советский боевой самолёт. Для этого в КБ А. Н. Туполева был направлен известный полярный лётчик И. И. Черевичный с поручением переоборудовать для нужд Полярной авиации два наименее изношенных четырёхмоторных бомбардировщика Пе-8, выделенных командованием 18-й Воздушной армии. Но на это необходимо было время, а уже начиная с 17 марта 1947 г. с аэродрома на мысе Барроу на Аляске и с авиабазы Туле в Гренландии в рамках начавшейся операции Ptarmigan («Белая куропатка») два раза в неделю на полюс и обратно на высоте от трёх до пяти тысяч метров ходили американские «летающие суперкрепости» Б-29 со специальной аппаратурой, «на всякий случай», оборудованные радиационными фильтрами. На маршруте продолжительностью 12–17 часов каждые полчаса проводились измерения температуры воздуха, влажности, атмосферного давления, направления и скоро-

сти ветра, визуальные наблюдения над облачностью, видимостью и состоянием ледяного покрова, отрабатывалась техника аэронавигации, определялись пригодность лётного снаряжения и рационов питания, изучалось состояние пилотов и т. д. Кроме того, экипажи разыскивали значительные по размерам и прочные льдины, которые можно было бы использовать в качестве промежуточных аэродромов. Подходящие льдины получали кодовое название Target («Мишень») и порядковый номер. Некоторые из этих «Мишеней» были ранее открыты нашими пилотами, но пресловутая засекреченность не позволила нам установить над этими ледяными островами приоритет. Так, в марте 1946 года полярный лётчик И. С. Котов северо-восточнее о. Врангеля на широте 76° и западной долготы 165° среди обычных морских льдов обнаружил крупный ледяной остров размерами 25 на 30 км, а вскоре его нашли американцы, давшие ему название «Т-1». Летом того же года в Чукотское море уже вошёл отряд подводных лодок США, затем здесь же на дизель-электрических подлодках Boarfish (1947 г.) и Karp (1948 г.) в реальной обстановке испытывался эхоледомер – прибор для плавания подо льдом и поиска полыньи для всплытия.



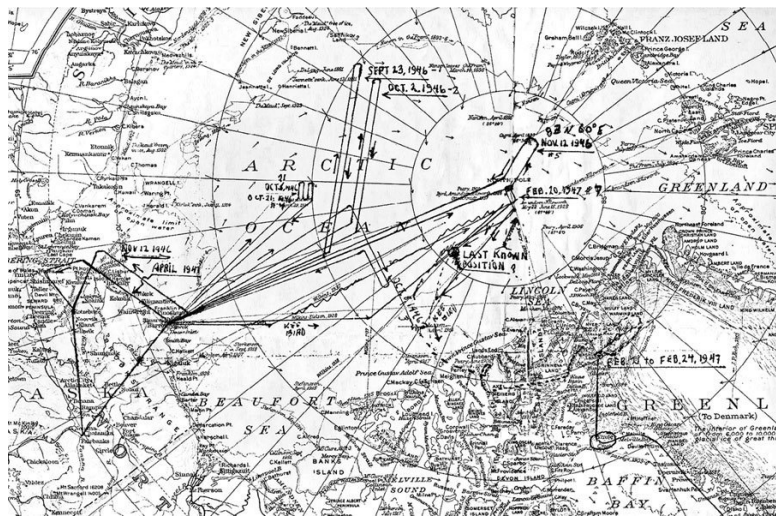
Японский город Хиросима после взрыва 6 августа 1945 г. американской атомной бомбы. В случае начала в 1946–1949 гг. ядерной войны так могли бы выглядеть многие города Советского Союза

5 марта 1946 года в американском Фултоне бывший премьер-министр Великобритании У. Черчилль в присутствии президента США Г. Трумэна произнес речь, формально ставшую началом холодной войны с Советским Союзом. К тому времени основополагающей стала доктрина решающей роли в войне дальней стратегической авиации, а в рамках возникшего противостояния двух политических систем Арктика оказалась самым подходящим военно-стратегическими полигоном для её применения. «Если возникнет новая мировая война, – считали стратеги США, – современные виды оружия – реактивная авиация, межконтинен-

ральные ракеты, подводные лодки-ракетоносцы – превратят Ледовитый океан в Средиземное море Третьей мировой войны». Приоритетное значение в этом случае имели базы, выдвинутые вперёд, в сторону потенциального противника. В западной печати началась пропаганда военно-политического направления, которое получило вскоре название «полярная стратегия», «полярная экспансия». По новой «арктической доктрине», театром военных действий должен был стать Центральный полярный бассейн. Здесь пролегал самый короткий путь для нанесения бомбовых и ракетных ударов по жизненно важным центрам Советского Союза. Для их осуществления на Аляске, в Номе, Галене и под Фербенксом американцы срочно приступили к реконструкции аэродромов, способных принять стратегические бомбардировщики, которые в 1947 г. начали регулярные патрульные полёты уже вдоль наших восточных и северных границ. При этом не следует забывать, что до 1949 года США были единственными обладателями атомного оружия.

В этой ситуации И. В. Сталин приказал А. Н. Туполеву приостановить разработки перспективных бомбардировщиков, а все силы бросить на копирование американского Б-29, несколько экземпляров которого в 1944–1945 гг. произвели вынужденные посадки на Дальнем Востоке и были интернированы. А так как СССР, в отличие от США, не имел военных баз на других континентах, то единственно возможным путем создания передовых авиабаз у берегов Америки

стало строительство полярных аэродромов вдоль побережья Северного Ледовитого океана и освоение дальней авиацией ледяного купола Арктики. Для этого необходимо было активизировать деятельность ГУСМП и УПА.



Одна из карт полётов бомбардировщиков Б-29 над Арктикой в 1947 г.

В марте 1946 года И. В. Сталин провёл очередную «рокировку» в ГУСМП. И. Д. Папанин был освобождён от должности начальника Главсевморпути, а на его место назначили первого заместителя Наркома морского флота А. А. Афanasьева, которому быстро подобрали и новых помощников. За-

меститель председателя Совета Министров СССР К. Е. Ворошилов, курировавший вопросы Севера, считал, что после войны освободилось много генералов, и выбор был большой. Перебрав десяток претендентов на должность заместителя начальника ГУСМП вместо И. П. Мазурука, он остановился на генерал-майоре авиации А. А. Кузнецове, в то время начальнике высших офицерских лётно-тактических курсов, а в годы Великой Отечественной войны занимавшего должности командующего ВВС Северного флота и заместителя командующего ВВС Тихоокеанского флота. Таким же порядком были назначены: заместителем начальника ГУСМП инженер-контр-адмирал В. Ф. Бурханов и консультантом по научной части директор Государственного океанографического института инженер-контр-адмирал Н. Н. Зубов.



*Начальник ГУСМП с июля 1946 г. по март 1948 г.
А. А. Афанасьев.*



Инженер-контр-адмирал В. Ф. Бурханов.



Инженер-контр-адмирал Н. Н. Зубов

Изменения в кадрах в первом послевоенном году произошли и в Полярной авиации. 15 сентября был издан приказ НКО СССР о расформировании всех подразделений, полков и дивизий ГВФ, по которому лётно-технический состав и самолётный парк передавались территориальным управлениям ГВФ. Демобилизовавшись из армии, в УПА ГУСМП и, в частности, в МАГОН пришло много опытных полярных и военных лётчиков, штурманов и техников. При этом, учи-

тывая специфику полётов в Арктике, даже Героев Советского Союза зачисляли в экипажи сначала вторыми пилотами. Это была обычная практика при переходе авиаторов в УПА из «неполярных» подразделений авиации. Для того, чтобы получить право на полёты в качестве первого пилота, любой лётчик, независимо от его лётного стажа и квалификации на прежней работе, должен был полетать некоторое время вторым пилотом. Затем, в случае хорошей работы в новой, незнакомой обстановке, он переводился на положение стажёра и летал в качестве первого пилота вместе с инструктором. И только в случае положительных результатов становился первым пилотом. За положительный результат считалась способность пилотировать при погодных условиях «минимум» – видимость 1000 м при нижнем крае облачности 100 м.

За счёт бывших военных, ленд-лизовских и трофейных самолётов пополнился авиапарк УПА. Это позволило вдвое (с 107 до 228) увеличить количество ледовых разведок в Арктике по сравнению с 1945 годом. Увеличилась и длительность полётов. Так, в 1946 г. самолёт Си-47 «Н-368», пилотируемый М. А. Титловым (штурман В. И. Аккуратов, второй пилот и бортмеханик Д. П. Шекуров, бортрадист С. А. Наместников), за три недели апреля и мая налетал около 40 тыс. км по маршруту Амдерма – Диксон – Тикси, обследовав состояние ледяного покрова в Баренцевом, Карском морях и в море Лаптевых, а также совершил восемь

рейсов вглубь Арктики для составления ледового прогноза к предстоящей арктической навигации. В одном из полётов, продолжавшемся 15 часов 50 минут, было пройдено без посадки 3700 км, в другом полёте экипаж пробыл в воздухе 19 часов 30 минут, преодолев без посадки 4900 км.

Сменивший их экипаж Си-47 «Н-369» Н. В. Метлицкого (второй пилот Герой Советского Союза К. Ф. Михаленко, штурманы А. П. Штепенко и Н. М. Жуков) в июне, сентябре и октябре в течение 36 дней провёл обширную преднавигационную разведку Баренцева, Карского и Гренландского морей. Причём продолжительность этих полётов составляла от 19 до 25 часов.

В августе 1946 г. экипаж гидросамолёта ПБН-1 «Н-338» лётчика И. Г. Бахтинова (штурман А. И. Штепенко) с группой научных работников обеспечил работу воздушной арктической экспедиции, которая продолжалась 126 часов, из них 84 часа была в воздухе. За это время самолёт дважды пролетел над арктическими морями от Печорского лимана в Баренцевом море до пролива Лонга в Чукотском море, пройдя через Карское море, море Лаптевых и Восточно-Сибирское море. Экспедиция имела кратковременные остановки в портах Диксон, Тикси и в устье Колымы.

