

АНДРЕЙ ВОЛОСОВ

Полярная авиация России 1946–2014 гг.

КНИГА ВТОРАЯ



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:	5
Предисловие	6
От автора	9
Глава I. Секретные экспедиции	11
1.1. Едва закончилась война	11
1.2. На «чужих» самолётах	18
1.3. В начале славных дел	33
1.4. Рискованные эксперименты	55
1.5. Северу нужны аэродромы	71
1.6. В интересах народного хозяйства	81
1.7. Новые высокоширотные	84
1.8. Штурм Севера продолжается	100
Глава II. К шестому континенту	121
2.1. Здравствуй, Terra Incognita	121
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 рассекречиваться 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 откры-

тая 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, обслуживать 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 крайнего 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», жизнедеятельность 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 авиаторам 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. Сталину 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 бомбардировщика 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 ковровую 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 мате-

риальная 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 эксплуатации 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. Сомов, С. А. Наместников, С. И. Бессуднов, Д. П. Шекуров, М. А. Титлов; В. И. Аккуратов. Аэродром Захарково, 29 августа 1945 г.

Задание было поручено экипажу МАГОН в составе командира 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 производство 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 КАПШей, 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. Учли, 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 вылететь раньше, воспользовавшись последними часами хорошей погоды.

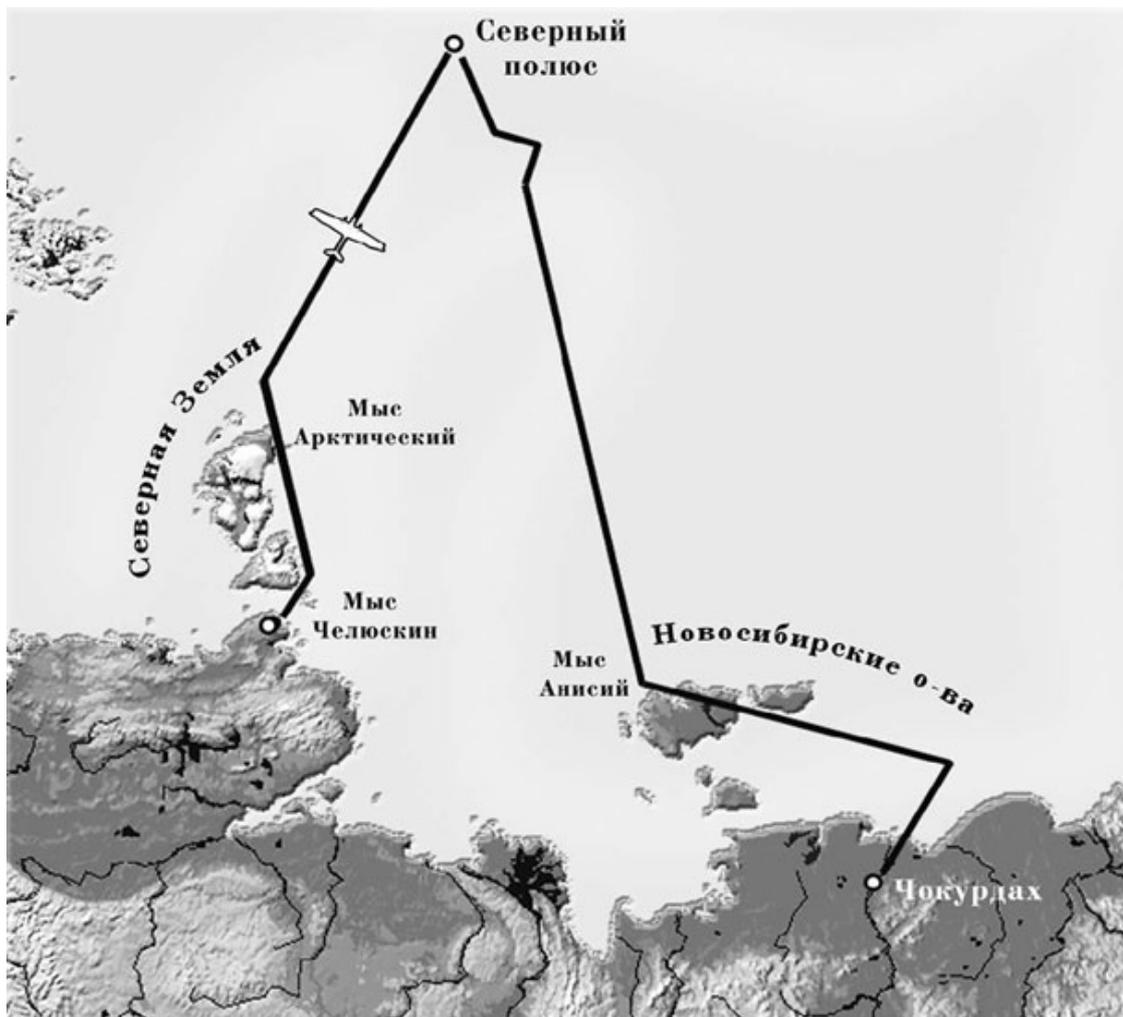
2 октября 1945 г. в 0 ч. 20 мин. по московскому времени Си-47 стартовал к Северному полюсу. Сплошная облачность и перегрузка заставили идти в обход Северной Земли на высоте до 50 метров. Лёды встретили только у о. Большевик. У мыса Молотова (ныне мыс Арктический) самолёт развернулся точно по меридиану 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 «Скайтрейн» 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 тетрадь 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 полегло, 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 консультантом

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 даже 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 незавидной. 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 Зырянки в Кресты Колымские у Си-204 «Н-379» отказал левый мотор, затем перегрелся правый. Опытный пилот Ф. К. Куканов вынужден

был посадить его на косу реки Федотиха. Машину пришлось списать. Ещё три «Зибеля» вошли в Игарскую авиагруппу. В 1946 г. Си-204 ГУСМП налетали 596 часов.

За 1947 г. ГУСМП потеряло ещё три «Зибеля». «Н-414» из-за неполадок в моторах разбился в мае в Тульской области. «Н-408» погубил человеческий фактор – лётчик Вяльцев решил сесть на аэродром Чокурдах на одном двигателе, но не справился, машину развернуло поперёк полосы и ударило 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.

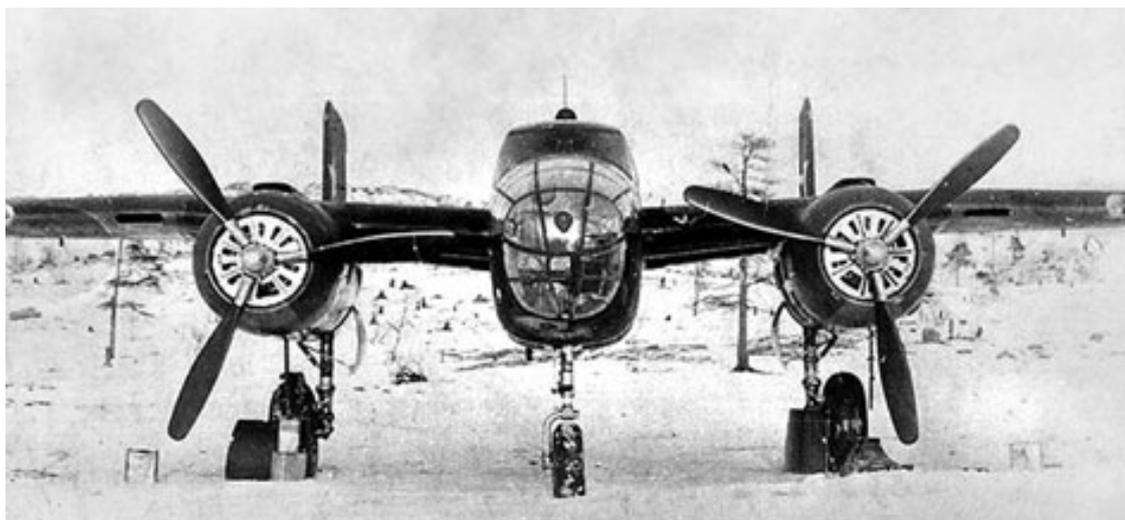
Первый Б-25 «Митчелл» с бортовым номером «Н-366» Полярная авиация получила ещё в 1944 г. Но использовали его мало, а в 1945 г. передали «Дальстрою». Через два года ГУСМП получило ещё один «Митчелл», совершивший вынужденную посадку на подмосковном аэродроме полярников Захарково. После ремонта самолёт 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. Летишь 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 Юнкера 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 скорости ветра, визуальные наблюдения над облачностью, видимостью и состоянием ледяного покрова, отработывалась 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 Carp (1948 г.) в реальной обстановке испытывался эхоледомер – прибор для плавания подо льдом и поиска полыньи для всплытия.

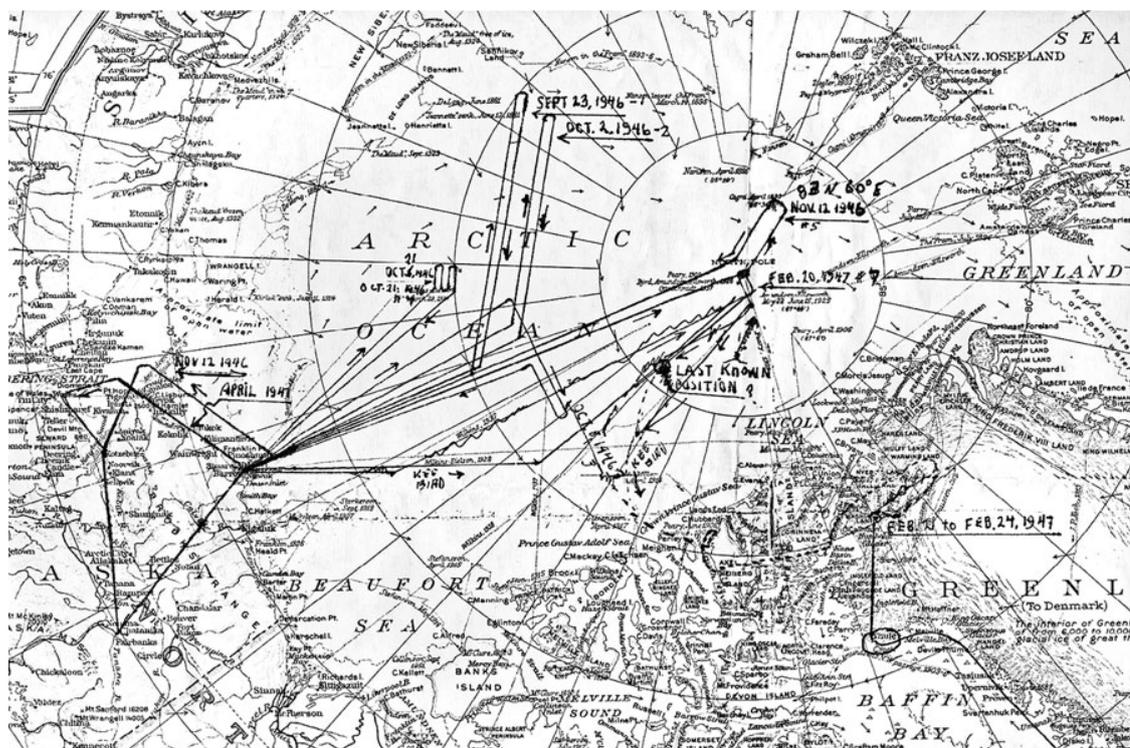


Японский город Хиросима после взрыва 6 августа 1945 г. американской атомной бомбы. В случае начала в 1946–1949 гг. ядерной войны так могли бы выглядеть многие города Советского Союза

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-стратегическим полигоном для её применения. «Если возникнет новая мировая война, – считали стратеги США, – современные виды оружия – реактивная авиация, межконтинентальные 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. Папаин был освобождён от должности начальника Главсевморпути, а на его место назначили первого заместителя Наркома морского флота А. А. Афанасьева, которому быстро подобрали и новых помощников. Заместитель 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. Мазурика, 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, учитывая 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-лизских 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 Захарово 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 использовали 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». Радист 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 самолётам 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. Сырокваши (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, отрывааемых от береговой полосы волнами. Подробно разъяснив Титлову состояние ледовой обстановки и сбросив им вымпел с ледовой картой, Сырокваша вернулся в Амдерму.

В организации временного лагеря на льду возле покорёженного «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 ропок 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. Неподалёку 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 посадки 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 севернее 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. Видимость 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...

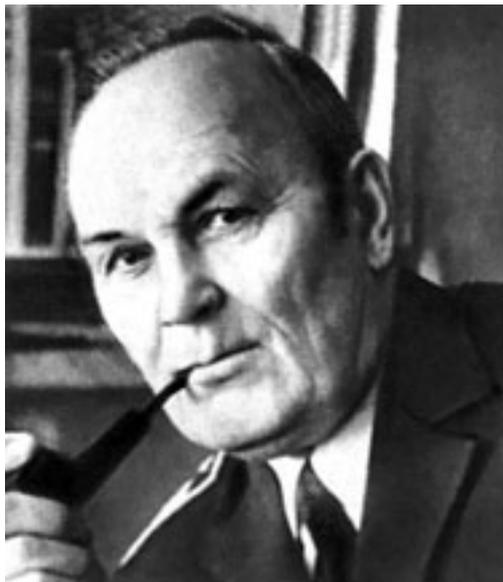
Крузе тоже его заметил.

– 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. Аккуратов 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 напоремся на американцев!
Я тщательно проверил расчёты.*

– Широта 76°26', долгота 173°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! Замеряй лучше 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 – флоберг – 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-Н396» 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	Вынужденные посадки	Чрезвычайные случаи	Особые происшествия	Всего происшествий	Налёт часов					100-процент. потери самолётов	Пегляло людей			
									общий	на 1 катастрофу	на одну аварию самолёта	на одну аварию-катастрофу	на одно летное происшествие		всего	по типам	посады	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	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 назна-

чения) 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 перегоке «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 самолётов 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 суток, 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 арестован, 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 грузами 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 переделали 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. Балакин 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 следующем: 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 пашка 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 под-

ходящие 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 начитаба 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. Гаккель, 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 самолёты 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 командованием 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 пятачке, 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 разводья, 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 глубины 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 май-

ора 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 точке $85^{\circ}45'$ с. ш., $140^{\circ}50'$ 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 посадки 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 северных 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 льди-ну в районе Северного полюса (82°51' с. ш. и 172°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°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 полуза-топленным и вмержшим 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 ГУСМП 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°07' с. ш. и 147°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 экспедиции 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. Зубов 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. Кортаев, 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, решили 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. Беспорочно задвигался в своём кресле Задков, поглядывая на штурманов. 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...

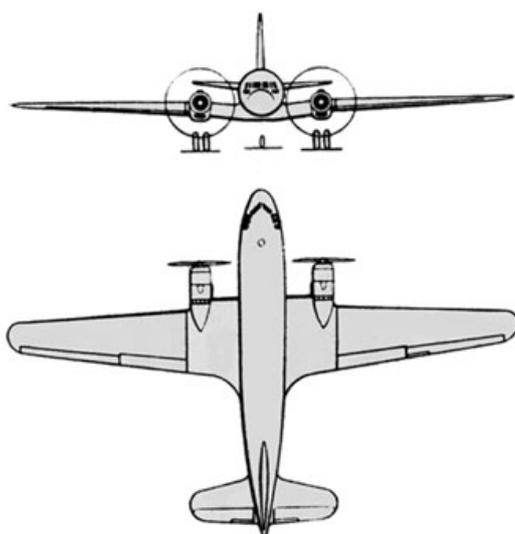
– И на бреющий переходить нельзя, – продолжал Зубов. – Хлещит дождь, видимости нет. В берег врежемся...

– 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 полтора, – 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 несло 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 грозовых разрядов заглушает все звуки в эфире. Связь временно прервана.

Несколько раз в грозовой стене намечались просветы, сине-чёрные тучи сменялись мягкими белыми облаками. Тогда 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 Чешскую губу. Часы показывали шесть утра, – значит, в полёте уже полсутки».

Компенсировать непредвиденный расход топлива пришлось ручной его перекачкой из запасённых 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.



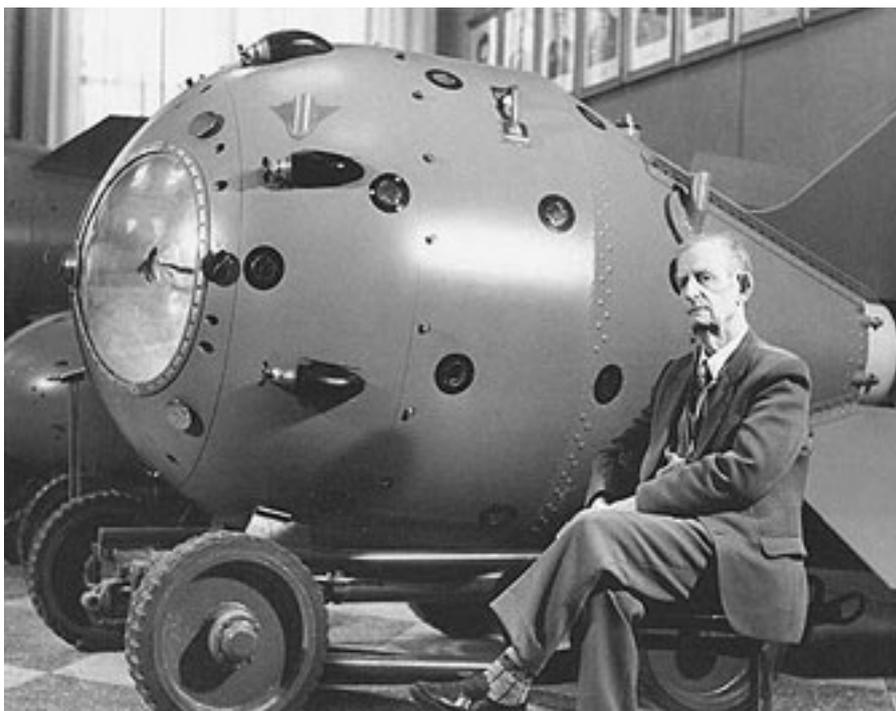
Герой Советского Союза Д. А. Макаров

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 «протаптывать» 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 Элсмira. «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-механику 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 авиа-ремонтного завода М. И. Шелухиным 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 несколько 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 переделали 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 созданием 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 инженер Мостовой. Разработку его коллектива реализовали на Красноярском авиаремонтном заводе им. Г. Т. Побезимова. 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 неподалёку 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. Тутлов

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 «Север-

ный полюс-3» («СП-3»). Начальниками этих полярных станций были утверждены известные полярные исследователи М. М. Сомов (на «СП-2») и А. Ф. Трешников (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

Официально станция была открыта 2 апреля 1950 г. (в координатах 76°03' с. ш., 166°36' з. д.) после того, как на точку № 36 прилетел четырёхмоторный самолёт Пе#8, пилотируемый лётчиком В. Н. Задковым, который привёз участников дрейфа и много всевозможного оборудования для станции. С ними также прибыли начальник полит-управления Главсевморпути генерал-майор А. Н. Будкин и начальник УПА полковник М. Н. Чибисов. После разгрузки самолёт с начальством улетел на материк, чтобы очередными рейсами доставлять на ледовые точки снаряжение, питание и горючее для дозаправки экспедиционных самолётов. Сюда же был доставлен автомобиль ГАЗ-67 с ковшами-отвалами для расчистки ледовых взлётно-посадочных полос.