Следует отметить, что ледовая обстановка осенью 1946 г. выдалась сложной. Суда, задержавшиеся с выгрузкой и только выходявшие из Певека в пролив Лонга, встречали тяжёлые льды. Два ледокола с трудом справлялись с проводкой,

и моряки ежедневно, независимо от погоды, вызывали самолёт для ледовой разведки. Поэтому в октябре, кроме экипажа Н. В. Метлицкого, большой объём работ над Карским морем и морем Лаптевых выполнил экипаж полярного лётчика М. А. Титлова (штурманы А. П. Шумский и Л. М. Рубинштейн) на самолёте Си-47 «Н-362».

Одновременно самолёты УПА ГУСМП начали обслуживать пассажирские авиалинии Крайнего Севера, например, маршруты Красноярск – Тура, Красноярск – Дудинка, Анадырь – Каменское – Усть-Камчатск и др. В основном на этих трассах летали Ли-2.

В том же 1946-м из Германии на подмосковный аэродром Полярной авиации Захарково перегнали два трофейных ФВ-200С-3 «Кондор». Машины получили бортовые номера «Н-400» и «Н-401», а после установки отечественных двигателей АШ-62 стали называться МК-200. Они имели хорошие лётно-технические характеристики, но на этих экземплярах часто происходили мелкие поломки и отказы агрегатов. Ситуация несколько прояснилась, когда их перегнали под Красноярск. При очередном ремонте на немецком ящике от двигателя обнаружили надпись на русском языке «Чем смогли – помогли». Видимо, к производству привлекались военнопленные или жители оккупированных территорий, которые намеренно использовали бракованные детали и портили оборудование.

«Н-400» передали экипажу М. А. Титлова и активно ис-

пользовали для ледовой разведки. Три месяца он контролировал зону от Земли Франца-Иосифа до Чукотки, помогая судам пробиваться сквозь тяжёлые льды. За 90 часов, которые «Кондор» отлетал в Арктике, произошло 16 отказов моторов. Механики пробовали утеплять маслосистему, пытались выяснить причины отказов, но ничего не помогало, поэтому было решено отправить самолёт в Москву для замены двигателей.

13 декабря 1946 г. во время выполнения рейса Хатанга – Игарка – Москва над Ямалом заглох один мотор. В этом рейсе на борту вместе с экипажем был 21 человек – научная экспедиция геологов и экипаж известного полярного лётчика Л. Г. Крузе. Ещё через двадцать минут встал второй двигатель, вскоре начал «чихать» третий. Командиру пришлось сажать самолёт, не выпуская шасси, на лед Байдарацкой губы между Усть-Карой и Маррасале. Самолёт замер всего в нескольких метрах от выплывшей из тумана гряды льда и в трёхстах метрах от кромки морского берега.

Через три часа удалось наладить связь. Сразу же услышали: все ближайшие поселки непрерывно вызывают их «Кондор». Радиист передал первую радиограмму: *«13 декабря в 13 часов 13 минут произвели посадку. Координаты 69°20' с. ш., 67°30' в. д. Всё в порядке».*

И. П. Мазурук и командир МАГОН В. А. Пущинский выслали радиограммы с приказом немедленно организовать поиск и спасение людей всем находящимся в том районе са-

молётам и незамедлительно вылетели из Москвы в Амдерму для организации поисков. С собой они взяли опытных лётчиков И. С. Котова, И. И. Черевичного и И. Г. Бахтинова.

Через день аварийный самолёт был найден экипажем самолёта Си-47 «Н-362» полярного лётчика Н. Л. Сыроваша (штурман В. И. Аккуратов). Все люди были живы, но четверо получили небольшие ранения. Спасатели, не имевшие возможности сесть на этот обломок льдины, с высоты 25 м сбросили им продукты, тёплую одежду и спасательный клипербот.

После удачного сброса грузов Си-47 более двух часов бороздил над льдами, изучал их состояние. Но, увы, весь ледовый покров к северу, востоку и югу от места вынужденной посадки самолёта «Кондор» представлял собой месиво застывшего льда, искореженного торосами и ропаками, а к западу, в трёхстах метрах от лагеря, находилось открытое море с плавающими кусками льда, отрываемых от береговой полосы волнами. Подробно разъяснив Титлову состояние ледовой обстановки и сбросив им вымпел с ледовой картой, Сыроваша вернулся в Амдерму.

В организации временного лагеря на льду возле покорённого «Кондора» помог второй пилот из экипажа Крузе – М. С. Комаров, который из трубопроводов разбитого самолёта изготовил простейшие печки для обогрева, а из обшивки крыльев – несколько сковородок. Так удалось обеспечить людей горячим питанием.

Мазурук решил, что эвакуировать людей можно только самолётами По-2 на лыжах из Нарьян-Мара. Их можно было доставить транспортными самолётами в частично разобранном виде. Правда, По-2 за один раз мог вывезти не более двух пассажиров.

На доставку двух По-2 ушло несколько дней. В Амдерме на их сборку собрались все, кто хоть что-нибудь понимал в технике. Эта нелёгкая работа выполнялась на открытом воздухе, в мороз и метель, при свете прожекторов. В качестве базы избрали посёлок Усть-Кару, откуда Мазурук и Бахтинов вылетели в ледовый лагерь. Сохранять ориентировку им помогали экипажи Пущинского и Сырокваши на самолётах Си-47. Через 40 минут два По-2 сели у костра на приготовленной площадке.



Разбившийся МК-200

В тот день Мазурук и Бахтинов успели вывезти 10 человек, а потом на помощь вылетели из Воркуты ещё два По-2

лётчиков Имерика и Ситникова. К несчастью, один из них потерпел аварию при посадке – замаскированный снегом ро-пак срезал лыжу. Но сам пилот остался невредимым. А второй самолёт из-за отказа мотора вынужденно сел на льдину. Утром его также начали искать, но экипаж, ликвидировав неисправность, сам прилетел в Усть-Кару.

На третьи сутки на льдине остались только трое: сам Титлов, радист Шаманов и механик Громов. За ними вылетели самолёты Котова и Черевичного. Забрав последних, лётчики покинули льдину, но на обратном пути мотор самолёта Котова начал давать перебои. Пришлось садиться на небольшую льдину.

Осмотр показал, что прогорел клапан и полетел поршень одного из цилиндров. Ремонт без запчастей был невозможен. Но тут, что называется, повезло. Неподальёку лётчики увидели разбившийся накануне По-2 воркутинцев. Посоветовавшись, решили снять с него двигатель и поставить на машину Котова. В мороз, без грузоподъёмных талей и инструмента, это сделать было очень сложно, но на следующий день По-2 благополучно приземлился на аэродроме Усть-Кары. Ледовый лагерь Титлова просуществовал 16 суток.

Второй «Кондор» – МК-200 «Н-401» начал использоваться с 1947 г. в основном для ледовой разведки, и у него тоже были проблемы с эксплуатацией. В 1948 г. в УПА передали ещё один, видимо доработанный, ФВ-200С-4, получивший бортовой номер «Н-500». Но 23 апреля 1950 г. во время по-

садки на аэродром Якутска пилоты Ф. А. Шатров и Г. В. Сорокин из МАГОН при сильном боковом ветре не справились с управлением, самолёт выкатился за пределы посадочной полосы, сломал опору левого колеса, упал на крыло и развернулся на 180°. Экипаж и единственный пассажир остались невредимы, но повреждения «Кондора» оказались столь значительны, что из-за отсутствия запасных частей его не стали восстанавливать.



Си-47 «СССР Л-1204» был получен по ленд-лизу в 1943 г. и вошёл в состав Полярной авиации под номером «Н-328». После войны передан Красноярскому управлению ГВФ. Остов самолёта до сих пор лежит в тундре

Весной 1947 г. самолётам Полярной авиации пришлось участвовать ещё в одной спасательной операции. 22 апреля у Си-47 «Л-1204» Красноярского управления ГВФ, следовавшего по маршруту Мыс Косистый – Хатанга – Дудинка – Туруханск – Красноярск, через полчаса полёта отказал

один из двигателей, от которого работал генератор радиации, и связь прекратилась. Посадку самолёта произвести не было возможности из-за плотной облачности, поэтому полёт над тундрой в поиске «окна» в облаках продолжался на одном левом моторе ещё почти пять часов.



Довоенное фото М. Д. Тюрикова, который во время ВОВ служил в Полярной авиации Главсевморпути, а после стал командиром корабля 26-го авиаотряда Красноярского

УГВФ. Лётный стаж – почти 15 лет, причём половина – на Севере. Награждён орденом Красной Звезды, знаком «Почётный полярник», медалями «За оборону Советского Заполярья», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне»

Пролетели около полутора тысяч километров. Когда горючее было на исходе, всё же пришлось приземляться на выпущенные шасси. При посадке в конце пробега правое колесо попало в яму – самолет скапотировал, от удара вырвало часть левого двигателя, нос смяло, но люди отделались только ушибами. Через некоторое время экипажу удалось исправить и запустить на несколько минут правый двигатель. Зажглись фары, закрутились деформированные лопасти винта, получила питание рация. Но в Хатанге успели принять лишь обрывочные сигналы, а затем мотор окончательно заглох.

Трёхнедельные поиски в районе Хатанги пропавшего борта самолётами Красноярского управления результата не принесли. Когда надежда найти живых людей стала угасать, из Москвы был направлен экипаж опытного полярного лётчика В. В. Малькова на самолёте Ли-2, оборудованном лыжным шасси, а со стороны Хатанги поиски поручили экипажу Героя Советского Союза Ф. А. Шатрова.

Опираясь на мнение радиста аэропорта Волочанка, принявшего последние сигналы с места аварии, уже на второй день по прибытии экипажу Ф. А. Шатрова в 220 км север-

нее Волочанки удалось разглядеть на снежной целине сначала несколько человек, отчаянно машущих руками. А по их следам был обнаружен и Си-47, из которого выбежали люди.

Так как самолёт Шатрова был на колёсном шасси и не мог приземлиться на снег, пришлось сбросить только несколько спальных мешков и три запаянные коробки с неприкосновенным запасом.