Для поддержания аэродрома в рабочем состоянии рядом разместили военную комендантуру со штатом офицеров, солдат, собак, надлежащей техникой и складами материально-технического обеспечения.

Непосредственный участник создания первых ледовых аэродромов, водитель снегоуборочного автомобиля ГАЗ-67 Ф. А. Беляков вспоминал о тех днях: *«Прилетев на выбранную экипажем И. И. Черевичного льдину, я поставил шипованную резину (при погрузке её приходилось снимать из-за опасности проколоть пол самолёта). Перед выгрузкой из самолёта я завёл мотор, который уже был заправлен антифризом. Собрав палатку, офицеры разметили полосу и стоянку, а я, нацепив ковш, стал расчищать первый аэродром в дрейфующих льдах Северного океана. На этих больших льдинах сугробов нет, а есть заструги плотного снега, которые я вычищал для ВПП – длиной до 2 км, шириной 40–60 метров. Чтобы полоса была ровная после расчистки, я тросом цеплял раму, по которой грузили и выгружали в самолёт машину, и разравнивал поле, разбивая комья, что было весьма существенно, так как в группировке все самолёты – от тяжёлых (с десантниками) до истребителей – были на колёсных шасси. Я работал, экипажи самолётов и офицеры ждали, когда я закончу. Обычно на это уходило 2–3 дня. Затем грузили машину в самолёт, и экипаж И. И. Черевичного улетал выбирать новую льдину, а мы ждали их координаты и вылетали к ним. Так, перелетая вслед за Черевичным и вычищая ВПП, мы 12 апреля 1950 г. совершили посадку на географическом Северном полюсе... Последнюю ВПП я вычистил на о. Врангеля в начале мая и там же оставил машину».*



Начальнику УПА ГУСМП полковнику М. Н. Чибисову одновременно вручили три ордена Красного Знамени: два за участие в высокоширотных экспедициях 1949 и 1950 гг., третий – «за успешное выполнение спецзадания в Арктике» в 1951 г.

Коллектив дрейфующей станции «СП-2» в первую половину дрейфа, до начала ноября 1950 г., состоял из 16 человек, затем со станции были вывезены 7 человек. На льдине осталось 11 человек, включая вновь прибывших врача ка-питана В. Г. Воловича и геофизика Н. А. Миляева. Работу станции подстраховывал самолёт Ли-2 В. М. Перова (позже его сменил Б. Н. Агров), базировавшийся на мысе Шмидта.

В мае экспедиция «Север-5» вернулась в Москву. За время её работы «прыгающие» отряды выполнили 48 гидрологических станций, в местах посадок производились стандартные метеонаблюдения, измерялась глубина океана с отбором проб грунта, определялись составляющие магнитного поля Земли. По маршрутам полётов производилась попутная ледовая разведка.

Успех омрачала авария 1 мая самолёта Пе-8 «Н-550», совсем недавно с величайшим трудом полученного ГУСМП. Вылетев из Москвы, экипаж Б. Н. Агрова (второй пилот С. С. Додонов) через девять часов полёта был уже у Диксона, где к этому моменту шёл снегопад, сильно ограничивающий видимость. Подведя самолёт к полосе, лётчик, не определив высоты на предпосадочном выдерживании, жёстко ударил «пешку» о землю. В результате правое крыло вместе с двумя работающими двигателями надломилось у корпуса и пошло вперед, причём внутренний (третий) двигатель, приблизившись к фюзеляжу, начал рубить его вращающимся винтом. Люди не пострадали, а разбитый самолёт погрузили на баржу и с началом навигации направили в авиамастерские г. Игарка. Позже его всё-таки списали.



Самолёт Полярной авиации в огне

Во время работы «СП-2» также не обошлось без «приключений». Примерно через месяц после высадки в районе базы начались интенсивные подвижки льда, на взлётной полосе появились трещины. Руководитель экспедиции генерал-майор А. А. Кузнецов принял решение подыскать более безопасное место для лагеря и со своим штабом на самолёте И. И. Черевичного вылетел в сторону полюса.



Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. М. Шверник вручает шестой орден Боевого Красного Знамени полковнику В. М. Лавскому.

После продолжительных поисков удалось наконец подобрать большое ледяное поле и удачно сесть на него. После многочасового напряжённого полёта людям необходимо было

отдохнуть. Кузнецов, осмотрев льдину, распорядился утром вызвать экспедиционные самолёты и перебазировать лагерь на новое место. У самолёта остались механик В. Мякинкин и радист Г. Патарушин, чтобы ежечасно связываться с базовым лагерем. Необходимо было определить точные координаты льдины, но небо заволокло тучами. Штурман В. И. Аккуратов пошёл в палатку поспать, наказав радисту немедленно разбудить его в случае появления солнца.

Позже В. И. Аккуратов вспоминал: *«Проснулся я от отчаянного крика. Выскочил из мешка, сунул ноги в унты, набросил на плечи реглан. Выбравшись из палатки, буквально застыл на месте, ослеплённый ярким светом. Но это было не солнце. Метрах в ста от палатки бушевало пламя. К небу поднимался огромный столб чёрного дыма. Я помчался к самолёту. Огонь охватил большую часть фюзеляжа, подбираясь к пилотской кабине. В голове молнией сверкнула мысль: под штурманским столиком лежит ящик с аварийной рацией. Её надо немедленно спасти. Ведь если останемся без рации – отыскать нас не смогут, как Леваневского.*

Не раздумывая, я взобрался на правую плоскость и, выбив иллюминатор штурманской кабины, пролез внутрь, не обращая внимания на яростный крик Кузнецова: «Куда? Назад! Сейчас самолёт взорвётся!». В густом дыму я на ощупь отыскал ящик, вышвырнул его через иллюминатор на снег и сам последовал за ним. Задыхаясь от дыма, чихая и кашляя, я протёр слезящиеся глаза и хотел оттащить ящик в безопасное место. И в этот момент из штурманской вырвался столб огня, мгновенно охвативший правую плоскость. Я сделал несколько шагов и остановился, поражённый увиденным. Выброшенный ящик лежал открытым на снегу, а рядом с ним стоял на коленях наш кинооператор Марк Трояновский, направив кинокамеру на пылающий самолёт.



Командир флагманского самолёта воздушной арктической планерной экспедиции, Герой Советского Союза А. Н. Харитошкин

– А рация где? Где рация? – заорал я, ничего не понимая.

– Какая рация? – крикнул в ответ Марк, продолжая снимать. – Ты мне кинокамеру спас. Век тебе благодарен буду.

Я прямо обалдел от неожиданности и разочарования. Подбежавший Черевичный буквально силой затолкал нас за торосы, где сбились все члены экспедиции, с ужасом наблюдавшие, как гибнет наша машина».

Когда пламя погасло, среди обгорелых остатков самолёта нашли несколько банок мясных консервов, четыре буханки хлеба и несколько килограммов расплавившегося шоколада. Эти запасы можно было растянуть дней на десять. Чудом уцелела бочка бензина. Из отвалившегося мотора удалось открутить магнето, и радист принялся собирать простейший искровой радиопередатчик.

В это время послышался гул самолёта. Полярники подожгли остатки чехлов. Столб чёрного дыма поднялся к небу, но самолёт неожиданно изменил курс и ушёл на северо-восток. Ночь прошла в томительной неопределённости, а утром в отдалении вновь послышался гул самолёта. На этот раз он пошёл на посадку. Из открывшейся двери выглянули знакомые лица членов экипажа Б. С. Осипова.

Станция «СП-2» дрейфовала в области относительной недоступности 376 дней, преодолела около 2600 км (по прямой 650 км) и провела обширные научные исследования по широкой программе. Полярники испытали и ледовые разломы, и неоднократные эвакуации лагеря, и пожар в палатке радистов, и летние наводнения, и случаи нападения белого медведя, не говоря уже о всевозможных лишениях.

Собранная информация долгое время считалась важнейшей государственной тайной. Даже в Арктическом институте, где готовилась экспедиция, друзья и близкие полярников вынуждены были проставлять на конвертах номер почтового ящика. Проходила информация, что из Москвы М. М. Сомов получил инструкцию: при угрозе захвата станции американцами документацию сжечь, а всё оборудование – взорвать.



В. Ф. Шмелёв впервые в мире совершил буксировочный полёт на десантном планёре Ц-25 в район Северного полюса, где нашёл способ борьбы с обледенением планёра при полётах в Арктике

Во время дрейфа станции самолёты УПА весной и осенью снабжали её всем необходимым для нормальной работы. Ледовый аэродром принял 71 самолёт, станцию посетили

58 человек, было завезено 96 т различных грузов, включая научное оборудование, снаряжение, топливо и продовольствие. По просьбе М. М. Сомова лётчики привезли с о. Врангеля десять ездовых собак. Полярники сразу прозвали это транспортное средство ПСИ-10 – по количеству собачьих сил.

Во время полётов на «СП-2» произошла одна авиакатастрофа: в ночь на 26 октября 1950 г. из-за начавшейся подвижки льда возле станции пришлось экстренно взлетать двум самолётам из МАГОН. Ли-2 «Н-556» под командованием М. А. Титлова взлетел благополучно. Через 10 минут начал взлёт Си-47 «Н-369» Б. С. Осипова. При усиливавшемся попутном ветре машина не смогла набрать высоту, левым крылом зацепила снежную гряду и рухнула на лёд. Никто не погиб, но были раненые – травму головы получил находившийся на борту М. В. Водопьянов, легко пострадали оба пилота – Г. К. Орлов и Б. Н. Осипов, а у бортмеханика Н. Н. Коровина изуродовало руку. Получив радиосообщение о катастрофе, Титлов через 40 минут возвратился и вывез всех раненых и экипаж «Н-369»-го на мыс Шмидта. Обломки же самолёта так и остались на месте падения. Позже полярники обрубали у него крылья, а фюзеляж подтащили к лагерю и оборудовали в нём кают-компанию.

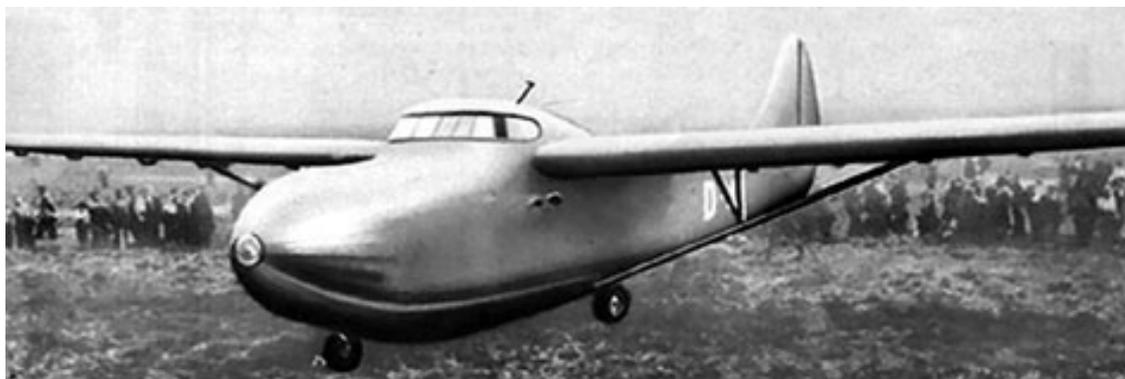
В середине февраля 1951 года льдина, на которой дрейфовала «СП-2», попала в зону усиленного торошения и начала быстро разрушаться. Полярники вынуждены были переместить лагерь на другую льдину. Вскоре стало ясно, что пора работы заканчивать. 1 апреля 1951 г. дрейфующая станция «Северный полюс-2» была закрыта в координатах 81°44' с. ш., 163°48' з. д. Её эвакуация проводилась в рамках локальной ВВЭ «Торос» самолётами МАГОН под командованием генерал-майора авиации И. П. Мазурука. Стартовав с Центрального аэродрома Москвы 5 апреля 1951 г., 8 апреля Ли-2 (командир В. М. Перов) и Ил-12 (командир И. П. Мазурук) сели на о. Врангеля, а назначенный запасным Пе-8 – в Крестах Колымских. За три последующих дня челночных полётов они вывезли с льдины всех полярников, а также ценный научный и военный груз общим весом более десяти тонн. На заключительном этапе им помогал Ил-12 М. А. Титлова.

Секретным Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 января 1952 г. за успешное выполнение заданий правительства и проявленные при этом мужество и отвагу заместителю директора Арктического научно-исследовательского института Михаилу Михайловичу Сомову было присвоено звание Героя Советского Союза. Остальные полярники удостоились орденов Ленина.

Конечно же, была у экспедиции «С-5» и военная составляющая, которая до сих пор крайне мало освещена в открытой литературе. К экспедиции была прикомандирована группа офицеров – искать аэродромы подскока, с которых можно будет нанести удар по США. Вероятно, ею руководили генералы М. В. Водопьянов и Н. Г. Серебряков. Известно также, что начальник отдела штурманской службы Главного штаба ВВС полковник В. М. Лавский, ввиду ответственности задачи, был назначен штурманом военной авиации в экспедиции «Север-5» и лично выбирал льдины для аэродромов, обучал экипажи и лидировал самолёты на ледовые аэродромы. *«Мы доказали, что можно в районе Северного полюса и в других районах Северного Ледовитого океана найти такие льдины, где можно соорудить аэродром, где бомбардировщики смогут садиться, – рассказывал позже генерал-лейтенант Виктор Михайлович Лавский. – До Америки они смогли бы долететь. Десятка примерно полтора аэродромов таких мы нашли... В районе Северного полюса мы оборудовали четыре ледовых аэродрома. Я там провёл около трёх месяцев. Жили в палатках по пять-шесть человек. Холодина под сорок пять градусов. Но ничего, работали...»*

Методика поиска и подготовки ледяных аэродромов к этому времени была уже хорошо отработана. Опытный экипаж И. И. Черевичного выбирал льдину и сажал на неё самолёт, в котором находились военные специалисты и автомобиль со снегоуборочным ковшем. Поставив палатку, офицеры размечали взлётно-посадочную полосу (ВПП) и стоянку

для авиатехники. Водитель в это время ставил шипованную резину, цеплял ковш, разогревал мотор и приступал к расчистке. На устройство ВПП длиной до 2 км и шириной 40–60 метров, пригодной для посадки и тяжёлых машин, и истребителей на колёсных шасси, уходило 2–3 дня. Затем машину грузили в самолёт, и экипаж И. И. Черевичного улетал выбирать новую льдину, а группа военспецов ждала её координаты, после чего вылетала туда. 12 апреля 1950 г. такую ВПП расчистили на географическом Северном полюсе.



Десантный планер Ц-25 конструктора А. В. Цыбина

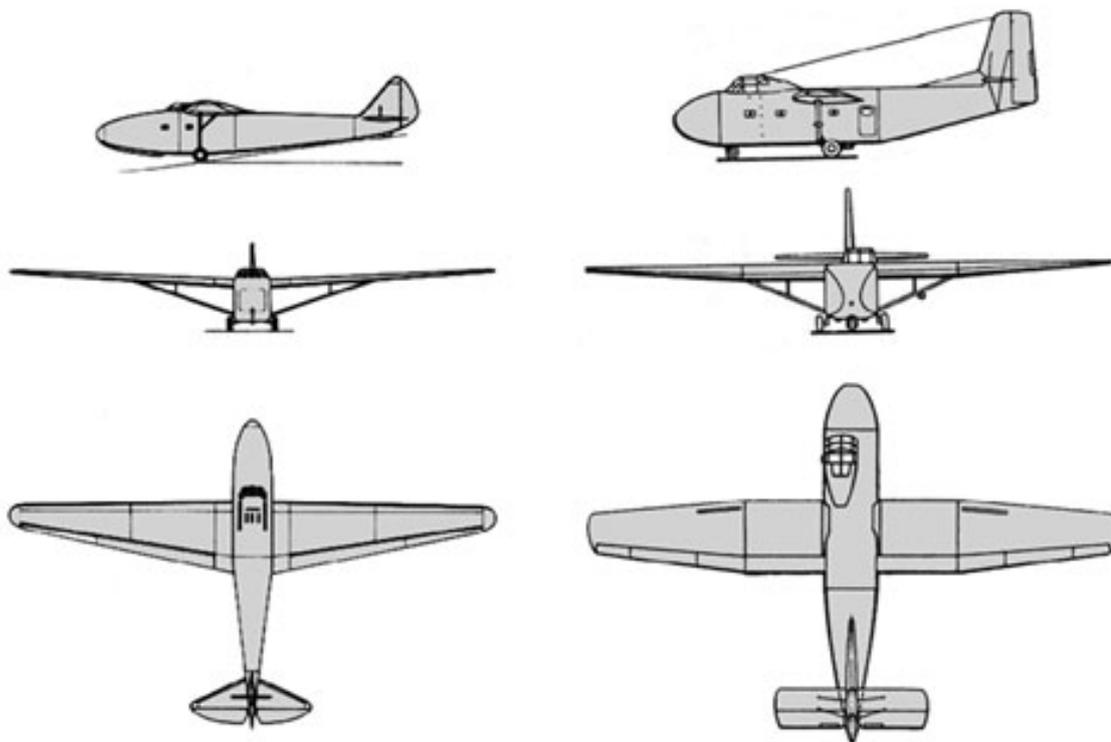
Проходила также информация о привлечении к работам от Дальней авиации двух бомбардировщиков Ту-4 (командиры И. Вагапов и А. Симонов). Один занимался поиском площадок, пригодных для посадок самолётов Aviации дальнего действия, другой выполнял функции топливозаправщика. Всего же было совершено 338 посадок самолётов на дрейфующие льдины, в том числе 21 посадка боевых самолётов (Ла-11, Ту-6 и Ту-4). В ходе этих полётов, а также непосредственно на льду, проверялось действие различных видов боеприпасов и вооружения в условиях высоких широт.

В рамках ВВЭ «Север-5» был проведён ещё один уникальный эксперимент – перелёт в Арктику и обратно двух планерных авиапоездов: самолёт Ил-12Д – планер Ц-25 конструкции А. В. Цыбина. Перелёт выполнялся с целью определения условий эксплуатации планеров в Арктике, возможности доставки в перспективе на ледовые аэродромы крупногабаритной военной техники и проверка нового планерного радиолокатора «Стриж», который позволял пилоту контролировать в облаках положение своего летательного аппарата относительно самолёта-буксировщика.

Полёт осуществили экипажи 374#го ВТАП 12#й ВТАД под руководством старшего инспектора штаба военно-тран-спортной авиации, опытного лётчика полковника А. А. Гирко и инспектора по технике пилотирования К. Егорова, летавшего на планерах с начала 1930#х годов.

Экспедиция началась 11 марта 1950 года из центра десантного планеризма – аэродрома Мясново под Тулой. Ведущий самолёт Ил-12Д пилотировал Герой Советского Союза капитан А. Н. Харитошкин, командир экипажа планера – А. В. Фролов. Командиром второго буксировщика был капитан В. Д. Родин, командиром планера – старший лейтенант В. Ф. Шмелёв. В составе экипажей: второй пилот И. Лунёв, штурманы Р. Ткаченко, А. Казанцев, бортмеханики А. Кузнецов, Л. Астафьев, В. Лосев, И. Калистратов. На планерах также летели: вторые пилоты – старшие сержанты П. Воробьёв и В. Шушуйкин, механики А. Шерин и В. Синяев. Перелёт проходил по маршруту Тула – Казань – Свердловск – Омск – Новосибирск – Красноярск. В Красноярске провели подготовку летательных аппаратов к полётам в северных условиях. Далее шли по маршруту Красноярск – Подкаменная Тунгуска – Хатанга – Тикси. Из Тикси начиная с 24 марта в течение десяти дней выполнялись

тренировочные полёты по адаптации экипажей к Арктике и отработке взлётов и посадок на лёд. Затем последовал 350-километровый бросок к Новосибирским островам – к острову Котельный. Старт с Котельного был тяжёлым в прямом и переносном смысле этого слова. На каждый планер нагрузили по 20 бочек с горючим – 700 кг лишнего веса. Но взлёт прошёл нормально.



Планер Ц-25

Размах крыла, м	25.20
Длина, м	16.55
Высота, м	5.00
Площадь крыла, м ²	70.00
Масса, кг	
пустого	2340
максимальная полетная	5000
Макс. аэродинам. качество	15
Экипаж, чел.	2
Полезная нагрузка:	25 десантников

Планер Як-14

Размах крыла, м	26.17
Длина, м	18.44
Высота, м	7.20
Площадь крыла, м ²	83.30
Масса, кг	
пустого	3082
максимальная полётная	6750
Макс. аэродинам. качество	12.5
Экипаж, чел.	2
Полезная нагрузка:	27 (макс. - 35) десантников или 3500 кг груза

Сх. 2. Планеры Ц-25 и Як-14, участвовавшие в полётах к дрейфующим станциям «Северный полюс» в 1950 и 1954 гг.

Авиапоезда пошли в 1700-километровый перелёт к заранее выбранной льдине недалеко от только что организованной дрейфующей станции «Северный полюс-2». Это расстояние два планерных поезда 5 апреля преодолели за шесть часов.

В планерах не было отопления, а за бортом – 30°, и за время полёта пилоты основательно промёрзли. От постоянного напряжения немели мышцы рук, иногда до судорог, а ноги в унтах леденели.



Американский стратегический бомбардировщик Б-36Д Peacemaker.

Первым на лёд в трёхстах километрах от полюса сели Ил-12Д Харитошкина и планер Фролова. Потом сел второй планер и последним «приледнился» Ил-12Д Родина. Особый риск в посадке планера на ледяное поле в Арктике заключался в том, что он, в отличие от самолёта, уже не может взлететь, если лёд окажется тонким. Ведь опытные полярные лётчики часто при касании снега смотрели на влажность следа от лыж, – если он оказывался с водой, то посадку прекращали и, добавив газу, взлетали. У планера такой возможности уже не было.

На импровизированном аэродроме был разбит лагерь. Уже отсюда, выгрузив часть снаряжения (в том числе автомашину ГАЗ-67 и собачью упряжку для «СП-2»), авиапоезда стали готовиться к полёту на полюс. Однако уже утром следующего дня льдина из-за сжатия треснула, сократив длину полосы почти на треть. Экипажи приняли решение расчистить новую полосу в противоположном направлении, достаточную для взлёта Ил-12Д с планером на буксире. При посменной работе на это ушли почти сутки.

7 апреля стартовали к полюсу, до которого оставалось всего часа полтора лёта. В небе играли сполохи северного сияния, воздух был до предела наэлектризован, обшивка на самолётах светилась, и с концов их крыльев стекали светящиеся струи. Наконец в наушниках планеристов прозвучал голос А. Н. Харитошкина: «Поздравляю, «Бобики», мы над полюсом!». «Бобики» – это потому что на привязи у самолёта.

Снизившись до 400 метров, обе сцепки **впервые в мире сделали по три больших пологих круга над полюсом**, а затем вернулись на «свою» льдину.



Медаль США «За заслуги в Арктике»

Утром 8 апреля экипажи перекачали остатки горючего из бочек в баки буксировщиков, погрузили в планеры необходимое имущество и взлетели установленным порядком: вначале флагманский аэропоезд Харитошкина – Фролова, за ним аэросцепка Родина – Шмелёва. Сделали круг над льдиной, прощаясь, и взяли курс на Тикси.

Обратный путь в Тулу не обошёлся без «приключений». На отрезке от Тикси до Хатанги аэропоезд Родина и Шмелёва попал в сильное обледенение. На самолёте включили антиобледенительное устройство, а планер не имел его. Фюзеляж и крылья планера на глазах пилотов стали покрываться ледяным панцирем. Вадим Шмелёв и его второй пилот Пётр Воробьёв через форточки пилотской кабины скребками счищали наледь со стёкол. Отяжелевший планер начал терять высоту и плохо слушался рулей. Командир наперекор правилам выровнял его так, чтобы попасть в турбулентную зону от винтов буксировщика. Планер затрясло, но не прошло и минуты, как он очистился от ледяного балласта и занял прежнее место в строю.

Участок Дудинка – Подкаменная Тунгуска возле Игарки встретил аэропоезда сильным встречным ветром и снегопадом. Скорость значительно упала. Сцепкам пришлось перейти на бреющий полёт, приведший к повышенному расходу горючего. Но на аэродроме Подкаменной Тунгуски весенняя распутица вывела из строя ВПП. В баках самолёта Родина топлива хватало до Красноярска, и он решил идти туда. А аэропоезд Харитошкина и Фролова был вынужден приземлиться в Подкаменной Тунгуске. Вернее, приводниться: аэродром покрывала сплошная вода, самолёт и планер неслись по ней, как глиссеры. Пока самолёт

заправляли, трактор-буксировщик, выводя планер на старт, оторвал у него носовое колесо. Полковник Гирко хотел оставить планер на месте до полной починки, но Фролов настоял на том, чтобы, переместив центровку планера ближе к хвосту, взлетать без колеса. И это ему удалось. Так же мастерски они приземлились в Красноярске, где оба экипажа отпраздновали майские праздники, пока в мастерских ремонтировали вилку переднего колеса.

День Победы встретили уже в Омске. А 11 мая 1950 г. самолёты и планеры вернулись на родной аэродром под Тулой. Видимо, в силу всё той же пресловутой секретности или человеческой чёткости, на аэродроме героев встретили более чем скромно, а заслуженные ордена Боевого Красного Знамени им вручили только через три года.

Американцы, конечно, обнаружили экспедицию «Се-вер-5», станцию «СП-2», многочисленные аэродромы подскока и встревожились появлением советских бомбардировщиков и истребителей в Арктике и на Чукотке. За время работы «СП-2» они совершили более ста вылетов (по 2–3 полёта ежедневно) с Аляски. Вели наблюдение за работой наших специалистов, неоднократно облетали все наши «точки». Даже ходили на бреющем полёте, но на лёд не садились.

С 1950 года ВМС и ВВС США также приступили к активному изучению Северного Ледовитого океана в рамках спецоперации Ski Jump («Лыжный прыжок»), а 27 апреля 1951 года было подписано соглашение между Данией и США о совместной обороне Гренландии, после чего началось строительство крупнейшей авиабазы в поселке Туле. Там были размещены носители ядерного оружия бомбардировщики В-36 и В-47, для которых теперь стали доступны Москва, Ленинград и Мурманск. Также с Туле и с Аляски американская стратегическая авиация могла контролировать и большую часть советского сектора Арктики.

Целая цепь американских арктических военных баз вскоре должна была появиться на Алеутских островах, Аляске, Севере Канады, в Гренландии и Исландии. В марте 1952 года США организовали свою первую дрейфующую станцию на ледяном острове «Т-3» (впервые открытом советским лётчиком В. М. Перовым). Здесь также были созданы ледовые аэродромы, на которые садились военно-транспортные самолёты Си-47 и Си-54, доставлявшие для авиабазы Туле снабжение и технику. Впоследствии станция получила название «Ледовый остров Флетчера» – по имени её первого начальника, известного полярного исследователя США полковника Джона Флетчера. В 1957 г. ей было дано название «Браво». На «Т-3» американские полярники будут работать с перерывами в несколько смен до октября 1967 года.

Периодически «Браво», а также новые полярные станции «Альфа», «Альфа-2», «Арлис-1» и «Арлис-2», «Чарли» дрейфовали совсем рядом с нашими.

В 1956 г. американская разведка осуществила операцию, вошедшую в историю под названием «Хоум ран» (home gun). В период с 21 марта по 10 мая самолёты-разведчики RC-47 различных модификаций совершили по крайней мере 156 глубоких вторжений в воздушное пространство СССР в районе Кольского п-ва, Урала и Сибири. К операции привлекались в общей сложности 21 самолёт-разведчик и до 15 самолётов-заправщиков, благодаря которым дальность полётов RC-47 увеличивалась с 6,5 тыс. км. до 9,4 тыс. км. и более в зависимости от количества дозаправок в воздухе.



«Каталины» Полярной авиации. 1951 г. Ни один из 185 гидро-самолётов, полученных в СССР по ленд-лизу, не возвратился в США. В Полярной авиации, благодаря своим лётным качествам и в первую очередь большой дальности полёта, они долго и успешно использовались в ледовой разведке.

Разведчики, размещённые на авиабазе Туле (Гренландия), летели к Советскому Союзу через Северный полюс, а самолёты-заправщики поднимались из Фэрбэнкса на Аляске и дозаправляли их в зависимости от полётного задания либо при движении к цели, либо уже на обратном пути.

1.5. Северу нужны аэродромы

В первые послевоенные годы аэродромы на арктическом побережье по-прежнему представляли собой так называемые гидропорты, которые летом обеспечивали полёты гидросамолётов, а зимой – сухопутных машин, для которых раскатывались взлётно-посадочные полосы на озёрном, речном или морском льду. Узловым аэропортом посреди трассы Севморпути являлась Хатанга. Отсюда совершались полёты на ледовую разведку и аэрофотосъёмку, осуществлялось транспортное обслуживание громадного участка от Амдермы до Тикси.

В Восточной Сибири и на северо-востоке страны после окончания деятельности в 1946 г. перегонной трассы Аляска – Сибирь осталась хорошо оборудованная и разветвлённая сеть, насчитывавшая около 30 аэропортов и аэродромов. Теперь трасса обеспечивала перевозки геологоразведочных партий, обслуживала золотые прииски, оленеводческие хозяйства, связывала лесопромышленные предприятия с морскими портами. Периодически для своих нужд её инфраструктуру использовали ВВС и лётчики Полярной авиации. Но для постоянного базирования истребителей-перехватчиков и стратегических бомбардировщиков эти аэродромы были непригодны.



Утро полярного аэродрома. Два Ли-2 и Ил-12 на лыжах перед отлётом в высокоширотную экспедицию

С изменением военно-политической ситуации и возникновением реальной угрозы нападения со стороны Арктики необходимо было срочно укреплять северные рубежи страны. Уже в 1946 г. у нас было создано Центральное управление капитального аэродромного строительства Вооружённых Сил под командованием генерал-лейтенанта Кондрашова, которое силами своих стройбатов приступило к строительству на «сталинском маршруте» стратегических аэродромов, способных принимать дальние тяжёлые бомбардировщики: Тикси, Оленья, Амдерма, Анадырь, Воркута, Средний и самых северных в мире – Грэм-Белл и Нагурская на архипелаге Земля Франца-Иосифа. В соответствии с постановлением правительства Министерством Вооружённых Сил СССР для Главсевморпути были сформированы пять аэродромно-строительных батальонов, по 560 человек в каждом.



Самолёт Полярной авиации ПБН-1 «Номад» «СССР-Н483» у острова Табор. 1952 г.

Однако вначале на всех объектах царил традиционная неразбериха. В декабре 1948 г. в Министерстве госбезопасности СССР собрали информацию о ходе работ и подготовили для руководства страны несколько докладных о катастрофическом состоянии дел на строительстве полярных аэродромов.

Министр госбезопасности генерал-полковник В. С. Абакумов констатировал в одном из докладов: *«Управление полярной авиации выдало проектным организациям недоброкачественные плановые задания на проведение изыскательских и проектных работ. В результате проектирование аэродромного строительства ведётся кустарно, без технико-экономического обоснования, без учёта полного комплекса вопросов и необходимых сооружений, связанных с созданием авиационных трасс... Так, в Крестах Колымских взлётно-посадочная площадка была запроектирована длиной в 1200 метров, в то время как по условиям, требуемым ВВС, она должна иметь длину 2500 метров. В бухте Тикси для аэродрома было выбрано место на болоте, а в Хатанге по проектному заданию площадка аэродрома намечалась на затопляемом месте и не отвечала необходимым требованиям...»*

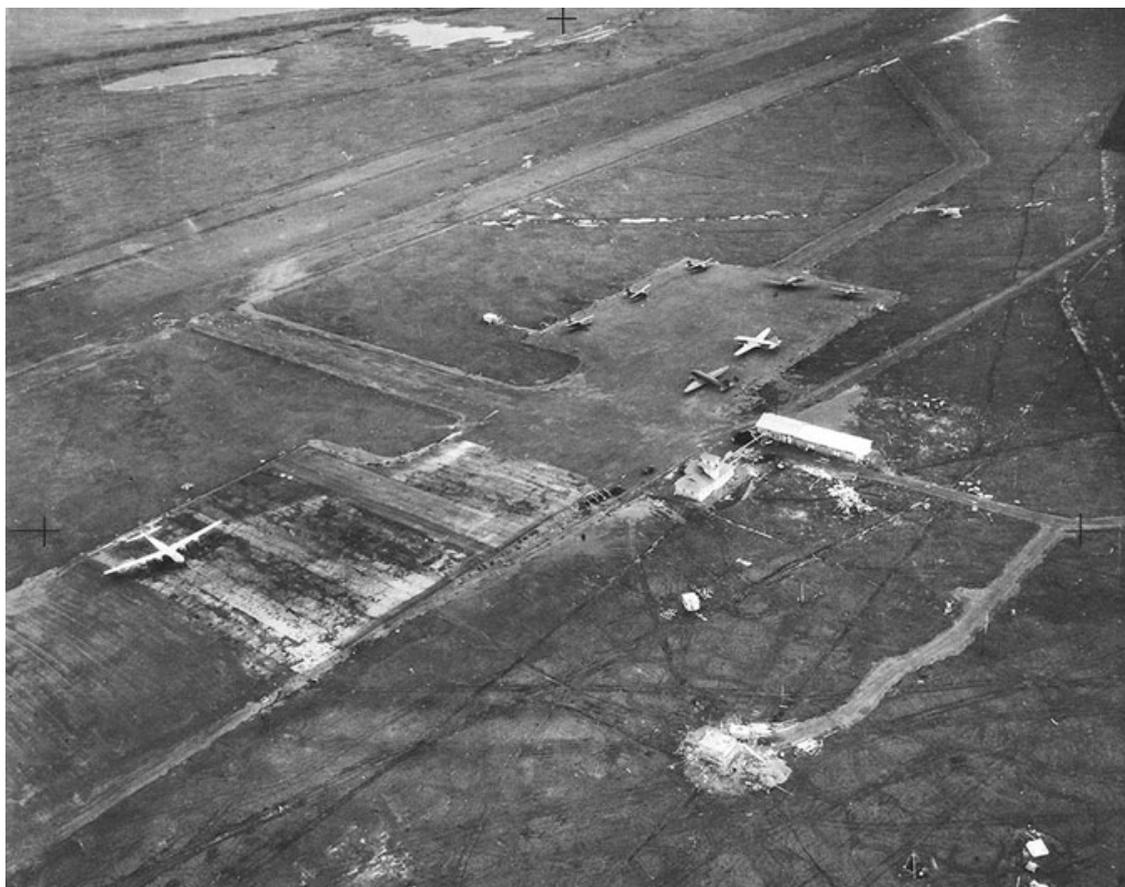
Руководство Главсевморпути не установило необходимого контакта с Министерством Вооружённых Сил по отбору в эти батальоны людей, имеющих профессии и специальности, необходимые для строительства, из-за чего личный состав батальонов, сформированных в Архангельском и Приморском военных округах, оказался в значительной части не соответствующим их назначению... Рядовой состав батальонов укомплектован из необученных молодых солдат... батальоны были направлены на Север с опозданием, без подготовки там условий, обеспечивающих их нормальное размещение и использование...

Изыскательские партии не были полностью обеспечены лагерным имуществом, климатической одеждой, буровым и лабораторным оборудованием. Инструменты, предназначенные для Игарки, были засланы в Кресты Колымские, грузы для Хатанги завезены на мыс Косистый, оборудование в Дудинку доставлено в некомплектном виде...»

Одной из главных, если не основной, причиной срыва начала работ Абакумов считал недостаточное обеспечение строек техникой и рабочей силой – аэродромно-строительными батальонами. После соответствующего указания вождя выход из ситуации вокруг аэродромов нашли такой же, как и всегда: если строительство не ладится, надо прислать ещё больше

людей. Работа на спецобъектах закипела с традиционным для тех лет бериевским размахом. При этом жизнь предъявляла к таким объектам всё новые и новые требования.

Боевые действия в Корее в 1950–1951 гг. совершенно ясно показали, что поршневые бомбардировщики времен Второй мировой войны, такие как Б-29, являются лёгкой добычей для современных реактивных истребителей, а самые боеспособные полки советской Дальней авиации имели на вооружении Ту-4 – устаревшие копии Б-29, которые уже не годились на роль средства межконтинентальной доставки атомного оружия.



Аэродром Тикси. На общей стоянке стоят самолёты Ли-2, Ил-12 и Ан-2. Слева – бомбардировщик Ту-4. 1954 г.

Чтобы как-то выйти из создавшегося положения, в Генеральном штабе разрабатывались планы внезапного захвата для Ту-4 аэродромов США в Гренландии, на Аляске и на Алеутских островах при помощи десанта с подводных лодок нового типа – амфибийных.

Ещё в 1948 г. в ЦКБ-18 была начата разработка «лодки специального назначения» проекта 621, которая предназначалась для скрытной переброски десантных войск с боевой техникой и последующего снабжения высаженных войск боеприпасами, горючим и продовольствием. Тогда из-за значительных замечаний и технических сложностей в реализации проект был отклонён представителями ВМФ.



Знаменитый полярный лётчик, Герой Советского Союза генерал-майор авиации И. П. Мазурук на ледовом аэродроме возле самолёта Ту#4 «СССР-Н1139»

В мае 1952 г. вышло постановление Совета Министров СССР о новой разработке «подлёдно-транспортной» подводной лодки проекта 626 для перевозки грузов и военно-служащих в арктических морях. На ней предполагалось размещать до 5 танков и топливо для них, или 165 человек десанта с вооружением, или боеприпасы и продовольствие. Подводная лодка должна была свободно плавать подо льдами Арктики, всплывать в заданном районе и передавать на необорудованный берег или лёд доставленные грузы. Но и эти планы не получили сколь-либо серьёзного продолжения. В Минобороны появились новые грандиозные задачи.

Весной 1952 г. И. В. Сталин неожиданно для высшего военного авиационного руководства принял решение о срочном формировании ста дивизий реактивных бомбардировщиков на основе проходивших испытания Ту-16, турбовинтового Ту-95 и строившегося первого образца реактивного стратегического бомбардировщика М4.

Генерал-лейтенант авиации Н. Л. Остроумов вспоминал: «Вскоре из Генерального штаба к нам пришла директива. Она предписывала срочно подготовить различные варианты будущего базирования бомбардировочных авиадивизий, а также соответствующие предложения по оргштатному расписанию. Таким образом, замысел И. В. Сталина стал воплощаться в реальные дела. Многогранная, масштабная работа стремительно набирала обороты. Ею руководили заместитель Главнокомандующего ВВС и созданное для этой цели управление. Этот ответственный участок возглавил генерал-полковник авиации И. М. Соколов.