На другой день в аэропорт Волочанка прибыло звено из трёх самолётов По-2 под командованием М. Е. Сахарова. Они по полученным координатам без труда нашли пострадавших и произвели посадку. Оказалось, что выжили все 28 человек, оставшихся в самолёте ждать помощи, только у некоторых были небольшие обморожения рук и лица. Командир М. Д. Тюриков, бортмеханик В. А. Писмарёв, бортрадист А. Д. Смирнов и ещё четверо пассажиров (только что освобождённые заключённые) ушли за помощью в заснеженную тундру и пропали без вести.

После того, как была подготовлена посадочная полоса для Ли-2, звено По-2 с четырьмя пассажирами вернулось в Волочанку. Остальных людей 18 мая 1947 г. забрал экипаж Ли-2 В. В. Малькова.

Каждый вылет в Арктику на ледовую разведку приносил новые сведения об этом бескрайнем пространстве. Но изредка бывали и исключительные открытия. Об одном из таких полётов рассказал знаменитый полярный штурман В. И. Аккуратов: *«Для выполнения стратегической ледовой разведки*

в Центральном бассейне и южных морях Арктики 18 марта 1947 года мы с пилотом Л. Г. Крузе стартовали к географическому полюсу. Нужно было сделать ледовый разрез вдоль 180-го меридиана. Беспосадочный перелёт рассчитывался на 16 часов. Машина, как всегда в таких рейсах, была сильно перегружена, фюзеляж забит бочками с запасом бензина.

Мы шли на высоте 600 метров. Стояла ясная солнечная погода, как обычно бывает ранней весной в восточном секторе Арктики. Близилось время обеда. Неожиданно левый мотор пронзительно взвыл. Самолёт резко дернулся. Я бросил взгляд в иллюминатор. Левый винт не вращался.

– Бочки с горючим за борт! – спокойно приказал Леонард Густавович. – Штурман, курс – на остров Врангеля!

В открытый люк одна за другой полетели двенадцать бочек. Самолёт без «балласта», резко снизившийся до трёхсот метров, уверенно шёл на этой высоте. Глаза привычно искали впереди льдину, пригодную для вынужденной посадки: правый двигатель работал, но он был перегружен и мог отказать в любой момент. Подходящие ледяные поля изредка встречались, но садиться здесь на колёса – значит наверняка потерять самолёт. Да и организовать спасательную экспедицию будет не так-то просто...

Но двигатель пока работал. Нам удалось вновь набрать высоту – мы шли теперь на 700 метрах.

Я внимательно следил за курсом и горизонтом. Види-

мость была беспредельной. Под нами расстилались льды, испещрённые чёрными разводьями. Вдруг в поле зрения бинокля возникло странное чечевицеобразное облако. Оно поднималось над горизонтом, не меняя формы и положения. Вскоре оно стало доступным и для невооружённого глаза...

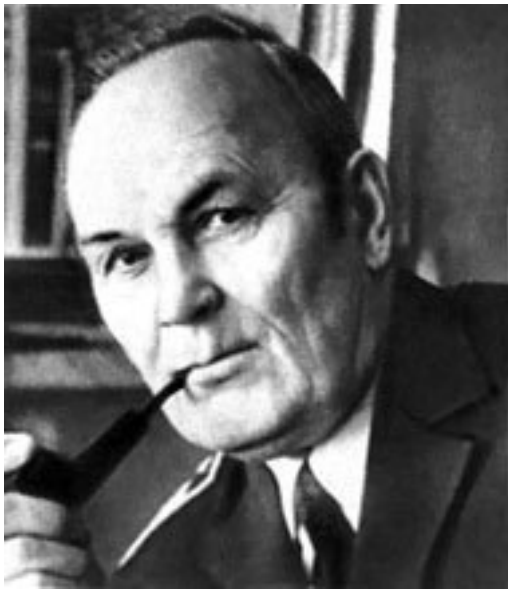
Крузе тоже его заметил.

– Видишь? Что это такое? Подозрительно...

– Да, это не облако!

Через 20 минут мы уже ясно различали большой остров с высокими обрывистыми берегами. На нем отчетливо виднелись русла замерзших ручьёв, а у берега – ровный припай. С юго-востока остров был ограждён от дрейфующих льдов высоким валом торошения. Заснеженные холмы тянулись до границ видимости.

– Земля!



Заслуженный штурман СССР В. И. Акkuratов участвовал в высадке группы И. Д. Папанина на Северный полюс. Работал штурманом во многих арктических экспедициях. Более 15 лет был главным штурманом Полярной авиации

Все припали к иллюминаторам. «Но как она попала сюда? Ведь мы летали здесь в прошлом году! Сбились с курса? Тогда это Канада или Аляска? Нет, расчёты верны. Идём точно...» – тревожно и быстро работали мысли, и, будто прочитав их, Крузе обернулся ко мне:

– Проверь координаты! Откуда эта земля? Ещё напорем-

ся на американцев!

Я тщательно проверил расчёты.

– Широта $76^{\circ}26'$, долгота $173^{\circ}09'$ западная. Сомнений нет! Поздравляю с открытием острова!

Все молчали. По-моему, один я был уверен, что мы не заблудились в полярной пустыне.

– До Врангеля 660 километров. 3 часа 35 минут ходу! – Я взял планшет и стал зарисовывать приближающийся остров. Вскоре он был под нами. Моя уверенность успокоила Крузе.

– Да, это, несомненно, земля! Нужно срочно радировать в Москву – открыт новый остров!

– Леонард Густавович, мы идём на одном моторе... Нас никто не осудит, давай сядем. Такого случая больше не представится!..

Крузе строго посмотрел на меня.

– Никто не осудит? Съедят за такую посадку! Придём на Врангель, заменим мотор и прилетим обратно!

– Но тогда причины не будет. А сейчас – вынужденная. Мы имеем право! Смотри, какой ровный припай!

– Нет, нельзя! Кто его знает, чей это остров! Замеряя лучшие его габариты, пересекаю в двух направлениях!

Мы дважды прошли над островом – сначала вдоль, потом поперёк. Его длина составляла 35 км, ширина – 26. По форме он напоминал сердце. Хорошо различались русла ручьёв, кое-где выступали бурые обтаявшие камни. Остров

был сильно заснежен, но все же это была земля! Реальная, почти осязаемая.

Я заметил, что Крузе внимательно изучает припай, прицеливаясь на посадку. Но снежный покров был хотя и неглубоким, но испещрённым высокими серповидными застругами.

– Нет, побьём машину! Зарисовывай – и домой! – твёрдо произнес Крузе и, расстроенный, отвернулся.

По прибытии в бухту Роджерс мы составили акт об открытии острова и передали по радио запрос о доставке нового двигателя. Кроме того, мы просили разрешения посетить остров и высадить на нём партию зимовщиков.

Ответа мы так и не получили. А через месяц, когда мы отремонтировали самолёт, нам было приказано заняться своим делом: водить суда по трассе Северного морского пути.

Только в августе получили мы разрешение на полёт к открытому острову. Но уже начиналась арктическая осень с её сильными туманами, оледенениями и снегопадами. А в 1948 году стало известно, что наш остров заново открыли американцы, назвали его «Тарджет-1» и заняли под свою авиабазу. Иными словами, американцы превратили ледяной остров – флорберг – в «непотопляемый авианосец». Мы неоднократно встречали его впоследствии. Над ним развевался полосатый флаг Соединённых Штатов».

1.3. В начале славных дел

Весной 1947 года МАГОН УПА получила два самолёта Пе-8 («СССР-Н395» и «СССР-Н396»), которые конструктор И. Ф. Незваль совместно с И. И. Черевичным подготовили для эксплуатации в полярных условиях.

Для проведения полноценных испытаний сразу решили выполнить на них по два транспортных рейса. 7 июля того же года Пе-8 «Н-395» был разбит при взлёте с мыса Косистый в районе Хатангского залива. Причиной аварии стала ошибка механика, который перекрыл все четыре крана топливоподдачи, и все двигатели самолёта разом остановились. И. И. Черевичный мастерски совершил вынужденную посадку на холмистую и заболоченную тундру, люди не пострадали, но самолёт ремонту уже не подлежал. Вину за эту тяжёлую аварию взял на себя командир корабля.



Самолёт Пе-8 «СССР-НЗ96» на аэродроме в Маточкином Шаре

Второй из переоборудованных Пе-8 под командованием В. Н. Задкова включили в качестве топливозаправщика в состав авиагруппы секретной Высокоширотной воздушной экспедиции (ВВЭ) «С-2» или «Север-2», которая стала советским ответом на всё возрастающую активность американцев и канадцев в Арктике. Официальным её началом стало правительственное постановление от 19 февраля 1948 г.

За какой год	Катастрофы	Аварии самолётов	Аварии моторов	Поломки самолётов	Внезапные вынужденные посадки	Чрезвычайные случаи	Особые происшествия	Всего происшествий	Налёт часов					100-проценты, потеря самолётов		Погибло людей	
									общий	на 1 катастрофу	на одну аварию самолёта	на одну аварию-катастрофу	на одно летное происшествие	всего	по типам	пассажиров	летный состав
1947	1	9	9	14	43	1	5	82	21 849	21 840	2427	2185	287	8	Ли-2=1, Ил-12=1, Пе-8=1, С-204=3, По-2=2	—	1
1946	—	5	7	14	53	2	4	85	14 646	—	2928	—	188	5	С-47=1, ФВ-200=1, С-204=1, По-2=2	—	—

Таблица аварий в Полярной авиации в 1946–1947 гг.

Кроме Пе-8, в состав ВВЭ также вошли шесть Ли-2 на лыжах, четыре только запущенных в серию Ил-12 и пять Си-47 из 2-го транспортного авиаполка (с 02.02. 1949 г. – 708-й авиатранспортный полк особого назначения) 2-й АДОН (авиадивизии особого назначения) ВВС. Всего в экспедиции участвовал 251 человек, в том числе от ГУСМП – 120 человек, от военной авиации – 125 человек. Из лётного состава Полярной авиации командирами экипажей были И. И. Черевичный, В. И. Масленников, М. В. Водопьянов, И. С. Котов, М. Н. Каминский, Б. Н. Агров, Л. В. Шульженко, М. И. Козлов, Н. Н. Андреев, А. В. Багров и М. А. Титлов. Авиаотрядом руководил генерал-майор авиации И. П. Мазурук. Подготовкой экспедиции по линии УПА с июля 1947 г. занимался его новый начальник полковник М. Н. Чибисов, вступивший в эту должность по просьбе А. А. Кузнецова в мае 1947 г. Это был опытный морской лётчик, в 1944–1945 гг. командовавший спецгруппой по перегонке ленд-лизовских гидросамолётов типа «Каталина» из США в СССР.

Чтобы оценить ситуацию перед проведением Высокоширотной воздушной экспедиции, он на знакомой ему «Каталине» ПБУ-6А проинспектировал маршрут Москва – Диксон – Игарка – Дудинка – Хатанга – Тикси – Кресты Колымские – бухта Провидения – Угольная – Котельный – Москва. (Согласно записям в лётной книжке, в 1947 г. его общий налёт составил без минуты 203 часа).



Американский бомбардировщик Б-29, потерпевший аварию в Гренландии во время разведывательных полётов по программе Ptarmigan в феврале 1947 г.

В справке о лётных происшествиях за 1946 и 1947 годы полковник Чибисов подробно описал и неудовлетворительное состояние аэродромов, и плохое обслуживание материальной части в аэропортах, и недостатки в работе со стороны диспетчеров аэропортов и радиослужбы.



Полковник М. Н. Чибисов. В морской авиации с 1931 г. В 1934–1940 и 1943 гг. служил в ВВС ТОФ, в 1941 г. – в ВВС БФ. В 1944–1945 гг. командовал спецгруппой по переголке «Каталин» из США в СССР, затем командир 19-й МТАД. С мая 1947 г. по январь 1951 г. – начальник УПА ГУСМП. Позже – генерал-майор, командир 16-го минно-торпедного авиационного училища в г. Камышин

Так, например, неоднократно возникали поломки самолё-

тов при посадке «на рыхлый снежный покров», на «размокшую почву» или «мягкий грунт» взлётно-посадочной полосы. Причиной частых пожаров машин был «подогрев мотора лампой АПЛ-1», причиной вынужденных посадок – наличие в бензобаке воды, «заправленной вместе с бензином».

Оценив ситуацию, М. Н. Чибисов отметил в своём дневнике: *«Картина складывалась непростая. Места базирования полярной авиации находились на большом расстоянии друг от друга и были раскиданы почти по всему побережью Северного Ледовитого океана. Взлёты и посадки осуществлялись с естественных полос – так было даже в Игарке и Крестах Колымских, где располагались постоянные авиагруппы. Первое, что бросалось в глаза, – это слабое техническое обеспечение полётов и бедность аэродромного хозяйства. Достаточно упомянуть, что в условиях полярной ночи, длившейся до 5 месяцев, полосы посадки и взлёта в лучшем случае освещались слабенькими фонарями «летучая мышь». А чаще всего – кострами горящего мазута. Недостаточность жилого фонда для сотрудников, отсутствие нормальных помещений для отдыха экипажей обескураживали. И это при том, что личный состав работал в тяжелейших условиях и, по большей части, при температурах от -25°C до -40°C . <...> В маленьких, кое-как обустроенных аэропортах пассажиры, как дрова, валялись на полу, ожидая самолёта. Из-за сложных метеоусловий такие ожидания частенько затягивались на несколько су-*

ток, а то и недель...»

Поэтому первым делом для экспедиции в авральном порядке были созданы опорные базы на островах Котельный и Врангель, где хранились запасы продовольствия, горючее, запасные части, научное оборудование и пр., а для кардинального изменения ситуации Совет министров СССР 25 марта 1948 года принял решение о строительстве по всему Крайнему Северу вдоль трассы Северного морского пути 14 аэродромов, отвечающих самым высоким требованиям. Выполнение работ поручили Главсевморпути, а его руководство укрепили бывшим начальником управления материально-технического снабжения (строек и лагерей) НКВД генерал-майором инженерно-технической службы В. А. Поддубко. В декабре того же года в Министерстве госбезопасности СССР собрали информацию о ходе работ и подготовили для руководства страны несколько докладных о катастрофическом состоянии дел на строительстве аэродромов вдоль северных границ страны.



Начальник ГУСМП, Герой Советского Союза, генерал-майор авиации А. А. Кузнецов. 1948 г.

Вопрос уже стоял об «исследовании будущего театра военных действий в свете усиления угрозы реального ядерного удара по СССР», поэтому необходимо было, не дожидаясь ввода в строй обещанных 14 грунтовых аэродромов, срочно находить и осваивать «ледяные авианосцы» в Арктике.

Тематический план работ ВВЭ «С-2» был утверждён секретным постановлением Совета Министров и включал комплексное научное изучение района Арктики, известного как «область полюса относительной недоступности», решение практических вопросов обеспечения уверенного самолётовождения и плавания на трассе Севморпути, изучение теоретических проблем океанографии, физики атмосферы, геомагнитного поля Земли. Целями военно-технической подпрограммы стали: определение возможности базирования и действий боевой авиации и сухопутных войск во льдах и на побережье Ледовитого океана в случае военного столкновения между СССР и США в Арктике, а также испытания новой техники (самолётов, средств навигации и связи, систем бомбометания, способов и средств маскировки и т. п.).

Для Главсевморпути приоритетными становились задачи по организации этой и подобных авиаэкспедиций в ближайшем будущем, что привело к очередным кадровым перестановкам. В конце марта 1948 г. А. А. Афанасьев был назначен на пост министра морского флота СССР с сохранением должности начальника ГУСМП (через месяц он будет аре-

стован, обвинён в шпионаже и приговорён к 20 годам лишения свободы). В октябре того же года генерал-майор авиации А. А. Кузнецов становится начальником ГУСМП.



Начало строительства временного ледового аэродрома

В МАГОН в это время группа полярных лётчиков под руководством инструктора Н. В. Метлицкого срочно осваивала новый самолёт Ил-12, который планировали использовать в экспедиции и который сразу завоевал симпатии экипажей. Помимо лётчиков МАГОН к участию в экспедиции привлекли экипажи из региональных авиагрупп. В частности, из Игарки вызвали самолёт Ли-2 лётчика К. Ф. Михаленко. Но всё равно ГУСМП в то время не располагало нужным количеством самолётов и лётным составом для выполнения и экспедиционных, и повседневных работ. Поэтому, чтобы обеспечить ледовые аэродромы необходимыми груза-

ми и обслуживающим составом, маршал авиации К. А. Вершинин предложил для решения всех оперативно-тактических задач в Арктике использовать лётчиков ВВС и передал в УПА несколько военных экипажей с самолётами из 2-го транспортного авиаполка особого назначения (ТАП ОН). Для сохранения секретности на самолётах смыли красные звёзды и номера, заменив надписью «Аэрофлот». Лётный состав переодели в форму лётчиков Гражданской авиации, но так как военные пилоты никогда не летали в Арктике и не были знакомы со спецификой полётов в ней, то для приобретения опыта к каждому военному экипажу УПА прикомандировало трёх своих инструкторов – лётчика, штурмана и бортрадиста.



Круглая палатка КАПШ-1, за ней более поздняя овальная палатка КАПШ-2

Научный состав экспедиции состоял из 23 человек. Руководил экспедицией новый начальник ГУСМП генерал-майор А. А. Кузнецов, его заместителем по научной работе был начальник геофизического отдела АНИИ М. Е. Острекин, а по материально-техническому обеспечению – Б. В. Вайнбаум. Заместителем начальника экспедиции по военной части стал Герой Советского Союза полковник Н. Г. Серебряков.

Прежде всего надо было решить вопрос с жильём для членов экспедиции, поскольку в это время в Арктике ещё продолжается зима. В своё время конструкцию палатки для «СП-1» предложил конструктор С. А. Шапошников, но она была слишком громоздкой и тяжёлой. На этот раз Шапошников создал новый тип сферической палатки КАПШ-1 (каркасная арктическая палатка Шапошникова) на каркасе из дюралевых дуг. Чехол из плотной чёрной ткани и подстёжка из белой бязи, водонепроницаемый перкалевый пол обеспечивали определённый комфорт, а для отопления использовался газ бутан-пропан в металлических баллонах.



Аэродром базы № 2. 1948 г.

Для проведения гидрологических работ и подъёма образцов грунта со дна океана инженер Ю. К. Алексеев создал лёгкую гидрологическую лебёдку с бензиновым моторчиком и тонким, но прочным стальным тросом. Назначенные в экспедицию сотрудники Арктического института М. М. Сомов, П. А. Гордиенко, А. Ф. Трёшников, М. М. Никитин, Л. Л. Ба-

лакин тренировались работать на лебёдке в сквере института.



Участник ВВЭ «Север-2» капитан И. И. Наседкин за полёты в Арктике был награждён орденом Ленина. 1949 г.

В состав экспедиции были включены так называемые «прыгающие» отряды. Метод их работы заключался в следу-

ошем: два самолёта с научной группой на борту и облегчёнными приборами совершают посадку на дрейфующую льдину в намеченной точке и выполняют комплекс наблюдений в течение 1–3 суток. После этого перебазируются, или «перепрыгивают», в следующую точку. Этот метод так и стали называть – «метод прыгающих групп». Работой этих отрядов руководил М. М. Сомов.

Следует подчеркнуть, что такие первичные посадки на неизвестные и неподготовленные снежно-ледяные площадки были очень рискованными и требовали особого мастерства лётчиков и слаженности действий экипажа. Обычно после визуального обнаружения достаточно большого участка пакового льда без трещин и торосов на него сбрасывалась дымовая шашка для определения направления ветра. При посадке один из членов экипажа, как правило радист или механик, в открытую дверь смотрел назад, на следы от лыж: если те темнели – значит лёд тонкий и под ним вода. Пилот тут же давал полный газ и взлетал. Если след белый, то радист спрыгивал на лёд с ручным буром и проверял толщину льда, а самолёт, не останавливаясь, двигался вокруг него. Если лёд оказывался достаточно толстым – он останавливался. Если же нет – то радист бежал к машине, где его в дверях подхватывали двое, а самолёт взлетал. Каждая из таких первичных посадок оплачивалась отдельно.