Предстояла поистине титаническая работа по развертыванию военно-учебных заведений. В минимальные сроки требовалось не только создать добротную учебно-материальную базу, но и подготовить не менее десяти тысяч лётчиков, столько же штурманов,

а также стрелков-радистов, не говоря уже о многочисленной армии инженерно-технического состава, другого обслуживающего персонала, комплектации специалистов связи, тыла. А где было брать штабных работников? Как решать массу других задач организационного характера? Над этими вопросами трудились в Главном штабе ВВС – основном исполнителе указания И. В. Сталина.



Бомбардировщики Ту-4 на северном аэродроме. Для транспортировки и применения первых советских атомных бомб была разработана модификация самолёта Ту-4, получившая обозначение Ту-4А (атомный). Самолёт был оборудован термо-стабилизированным бомбоотсеком с электрообогревом и электронной системой управления. Была разработана система подвески бомбы, а также приняты меры биологической защиты экипажа в полёте

Вспоминается такой эпизод. Два часа ночи. Из Генштаба возвращается начальник Главного штаба ВВС генерал-лейтенант П. Ф. Батицкий. Не заходя в свой кабинет, он спешит в оперативное управление. Всё своё внимание сосредоточивает на карте дислокации вновь формируемых и существующих штатных авиадивизий. Тщательно рассматривает предлагаемые варианты по размещению каждого соединения, полка. Принимается во внимание всё: есть ли вблизи будущего аэродрома подъездные пути, свободные жилые фонды для личного состава... И так день за днём.

География поиска мест базирования авиадивизий расширялась с каждым днём. Всё чаще оперативные группы специалистов вылетали в районы будущего базирования, в том числе и на северное побережье, Чукотку, Камчатку. Цель – изучение возможностей размещения авиации, подготовки ледовых и стационарных аэродромов, создания баз.

Лихорадочные дни наступили для военных строителей. Срочно созданному специальному стройуправлению предстояло построить сотни аэродромов. Нелёгкие времена переживала и авиапромышленность. Чтобы сформировать столько дивизий, был необходим огромный самолётный парк. По расчётам получалось, что сверх плана нужно было в кратчайшие сроки выпустить свыше десяти тысяч бомбардировщиков. Словом, жизнь вновь входила во фронтовой ритм».

География поиска мест базирования новых авиадивизий расширялась с каждым днём. Возможностей Полярной авиации по изысканию и обустройству гражданской и военной инфраструктуры Севера явно не хватало, кроме того, ряд работ особой важности по соображениям секретности могли выполнять только военные части. Поэтому в районы будущего базирования новых дивизий, в т. ч. и на побережье Северного Ледовитого океана, Чукотку, Камчатку, всё чаще вылетали оперативные группы военных специалистов. И к середине 1950#х число заполярных аэродромных строителей в погонах выросло в разы.



Сх. 3. Дальний бомбардировщик Ту-4 состоял на вооружении в 1949–1960#х гг. Всего было произведено 1296 машин. Несколько десятков Ту-4 были поставлены в КНР, где использовались до 1980#х годов.

В 1946–1954 гг. для базирования ВВС и Полярной авиации Главсевморпути были подготовлены: аэродромы круглогодичные – Диксон, Амдерма, Игарка, Уэлькаль, Хатанга, Таймалыр; в Усть-Каре – взлётно-посадочная полоса; на мысе Каменный – песчаная отмель; на острове Средний – грунтовая коса; на мысе Челюскин – зимняя галечная коса; на мысе Косистый – коса в бухте Кожевникова; в Саскылахе – коса на Анабаре; полоса на косе в аэропорту Нагурская; в Тикси – зимний аэропорт и гидропорт; в Усть-Янске – грунтовая коса на острове; в Чокурдахе – грунтовая полоса на острове реки Индигирки; в Крестах Колымских – зимний аэропорт на реке Колыме; в Певеке – галечная коса на реке Анапельхина; на острове Врангеля – грунтовая коса в бухте Роджерса. Ледовый и арктический аэродромы были созданы на Северной Земле, а также на островах Гофмана и Грэм-Белла в архипелаге Земля Франца-Иосифа.

Большая военная база в 1950#х годах была создана в Тикси. Здесь расположился крупный военный гарнизон со штабом Северной группы войск. В нескольких километрах за гарнизоном была укатана взлётная полоса с ВПП почти в три тысячи метров для самолётов Ту-4 и несколько десятков стоянок. Кроме того, неподалёку находился бетонный аэродром для Ил-12, Ли-2, По-2 и аналогичных самолётов. Одно время возле Тикси даже стоял батальон лёгких танков на случай нападения американцев.

После создания необходимой инфраструктуры началось перебазирование на авиабазы авиационных соединений, а также частей, отвечавших за их материально-техническое обеспечение. При этом все авиабазы и комендатуры, построенные на Крайнем Севере, были объединены в Оперативную группу в Арктике со штабом в городе Тикси. Командующим группы был назначен генерал-лейтенант Л. Д. Рейно.



Ли-2 и Ил-12 на аэродроме Диксона

Но было в системе ПВО советского Заполярья в то время и слабое звено. Самолёты-разведчики США, регулярно облетавшие в начале 1950#х годов наши северные границы, обнаруживали немногочисленные радиолокационные посты, расположенные на большом удалении друг от друга. Это укрепляло генералов из Пентагона в мыслях, что именно северный маршрут, кратчайшим путем выводящий на важные районы Советского Союза, будет наиболее благоприятным для действий американских стратегических бомбардировщиков в случае возникновения третьей мировой войны.

Генерал Э. Гудпейстер, военный советник президента Д. Эйзенхауэра (а с 1969 г. – главнокомандующий силами НАТО в Европе), считал, что отсутствие советских РЛС на огромных просторах северной Сибири вплоть до полюса является наиболее важной оперативной информацией в случае вступления США в конфликт с СССР. *«Это было одним из важнейших секретов холодной войны, – отмечал один из руководителей электронной разведки США. – Мы могли предпринять воздушное нападение стратегическими бомбардировщиками через Северный полюс, и русские не имели возможности узнать об этом».* Только во второй половине 1950#х годов началось строительство советских РЛС дальнего обнаружения в северных районах Сибири.

О том, как внимательно следили американцы за всеми работами Советского Союза в Арктике, красноречиво говорит несколько комический эпизод, произошедший с знаменитым полярным лётчиком И. П. Мазуруком и описанный в книге ветерана дальней авиации полковника Л. В. Касаткина «Мы бомбили Берлин и пугали Нью-Йорк!»: *«...американцы также тренировали свою дальнюю авиацию летать в условиях Севера. У них были хорошие ледовые аэродромы и хорошая разведка. В этом мы убедились благодаря анекдотичному случаю, который произошёл, когда мы уже построили свои ледовые аэродромы.*

Здесь надо сказать про такой момент. Чтобы сесть на ледовом аэродроме, есть такой код «Я – свой», или «Свой – чужой». Он используется для того, чтобы ПВО страны знала, кто летит. Лётчикам приходилось включать передатчик, на котором был позывной «Свой – чужой», и выставлять соответствующую цифру, причём цифры эти менялись с интервалом в несколько часов. Штурман их записывал в бортжурнал, а когда приходило время, кричал командиру:

– Переключи «Я – свой». Поставь такую-то цифру.

Это было и в гражданской авиации. А с нашим знаменитым лётчиком Ильей Павловичем Мазуруком произошёл такой случай. Сел он на одном из ледовых аэродромов в период смены кода, а потом, когда взлетел, забыл его узнать. Уже в воздухе штурман ему говорит:

– Командир, ты «Я – свой» поставил?

– Забыл!

– Ну, поставь!

– А что ставить?

А у штурмана в бортжурнале тоже ничего не было записано. Они начали кружить над аэродромом и выклянчивать у диспетчера, чтобы тот сказал секретный код. Мазурук, бедный, выворачивался и так, и сяк:

– Ну, что надо прибавить или убавить? Как хочешь, намекни, я пойму!

А диспетчер ни в какую секретную информацию в эфир не выдавал:

– Садись, и узнаешь код! Садись!

А Мазурук всё кружится и кружится вокруг аэродрома, очень неохота ему было приземляться. В это время в радио-эфире на всю Арктику вдруг раздался голос с акцентом:

– Госпотин Мосорук! Постафьте тройку – бутет прафильно!

Все, кто слышал, просто покатались от хохота: американцы с соседнего аэродрома подсказали Мазуруку код. А он включил подсказанный позывной и полетел дальше».

Активную работу разведки США в Арктике подтверждает и фраза их полярного исследователя, начальника станции на ледовом острове «Т-3» полковника Д. Флетчера: «...Особенно пристально мы следили за полётами вашего Ивана Черевичного. Я уверен, что знал почти о каждой его посадке на дрейфующий лёд. Почерк его радиста был известен всей Арктике».

24 сентября и 18 октября 1951 года на Семипалатинском полигоне были успешно испытаны атомные заряды РДС-2 и РДС-3. Их диаметр и масса, по сравнению с РДС-1, уменьшились, а мощность увеличилась приблизительно в два раза. Но носителей, аналогичных американским, у нас всё ещё не было. Реактивный Ту-16 к этому моменту находился только в эскизном проекте, поэтому приходилось по-прежнему надеяться на Ту-4 и полярные аэродромы.

Постепенно на дрейфующих льдах была создана целая сеть ледовых аэродромов. Площадки для них выбирались тщательно: льдина должна быть длиной не менее 2500 м, а для замеров толщины льда в шахматном порядке сверлили лунки. Когда же тяжёлые машины (вес Ту-4 более 50 т, а с горючим и атомной бомбой доходил до 60 т) садились на эту полосу, из лунок били фонтаны воды.

В январе 1953 года Министерство обороны подготовило план дислокации шести аэродромов, способных обслуживать новые стратегические бомбардировщики. В тот же год к строительству одного из них приступили в 92 километрах к югу от Мурманска, недалеко от города Оленегорск. Выбрали эту точку потому, что от неё через Северный полюс расстояние до Чикаго составляло 6870 км, до Нью-Йорка – 6540, до Вашингтона – 6830, а до Оттавы – 6130 км.

Пока же промышленность только готовилась к серийному выпуску новых «стратегов», военные лётчики уже начали осваивать полярные маршруты для возможной бомбардировки Америки на Ту-4. Исходной точкой стала авиабаза ВМФ у бухты Оленья на Кольском полуострове. Взлетев, самолёты набирали высоту 10 тыс. метров и шли к Земле Франца-Иосифа, где была длинная ледовая ВПП, затем летели до полюса и обратно на мыс Молотова (совр. мыс Арктический) на севере архипелага Северная Земля, а потом до Тикси. Переночевав там, Ту-4 на обратном маршруте шли на Новую Землю, при необходимости осуществляли бомбометание и тем же маршрутом возвращались на аэродром Оленья.

Для наблюдения за воздушной обстановкой в Арктике и своевременного оповещения о вторжении вражеской авиации было решено в срочном порядке развернуть на побережье локаторные посты, но характеристики их в то время были весьма посредственными, к тому же их строительство в условиях Крайнего Севера требовало больших затрат. Авиаконструктор Л. Л. Кербер, много лет проработавший в КБ Туполева, так описал это в своих воспоминаниях: «Северные границы страны не были достаточно прикрыты от проникновения к нам чужих бомбардировщиков через Арктику. Причина заключалась в недостаточной дальности действия наземных радиолокационных станций ПВО... Имелись альтерна-

тивные решения: вынести РЛС на лёд, ближе к полюсу, либо поднять антенны на высокие башни. Первый отвергал опыт Папанина – ледяные поля центральной Арктики дрейфовали в сторону Атлантики. Второе вызывало сомнение: возможно ли соорудить вдоль побережья десятки Эйфелевых башен?» В итоге в июле 1958 г. было принято решение проектировать и строить первый советский самолёт дальнего радиолокационного обнаружения, получивший впоследствии обозначение Ту-126.

Фронт работ по всем направлениям продолжал расширяться. «На строительстве аэродромов в районах Крайнего Севера, – в 1956 году докладывали в ЦК КПСС маршалы Г. К. Жуков и В. Д. Соколовский, – работают три аэродромно-строительных полка, три батальона и один строительный участок общей численностью 7293 военнослужащих».

Полярные лётчики на Ан-2 с лыжным шасси развозили команды проектировщиков и строителей по указанным точкам на побережье и снабжали их всем необходимым для жилья и работы. По окончании проектно-изыскательских работ их опять во воздухе возвращали на базовые аэродромы.



Аэродром Толмачёво в распутицу. 1956 г.

В августе 1957 г. были объединены Главное управление оборонительного строительства и Центральное управление капитального аэродромного строительства МО. Были объединены не только строительные мощности, но и технологии, опыт. Это быстро привело к положительным результатам. Известный военный лётчик Герой Советского Союза генерал-полковник авиации В. В. Решетников, в 1959 году командовавший 106#й дивизией стратегических бомбардировщиков Ту-95, в своей книге «Что было – то было» написал: «... Арктика не была голой и безмолвной. На побережье и на островах работала сеть радиостанций, возникали новые аэродромы – одни с мощным бетонным покрытием, другие – на укатанном грунте, тундровые. Были и ледовые. Однажды, когда я оказался на арктическом аэродроме, командующий авиацией в Арктике генерал Леонид Денисович Рейно предложил мне осмотреть ледовое поле у побережья моря Лаптевых. Мы сели в транспортный самолёт и вскоре были на месте.

Приводная радиостанция, стартовый командный пункт, разметка ВПП в чёрных полотнищах – всё как на настоящих аэродромах. И бесконечная ледяная даль...»



Командующий Оперативной группы в Арктике генерал-лейтенант Л. Д. Рейно

В 1959 году правительство поручило ГУОС строительство ещё 50 военных аэродромов в разных районах страны. В связи с появлением реактивных самолётов шла массовая реконструкция взлётно-посадочных полос с их удлинением до 2,5–3,5 километров. Именно тогда была создана большая часть военных и гражданских аэродромов: Внуково и Шереметьево, Луховицы и Жуковский, Кубинка и Чкаловский, Норильск, Дудинка и Воркута, Смоленск и Энгельс...

К началу 1960#х гг. функционировало уже не менее 16 заполярных аэродромов, на которые регулярно навевались Ту-16. Сначала эти миссии выполняли только наиболее опытные экипажи, но со временем уже целые полки, например из Прилуки, перелетали в Воркуту, а после дозаправки и короткого отдыха – в Тикси. Обнаружив несколько подобных манёвров, американцы оценили всю степень нависшей над ними опасности. На ликвидацию этой бреши в обороне им пришлось изрядно потратиться, построив три линии ПВО: на Аляске, на севере Канады, между Канадой и США. Но самое интересное, что вскоре после этого в связи с появлением стратегических ракет советские бомбардировщики покинули тундровые аэродромы.

1.6. В интересах народного хозяйства

Участие в высокоширотных воздушных экспедициях, обеспечение деятельности полярных станций и помощь военным в освоении Арктики не снимали с Полярной авиации её повседневных обязанностей: ледовой разведки при проводке судов по Северному морскому пути, обеспечения рыбного промысла, изучения обстановки в Центральном полярном бассейне, аэрографической съёмки, доставки врачей и эвакуации больных, обслуживания геодезических и геологических партий, перевозки руководства строек и комбинатов. Начиная с 1952 г. наряду с визуальными методами ведения ледовой разведки стали внедряться инструментальные методы. Постоянно проводились особые экспедиционные работы, отрабатывалась методика создания частых, как правило на дрейфующем льду, точек наблюдения, для чего требовалось делать множество посадок на льдины, в том числе и в ночное время. Лётчикам надо было с воздуха определить, выдержит ли льдина посадку, нет ли там торосов, о которые можно сломать шасси, какова толщина льда. Были случаи, когда самолёты проваливались под лёд. Люди, к счастью, не погибали, но технику теряли.



Экипаж вертолёта Ми-4 (командир В. Коваленко) после спасения во время шторма с дрейфующей льдины 27 рыбаков с Ямала

Сначала эти работы выполнялись на самолётах Ан-2 и Ли-2, затем к ним подключились вертолёты КБ М. Л. Миля. А с появлением в УПА самолётов Ил-14 и Ан-12 эти работы начали проводиться уже по новой методике. С помощью среднемагистральных самолётов выбиралось хорошее, надёжное дрейфующее ледовое поле, и на нём устраивался лагерь с постоянным размещением самолётов Ан-2, вертолётов, персонала авиаторов и научных работников. Полёты с этих баз позволяли довольно быстро покрывать всю центральную часть полярного бассейна точками для научных наблюдений. Штаб управления экспедициями размещался в аэропорту Тикси и возглавлялся, как правило, заместителями по лётной службе начальника Управления Полярной авиации.

Как показала практика арктических полётов 1930#х годов, для успешного решения специфических задач в суровых северных условиях необходимо было модифицировать под них серийные самолёты. В 1950 г. О. К. Антонов принял заказ Управления Полярной авиации на оборудование Ан-2 для работы в Арктике. От УПА работы курировал опытный полярный лётчик М. Н. Каминский, который выдвинул к самолёту ряд новых требований. На новую

машину для Севера установили автономный источник электроэнергии, бензиновую обогревательную печь для отопления салона и подогрева двигателя, дополнительные рабочие места штурмана и радиста. Этот Ан-2 оснастили якорем, стремянкой, заправочными бочками и другим необходимым в Арктике инвентарём. В случае вынужденной посадки экипаж этого самолёта мог, сидя внутри, в тепле, переждать многодневную пургу, поддерживая радиосвязь с базой.

М. Н. Каминский взял на себя и нелёгкую задачу внедрения нового Ан-2 в Заполярье. Сам Каминский, бортмеханик М. Чагин и представитель ОКБ А. П. Эскин провели на этом самолёте очень сложные и рискованные полёты по Арктике и Чукотке общей протяжённостью 30 тыс. км, выполнив более ста посадок на выбранные с воздуха площадки. Ещё два Ан-2 Полярной авиации с 15 июня по 26 ноября 1950 г. по заданию Главсевморпути налетали более 400 часов каждый. Несмотря на суровые метеоусловия и обледенения, самолёты работали практически безотказно.

В апреле 1952 г. успешно завершились испытания Ан-2 на лыжном шасси. Дюралевые лыжи были снабжены тормозами гребенчатого типа с пневмоуправлением. Благодаря этому управляемость на лыжах практически не изменилась по сравнению с машиной на колёсном шасси. Главной проблемой, затруднявшей применение таких самолётов, стало примерзание полозьев лыж к снежному насту на стоянке. Для борьбы с этим недостатком был изготовлен и прошёл испытания образец лыжи с электрообогреваемым полозом.

Со временем широкое применение таких Ан-2 привело к подлинному перевороту в освоении северных широт.

С каждым годом совершенствовались и методы авиационной разведки, но капитаны ледоколов продолжали высказывать претензии как к срокам получения ледовой информации, так и к полноте этой информации на наиболее сложных участках следования караванов.

Для того чтобы ликвидировать эти недостатки, в середине 1950#х годов на ледоколах в период навигаций начали базироваться вертолёты. Они выполняли оперативную разведку на небольших расстояниях от ледокола. Вначале первые винтокрылые машины – Ми-1 и Ка-15 – доставляли морякам больше хлопот, чем пользы, так как были мало приспособлены для полётов в сложных метеорологических условиях Арктики. Но доработки, выполненные в конструкторских бюро М. И. Миля и Н. И. Камова, постепенно сделали их довольно надёжными. Вскоре вертолёты убедительно доказали преимущества при выполнении ближней тактической разведки, и капитаны ледоколов уже не хотели выходить в рейс, не имея на борту винтокрылых машин.