В период подготовки к экспедиции в УПА произошла катастрофа Ли-2 «Н-444». 8 марта 1948 г. самолёт с экипажем

из МАГОН (командир В. А. Попов) в ходе рейса Дудинка – Амдерма пропал без вести. Полёт проходил в ночное время, на борту его находились 6 членов экипажа и 14 пассажиров, в том числе командир Чукотской авиагруппы Телес и два ребёнка. Поиски начались уже на следующий день. Велись они интенсивно и долго, но результатов не дали.

ВВЭ «Север-2» началась 17 марта 1948 г. вылетом из Москвы нескольких военно-транспортных самолётов с лучшими экипажами для проверки трасс и аэродромов по маршруту Москва – Архангельск – Нарьян-Мар – Амдерма – Диксон – Хатанга – Тикси. Искали пригодные для посадки тяжёлых самолётов льдины. В трёх районах Арктики нашлись подходящие площадки, где для работы учёных было организовано три ледовых аэродрома: первый – к северу от Новосибирских островов в точке с координатами $80^{\circ}32'$ с. ш. и $150^{\circ}10'$ в. д., второй – в 380 км от Северного полюса в точке с координатами $86^{\circ}38'$ с. ш. и $157^{\circ}22'$ в. д., третий – ближе к США, в районе «полюса недоступности» в точке с координатами $80^{\circ}15'$ с. ш. и $175^{\circ}40'$ в. д. Участник этой экспедиции, в то время штурман Си-47, капитан И. И. Наседкин вспоминал: *«В полёт пошли только добровольцы. Риск был велик. Не знали, что ждёт. В Арктике почти никто не летал. Всех предупредили – экспедиция совершенно секретная, никому – ни слова. Все военные полетели под своей «легендой»: географ, топограф и т. п. Сроки экспедиции не были определены.*

Пошли на самолётах Ил-12, Ли-2, Си-47. Все переоделись в гражданское. На бортах закрасили военные знаки. Выдали оружие. Мне, как штурману, было тяжело вести самолёты – ориентиров нет, а по всему маршруту всего три радиомаяка: на Диксоне, в Тикси и на мысе Шмидта. Не было карт магнитных склонений, да и радиосвязь на тех широтах была ненадёжной. С огромным трудом прошли. Задание выполнили. В лётной книжке потом начштаба записал: «Спецрейс. Налёт 82 ч.».

Вылет основной группы самолётов состоялся 2 апреля 1948 г. с Центрального аэродрома Москвы на самолётах Ли-2 и Ил-12. Через день в путь отправились из Подмосковья скоростные бомбардировщики Пе-2 и истребители МиГ-3, которые шли южнее основной группы по трассе Салехард – Норильск – Хатанга – Тикси – мыс Шмидта. В пути к ним присоединились два самолёта ВМФ.

На первой базе научную группу возглавил М. М. Сомов, на второй – Я. Я. Гаккелль, а на третьей – А. Ф. Трёшников. С 10 апреля на всех трёх базах работы пошли по полной программе. Все спешили, так как приближалась весенняя оттепель.

«Прыгающие отряды» на двух самолётах Ли-2 и Ил-12 – экипажи и несколько учёных – вылетали в разные районы Полярного бассейна. После выбора посадочной площадки самолёты садились, экипажи ставили палатки, учёные проводили необходимые гидрологические замеры. Затем само-

лётцы перелетали в другой район или возвращались на одну из баз экспедиции. Была чётко отработана методика проведения промерных работ на дрейфующей льдине.



Знаменитые полярные асы И. И. Черевичный и М. В. Водопьянов. 1948 г.

23 апреля 1948 г. три самолёта Полярной авиации доставили отряд М. М. Сомова в географическую точку Северного полюса. Учёные немедленно начали проводить комплексные наблюдения. Гидрологи М. Сомов и П. Гордиенко взрывом проделали лунку в полутораметровом льду, установили на ней лебёдку и накрыли её палаткой. Глубина возле Северного полюса оказалась равной 4039 м. Один из самолётов под командованием И. И. Черевичного в тот же день улетел на базу № 3. На полюсе остались два Ли-2 под командовани-

ем И. С. Котова и В. И. Масленникова. Всего на обоих бортах находилось 18 человек: 12 членов экипажей, 4 научных работника, журналист и кинооператор.

На второй день в районе полюса началась интенсивная подвижка льдов. Льдина, на которой размещались самолёты и лагерь, треснула в нескольких местах. Одна трещина, продолжая расширяться, прошла вблизи самолётов, отрезав их от взлётной полосы. Местами образовались разводья. Вскоре трещины прошли даже под самолётами. В тридцатиградусный мороз пилоты прогрели моторы, чтобы отъехать от опасной зоны. Но стронуть машины с места не удалось – примёрзли лыжи! Чтобы сдёрнуть и развернуть самолёты на ледяном пяточке, пришлось тросом зачалить Ли-2 за киль и всем лагерем впрячься в постромки. Трещины на льдинах закрыли наспех изготовленными дощатыми настилами.

Торошение льдов в этом районе происходило более суток. Только на второй день подвижки прекратились. Пришлось заново строить взлётную полосу, прорубая в торосах широкие проходы, взрывая их, засыпая трещины обломками льда и затем заливая их водой. С трудом удалось выровнять полосу длиной 340 м, а для взлёта самолёта Ли-2 требовалась минимальная полоса длиной 680–700 м. Нужно было спешить, чтобы улететь до начала новой подвижки. Для облегчения машин пришлось бросить лебёдку, часть оборудования, продовольствие, бочки с горючим и даже большую ценность по тем временам – баллоны со сжиженным газом,

а бензина взять всего на час полёта. В самолёты погрузили только самое ценное оборудование. М. М. Сомов позднее вспоминал: *«Это был «цирковой» взлёт. Первым взлетел самолёт Котова. Я был на первом самолёте. Моторы взревели в начале небольшой полосы. И лыжи покатались, грохоча о лёд. Всё быстрее и быстрее приближалась полоса разводя, а за ней – синие хребты торосов. Казалось, самолёт соскочит в воду и через мгновение врежется в торосы. Но в нужный момент Котов поднял самолёт в воздух, и мы уже летим над торосами. Вслед за Котовым благополучно взлетел второй самолёт – Масленникова... Мастерство наших пилотов при взлёте спасло нам жизнь».* Самолёты сумели сесть на временной базе в 150 км от полюса, где на Си-47 с горючим для дозаправки их ждал капитан Л. В. Шульженко. Вскоре учёные продолжили свою работу.



Герой Советского Союза В. Д. Боровков

Через сутки, забрав запасную лебёдку на второй базе экспедиции, отряд М. М. Сомова вместе с заместителем начальника экспедиции по науке М. Е. Острекиным вылетел к месту предполагаемого второго магнитного полюса. Наблюдения в этой точке были выполнены обстоятельные, но второго магнитного полюса здесь не оказалось. Но в этот день, 27 апреля 1948 года, в точке с координатами $86^{\circ}26'$ с. ш. и $154^{\circ}53'$ в. д. было сделано другое открытие – здесь, совсем рядом с Северным полюсом, вместо ожидаемой океанической глу-

бины 4–5 километров было зафиксировано всего лишь 1290 метров. Так был открыт подводный хребет Ломоносова, протянувшийся от Новосибирских островов через полюс к канадскому острову Элсмир.



Герой Советского Союза В. А. Попов

Всего в период работы экспедиции самолёты совершили 121 посадку на ледовые аэродромы на дрейфующих льдах в 10 пунктах Центральной Арктики, а 6 мая 1948 г. экипаж майора И. Г. Севостьянова из 2-го ТАП ОН с инструктором

от УПА В. М. Перовым на военно-транспортном самолёте Ил-12 достиг Северного полюса, где несколько часов проработали сотрудники Арктического института.



Герой Советского Союза майор И. Г. Севостьянов

Также в апреле в ходе одного из разведывательных полётов пилот И. П. Мазурук и штурман Б. И. Иванов в точ-

ке 85°45' с. ш., 140°50' в. д. обнаружил новый, пока самый крупный «ледяной остров» в Центральной Арктике, длиной 32 км и шириной до 28 км с обрывистыми берегами, долинами и оврагами. Примерно через полтора года И. П. Мазурук видел его уже сравнительно недалеко от полюса, на 87° с. ш., 155° в. д. и уже обследованным и обжитым американцами, которые дали острову название «Т-2».

Всего в апреле – мае экспедицией были организованы восемь временных баз на льду, в том числе в точке географического Северного полюса, на которых проводились разнообразные научные исследования. Работы в высоких широтах были закончены 8 мая, после чего экспедиция «Север-2» на Си-47 и двух Ил-12 возвратилась в Москву и в Ленинград.

Успешная работа ВВЭ «Север-2» дала полярным авиаторам бесценный опыт посадок на дрейфующие льды, научным работникам – уникальные материалы, а руководству ГУСМП и командованию ВВС – уверенность при планировании новых операций в Арктике.

Сразу после сбора первой информации о состоянии ледяного поля в различных районах Арктики было решено провести эксперимент по перелёту группы новых истребителей Ла-11 на один из ледовых аэродромов, используемых учёными. В случае успеха операции появлялась возможность размещать самолёты на аэродромах за Полярным кругом и на дрейфующих льдинах и использовать истребители для перехвата вражеских бомбардировщиков на дальних се-

верных рубежах.

Ещё раньше, в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 12 декабря 1947 г., на часть Ла-11 поставили противообледенительную систему для лобового стекла фонаря и лопастей винта, а на несколько самолётов – реверсивные винты с доработанной системой управления, которые упрощали посадку на ледовых аэродромах, так как при этом не требовалось использования энергичного торможения.

30 марта 1948 г. лётчик А. Г. Прошаков провёл специальные испытания для определения возможности безопасного взлёта Ла-11 на лыжах с неукатанного снега. Четыре взлёта он выполнил на колёсах с укатанной снежной полосы и шесть – на лыжах с неукатанной полосы.



Герой Советского Союза В. И. Масленников

На первом этапе операции группа в составе трёх истребителей Ла-11 выполнила перелёт из Москвы на аэродром мыса Шмидта (на Чукотке) дальностью 8500 км. Следует заметить, что аэродром на мысе Шмидта представлял собой галечную косу длиной около километра и шириной 30–40 метров, обозначенную флажками и заканчивавшуюся неширокой морской протокой. На краю косы стояли два дощатых домика для обслуживающего персонала и экипажей.



Герой Советского Союза И. И. Черевичный. Апрель 1954 г.

К первому полёту в район Северного полюса были привлечены лётчики В. Д. Боровков, В. А. Попов и штурман авиагруппы С. А. Скорняков из 1-й иад и 53-го иап, базировавшегося возле чукотского поселка Уэлькаль и имевшего большой опыт длительных полётов на истребителях в сложных метеоусловиях Севера. Обеспечивали экспедицию экипажи самолётов Ли-2 из 650-го отдельного транспортного

авиаполка, Си-47 из 1-го транспортного авиаполка 2-й авиационной дивизии особого назначения и Ил-12 из 708-го транспортного авиаполка особого назначения. Возглавил эту операцию начальник ГУСМП генерал-майор А. А. Кузнецов.

На этапе подготовки к перелёту три Ла-11 и двухмоторный разведчик Ту-6 (модификация бомбардировщика Ту-2) в качестве лидера провели несколько тренировочных полётов в полярных условиях, базируясь на мысе Шмидта и острове Врангеля. Затем с острова Врангеля на разведку к полюсу вылетел Ту-6, имевший достаточно хорошее навигационное оборудование. Он совершил посадку на льдину в районе Северного полюса ($82^{\circ}51'$ с. ш. и $172^{\circ}30'$ в. д.) и вернулся на материк. 7 мая 1948 года при благоприятном погодном прогнозе все три истребителя на колёсном шасси, следуя за лидером Ту-6, перелетели на базу № 2 и благополучно сели на подготовленную льдину. ВПП была хорошо расчищена на длину около километра и ширину метров триста. Но когда шасси коснулись ледяной поверхности, то даже при полностью включенных тормозах самолёт не гасил скорость. Пришлось использовать опыт автомобилистов, часто притормаживая и отпуская педаль. Позже в наградном листе полковник Н. Г. Серебряков отмечал: *«Самолёт посадочных лыж не имел и посадки производились на колёса. Всё это было произведено мастерски, так как посадочные площадки были крайне ограничены и заснежены. Условия полёта*

проходили в тяжёлых метеорологических условиях Арктики. Для выполнения таких заданий необходимо проявление мужества и отваги». А пока лётчики отметили это событие обедом из сибирских пельменей на льдине в Северном Ледовитом океане, расположенной на $82^{\circ}15'$ с. ш. и на расстоянии 1200 км от материка. Через 12 часов они вернулись назад. **Посадки истребителя на дрейфующие льды были выполнены впервые в истории авиации.**

К сожалению, второй полёт на льдину весной 1949 г. уже шести истребителей окончился трагически. Три лётчика, не имевшие опыта полётов в Центральной Арктике, в сложных метеоусловиях потеряли в воздухе ориентацию и на обратном пути разбились в районе Амдермы.



Истребитель Ла-11 на лыжах. Лыжи имели сверху специальное гнездо для свободного захода самолёта на колёсах, фиксировавшихся упорами с полукруглыми вырезами. После отрыва самолёта лыжи оставались на земле. Закатка истребителя осуществлялась командой из 15 человек за 2–3 минуты

Позже было ещё несколько таких экспедиций в разных районах Арктики, и лишь затем Ла-11 стали регулярно нести вахту по охране наших северных границ. Для этого пришлось, в частности, оснастить самолёты противообледенительными системами, улучшить навигационное оборудование и обеспечить взлёт с неукатанных снежных полос. В конце 1940-х годов на дрейфующей льдине базировался уже полк истребителей Ла-11.

Ещё одним достижением Полярной авиации в 1948 г. стало обеспечение в конце лета работы экспедиции океанолога А. Ф. Трёшникова при проведении аэромагнитной съёмки по маршруту от Новой Земли до о. Врангеля. К работе был привлечён надёжный гидросамолёт ПБН-1 «Номад», имевший большую продолжительность полёта. Экипажем командовал И. И. Черевичный. За месяц авиаторы и учёные налетали более 50 тыс. км. Помимо выполнения основного задания А. Ф. Трёшникову также удалось составить подробную карту ледяного покрова в центральном и восточном секторах Арктики.

Но, к сожалению, не обошлось в Полярной авиации в этот год и без потерь. 16 сентября в ходе проведения ледовой разведки над Баренцевым морем пропал Ли-2 «Н-464» под командованием В. А. Адамова. Он вылетел из Амдермы при достаточно хорошей погоде, миновал Карское море, дошёл до Земли Франца-Иосифа и, выполнив задачу, повернул на обратный курс. После мыса Желания метеоусловия резко ухудшились. Задул сильный встречный ветер, штормовое море закрывалось туманом, который становился всё гуще. Резко упала путевая скорость. Командир повернул к берегу Новой Земли, но в отсутствие видимости проскочил через пролив Карские Ворота и оказался снова над Баренцевым морем. В это время закончилось горючее.

На поиски людей было направлено несколько самолётов. Всей операцией руководил начальник УПА полковник М. Н. Чибисов. Удалось обнаружить только клипер-бот с вещами членов экипажа и бочку из-под горючего с пропавшего Ли-2. Кроме В. А. Адамова погибли штурман С. С. Круглов, механик Л. В. Голотин, радист Н. А. Олейник и известный гидролог А. Н. Золотов.



Ту-6 – первый в СССР фоторазведчик, строившийся серийно, и лидер истребителей Ла-11 в полётах на арктические аэродромы

А 1 ноября того же года на трассе Усть-Янск – Мыс Косистый из-за поломки мотора потерпел катастрофу Ли-2 «Н-494» (командир корабля П. Ф. Журавлёв). Самолёт был найден только 17 ноября на льду бухты Кожевникова в 16 км восточнее а/п Мыс Косистый полузатопленным и вмерзшим в лёд. Все шесть членов экипажа погибли.

Эффективность метода работ ВВЭ «Север-2» и исключительная ценность полученных результатов свидетельствовали о необходимости продолжения исследований в районах Центральной Арктики. Экспедиция также показала высокую

эффективность и важность использования военной и гражданской авиации в Арктике.

Следующей по номеру должна была стать экспедиция «Север-3», но этот номер был присвоен океанографической экспедиции на ледорезе «Литке», которая работала летом 1948 г. в северной части Карского моря и северо-западной части моря Лаптевых в сравнительно высоких широтах. Поэтому весной 1949 г. в Центральную Арктику решили отправить очередную высокоширотную воздушную экспедицию «Север-4». Район её работ был значительно расширен по сравнению с 1948 г., почти втрое увеличено количество пунктов проведения научных исследований на льду.

Экспедиция состояла из трёх подвижных отрядов под руководством М. М. Сомова, А. Ф. Трёшникова и П. А. Гордиенко. Начальником экспедиции по-прежнему был глава ГУ-СМП А. А. Кузнецов, его заместителем по лётной части – М. Н. Чибисов, а заместителем по научной работе – геофизик М. Е. Острекин. Личный состав по линии Главсевморпути был утверждён в количестве 221 человека, из них 50 научных сотрудников и 94 человека лётного состава.

Обслуживать ВВЭ выделили 14 самолётов: восемь Ли-2, два Ил-12, один Пе-8, один Си-47 и трофейный МК-200. Кроме того, к экспедиции были приписаны несколько человек из ВВС ВМФ и самолёт Министерства обороны Си-47, оборудованный специальной аппаратурой для выполнения аэромагнитной съёмки.



На ледовом аэродроме (слева направо): военно-транспортный самолёт Ли-2, «бензовоз» Пе-8 и пассажирский Ил-12

При проведении работ решили использовать тот же метод, что и в «Севере-2»: научный десант учёных-полярников на самолётах Полярной авиации, главным образом Ли-2 на лыжном шасси, высаживался на дрейфующий лёд Арктического бассейна в заранее намеченных точках и выполнял комплекс научных наблюдений. В ходе работ 1949 г. станции планировалось выполнить уже за Северным полюсом – ближе к Гренландии и Канадскому Арктическому архипелагу.



Гвардии капитан медицинской службы В. Г. Волович в 1949 г. был откомандирован в распоряжение ГУСМП в качестве флагманского врача. Ему предстояло лечить участников экспедиции и оказывать неотложную помощь экипажам самолётов в случае аварии или вынужденной посадки на дрейфующую льдину. Участвовал в ВВЭ «Север-4» и «Север-5», работал на станциях «СП-2» и «СП-3». Позже занимался проблемами выживания лётчиков и космонавтов, а также жизнеобеспечения человека в экстремальных условиях

4 апреля 1949 г. в Вашингтоне был подписан договор о создании Североатлантической оборонительной организации (НАТО), разделивший мир на два противостоящих друг другу военно-политических блока. При этом из 12 государств, вошедших в НАТО, половина граничила с полярной областью. В такой напряжённой обстановке 17 апреля официально приступил к работе первый отряд Высокоширотной воздушной экспедиции «Север-4».