В послевоенные годы экономика страны быстро развивалась, создавались новые города – Норильск, Магадан, Тикси, Певек. Много работало геологических изыскательских партий, особенно связанных с освоением нефтегазовых месторождений в Заполярье. Возникла большая потребность в перевозках авиацией грузов и оборудования на большие расстояния. Для этого было принято решение о создании единой трансарктической трассы. В ведение Полярной авиации передавалась собственно арктическая часть этой трассы – от Новой Земли до Берингова пролива.

По трассе для Полярной авиации строились аэропорты, обеспечивающие регулярные и безопасные полёты. Стало реальностью, вылетев из самой дальней точки трассы – Анадыря, в тот же день оказаться в Москве. В северные города и посёлки начали поставлять свежие фрукты, овощи, молочные продукты. На расстояния до 500 км доставлялись учебники, тетради в школы, топливо, оборудование различного назначения. Лётчики обеспечивали перевозку учителей, врачей, пассажиров из глубинки, выполняли санитарные полёты. Несколько позже на самолётах Ан-12 были организованы челночные закольцованные полёты – из Певека перевозился оловянный концентрат в Новосибирск, отсюда выплавленный металл – в Томск, из Томска промышленные грузы отправлялись в Москву и Дне-

пропетровск, а с юга на Чукотку доставлялись овощи и фрукты. Эти перевозки стали весьма прибыльными.

1.7. Новые высокоширотные

После триумфально завершившихся, но совсем не замеченных общественностью из-за своей секретности экспедиций 1948–1950 гг. размах работ на Севере несколько сужается. Объектами исследований становятся не Центральная Арктика, а окраинные арктические моря. Это было связано главным образом со значительным сокращением финансирования и мнением руководства страны, озвученным начальником ГУСМП генерал-лейтенантом А. А. Кузнецовым, что Центральная Арктика достаточно изучена и нет необходимости проведения там дорогостоящих высокоширотных воздушных экспедиций. Поэтому весной 1951 г. была организована только одна локальная Высокоширотная воздушная экспедиция, получившая название «Торос», работавшая в районе пролива Вилькицкого и в западной части Таймырского полуострова. В 1952 г. были проведены две ВВЭ – «А-128» на льдинах в восточном секторе Арктики и «А-129» на дрейфующей льдине в восточной части моря Лаптевых. Доставку научных работников на льдины и их эвакуацию осуществляли самолёты УПА ГУСМП: в экспедиции «Торос» – два Ли-2 (командиры И. И. Черевичный и М. С. Агров), два Ан-2 (М. Н. Каминский и М. П. Ступишин) и два По-2 (Д. Тымнегагин и А. М. Сидоров); на «А-128» работали один Ли-2 (командир П. П. Лапик) и один Ан-2 (командир И. А. Зорин); «А-129» обслуживали два Ли-2 (командиры И. И. Черевичный и на втором, сменяя друг друга, Н. Л. Сырокваша и В. М. Перов) и один Ан-2 (командир М. С. Афанасьев).

В ходе проведения экспедиции «А-128» был осуществлён интересный эксперимент. С борта самолёта вдоль узкой полосы припая в Чаунской губе распылили угольную пыль. За счёт разности поглощения солнечной радиации на месте опылённой полосы образовался канал, толщина льда в котором была значительно меньше, чем на неопылённом участке. В ходе замеров этого искусственного канала учёные получили интересные сравнительные данные.

25 августа 1952 г. произошло событие, объяснения которому нет и сейчас. Совершая обзорную ледовую разведку на гидросамолёте КМ-2 «СССР-Н489», его экипаж (пилоты И. Черевичный, А. Каш, штурман В. Аккуратов, бортмеханики Ф. Краснов, А. Мохов и гидрологи С. Лаппо, Н. Волков, А. Трешников и П. Гордиенко), пробыв в воздухе девять часов, в 158 км за Северным полюсом в координатах 88°35' с. ш., 90° з. д. обнаружили два неизвестных острова с обломками базальтовых скал и осыпями камней и сфотографировали их. Пробыв в воздухе около 23 часов, гидросамолёт на следующий день благополучно сел в бухте гидробазы Тикси.

Через год на том же гидросамолёте экипаж вместе с учёными П. А. Гордиенко и Я. Я. Гаккелем совершил три полёта с целью поисков загадочных островов, но найти их помешал густой туман. Судьба этих островов неизвестна до сих пор.

В соответствии с решением Коллегии ГУСМП в 1952 г. также проводились испытания комплекса радиолокационной аппаратуры для бомбардировщика Ту-4 на основе РЛС «Кобальт» и радиолокационного бомбоприцела сантиметрового диапазона «ПСБН-М» (прибор слепого бомбометания и навигации) от фронтового бомбардировщика Ил-28 с целью определения возможности их использования в оценке ледовой обстановки при плохих условиях видимости. В тот год испытания РЛС «Кобальт» проводились на самолёте Ил-12 «Н-525». От Арктического института в эксперименте участвовал гидролог И. П. Романов. С новой аппаратурой было выполнено 11 ледовых разведок. РЛС «ПСБН-М» испытывалась на самолёте Ли-2 «Н-535», с борта которого синхронно проводилась визуальная разведка штурманом П. М. Банюшевичем, а наблюдения по РЛС – бортнаблюдателем В. И. Шильни-

ковым. С 28 мая по 26 июля этот Ли-2 в районе Чукотского и Восточно-Сибирского морей выполнил 50 полётов с общим налётом 250 часов.

В 1952 г. Управлением Полярной авиации был получен первый вертолёт Ми-1 за номером «СССР-Н1». Уникальные возможности винтокрылой машины позволили бы значительно расширить поисковые работы на Крайнем Севере, в том числе и проводку судов во льдах Северного Ледовитого океана, а также существенно облегчить труд геологических партий.



*Известный советский геофизик, академик АН СССР, Герой Советского Союза
Е. К. Фёдоров*

С 1 по 3 сентября того же года «Н-1» за десять лётных часов был доставлен под фюзеляжем самолёта МАГОН Пе-8 «Н-562» (командир корабля В. Н. Задков, второй пилот Ф. А. Шатров, бортмеханики И. М. Коротаев и Кунаков, бортрадист О. А. Куксин) в район одной из экспедиций в Красноярском крае. При этом с него сняли винты и колёса шасси. Прибегнуть к такому способу доставки авиатехники пришлось по причине малого ресурса несущего винта вертолёта, составлявшего на первых образцах около 200 часов, из-за чего добираться своим ходом было нецелесообразно.

К сожалению, поработать этому вертолёту удалось недолго. Уже 27 сентября, возвращаясь на стоянку в пос. Усть-Тарей, пилот МАГОН М. С. Трейвиш, проходя над оврагом, допустил ошибку в пилотировании, вследствие чего машина ударилась колёсом о склон оврага, перевернулась с работающим двигателем и разбилась. Пилот получил лёгкие ранения головы, находившиеся на борту два пассажира – только небольшие ушибы.

В 1953 году высокоширотных экспедиций не проводилось, хотя в АНИИ уже был подготовлен план организации на дрейфующих льдах Арктики постоянно действующих научно-исследовательских станций. Но, как уже отмечалось выше, руководство Главсевморпути не выделило необходимых средств для осуществления этого плана. Вероятно, это было связано с ситуацией в стране после смерти И. В. Сталина, большими изменениями в руководстве страны и некоторой неопределённостью в деятельности министерств и главков. Не миновала участь перемен и ГУСМП. Оно перестало быть союзным ведомством, замы-

кающимся непосредственно на Совет Министров СССР, и было слито с Министерством морского флота и Министерством речного флота со значительно меньшими функциями и правами. Начальника ГУСМП генерал-лейтенанта А. А. Кузнецова сменил его первый заместитель контр-адмирал В. Ф. Бурханов. Ещё раньше с должности начальника УПА по собственному желанию ушёл полковник М. Н. Чибисов. Новым начальником Полярной авиации стал флагманский штурман авиации ВМФ полковник М. Н. Марасанов.

После смерти И. В. Сталина в Москву вернулся первый руководитель УПА генерал-лейтенант авиации М. И. Шевелёв, которого в 1951 г. во время антисемитской кампании отправили на остров Сахалин заниматься переоборудованием военных аэродромов для принятия реактивных самолётов.



На дрейфующей станции «Северный полюс-3» (слева направо): академик Д. И. Щербаков, начальник ГУСМП В. Ф. Бурханов, командир лётного отряда И. С. Котов, океанографы А. Ф. Трешников и В. А. Шамотьев

Несмотря на перемены «в верхах», лётчики полярных авиалиний продолжали выполнять свою трудную и опасную работу, которую в том году усложняли неблагоприятные условия морской навигации. С 1953 г. для наблюдений за погодой и состоянием льдов стали успешно использоваться дрейфующие автоматические радиометеорологические станции (ДАРМСы) конструкции Ю. К. Алексева, расставляемые весной и летом с помощью авиации и ледоколов.

Впервые установка ДАРМС была произведена в 1948 г. Станции сообщали по радио данные о скорости и направлении ветра, температуре воздуха и атмосферном давлении, а также о дрейфе льдов. Ежегодно во льдах Северного Ледовитого океана и его окраинных морей устанавливается до 25–30 автоматических радиометеорологических станций.

В это же время после предварительного изучения дрейфа льдов в океане, а также обобщения опыта станций «СП-1» и «СП-2» и высокоширотных воздушных экспедиций 1948, 1949 и 1950 гг. было решено возобновить работу ВВЭ и организовать на дрейфующих льдах Арктики постоянно действующие научно-исследовательские станции.

В 1953 г. в ходе реализации плана подготовки новой ВВЭ на фронтовом реактивном бомбардировщике Ил-28 был проведён дальний разведывательный полёт в направлении Северного полюса. Целью его стал поиск мест для размещения дрейфующих станций «Северный полюс». Самолёт пилотировал знаменитый лётчик, заместитель командующего 29#й воздушной армии Герой Советского Союза генерал-майор Г. Н. Захаров, а в экипаж входил главный штурман по высадке экспедиции «СП-4» В. П. Буланов. За этот полёт его участники были награждены орденами Красной Звезды.

С наступлением 1954 года Главсевморпуть начал подготовку проведения весной очередной высокоширотной воздушной экспедиции в Центральную Арктику с последующей организацией двух дрейфующих станций – «СП-3» и «СП-4». Все работы по их созданию и снабжению были целиком возложены на Полярную авиацию. В МАГОН началась соответствующая подготовка лётных кадров и материальной части.



Як-14 – десантно-грузовой планер для переброски по воздуху крупногабаритных грузов весом до 3,5 тонн. Построено 408 планеров этого типа

«Прыгающий» отряд на лыжных самолётах Ли-2 возглавил И. И. Черевичный, а группой транспортных самолётов, в задачу которых входило обеспечение завоза необходимого груза и людей на дрейфующие станции, руководил непосредственно штаб экспедиции, находящийся на одном из самолётов Ил-12. В штаб, кроме начальника и его заместителя по науке, входили также заместитель по лётной части (начальник УПА или его заместитель), главный штурман, гидролог и синоптик. Штаб перелетал по всему Арктическому бассейну, вёл ледовую разведку, определял точки посадок «прыгающих» отрядов, уточнял прогнозы погоды и на месте решал хозяйственные задачи.



Ил-12Д буксирует планер Як-14

Руководителем ВВЭ «Север-6» назначили нового начальника ГУСМП В. Ф. Бурханова. Его заместителем по науке стал М. Е. Острекин, которому помогал известный учёный

и полярник, Герой Советского Союза Е. К. Фёдоров, один из четырёх папанинцев, высаженных в 1937 г. на Северном полюсе и работавших на дрейфующей станции «СП-1». В 1947 г. он был обвинён «в преклонении перед иностранщиной» и за «потерю политической бдительности» снят с должности начальника Главного управления гидрометеослужбы (ГУГМС) страны и лишён звания генерал-лейтенанта. С новой должности заведующего лабораторией в Геофизическом институте Е. К. Фёдорову с трудом удалось рядовым геофизиком пробиться в участники высокоширотной экспедиции. Всего же научный состав ВВЭ насчитывал 19 человек.

Неофициально экспедиция началась в марте 1954 г. сложным и длительным перелётом почти через всю страну с запада на восток десантных планеров Як-14 ОКБ А. С. Яковлева, которые на тот момент были единственными летательными аппаратами, способными перевозить в неразобранном состоянии крупногабаритную технику. При подготовке к перелёту на планерах возили артиллерийские самоходные установки весом 3,5 т, но в полёте на Север в них должны были загрузить два оборудованных под снегоочистители автомобиля ГАЗ-67, компрессор, взрывчатку, а на мысе Шмидта – небольшой бульдозер.



Полярный лётчик А. А. Каш на Северном полюсе возле своего Ан-2. 1954 г.

В операции участвовали четыре Як-14 и четыре буксировщика Ил-12Д, с того же, что и в 1950 г., аэродрома Мясово. Подготовкой к перелёту и самим перелётом руководил командующий Транспортно-десантной авиацией маршал авиации Н. С. Скрипко. Непосред-

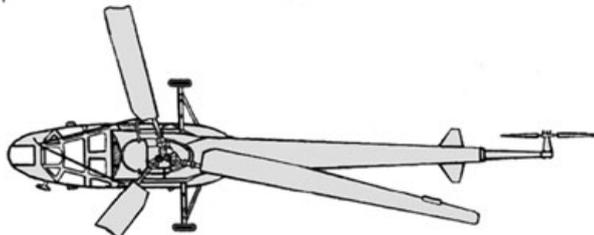
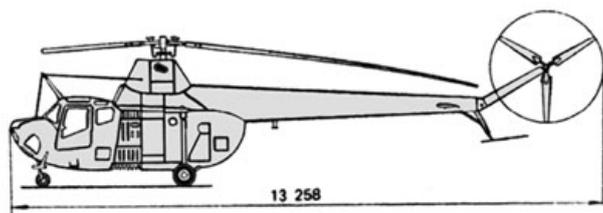
ственное руководство осуществлял генерал-полковник авиации Е. Ф. Логинов, ставший впоследствии маршалом и министром Гражданской авиации.

10 марта буксировщики «Иль» с прицепленными гружёными планерами один за другим взмывают в небо. Командиром головного самолёта снова стал Герой Советского Союза А. Н. Харитошкин. За ним идёт планер М. С. Павлухина и А. И. Альшева. Вслед за ними взлетают сцепки командиров экипажей Г. И. Гладкова и Ю. И. Дудулина, А. И. Леошко и Н. И. Максимова, В. Ф. Родина и Ю. Г. Трещёкина.



Полярные лётчики И. С. Котов и П. П. Москаленко устанавливают государственный флаг СССР на месте будущей станции «СП-4»

Аэропоезда прошли над городом и взяли курс на Казань, где благополучно приземлились через четыре часа. На следующий день перелетели в Свердловск, а затем и в Омск. Покинув Омский аэродром, сцепки вышли на Транссибирскую железнодорожную магистраль, ориентируясь по которой, добрались до Новосибирска, и, заправив самолёты горючим, продолжили путь вдоль Транссиба. К вечеру они добрались до Красноярска. На следующий день взяли курс на север, вниз по заснеженному Енисею, и через три с половиной часа были в Подкаменной Тунгуске. Следующий участок перелёта в Игарку был самый трудный. В районе впадения Нижней Тунгуски в Енисей попали в облачность. Исчезла видимость, как земли, так и соседних аэропоездов. Одна сцепка, потеряв ориентировку, приняла решение садиться в Туруханске. Получив об этом известие, на Туруханском аэродроме для обозначения полосы зажгли расставленные вдоль неё бочки с бензином. Остальные экипажи, хотя и с большими сложностями, но всё же добрались до Игарки, куда, как только позволила погода, перелетел и оставший экипаж. Мороз в Игарке стоял арктический, минус 49°С. Весна сюда ещё не добралась. 20 марта караван взял курс на Хатан-гу, но над Енисеем началось обледенение. Планеры не имели антиобледенительной системы, поэтому пришлось свернуть в сторону, выскочить из облачности и, пройдя над таймырской тундрой, сесть в Хатанге. На следующий день перелетели на мыс Косистый, достигнув моря Лаптевых, а ещё через двое суток сели в Тикси, где оставили один «газик».



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ВЕРТОЛЁТА Ми-1

Максимальная взлетная масса, кг	2550
Масса пустого вертолета, кг	1900
Максимальная коммерческая нагрузка, кг	330
Максимальная скорость, км/час	190
Крейсерская скорость, км/час	140
Дальность полета, км	360
Статический потолок, м	3450
Динамический потолок, м	4000
Диаметр несущего винта, м	14,346
Диаметр рулевого винта, м	2,5
Высота вертолета до втулки несущ. винта, м	3,28
Экипаж, чел.	1 + 2 пас.

Сх. 4. Серийное производство вертолёта Ми-1 велось в 1954–1960 гг. Всего было построено 2680 машин. В 1954 г. два вертолёта Ми-1Т были переоборудованы для эксплуатации в Арктике и базирования на ледоколах

Через день, пролетев над покрытыми льдом губой Буор-Хая и Янским заливом, над снежной равниной якутской тундры, достигли поселка Чокурдах в низовьях реки Индигирки. Заправившись, в тот же день приземлились в Крестах Колымских. Из Певека 26 марта перелетели вдоль береговой полосы на мыс Шмидта. Здесь планеры оставались до 1 апреля. В это время полярный лётчик В. И. Масленников на Ли-2 разведаль льдину для «СП-4», на которую 6 апреля за несколько рейсов перебросили роту солдат для подготовки ВПП к приёму планеров. 9 апреля была организована высадка «СП-3» на дрейфующую льдину, выбранную после нескольких разведывательных полётов экипажем И. С. Котова. Спустя два дня пришла очередь планеров. На планер Первухина поместили с перегрузкой бульдозер, при этом верхние траки гусениц пришлось снять, уложив их в другой аппарат, но даже в таком облегчённом виде его вес на 700 кг превышал грузоподъёмность планера. Пришлось пойти на нарушение и рискнуть.

Бульдозер привезли на мыс Шмидта в разобранном виде четыре самолёта, а доставить его на льдину оказалось возможным одним планером. В другие аппараты загрузили двигатели с электрогенераторами, буровой станок и РЛС системы посадки. Перед вылетом прицепили новые буксировочные тросы, обвитые проводами самолётного переговорного устройства для связи экипажей буксировщиков и планеров. Обычно для этого использовали радиостанции, но перед таким ответственным полётом связь для большей надёжности решили продублировать. После взлёта с мыса Шмидта взяли курс на дрейфующую льдину «СП-4». Летели над нагромождением торосов, и если бы пришлось отцепляться, трудно было бы избежать катастрофы. Через 4 часа 40 минут планеры произвели посадку на ледовом аэродроме, а буксировщики после отцепки вернулись на остров Врангеля. Всего воздушная экспедиция пробыла в воздухе чуть более 109 часов.

В тот год изучение Центральной Арктики предпринималось одновременно в трёх направлениях.

В секторе от острова Диксон к полюсу работал лётный отряд Героя Советского Союза И. И. Черевичного (научный руководитель М. Е. Острекин). Задачей отряда являлось обследование подводного хребта в районе Северного полюса.

Отряд полярного лётчика И. С. Котова работал в направлении от мыса Челюскин через Северную Землю к полюсу. В задачи отряда входила организация научной станции «Северный полюс-3».

Лётный отряд полярного лётчика М. А. Титлова вёл работу севернее мыса Шмидта. На него была возложена организация станции «Северный полюс-4». Кроме того, на маршрутах работали несколько «летающих обсерваторий» для разведки погоды и изучения ледового покрова.