Второй отряд был высажен на льдину в точке с координатами $87^{\circ}07'$ с. ш. и $147^{\circ}55'$ в. д. (всего в 280 км к югу от полюса) 30 апреля. За 27 дней в 32 пунктах Центральной Арктики самолёты совершили 204 посадки на дрейфующие льды, из них 121 – на лыжном шасси, 83 – на колёсном. В 28 точках был выполнен обширный комплекс научных наблюдений. Кроме Полярной авиации активно участвовали в снабжении отрядов восемь экипажей на Ил-12 из 2-го ТАП (с 2 февраля 1949 г. переименован в 708-й ТАП) под общим командованием майора И. Г. Севостьянова, которые совершили 105 самолёто-вылетов и перевезли 153 человека и 18 тонн груза. При этом особо отличился командир Ли-2 капитан И. П. Замятин, который совершил несколько десятков полётов для перевозки грузов и личного состава экспедиции, а в апреле 1949 года возглавил спасение экипажа самолёта, потерпевшего аварию в районе Северного полюса, выполнив при этом полёт на максимальную дальность для своего Ли-2.

Перед самым завершением работ начальником экспеди-

ции А. А. Кузнецовым было принято решение о проведении операции по десантированию двух парашютистов в географической точке Северного полюса. В свете возможных боевых столкновений в Арктике необходимо было выявить особенности раскрытия здесь основного и запасного парашютов, управления ими и оценить состояния десантников. Непосредственное руководство экспериментальной операцией осуществлял начальник УПА полковник М. Н. Чибисов.



Бортмеханик И. М. Каратаев в кабине полярного Пе-8.



Штурман Н. В. Zubov в носовой рубке Пе-8. 1948 г.

9 мая 1949 года Си-47 «Н-369» лётчика Н. В. Метлицкого (второй пилот В. Щербина, штурман М. Щерпаков) в полдень по московскому времени вылетел с базы № 2 и через час парашютист, мастер спорта А. П. Медведев и врач экспедиции (до этого батальонный военврач 351-го гв. полка ВДВ) капитан В. Г. Волович успешно совершили первый в мире прыжок с парашютом с высоты 600 м на Северный полюс, положив начало новому методу доставки людей и грузов в суровых условиях Центральной Арктики.

Едва парашютисты успели сфотографироваться и отметить это событие, как Си-47 сел неподалёку и взял их на борт. Ещё через час парашютисты вернулись на базу.

Фотоплёнка по возвращении в лагерь сразу же была конфискована. После возвращения в Москву А. П. Медведеву и В. Г. Воловичу вручили ордена Боевого Красного Знамени. В закрытом указе было сказано: «За выполнение особого правительственного задания».

Закончилась ВВЭ 16 мая эффектным беспосадочным полётом самолёта Пе-8 «Н-419» (командир В. Н. Задков, второй пилот Г. И. Самохин, штурман Н. В. Зубов, бортрадист О. А. Куксин, старший механик И. М. Коротаев, второй механик В. М. Водопьянов – сын знаменитого полярного лётчика) с базы № 5 (88° с. ш., 170° з. д.) через Северный полюс в Москву.

Первоначально планировали лететь в Москву с посадками на Диксоне и в Архангельске, но подсчитав наличие горючего, его расход и реальную загрузку самолёта, флаг-штурман А. П. Штепенко предложил командиру экипажа и начальнику экспедиции А. А. Кузнецову осуществить беспосадочный перелёт. Генерал Кузнецов, подумав, согласился.



Е. М. Сузюмов в период Великой Отечественной войны работал в штабе морских операций в Мурманске под руководством И. Д. Папанина. В 1946–1949 гг. в ГУСМП, в 1954–1986 гг. – в Отделе морских экспедиционных работ АН СССР. За освоение Арктики и Антарктики награждён шестью орденами и многими медалями.

Дополнительно загруженный несколькими бочками с топливом, четырёхмоторный гигант тяжело оторвался от ледяной полосы. Так как Северный полюс был совсем рядом, ре-

шили сначала сделать над ним прощальный круг. Сбросив на полюс вымпел, Пе-8 берёт курс к о. Рудольфа. Чтобы облегчить ориентировку пилотам и подстраховаться на случай отказа моторов, полетели не по прямой, а над полярными станциями, пеленгуя их радиостанции. В этом перелёте, кроме членов экипажа, Кузнецова и Штепенко, на борту также находились помощник начальника по оперативной работе Е. М. Сузюмов, гидролог В. Х. Буйницкий, кинооператор М. А. Трояновский и инспектор связи Б. В. Рожков.

Следующим после Земли Франца-Иосифа контрольным пунктом маршрута была Новая Земля. На этом отрезке полёт проходил в плохих метеоусловиях на высоте 3500–4000 м, где уже чувствовалась нехватка кислорода, а перед Новой Землей путь самолёту преградил грозовой фронт.



Бортрадист Полярной авиации, Герой Социалистического Труда О. А. Куксин

Е. М. Сузюмов так описал эту ситуацию в своих воспоминаниях: «Казалось, от самой воды на много километров поднялась стена тёмных туч, закрывая добрую половину неба. Она надвигалась на нас, клубясь, извиваясь, озаряемая непрерывными вспышками молний. Беспокойно задвигался

в своём кресле Задков, поглядывая на итурманов. Штепенко и Зубов подошли к командиру.

— Дело дрянь! — с досадой махнул рукой Зубов. — Отступить надо...

— Может быть, проскочим? — с надеждой спросил Самохин.

— Нет, — покачал головой Штепенко. — Придётся поднимать машину ещё тысячи на две, а на такой высоте долго не продержимся, кислородных приборов нет...

— И на бреющий переходить нельзя, — продолжал Зубов. — Хлещёт дождь, видимости нет. В берег врежемся...

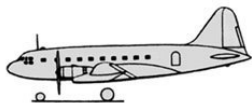
— Лететь под грозовой тучей нельзя, видите, какие молнии бьют! Будем обходить, — решает Задков. — Но куда?

— Обход с северо-востока, может быть, и короче, но тогда мы можем угодить в центр циклона. Только на запад, — решительно произносит Зубов, показывая Задкову карту.

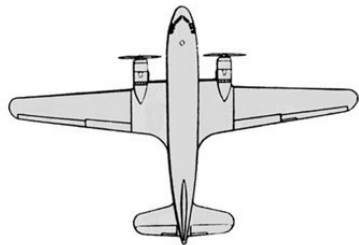
— Грозовой фронт тянется километров на полтораста, — сказал Штепенко, — надо уходить на запад, в море. Оттуда сумеем проскочить к Архангельску.

Задков тем временем закладывал плавный вираж, и наша стальная птица послушно описывала над облаками полукруг. Задков сэкономил время и бензин, не отрываясь далеко от грозной огнедышащей стены. Через иллюминаторы левого борта машины были видны косматые зловеющие тучи. Они то выбрасывали чёрные протуберанцы, то извергали из своих недр ослепительное пламя молний. Всё это неслоь

в сума-шедшей пляске. Правее и правее отходила стрелка компаса, всё более к западу отворачивал штурвал пилот.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ Ил-12 (1946 г.)



Взлетная масса, кг	17 250
Масса пустого самолета, кг	11 000
Масса коммерческой нагрузки, кг	2565
Число пассажирских мест, чел.	27
Дальность полета, км	960—1150
Запас топлива, кг	2935
Практический потолок, км	6500
Время набора высоты 5000 м, мин.	15,0
Крейсерская скорость, км/час	347
Длина разбега, м	460
Длина пробега, м	700
Длина самолета, м	21,31
Размах крыла, м	31,7
Площадь крыла, м ²	103
Высота самолета, м	7,8

Сх. 1. Самолёт для авиалиний малой и средней протяжённости Ил-12 начал регулярные полёты летом 1947 г. Строился в четырёх основных модификациях. Ил-12Т широко применялся в Полярной авиации. В левом борту его фюзеляжа была расположена двустворчатая дверь. В Аэрофлоте летал до конца 1970-х гг.

Куксин, сняв наушники, безнадёжно разводит руками, вытирая вспотевший лоб. Треск грозových разрядов заглушает все звуки в эфире. Связь временно прервана.

Несколько раз в грозовой стене намечались просветы, си-не-чёрные тучи сменялись мягкими белыми облаками. То-

гда Задков брал левее, пытался прорваться сквозь облака. Но снова на нашем пути возникали то серые, то тёмно-синие тучи, и снова пилоту приходилось отступить на запад.

Дух захватывало от такого неистовства природы. Ведь мы привыкли наблюдать грозу из одной точки где-то внизу, на земной поверхности. А здесь зрители находились в воздушном океане, там же, где неслись грозовые тучи, и молнии сверкали и рассыпались не над головой, а где-то внизу.

Грозовой фронт оборвался неожиданно. Первый солнечный луч робко скользнул в пилотскую кабину с юго-востока. Сквозь разрывы облаков внизу показалась буро-серая земля.

– Остров Колгуев, – пояснил Зубов и протянул на карте от острова тонкую линию на Мезень.

На материк мы вышли через Чеишскую губу. Часы показывали шесть утра, – значит, в полёте уже полсутки».

Компенсировать непредвиденный расход топлива пришлось ручной его перекачкой из припасённых бочек.

Над Архангельском диспетчер местного аэропорта, видимо оказавшийся не в курсе этого незапланированного перелёта, попытался посадить Пе-8 на Кегострове. Но начальник Главсевморпути А. А. Кузнецов велел продолжать полёт.



Герой Советского Союза Д. А. Макаров

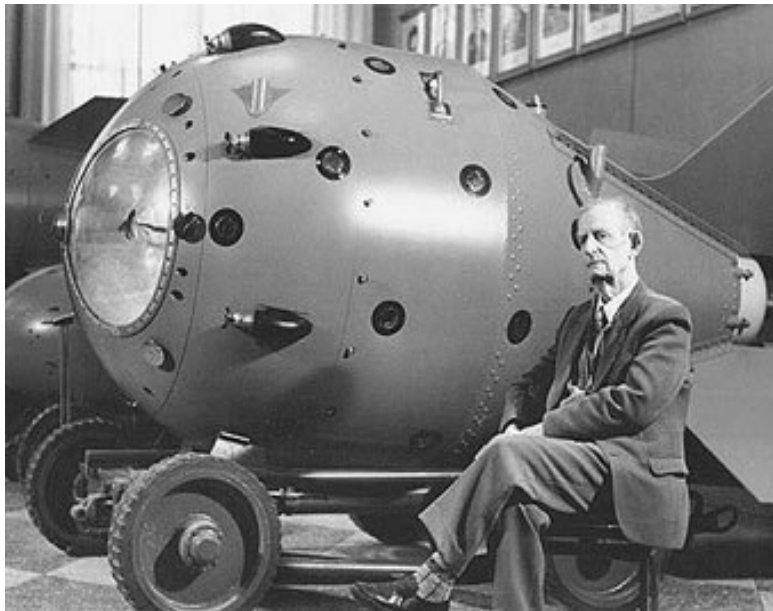
17 мая 1949 года в 11 часов 15 минут первый беспосадочный полёт Северный полюс – Москва был успешно завершён. Самолёт находился в воздухе 17 часов 27 минут.