Работа по обеспечению дрейфующих станций была условно разделена на два этапа: первый – весной (с марта по май) и второй – осенью (сентябрь-октябрь). В осенний период планировался только завоз продовольствия, расходных материалов, топлива на дрейфующие станции и частичная смена личного состава.

8 апреля 1954 г. дрейфующая научно-исследовательская станция «Северный полюс-4» была официально открыта в 500 км к северу от о. Врангеля в координатах: 75°48' с. ш., 178°25' з. д. Она расположилась на многолетнем ледяном поле площадью около 4 кв. км и толщиной около 2,5 м, с отдельными буграми, достигающими 18 м высоты. Гряды торосов по середине и краям льдины указывали, что она подвергалась сильному сжатию окружающего льда. Лагерь разбили на самом высоком участке ледяного поля. Работами на «СП-4» руководил Е. И. Толстиков.

На другой день в точке с координатами 85°58' с. ш., 178°00' з. д. на ледяное поле площадью около 5 кв. км высадился коллектив «СП-3» под руководством А. Ф. Трёшникова.

11 апреля с Нагурской на льдину с базой «подскока», созданной пилотом М. Н. Каминским, на самолёте прибыла группа Е. К. Фёдорова. Вскоре сюда же прилетел «прыгающий» отряд лётчика В. М. Перова, в составе которого Фёдоров встретил своего старого знакомого – штурмана М. Н. Жукова, члена экипажа А. Д. Алексева в экспедиции «Северный полюс-1» в 1937 г. В отряде Перова Фёдоров летал в течение всей экспедиции. В его дневнике записано: *«В маршруте, который только что выполнили, имел полную возможность убедиться в том, каким эффективным средством исследований стала полярная авиация. Помню, как мы с Папаниным, имея в 1934 году на мысе Челюскин три маленьких самолёта, мечтали о такого рода работе. Но тогда это было не по силам. Теперь наши лётчики не только пересекают океан по всем направлениям, но и садятся где нужно и когда нужно. И это не маленький У-2 или Р-5. Это большие Ли-2, в фюзеляжи которых можно погрузить всё, что нужно. Единственным ограничением полётов являются здравый смысл и опыт командиров отрядов».*



Техник вертолётa Т. А. Разумов на приёме у врача дрейфующей станции «СП-3» В. Г. Воловича. 1954 г.

С этого года и до середины 1991 г. на льдах Центральной Арктики непрерывно проводили исследования две дрейфующие станции и ежегодно работала также как минимум одна высокоширотная воздушная экспедиция.

В период весеннего этапа экспедиции на «СП-3» было доставлено 189 т груза, необходимого для работы и жизни 22 полярников в течение полугода. На «СП-4» в тот же период завезли 426 т груза для работы 29 человек. Кроме этого, на каждой станции было по одному новому вертолёту Ми-4 (командиры майор А. Ф. Бабенко на «СП-3» и майор В. Е. Мельников на «СП-4»).

«СП-3» явилась не только научной обсерваторией, но и полигоном для испытания различной техники и нового оборудования. Впервые над ней начал летать тогда ещё новый самолёт Ан-2. В условиях Арктики его испытывали А. А. Каш, М. П. Ступишин и М. Н. Каминский. Здесь же работали трактор и автомобиль ГАЗ-69. Летал тут и первый в Арктике вертолёт Ми-4, который до этого совершил уникальный по дальности и продолжительности перелёт от Москвы надо льдами Северного Ледовитого океана на «СП-3».



Штурман бомбардировщика Б-25 на трассе АЛСИБ А. П. Лисицын после войны служил в ГВФ, занимался аэрофотосъёмкой. Позже принимал участие в экспедициях во все части Мирового океана, в том числе в Арктику и Антарктиду. Доктор геолого-минералогических наук, академик РАН, лауреат Государственных премий СССР (1971, 1977) и премии Правительства РФ (2012)

В ходе посещения станций академик Е. К. Фёдоров имел возможность сравнить масштабы исследований на «СП-3» и «СП-4» с работами на «СП-1». В своём дневнике он записал: *«С огромным интересом ожидаю прибытия на «СП». Приближаемся. Вижу взлётно-посадочную полосу. На ней вертолёт с вертящимся винтом, два Ли-2 и три-четыре куполообразные палатки. Что же, это всё? Нет, то только аэродром. Если нашу «СП-1» уподобить охотничьей избушке, то «СП-3» – посёлок городского типа. Ну, аэропорт, естественно, в отдалении. Он на сравнительно тонком льду, а для станции выбрано толстое бугристое поле.*

Не успел наш самолёт отрулить к стоянке, как вертолёт подкатился поближе и замер. Вся компания перебралась в него и минут через десять прибыла в посёлок «СП-3».

Здесь десятка полтора сборных домиков, часть – жилые, в других размещены лаборатории. Много чёрных экспедиционных палаток – в них размещены запасное оборудование и временные жильцы. Смотреть по порядку я ничего не успеваю, но объём и размах ясен. Вон видны спиральные антенны радиозондного локатора, а вот трактор волочит один из домиков – они все на полозьях, чтобы можно было оттащить на другое место в случае чего.

Электростанция с тремя дизелями, один из которых непрерывно работает, снабжает посёлок энергией. Протянуты телефонные провода. Состав самой «СП-4», видимо, около 30 человек, но кроме них здесь ещё несколько десятков человек экспедиционных работников, лётчиков, корреспондентов. Станции придан вертолёт и небольшой самолёт Ан-2 для работ в окрестностях.

Если у нас на «СП-1» все имущество и запасы весили около 10 тонн, то здесь на каждого человека приходится по крайней мере столько же. И все притащено сюда самолётами. Выполнен колоссальный труд».

Так как о начале работы «СП-3» на весь мир было заявлено ТАСС, то такой секретности, какая была на «СП-2», уже не было, и родные полярников и лётчиков уже знали,

где они находятся, что с ними, и могли писать им письма. Кстати, после этого страна узнала, что была, оказывается, и дрейфующая станция «СП-2».

Льдина со станцией «СП-3», делая зигзаги, медленно, но устойчиво продвигалась на север и 25 августа находилась всего лишь в 30 км от полюса. До конца ноября она дрейфовала около полюса, описывая сложные петли, и не раз при этом пересекала хребт Ломоносова.

24 ноября в 2 ч. 15 мин. дежуривший в тот день по лагерю пилот вертолёт А. Ф. Бабенко отметил в вахтенном журнале: *«Сильный треск, напоминающий раскат грома, после чего немедленно послышался резкий запах сероводорода. Льдина, на которой находился лагерь, треснула. В результате лагерь разделился на две части. Трещина разошлась местами до пятидесяти метров за несколько минут».*



Взлетает Ту-4 «СССР-Н1139» Полярной авиации

У одного из полярников обнаружались признаки сильного отравления. Как выяснилось впоследствии, льдина в тот момент находилась прямо над одной из вершин хребта Ломоносова, вероятнее всего вулканического происхождения, и советские полярники стали свидетелями редкого явления – подводного вулканического извержения за 88#й параллелью.

Трещина расколола ледяное поле, разделив лагерь на два неравных участка, которые стали расходиться. Льдина с основной частью лагеря имела площадь около 16 га. Работникам, оказавшимся на другой, большей льдине, на вертолёт были доставлены припасы и нужные вещи, с ними установили телефонную связь. В начале декабря при 40-градусном морозе под лагерем прошла вторая трещина, быстро расширившаяся; жилые помещения с помощью трактора пришлось перевезти на другое место, казалось, более надёжное, той же льдины. Но и этот аэродром просуществовал недолго. В один из рейсов, когда А. Ф. Бабенко подлетал туда, он вместо аэродрома увидел обломки льдин, над которыми кружился самолёт В. М. Перова, чудом успевший подняться в воздух. Через два часа Перов нашёл новый аэродром, и Бабенко начал перебрасывать туда грузы с разломанной ВПП.

Но льдина продолжала распадаться и через три недели уменьшилась примерно до 5 га. К счастью, края старой трещины в это время сошлись. Прорубив ворота в гряде образовавшихся торосов, зимовщики за трое суток перебросили весь лагерь на большую часть старого ледяного поля.

В середине марта 1955 г. трещина снова разделила лагерь на два «осколка», но коллектив, привыкший к таким неожиданностям, успешно справился с очередным ЧП. В течение многих недель, находясь менее чем в 300 км от Гренландии, льдина, становившаяся всё

менее надёжной, почти не меняла своего положения. К югу от неё в апреле образовались обширные пространства чистой воды.



Ан-2 полярного лётчика М. Н. Каминского возле станции «СП-4». 1956 г.

11 апреля на станцию прибыл начальник Главсевморпути В. Ф. Бурханов. Познакомившись с обстановкой и результатами работы станции, он сообщил, что правительство приняло решение по окончании годового цикла научных работ станцию «Северный полюс-3» закрыть, а вместо неё организовать в районе, благоприятном по ледовой обстановке, станцию «Северный полюс-5».

Со следующего же дня приступили к эвакуации. В помощь вертолёту на станцию прибыл самолёт Ан-2 «Н-590» лётчика М. Н. Каминского, и опять начались авиарейсы по маршруту «Северный полюс-3» – «аэродром подскока». Только теперь уже груз перевозился в обратном направлении.

20 апреля 1955 г., когда «СП-3» достигла 86° с. ш., $31^{\circ}42'$ з. д., пройдя за 376 дней 2200 км (по прямой – 830 км), она была покинута последними полярниками. За этот период ледовый аэродром принял 133 самолёта (Ли-2, Ил-12, Ан-2, Пе-8 и Ту-4). Экипаж майора А. Ф. Бабенко в 1954 г. налетал более 300 часов, дважды вывозил в безопасное место зимовщиков дрейфующей станции «СП-3» и ценное оборудование с ломающейся льдины и первым на вертолёт Ми-4 достиг Северного полюса.

Для лагеря «СП-4» выбор поля и размещение оказались более удачными. Хотя и это поле неоднократно разламывалось и к концу дрейфа уменьшилось почти в 10 раз, но лагерю никогда не грозила опасность, а летом под строениями на буграх не было талой воды, причинявшей много неприятностей работникам других станций.

Коллектив «СП-4» работал также на других льдинах в широкой полосе по обе стороны от линии дрейфа, иногда удаляясь на 100 км от базы. Доставлялись сотрудники туда на вертолёт, а связь с ними поддерживалась по радио. Для внутрилагерных перевозок использовали доставленные на планерах небольшой трактор с санями и полноприводную автомашину ГАЗ-67. Позже ещё один автомобиль ГАЗ-69 был доставлен на стацию самолётом М. А. Титлова.

В начале работы «СП-4» при поиске места для очередной посадки «прыгающей» группы экипажем В. И. Масленникова была случайно обнаружена дрейфующая льдина, на которой раньше находился аэродром станции «СП-2». На ней сохранилась побелевшая от времени, солнца и ветра палатка, а неподалёку лежал остов самолёта с номером «Н-369», разбившегося в конце октября 1950 г. Станция находилась примерно в тех же координатах, что и четыре года назад. За три года она сделала полный круг и почти вернулась на место,

откуда начала свой дрейф. До этого предполагалось, что «СП-2» давно вышла в Гренландское море, как предшествовавшая ей станция «СП-1» И. Д. Папанина. Теперь же стало ясно – она двигалась по кругу. Так было открыто новое течение в Ледовитом океане.

Через три недели на хорошо сохранившийся аэродром «СП-2» сел самолёт Ли-2 «Н-465» лётчика А. А. Лебедева с группой учёных для сбора более точной информации.

На обратном пути, опять случайно, самолёт прошёл собственно через лагерь полярников станции «СП-2», но сесть здесь не смог из-за отсутствия подходящей площадки. Чтобы его обследовать, на следующий день решили также использовать вертолёт.



Экипаж вертолётa Ми-4 со станции «СП-4»: В. Е. Мельников, А. Д. Прохоров, Е. С. Горохов и Н. Г. Черногорский

В ходе очередного перелёта к «СП-2» рядом был найден лежащий в снегу ещё один самолёт. Командир экипажа А. А. Лебедев рассказывал: *«Выключаю автопилот. Подворачиваю на самолёт, который виден уже невооружённым глазом, снижаюсь до ста метров. Вот он под нами. Самолёт двухмоторный. «Значит, не Леваневский, – разочарованно заключаю я. – Хвостовое оперение и концы крыльев окрашены в красный цвет. Стоит с креном: левое крыло зарылось в снег, другое высоко поднято. Хорошо видны опознавательные знаки Соединённых Штатов Америки... Вот это сюрприз!*

Пилотская кабина, конечно, опять полна народа, все рассматривают очередную находку. Трещит кинокамера неумолимого Соловьёва, много у него за эту экспедицию сенсационных кадров.

Продолжаем осмотр самолёта с воздуха: людей не видно, но из полуоткрытой грузовой двери тянутся два свежих следа, один идёт в сторону, перпендикулярно фюзеляжу самолёта, другой – вперёд и теряется в торосах.

Решение одно – найти поблизости льдину для посадки и сесть. Может быть, нужна помощь?!

Площадку нашли быстро, километрах в двух от самолёта. Сели нормально. Радист Николай Зарин передал идущему вслед за нами вертолёту, чтобы он шёл на наш «привод».

Наш винтокрылый коллега подлетел буквально через пять минут. Сделав круг над «американцем», мастерски сел рядом с нашим самолётом. Мы оставляем в своем самолёте второго пилота Свинцова и младшего бортмеханика Олега Сычёва. Остальные грузятся в вертолёт. Мельников садится метрах в двадцати от «американца».

Выходим. Стоим в нерешительности. Люди не появляются. Может быть, там медведи устроились с комфортом?

...В пилотской кабине всё было в порядке – запуская и взлетай. На штурманском столе Борис Иванович перебирает карты и какие-то бумаги – английский язык он знает хорошо.

– Послушайте, – обращается он к нам, – интересный черновик радиограммы: «... Дорогая Элен, потерпели аварию при взлёте. Мёрзнем в самолёте вторую неделю. Под нами пять километров вод Ледовитого океана. Вокруг всторошенные льды и бродят белые медведи. До берега Аляски более тысячи километров. Никто нам здесь не поможет. Кончатся продукты, тогда всё... твой Чарли».

Самолёт оказался летающей лабораторией Си-47 R4D-5, участвовавшей весной 1952 г. в высокоширотной экспедиции Ski Jump – аналог наших «прыгающих отрядов». Видимо, американцы хотели осмотреть оставленный русскими лагерь, но в итоге сами вынуждены были бросить самолёт, да к тому же с уникальным оборудованием. Осмотр повреждений «Дугласа» показал, что он при взлёте наткнулся на ледяной бугор, зацепился за него винтом, а затем сломал левую стойку шасси. Если заменить левый двигатель и левую стойку шасси, то самолёт сможет летать.



Совещание штаба ВВЭ «Север-6» (слева направо): геофизик М. Е. Острекин, начальник ГУСМП В. Ф. Бурханов, лётчик И. И. Черевичный, академик Д. И. Щербаков, за ними стоит штурман В. П. Падалко

Так как в Полярной авиации ещё эксплуатировались Си-47 и к ним оставались кое-какие запчасти, из Москвы пришло указание попытаться починить найденный самолёт и перегнать его на Большую Землю. Если это не удастся, то обязательно демонтировать науч-

ную аппаратуру внутри салона. Экипаж А. А. Лебедева в очередной раз вылетел к «американцу» и начал его откапывать.

За неделю удалось вытащить его из сугробов, демонтировать оба мотора, снять поломанное шасси, а крыло подпереть пустыми бочками. В это время на льдину сел незнакомый армейский Си-47, пилотируемый И. С. Котовым. Оказалось, что его приготовили на списание, но потом решили перегнать сюда и на месте переставить необходимые агрегаты на найденный самолёт.

Силами экипажей Лебедева и Котова «Дуглас» починили и перегнали своим ходом в Москву. После демонтажа американского оборудования он под номером «Н-417» вошёл в состав Полярной авиации. Правда, послужить ему пришлось всего полгода. При заходе на посадку в сложных метеорологических условиях самолёт под управлением И. С. Котова и А. С. Полякова опять зацепился шасси за гряду торосов и грохнулся на фюзеляж на аэродроме дрейфующей станции «СП-3». Восстанавливать его сочли нецелесообразными, и он был быстро переоборудован полярниками в баню.

Но это была не единственная встреча с иностранными самолётами. Во время работы первой смены станции «СП-4» льдину, на которой был лагерь, регулярно облетал четырёхмоторный канадский самолёт. Наблюдатели на его борту тщательно фотографировали все объекты станции, в том числе и несколько саней-розвальней с аварийным запасом топлива, продуктов и снаряжения, расположенных в разных местах за территорией лагеря на продуваемых местах. Чтобы оглобли саней не заносились снегом и не вмерзали в лёд, их поднимали кверху и закрепляли в таком положении. Канадские наблюдатели приняли их с воздуха за спаренные зенитные установки. Вскоре в канадской прессе появилась фотография и заметка, в которой говорилось, что лагерь «СП-4» окружен зенитными установками, но по канадскому самолёту русские огня не открывали.

За год станция прошла более 2600 км, а по прямой линии – только 530 км. Важнейшим её океанографическим достижением было исследование подводного полуострова на материковой отмели.

Весной 1955 г. Политуправление ГУСМП направило в турне по полярным станциям группу артистов Росконцерта. Полёт проходил по маршруту Москва – Череповец – Архангельск – Нарьян-Мар – Усть-Кара – Мыс Каменный – Игарка – Дудинка – Диксон – Хатанга – Тикси – «СП-4» – Тикси – Кресты Колымские – Мыс Шмидта – бухта Провидения – Анадырь – бухта Угольная и обратно, но уже без посещения дрейфующей станции. Почти весь перелёт осуществил экипаж самолёта Ил-12 «Н-559» К. Ф. Михаленко. 12 апреля конференсье Борис Брунов, артистка Рина Зелёная, композитор Леонид Чёрный и арфистка Вера Дулова были доставлены на «СП-4» самолётом Ил-12 «Н-438» М. А. Титлова. В этом полёте Рина Зелёная своим неподражаемым голосом произнесла фразу, которую потом долго цитировали полярники и полярные лётчики: *«Как же так, товарищи? География давно кончилась – а мы всё летим?..»*



Гидрологи станции «Северный полюс-6» за работой

В 1955 г. на о. Жохова была организована полярная станция и постоянно действующая база, куда завозились продовольствие, ГСМ, оборудование и новая смена полярников дрейфующей станции. 20 апреля 1955 г., когда льдина находилась на $80^{\circ}53'$ с. ш., $175^{\circ}50'$ з. д., весь коллектив «СП-4» сменили, а 18 апреля 1956 г. на той же льдине приступила к работе третья смена зимовщиков под руководством географа А. Г. Дралкина. 5 июля 1956 г. льдина с лагерем «СП-4» подошла почти вплотную к Северному полюсу, находясь от него менее чем в 12 км. 19 апреля 1957 г. станция завершила дрейф в координатах: $85^{\circ}52'$ с.ш., $00^{\circ}00'$, пройдя за три года больше 7000 км. За этот срок тремя группами было выполнено более 1400 измерений глубин, что позволило коренным образом изменить карту рельефа дна Северного Ледовитого океана. Начальнику дрейфующей станции «СП-4» Евгению Ивановичу Толстикову 29 августа 1955 г. присвоили звание Героя Советского Союза.