Надо отметить, что этот перелёт выполнял и практическую задачу – в войска уже десятками поступали стратегические бомбардировщики Ту-4, для которых надо было «про-

таптывать» дорогу на ледовые аэродромы у полюса.

Анализ собранных экспедицией «С-4» данных безоговорочно подтвердил предположение учёных о наличии здесь подводного хребта протяжённостью почти 1800 км и простиравшегося от Новосибирских островов к Северному полюсу и далее к Земле Элсмира. *«Если в прошлом году мы своими лотами только зацепили за хребет, то теперь оседлали его»*, – шутил океанограф Я. Я. Гаккель. Хребет был назван именем М. В. Ломоносова.

6 декабря 1949 г. некоторым участникам экспедиций «С-2» и «С-4» закрытым Указом Президиума Верховного Совета СССР присвоили звания Героев Советского Союза. Золотой Звездой были награждены А. А. Кузнецов, полярные лётчики В. Н. Задков, И. С. Котов, И. И. Черевичный, военные лётчики-истребители В. А. Попов, В. Д. Боровков, штурман С. А. Скорняков, командиры военно-транспортных самолётов И. Г. Севостьянов, И. П. Замятин, Л. В. Шульженко, Д. А. Макаров и начальник отделения геофизики АНИИ М. Е. Острекин.



Первая советская атомная бомба РДС-1 и её создатель академик Ю. Б. Харитон. Примечательно, что аббревиатуру «РДС» неофициально расшифровывали как «Россия делает сама»

А. Ф. Трёшников стал Героем Социалистического Труда. Вместе с ним за «исключительные заслуги перед государством в деле изучения и освоения Арктики» звания Героев Социалистического Труда были присвоены ещё трём членам экипажа В. Н. Задкова: штурману Н. В. Зубову, борт-меха-

нику И. М. Каратаеву и бортрадисту О. А. Куксину¹. Начальника УПА полковника М. Н. Чибисова наградили орденом Красного Знамени. 31 человек из 708-го ТАП, в том числе командиры экипажей капитаны Жилин и Харагезов, старшие лейтенанты Глинский, Красиков, Шац, Шичко и лейтенант Турин были награждены орденами и медалями. Многие из гражданских участников этих экспедиций также получили высокие награды.

¹ По невыясненным причинам звания Героя Социалистического Труда не был удостоен второй пилот из этого экипажа Георгий Иванович Самохин. Возможно, в то время решающим стал анкетный факт нахождения в 1943 г. лётчика на оккупированной территории после того, как его Пе-8 был сбит.

1.4. Рискованные эксперименты



Начальник УПА полковник М. Н. Чибисов беседует с директором Красноярского авиаремонтного завода М. И. Ше-

лухиным о подготовке снаряжения для экспедиции «Север-5». 24 марта 1950 г.

29 августа 1949 года в Советском Союзе успешно испытали первую атомную (плутониевую) бомбу РДС-1 массой 4700 кг и начали подготовку к серийному производству бомб РДС-2 и РДС-3. Монополии США на ядерное оружие не стало. К тому же американцы были уже в зоне досягаемости нашей дальней авиации – первые тяжёлые бомбардировщики Ту-4 стали садиться на тщательно подобранные ледовые аэродромы. Там они сменами дежурили по нескольку дней, готовые в любой момент взлететь для бомбового удара по противнику на другой стороне от полюса. Но экипажи бомбардировщиков понимали, что если дадут приказ бомбить Америку – это будет полёт в один конец. На обратный путь бензина в баках не хватало, поэтому после выполнения задания Ту-4 должны были следовать в сторону Атлантического океана, где по выработке горючего экипажу на парашютах следовало покинуть самолёт и на спасательных плотиках ждать, пока их не подберут подводные лодки. Соответственно такой боевой задаче и условиям проживания на льдине подбирались контингент полярных аэродромов.

Сами аэродромы, как всякие военные объекты, готовились к защите от нападения: из прессованного снега делались огневые точки, устанавливались мины, намечалась доставка

бронетехники.

Обеспечение «ледовых авианосцев» необходимыми грузами и обслуживающим составом Генеральный штаб поручил командующему ВДВ. Особое внимание при этом уделялось соблюдению строгой секретности. На самолётах смыли красные звёзды и номера, заменив их надписью «Аэрофлот», а лётный и технический состав переодели в форму Гражданской авиации.



Фокке-Вульф-200 «Кондор» и Пе-8 на одном из полярных аэродромов

С наступлением 1950 года в МАГОН также начали интенсивно готовиться к очередной высокоширотной экспедиции. В это время в конструкторском бюро УПА работали над со-

зданием компактных убирающихся лыж для самолётов Ли-2. До этого лыжи при необходимости ставились на стойки вместо колёс и не убирались. Машина при этом теряла в скорости, ухудшался маневр, а в случае отказа одного двигателя самолёт уже не мог продолжать горизонтальный полёт.



Полярный ас В. М. Перов

Работу по созданию убирающихся лыж возглавил ин-

женер Мостовой. Разработку его коллектива реализовали на Красноярском авиаремонтном заводе им. Г. Т. Побежимова. Здесь же новые лыжи ставили на самолёты Ли-2, предназначенные для высокоширотной экспедиции. Ход всех работ курировал начальник УПА полковник М. Н. Чибисов.

В 1950 г. основной базой для очередной ВВЭ «Север-5» стал Тикси, куда самолётами МАГОН и военно-транспортной авиации перебросили необходимые грузы и людей. Затем, после тщательного выбора экипажем Ли-2 И. И. Черевичного (штурман В. И. Аккуратов) подходящей для посадки бомбардировщиков льдины и расчистки на ней ВПП, самолёты 31 марта 1950 г. перелетели через ставшие перевалочными пунктами остров Врангеля и Кресты Колымские в точку с координатами $76^{\circ}03'$ с. ш. и $166^{\circ}36'$ з. д., неподалёку от «полюса недоступности». Следует отметить, что в то время неподалеку дрейфовали американские ледовые аэродромы-«Мишени»: «Т-1» и «Т-2», за которыми теперь можно было вести оперативное наблюдение.

В связи с преобладанием научной программы по сравнению с военными задачами (а может быть, опять по соображениям секретности) руководителем «Север-5» назначили гидролога М. М. Сомова. Вместе с тем увеличили и число участвующих в экспедиции учёных.

Самолёты вылетели в Арктику на месяц раньше, чем в прошлые годы, и уже в марте начались работы «прыгающих» отрядов. С марта по май эти отряды провели 48

гидрологических станций, в местах посадок производились стандартные метеонаблюдения, измерялась глубина океана с отбором проб грунта, определялись параметры магнитного поля Земли. На маршруте производилась попутная ледовая разведка. Во время одного из полётов экипажем В. М. Перова к северу от Чукотского моря был обнаружен третий, относительно небольшой (около 100 км^2), «ледяной остров»².

² В марте 1952 г., когда этот остров находился на 88° с. ш., 130° з. д., на нём начала действовать американская дрейфующая метеорологическая станция «Т-3» в составе девяти человек, в том числе три научных работника.



*Знаменитый полярный лётчик, Герой Советского Союза
М. А. Титлов*

Первоначально предполагалось, что, как и прежде, экспедиция «С-5» завершит все намеченные работы приблизительно в конце мая, однако состояние льдины и людей позволило изменить план. Учитывая, что работы научных отрядов в 1946–1949 годах только в весенний и летний периоды

не могли дать общей картины метеорологических и гидрологических процессов, происходящих в Полярном бассейне, было решено возобновить круглогодичную работу дрейфующих станций, успешно начатую в 1937 году станцией «СП-1».



Полярные лётчики, участники высокоширотных экспедиций и дрейфующей станции «СП-2» в Кремле после вручения государственных наград. В центре второго ряда – Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. М. Шверник. 1951 г.

По предложению Арктического института срок работы экспедиции продлили, дав согласие на зимовку. Первоначально предусматривалась организация сразу двух дрейфующих научно-исследовательских станций: «Северный полюс-2» («СП-2») и «Северный полюс-3» («СП-3»). Началь-

никами этих полярных станций были утверждены известные полярные исследователи М. М. Сомов (на «СП-2») и А. Ф. Трёшников (на «СП-3»). Но, к сожалению, в районе, где планировалось высадить «СП-3», произошли очень интенсивные подвижки льда. В результате выбранную для организации станции льдину разломало, и руководство ВВЭ приняло решение открыть только одну дрейфующую станцию – «СП-2». Подходящую паковую льдину для неё отыскивали полярные асы И. С. Котов и В. М. Перов. На их Ли-2 находились начальник Главсевморпути А. А. Кузнецов и заместитель директора АНИИ М. Е. Острекин.

После осмотра и разметки льдины все прилетевшие, невзирая на чины и заслуги, кирками, лопатами и пешнями приступили к расчистке торосов и уборке кусков льдин с полосы. На второй день пребывания ледовый аэродром уже мог принять несколько самолётов, все они, дозаправившись транзитом следовали дальше, к Северному полюсу и к полюсу недоступности.

Необходимо заметить, что первоначально, вероятно по тем же соображениям секретности, станция в документах называлась «Восточной дрейфующей» или «точка № 36», под которым она значилась на карте ВВЭ «Север-5».



Выдающийся советский океанолог и полярный исследователь, Герой Советского Союза М. М. Сомов

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.