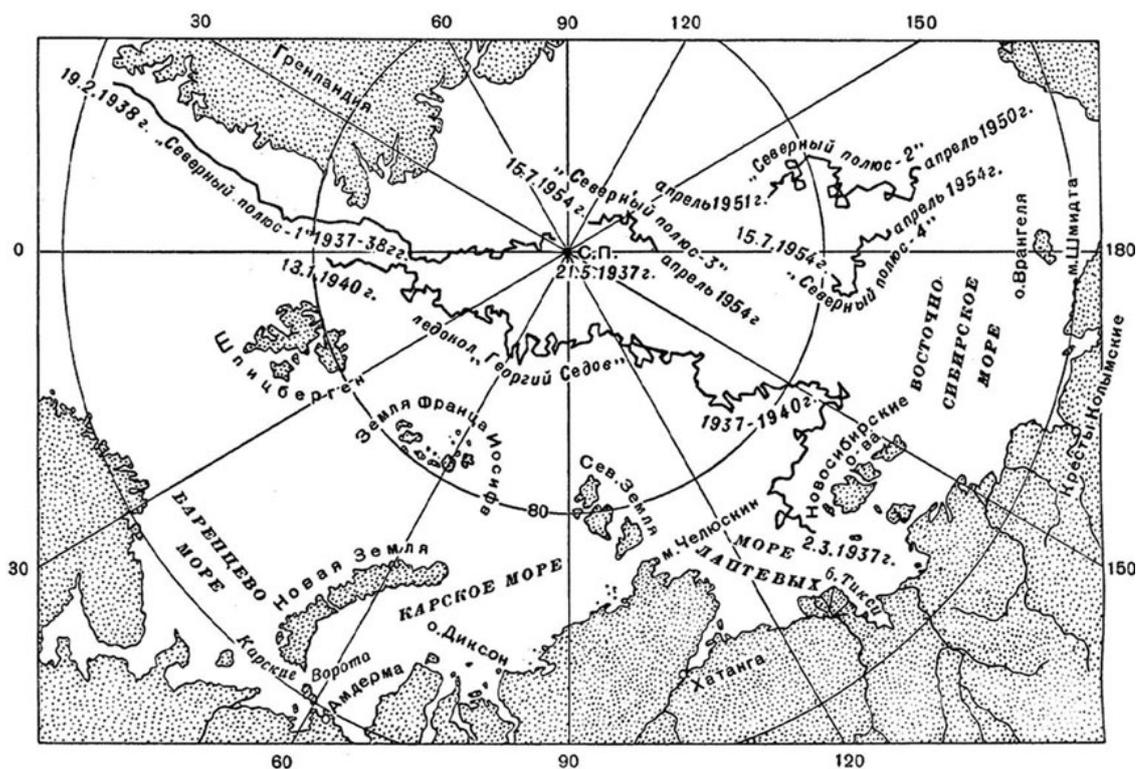
1954 г. открыл новый этап в развитии советской Дальней авиации – в строевые части начали поступать первые дальние реактивные бомбардировщики Ту-16. Их освоение шло трудно: только с 1954 по 1958 гг. потерпели катастрофу более 20 машин. Параллельно проходило оснащение их ядерным оружием. Уже в октябре 1954 г. Ту-16А на испытаниях сбросили первые атомные РДС-3, а в 1955#м – мощные термоядерные РДС-6 и РДС-6с. Одновременно самолёты Дальней авиации приступили к знаменитым полётам «за Угол» – из глубинных районов Советского Союза вокруг Скандинавии в Атлантику. На Новой Земле был создан специальный Центральный полигон № 6 («Объект 700»), на который с сентября 1957 года по программе «Воздух» наши Ту-16А начали сбрасывать реальные атомные бомбы.

Устаревшие бомбардировщики Ту-4 постепенно списывались из авиаполков. Уже весной 1954 г. в Главсевморпуть передали два Ту-4 с демонтированным вооружением, получившие номера «Н-1138» и «Н-1139». Спустя год туда же передали ещё пару Ту-4, зарегистрированных как «Н-1155» и «Н-1156». Все они использовались для дальней ледовой разведки и при выборе льдин для создания передовых ледовых аэродромов для самолётов ВВС. С 1955 г. Ту-4 начали переоборудовать в Ту-4Д (десантный). При этом под крылья вешали транспортные кабины для людей и техники. Эта модификация стала использоваться в Арктике для транспортных перевозок при наличии ВПП необходимой длины. Когда не было условий для его посадки, эти грузы просто сбрасывались из бомболюка на низкой высоте (30–40 метров) прямо на снег. После этого полярники или военнослужащие несколько часов подбирали и разбирали содержимое разорванных мешков, перемешанных со снегом.

Для гражданской авиации 1954 г. ознаменовался выходом на трассы нового самолёта Ил-14, который вскоре стал главным помощником советских полярников в освоении Арктики и Антарктики. Первый Ил-14 для Полярной авиации был зарегистрирован 6 июня 1956 г. как «СССР-Н819».

1.8. Штурм Севера продолжается

Весной 1955 г. в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР № 383–232 от 3 марта 1955 г. Арктический научно-исследовательский институт совместно с ГУСМП организовали очередную Высокоширотную воздушную экспедицию «Север-7» под общим руководством В. Ф. Бурханова. Его заместителями по науке стали директор АНИИ В. В. Фролов и с.н.с. М. Е. Острекин, а по материально-техническому снабжению – Б. В. Вайнбаум. Группу по исследованию боевого применения ВВС в Арктике возглавил Герой Советского Союза полковник А. Г. Кострикин. Экспедицию должен был обслуживать авиаотряд из более чем 150 человек лётного и технического персонала. Штабной Ил-12 «Н-525» пилотировал генерал-майор И. П. Мазурук, а вторым пилотом на нём периодически летал отправленный в запас после смерти И. В. Сталина Главный маршал авиации А. Е. Голованов, которого В. Ф. Бурханов пригласил в экспедицию помощником по авиационным вопросам. Но, вероятно, у А. Е. Голованова была и своя работа в интересах ВВС или других организаций. По словам очевидцев, на борту его самолёта на ледовых станциях и аэродромах Заполярья периодически проходили совещания в которых участвовали крупные учёные, строители, авиационные командиры, ещё какие-то «неопознанные» личности. Начальник разведывательно-диверсионного отдела МВД СССР генерал-лейтенант П. А. Судоплатов в книге «Спецоперации» отмечал, что летом 1953 года А. Е. Голованов в сотрудничестве с ним и бывшим до середины 1952 г. начальником военной разведки генералом армии М. В. Захаровым участвовал в планировании стратегической разведки и разработке превентивных мер по срыву воздушного ядерного нападения на нашу страну, а главная угроза такого нападения в то время исходила со стороны Арктики. Внешне же задачи ВВЭ «Север-7» по существу мало отличались от задач «Север-6». Разница была в районах исследований «прыгающими» отрядами и количестве открываемых дрейфующих станций. Также она должна была обеспечить очередную смену сотрудников станции «СП-4» и снабжение их всем необходимым для работы в течение следующего полугодия.



Маршруты дрейфа полярных станций «СП-1» – «СП-4»

Научные работы на дрейфующих льдах обеспечивали 13 самолётов: пять Ли-2 и два Ан-2 – подвижные группы; два Ан-2 – дежурство на ледовых базах; два Ил-12 – снабжение ледовых баз горючим, продовольствием и снаряжением; один Ил-12 – связь ледовых баз с исходными береговыми пунктами; один Ил-12 – для ледовой разведки. Но 2 апреля Ли-2 «Н-497» во время тренировочной посадки на ледяной припай в районе мыса Желания (Новая Земля) провалился лыжами в полынью и лёг плоскостями на лёд. 6 апреля во время шторма припай оторвало от берега, унесло в море и разломало. Ли-2 затонул.



Маршал авиации А. Е. Голованов за штурвалом самолёта

А 26 мая 1955 г. во время первичной посадки на ледяное поле ударился правой лыжей о занесённый снегом ледяной торос Ли-2 «Н-535» (командир корабля М. Ф. Ручкин). Самолёт развернулся на 150°, встал на нос, зацепил винтом за лёд и упал на хвост. Фюзеляж переломился в двух местах, но экипаж и пассажиры остались невредимы. Они и всё ценное оборудование с самолёта было эвакуировано на береговую базу. Самолёт сожгли на льдине.

Первой, взамен разрушенной станции «СП-3», была организована новая дрейфующая научно-исследовательская станция «Северный полюс-5». Начальником на неё был утверждён Н. А. Волков, а исходной базой стал порт Тикси.

Поиск льдины для станции провёл экипаж В. И. Масленникова на самолёте Ли-2 «Н-469» на лыжном шасси. В процессе площадной съёмки района к северо-северо-востоку от Новосибирских островов, в точке с координатами 82°04' с. ш. и 156°52' в. д., были обнаружены два крупных паковых поля, резко выделявшиеся среди окружающих их торосистых годовалых льдин. Особенно крупными формами рельефа отличалась часть одного из полей, площадью около 10 км². Здесь располагалась группа пологих возвышенностей с холмом в центре высотой около 6–7 м. Отсутствие на поверхности остроугольных торосов свидетельствовало, что это поле в течение прошедшей зимы не деформировалось.

В десяти километрах от холма В. И. Масленников заметил полосу ровного льда и определив её длину, которая оказалась около 2 км, пилот прошёл над ней в бреющем полёте и сбросил дымовую шашку для определения направления ветра. Со второго захода он благополучно совершил посадку. После более тщательного осмотра полосы и измерения толщины льда, которая оказалась равной 160 см, стало понятно, что здесь можно организовать перевалочную базу для новой дрейфующей станции.

19 апреля от начальника экспедиции В. Ф. Бурханова было получено разрешение на строительство в выбранном месте дрейфующей станции «СП-5». Вечером того же дня на новой посадочной полосе, уже обставленной флажками, приземлился первый Ил-12 начальника авиаотряда М. А. Титлова, доставивший метеоролога Г. И. Кизино, кинооператора А. П. Семина и горючее для самолёта В. И. Масленникова.

Со следующего дня эти машины начали перевозить из Тикси личный состав станции и имущество экспедиции. Одновременно другие самолёты приступили к доставке на перевалочную базу оборудования и домиков со станции «СП-3», которая в эти дни закончила свою работу.

За несколько дней специальная бригада с помощью трактора превратила ледовую полосу в хороший аэродром, способный принимать даже тяжёлые самолёты типа Ту-4³. Он стал перевалочной базой при доставке грузов непосредственно в лагерь станции и существовал до конца весеннего завоза.

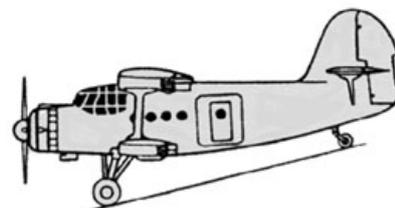
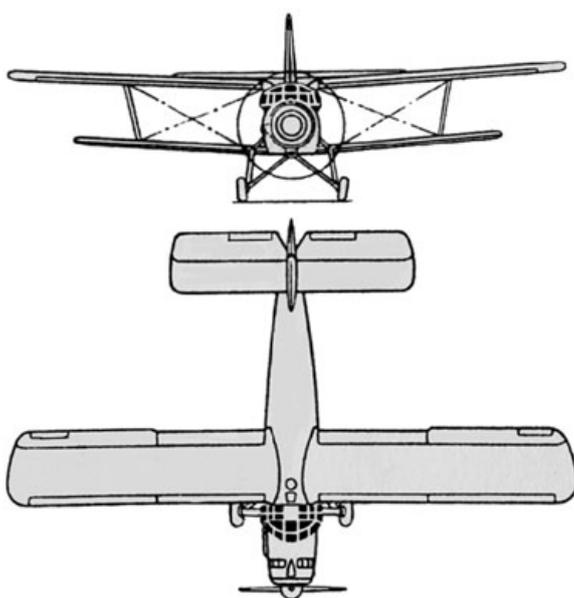
Станция начала работу 21 апреля 1955 г., но торжественное её открытие состоялось в Первомайский праздник, а уже к 7 мая на перевалочном аэродроме скопилось большое количество груза, который приписанный вертолёт Ми-4 лётчика И. Ф. Рожкова не успевал своевременно доставлять на станцию. Ему на помощь с закрывшейся станции «СП-3» был вызван второй Ми-4 Н. С. Макарова, который в этом рейсе преодолел расстояние в 1500 км над дрейфующими льдами Центральной Арктики и пролетел непосредственно над Северным полюсом. К середине мая весь груз был доставлен на станцию.

Первая выносная гидрологическая станция была проведена 23 июня с использованием вертолёта Ми-4 экипажа И. Ф. Рожкова к северу от лагеря над подводным хребтом Ломоносова. Гидрологи З. М. Гудкович и Н. П. Шестериков за мерами глубин подтвердили, что это

³ Позже Ту-4 выполнил на этот аэродром шесть рейсов и привёз около 50 т различных грузов

действительно был хребет. К вечеру из-за резкого ухудшения погоды выполнение остальных станций пришлось отложить, и вертолёт вернулся в лагерь.

Следующий вылет сделали 26 июня. Если погода позволит, решили провести три оставшиеся станции, не возвращаясь на базу. Но сразу же после отлёта небо над СП потемнело. Ветер погнал туман в сторону улетевшего Ми-4. Вскоре радист вертолёта А. Д. Камбулов сообщил об ухудшении погоды на выносной станции. Закончив работы на льду, экипаж стал ждать её улучшения. К концу дня туман приподнялся, видимость составила 15–20 км, и вертолёт полетел в лагерь. Вдруг с него сообщили о новой полосе тумана. Пилоту пришлось вести машину на высоте 15 м. Когда же начался заряд снегопада, то пришлось опять приземлиться в 40 км от базового аэродрома. На беду, при посадке в сплошном тумане вертолёт хвостовым винтом зацепил за лёд, перевернулся и был разбит, но люди остались живы.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ АН-2

Двигатель	АШ-62ИР
Взлетная мощность, л.с.	1000
Максимальная взлетная масса, кг	5500
Масса пустого самолета, кг	3580
Макс. масса коммерч. нагрузки, кг	1500
Крейсерская скорость, км/час	180-210
Посадочная скорость, км/час	68-110
Практический потолок, км	4500
Дальность полета, км	600-1550
Запас топлива, кг	900
Длина самолета, м	12,73
Площадь крыла, м ²	71,52
Размах крыла (верхнего), м	18,18
Размах крыла (нижнего), м	14,24
Высота самолета, м	4,13
Длина пробега, м	170
Длина разбега, м	180
Экипаж, чел.	2
Пассажировместимость, чел.	12

Сх. 5. Задуманный как сельскохозяйственный самолёт, Ан-2 быстро стал многоцелевым и выпускался в 16 различных гражданских и военных модификациях. Это единственный в мире самолёт, производство которого продолжалось более 60 лет

В Москве в авиаотряде особого назначения было принято решение срочно организовать вывоз экипажа и учёных, оказавшихся в аварийных ситуациях, на основную базу дрейфующей станции «СП-5». Для этого были подготовлены несколько самолётов, в том числе и один Ан-2.

На утро следующего дня опытному полярному пилоту И. Г. Бахтинову было дано указание на его Ил-12 вылететь на поиски вертолёта и сбросить экипажу продукты. Несмотря на густой туман, Бахтинов все же отыскал его, но сбросить продукты не смог. Только на другой день, когда туман рассеялся, вновь прилетевший самолёт сбросил экипажу Рожкова продукты на две недели. Теперь можно было начать подготовку к их спасению на самолёте Ан-2. Чтобы преодолеть такое большое расстояние, Ан-2 был снабжён дополнительным баком, вставленным в его фюзеляж. Тут же стояло несколько канистр с моторным маслом. Теперь машина могла находиться в воздухе до 16 часов.

Не терял времени и экипаж аварийного вертолѐта. Как говорится, «не было бы счастья, да несчастье помогло». Когда самолѐт сбрасывал продукты, пакет с папиросами выдуло из кабины за несколько минут до сигнала лѐтчика. В поисках потерянных папирос заядлые курильщики исходили все пространство вокруг вертолѐта в радиусе 5 км и нашли полосу ровного льда, на которую после снятия четырёх больших ледяных бугров можно было принять лѐгкий самолѐт.

К этому времени весеннюю посадочную полосу у полярной станции уже всю поломало, и принять самолѐты можно было только на запасную полосу, расположенную в 2 км от первой. В течение 10 дней по 10–12 часов в сутки коллектив станции кирками, пешнями, лопатами и небольшими зарядами взрывчатки долбил бугры и разбивал лёд. (Для того чтобы снести один из самых больших бугров, пришлось сделать около 80 взрывов).



Полярный лѐтчик В. П. Колошенко. 1955 г.

После того как площадку более или менее выровняли, загрязненный взрывами лёд начал усиленно таять. Появились озёрки воды, которые быстро углублялись. Вырубленные по обеим сторонам взлѐтно-посадочной полосы сточные канавы помогали мало. Пришлось бурить скважины в озёрках для сброса воды.

9 июля Ан-2, пилотируемый В. М. Перовым, сел у вертолѐта и, забрав гидролога, вернулся в лагерь. Остальные члены экипажа были эвакуированы на Ли-2 под командованием Г. В. Сорокина.

Так как к этому времени вертолѐт с «СП-3» полностью выработал ресурс заднего винта, Ан-2 В. М. Перова пришлось ещё некоторое время обслуживать «СП-5».

К осени УПА подготовило на замену новый вертолѐт Ми-4. С Диксона сопровождать его было поручено самолѐту Ан-2 М. Н. Каминского. 24 сентября вертолѐт вылетел с Диксона на мыс Челюскин и прибыл на мыс Молотова (мыс Арктический) 2 октября. Здесь они вместе с Ан-2 просидели в ожидании погоды до 10 октября. Затем начало полярной ночи сделало невозможным перегон вертолѐта. А осенний завоз грузов на СП был в полном разгаре. Ежедневно самолѐты, пилотируемые лѐтчиками Мазуруком, Задковым, Лебедевым и др., доставляли продовольствие, топливо, научное оборудование, домики и другие грузы,

необходимые для работы в течение долгой полярной ночи. Вскоре на дальнем аэродроме скопилось уже очень много груза, поэтому пришлось дополнительно отправить туда Ан-2 М. Н. Каминского.

11 октября в сумерках Каминский в слепом полёте за облаками привел самолёт на льдину и на следующий день включился в работу по транспортировке грузов. До 2 ноября он за 164 полёта перевёз на станцию около 80 т. груза из осеннего завоза. В некоторые дни пилот делал по 10–12 рейсов. Все эти грузы с дальней площадки в лагерь перевозили по укатанной трактором дороге и немедленно использовали для подготовки станции к зиме.

После этого М. Н. Каминский переключился на обслуживание научных работ. За четыре месяца полярной ночи налёт Ан-2 составил 105 часов, в то время как вертолёт на «СП-3» за это же время налетал только 12 часов. Коллектив «СП-5» дал очень высокую оценку работе и Ан-2, и его пилота.

В период весеннего завоза 1956 г. на станции «СП-3» уже работал новый вертолёт Ми-4 «Н-89» под командованием В. П. Колошенко. Ещё один Ми-4 («Н-88») лётчика В. В. Афонина был направлен на «СП-4». Примечательно, что обе машины экипажи перегнали почти к Северному полюсу с аэродрома Казанского вертолётного завода, преодолев в общей сложности более 5 тыс. км.



Коллектив полярной станции «СП-5». Первый ряд (слева направо): Г. М. Силин, В. П. Колошенко, начальник «СП-5» А. Л. Соколов, Л. Н. Жигалов, А. П. Громчевский. Второй ряд: Г. П. Соловьев, К. А. Лещенко, Л. Л. Никифоренко, Б. Суворов, И. М. Шариков, П. В. Сорокин/

О том, как проходил этот уникальный перелёт, рассказал один из его участников – В. П. Колошенко: «...Мы взлетаем. Начинается грандиозный воздушный поход к Северному полюсу. Низкие облака вынуждают нас лететь над самой землей. Я вижу, как вертолёт Афонина под действием порывистого встречного ветра кренится, летит, как по кочкам. Работая рычагами управления, пытаюсь выдерживать на этой «ухабистой дороге» дистанцию между нашими вертолётами и высоту полёта. Второго пилота в моём экипаже нет: всё ещё непросто уговорить лётчиков пересечь с освоенных и ставших родными самолётов на непонятную и опасную бескрылую технику – вертолёт. Рядом со мной, на месте второго пилота – штурман Саша Громчевский. Он уже записал время взлёта, поглядывает на колеблющиеся стрелки приборов, показывающие скорость и высоту,

на компас, сличает местность, над которой мы летим, с картой. Бортмеханик Константин Андреевич Леценко внимательно наблюдает за приборами, контролирующими работу двигателя. Внизу, в передней части грузовой кабины, работает бортрадист Говорухин – он согласился пролететь с нами только часть маршрута.

Первая посадка для дозаправки в Горьком, и мы снова в полёте. До самой Москвы нас преследует низкая облачность с морозящими дождями. Плохая видимость вынуждает лететь, чуть ли не задевая верхушки деревьев. Только над оврагами и руслами рек нам удаётся оторваться от нижней кромки сплошной облачности, из которой сыплется уже не дождь, а мелкий снег, ухудшающий и без того плохую видимость.



Аэродром ВВЭ «Север-8» 1956 г.

Из столицы наш маршрут лежит через Дмитров на Череповец – здесь первый на нашем пути аэродром Полярной авиации. В аэродромной гостинице (обычном деревянном доме) нас встречают с особой заботой и вниманием. В этой доброжелательности чувствуется тот особый «климат» отношений, который свойственен полярникам вообще.

С аэродрома в Череповце мы взлетаем при сильном встречном ветре и низкой облачности, прижимающей вертолёт к земле. Озеро Белое встречает туманами, грозящими обледенением. Мы включаем противообледенительные системы (шестидесяти литров спирта должно хватить на полчаса полёта). Несмотря на малый интервал между нашими двумя вертолётными машинами, машину Афониных в тумане временами не видно вовсе.

...Из Летнеозёрска летим в Архангельск, который полярники называют воротами в Арктику. Пройдено около 750 километров трудного воздушного пути. Сильные ветры, низкая облачность и туманы задержали нас в этом городе. Но наконец выдалось морозное утро, и мы с Афониными продолжили полёт на северо-восток. Вскоре пересекли Северный полярный круг, но смогли долететь только до Мезени: опять нас тормознули сильные встречные ветры и низкая облачность с туманами. Но всему приходит конец, и вновь вертятся несущие винты. Преодолевая сильный встречный ветер, летят наши вертолётники через Нарьян-Мар в Амдерму.

Из-за низкой облачности мы не можем лететь на разных высотах, а вероятность столкновения вертолётников в тумане усиливается ещё и порывистым ветром. Как только я теряю из виду вертолёт Афониных, немедленно отворачиваю вправо, как только вижу – вновь подхожу к нему. Наконец вот она, Амдерма! Здесь нас уже ждёт бортрадист Борис Суворов. С ним мы продолжим полёт и будем работать на «СП-5», а Говорухин попутным рейсом отправится в Москву.

Тринадцатого апреля взяли курс на Тадибе-Яху. Вот мы уже летим над Байдарацкой губой, её льдами и разводьями. Сильный встречный ветер продолжает бросать нам навстречу туманы. Через четыре часа мы на месте. Пришлось задержаться с вылетом: бортмеханик Афониных нечаянно порвал перкаль – авиационное полотно, которым обшита вся лопасть несущего винта. Эмалит и перкаль мы возим с собой на всякий случай и, быстро подклеив лопасть, летим дальше, на остров Диксон, который тоже встречает нас плохой погодой. Оно, может быть, и к лучшему: нам необходимо подготовиться к ещё более

сложным погодным условиям, с которыми мы можем встретиться на пути. И почему нам не дали полетать в облаках в Москве или в Череповце, потренироваться перед тяжёлым перелётом? Опять эти инструкции, утверждённые в высоких инстанциях! Написанные без проведения соответствующих испытаний и консультаций с лётчиками-испытателями, они плохие помощники полярному вертолётчику. Вся надежда на свои силы и профессиональные знания, на опыт и интуицию.

...На Диксоне задержались на три дня: сильные ветры, снежные заряды и туманы прочно держали на острове. Но вот стихли ветры, приподнялась облачность, улучшилась видимость, и в сопровождении Ан-2 мы наконец взлетаем. Задача экипажа самолёта – разведывать наиболее безопасный воздушный путь над океаном. При малейшей возможности увеличиваем высоту полёта: с большей высоты легче наметить маршрут обхода больших разводий.

В районе острова Русский погода резко ухудшается, густой туман окутывает всё вокруг. Если на пути вдруг окажется айсберг, то мы не успеем отвернуть или набрать высоту. Усилились вибрации вертолёта, началось обледенение винтов и остекления кабины пилотов, резко ухудшилась и без того плохая видимость. Включаю противообледенительную систему, открываю краник подачи спирта на лобовые стекла. Вижу, что покрылось льдом и остекление боковых сдвижных дверей кабины. Холодно, поскольку кабина насквозь продувается встречным потоком воздуха.

С огромным трудом мы вышли к архипелагу Северная Земля, сели на острове Средний. Осмотрели вертолёты, заправили их горючим и маслом. Обговорили с Афониним ещё раз свои действия в случае возникновения в полёте опасных осложнений. Вспомнили даже методику посадки вертолёта на авторотации: как выяснилось, теоретически такую посадку мы оба могли выполнить неплохо, а на практике? Даже со стороны мы никогда не видели, как снижается и садится вертолёт с выключенным двигателем. Опять три дня ждём улучшения погоды. Едва она становится лучше, взлетаем, держим курс на самую северную точку Земли.

...Я впервые в таких высоких широтах Ледовитого океана. Все мои прежние морские маршруты – и на самолётах, и на вертолёте с палубы ледокола «Ермак» – проходили значительно южнее. Теперь на нашем пути будет только океан, покрытый ледовыми полями...

Мы с Афониним летим правым пеленгом за самолётом сопровождения. Погода прекрасная, видимость отличная – «миллион на миллион», кажется, что стоит подняться повыше и можно будет увидеть Северный полюс. Все льды океана покрыты снегами, только кое-где в местах недавнего торошения – нагромождения голубеющих разломами и поблескивающих на солнце огромных льдин – торосов.

При такой видимости наши вертолёты уже не жмутся друг к другу, мы летим, только иногда сближаясь, на высоте 100–200 метров. Саша Громчевский постоянно берёт пеленги береговых радиостанций, наносит их направление на карту. И по изменению точки пересечения пеленгов я вижу, как мы приближаемся к станции «Северный полюс-5». Мы всё ближе к точке, где сходятся все меридианы Земли, где нам предстоит работать один полярный день длиной в полгода и одну полярную ночь, тоже в полгода длиной. Как будем летать полярной ночью, когда в кромешной тьме при взлётах и посадках вертолёт окутывают снежные вихри?

Наш перелёт приближается к концу. Главное сейчас – не ослабить внимание.

А я всё чаще подлетаю к вертолёту Афонина, всё внимательнее осматриваю его вертолёт: нет ли где подтекания масла, не отстала ли на лопастях несущего винта перкаль, потом выхожу вперёд и «подставляю» свою машину под бдительное око коллеги.

После вылета с Казанского вертолётного завода нами преодолены тысячи километров воздушного пути. Ещё чуть меньше 100 километров, и мы приземлимся на станции.

Хотя привычное слово «приземлимся» здесь не подходит – станция расположена на дрейфующей льдине, под которой глубина океана достигает четырёх километров...



Ли-2 на снежном аэродроме на Камчатке

Начальник «СП-5» Анатолий Леонтьевич Соколов поздравляет нас с прибытием, знакомит с участниками зимовки, которые прилетели сюда из Ленинграда на самолёте Полярной авиации. Весь коллектив станции – шесть человек: пятеро учёных и врач (он же повар). Задача учёных – наблюдение за всем, что происходит на поверхности льдов и под ними. Задача новых членов экспедиции, экипажа вертолёта, помогать в проведении научной программы, быть готовыми в случае торошения льдов перевезти всех участников станции на новое, более безопасное, ледовое поле, обеспечивать приём самолётов с Большой земли. Нам рассказали, что взлётно-посадочная полоса длиной около километра для приёма самолётов Ил-12, Ил-14 и Ли-2 находится на расстоянии семидесяти километров от «СП-5». Там всегда дежурят несколько самолётов Ан-2. Своё первое задание мы получаем от командира одного из них – прославленного полярного лётчика Михаила Николаевича Каминского:

– У нашего Ан-2 при посадке на восторошенное ледовое поле сломался рычаг управления элероном, из-за этого мы не можем улететь на Большую землю. В нескольких десятках километров от «СП-5» находится такой же потерпевший аварию самолёт, возможно, на нем рычаг управления элероном остался невредимым. Но как его снять оттуда? Самолёт посадить невозможно – одни торосы. Надежда только на вас! Вертолёт поднят в небо. Низкое, маленькое, ослепительно яркое полярное солнце рельефно высвечивает все неровности льдов. Вскоре мы увидели среди торосов занесенный снегом самолёт с полуманьями крыльями и шасси. Садимся. Кронштейн элерона при аварии Ан-2, к счастью, не пострадал. Бортмеханик его снял, и мы возвратились на станцию. Вскоре Каминский на своём самолёте улетел на остров Средний».

«СП-5» проработала полтора года и из-за сильного торошения льдов была закрыта 8 октября 1956 г. в координатах 84°23' с.ш., 63°19' в.д. Общая продолжительность дрейфа составила 536 суток, за это время на её ВПП было осуществлено около 400 посадок самолётов Ту-4, Ил-12, Ли-2 и Ан-2.

Последними ледовый аэродром покидали Ли-2 полярного лётчика П. П. Москаленко и Ми-4 В. П. Колошенко, которому предстояло решить сложнейшую задачу дальнего высокоширотного перелёта. Чтобы добраться до архипелага Северная Земля в условиях обледенения, вертолётчикам пришлось полностью заправить бензином верхний и нижний баки, взять с собой ещё три трёхсотлитровые бочки с горючим, залить максимально возможное

количество масла, а в бачок противообледенительной системы – 60 литров спирта, ещё 100 литров погрузить в канистрах. Но чтобы оторваться от льдины, мощности мотора перегруженной машины немного не хватало. Тогда Колошенко предложил неожиданное решение: *«Петр Павлович, чтобы долететь до Большой земли, мы были вынуждены перегрузить вертолёт, и сейчас не можем взлететь. Нужен сильный ветер, но не ждать же его неизвестно сколько? Вот и получается, что без вашей помощи мы улететь отсюда не сможем. Я прошу искусственно создать нужный нам ветер. Вы на самолёте вырубаете и останавливаетесь перед вертолётom. Мы одновременно запускаем двигатели, прогреваем моторы. Как только всё будет готово к взлёту, вы выходите на полную мощность двигателей. Винты вашего самолёта создадут ветер, который поможет нам взлететь.*

– Опасно, всё может закончиться катастрофой, да не одной – двумя. Как я представляю, взлёт возможен только против ветра, а значит, в сторону самолёта. Но винт вертолётa поднимет такой снежный ураган, что вы не сможете увидеть самолёт и при взлёте рухнете на нас.

Как мог, я успокоил Петра Павловича:

– Я буду медленно поднимать машину, взлёт в сторону самолёта начну только в том случае, когда будет гарантия, что снежные вихри не помешают подъёму. Включите фары, чтобы я мог по ним ориентироваться.

– Хорошо. Я всё сделаю. Но и вы постарайтесь выполнить свои обещания. Помните, что в Ваших руках судьбы людей, находящихся и в самолёте, и в вертолётe. Действуйте!

Запустил двигатели Москаленко. Запустил двигатель, раскрутил винты и я. Осмотрел приборы. Всё в порядке.

Сидим, взлетать пока не пытаемся. Вертолёт вздрагивает и раскачивается от упругих струй, посылаемых нам винтами Ли-2. И это меня радует, даёт надежду на взлёт.

Несколько минут спустя мы увидели впереди белое пятно – отсвет фар на снегу, а затем киль и крылья самолёта. Я увеличил шаг несущего винта, увеличилась мощность двигателя, вертолёт начал подниматься и уверенно полетел в сторону самолёта. Пролетели метров пятьдесят, но винт вертолётa не сумел «поймать» ветер, посылаемый самолётom, началось снижение. Чтобы не удариться колёсами о снег, я увеличил шаг несущего винта, нам удалось удержать вертолёт от падения, «проскочить» прямо рядом с правым крылом самолёта. Скорость продолжала увеличиваться, и вскоре мы разогнались до 120 километров в час. Я перевёл вертолёт в набор высоты, затем перешёл на пилотирование по приборам и только тогда вздохнул с облегчением: катастрофы удалось избежать.

– Пётр Павлович, мы взлетели. Идём с набором высоты. Слабое обледенение. Благодарим вас за помощь и поддержку. Прошу доложить о времени нашего взлёта портам мыса Молотова, полярным станциям на островах Средний и Диксон. Счастливого вам взлёта и полёта!

– Василий, благодарен тебе за то, что не оторвал нам правое крыло. Мы взлетели. Всё нормально. О вашем взлёте доложу после набора высоты.



Начальник Управления Полярной авиации в 1931–1937 и 1955–1970 гг., Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации М. И. Шевелёв

Перегруженный вертолёт медленно набирал высоту. Мы взяли курс на мыс Молотова. Идём в облаках со скоростью 120 км/ч на высоте 500 м в условиях слабого обледенения.

Вот опять трудная задача: известно, что полёты на вертолётах в облаках запрещены инструкциями не только из-за сложности пилотирования, но и потому, что долго пользоваться противообледенительной системой невозможно. И сейчас у нас спирта для омывания лопастей несущего и рулевого винтов только на час полёта максимум. А сколько часов нам придётся лететь в таких условиях, неизвестно.

Мы уже знаем, что происходит с вертолётom, когда его винты покрываются льдом: начинаются высокочастотные вибрации, и чем сильнее леденеют лопасти, тем большая мощность требуется для продолжения полёта. Но наступает время, когда даже полной мощности становится недостаточно не только для набора высоты, но и для продолжения горизонтального полёта. Вертолёт трясётся, раскачивается и быстро снижается, попросту начинает падать.

После трёх часов полёта в облаках я увеличил мощность двигателя до максимальной, перевёл вертолёт в набор высоты. Мы прошли высоту облачности, грозящей сильным обледенением, и продолжили полёт под черным куполом звёздного полярного неба. Спустя некоторое время мы увидели на западе краешек солнца, и слёзы радости потекли по нашим огрубевшим от мороза щекам. Но вот облака кончились, и мы продолжали полёт над водами Ледовитого океана. Снизились и приземлились на острове Средний. Поблагодарили за службу вертолёт, по традиции поцеловали его на прощанье и на самолёте улетели в Ленинград».

В 1956 г. на Новой Земле ураганный ветер, так называемая «новоземельская бора», изуродовал и разломал всю стоявшую там авиацию. Пилот Нарьянмарского авиаотряда И. В. Казаков вспоминал: «Что там лёгонький Ан-2, если двухмоторный Ли-2 пушинкой, кувыркая через кабину, унесло далеко в сопки. Машины, стоявшие на штормовых креплениях, изорвало в клочья. Ветер сдул с них закрылки, элероны, рули. «Аннушка», заброшенная в сопки, смотрелась издали, как притаившийся заяц: фюзеляж и две лопасти – стоячими

ушами. Вертолёты стояли, как горшки: без лопастей и рулевых винтов. Наш Ан-2 по прилёте на архипелаг после этой беды оказался единственным исправным воздушным судном.

Специальной телеграммой нам дали право выполнять полёты, невзирая на погодные условия. То есть все правила – по боку. Редко кто из авиаторов в своей жизни бывает удостоен такого карт-бланша».

Вскоре ещё нескольким полярным лётчикам пришлось воспользоваться таким разрешением в ходе проведения спасательной операции, получившей признательность правительств Швеции и Норвегии.

Летом того же года в рамках Третьего Международного геофизического года силами учёных СССР, Швеции и Норвегии проводилась высокоширотная Арктическая экспедиция по исследованию пролива между Гренландией и Шпицбергенем. В ходе экспедиции с д/э «Обь» с помощью вертолёта Ми-4 (командир Р. И. Капрелян) на ледовый купол Северного Шпицбергена была осуществлена высадка международной группы учёных.

При возвращении к «Оби» вертолёт попал в снежный заряд, попытался сесть на замёрзшую поверхность небольшого озера, но проломил лёд, провалился в воду и затонул. Через люк экипаж смог выбраться наружу, и вскоре был эвакуирован мотоботом с подошедшей «Оби».

Пятеро учёных остались на куполе северного Шпицбергена в глубоких снегах только с десятидневным запасом топлива и недельным запасом продуктов. Они начали наблюдения, но было ясно: людей необходимо оттуда как можно скорее снимать.

С аэропорта «Нагурский» к учёным был направлен Ил-12 на колёсном шасси. Командир экипажа В. М. Перов нашёл международный лагерь и в исключительно трудных метеоусловиях несколько дней с бредущего полёта сбрасывал им спальные мешки, продовольствие, одежду, бидоны с горючей смесью для обогрева, а также палатки. Одновременно экипаж пытался отыскать площадку, на которой мог бы сесть самолёт на лыжах и рёвом моторов отгонял от лагеря бродивших по острову белых медведей.

Начальник УПА М. И. Шевелёв приказал для эвакуации учёных снарядить лыжный самолёт Ли-2 под управлением опытного полярного пилота П. П. Москаленко, который в это время был занят в столице подготовкой людей и техники для авиаотряда антарктической экспедиции АН СССР.

К моменту прилёта Москаленко в Нагурскую постепенно растаял снег, и для взлёта лыжного самолёта его пришлось на носилках таскать из оврага на взлётно-посадочную полосу. Но купол острова по-прежнему был укутан пеленой облаков и тумана, через которые изредка проглядывались чёрные точки людей и палаток.

Только 21 сентября П. П. Москаленко удалось сквозь открывшееся в облаках окно совершить посадку и взять на борт Ли-2 терпящих бедствие зимовщиков. Он перевез их в аэропорт «Нагурский», откуда они были переправлены на теплоход «Обь» и далее в Ленинград.

Но, к сожалению, не все полёты в УПА заканчивались так благополучно. 4 марта 1955 г. в 115 км от Архангельска загорелся левый двигатель у Ил-12 «Н-479», ранее обслуживавшего станции «СП». Самолёт стал быстро терять высоту. Командир попытался резким снижением сбить пламя, а затем посадить машину на лёд озера, но в это время двигатель отвалился от крыла. Пилот всё же сумел совершить посадку на лес. При столкновении с деревьями была разрушена кабина, и находившиеся в ней командир экипажа С. Е. Монаков, второй пилот М. Д. Любушин, бортмеханик П. Г. Богданов и бортрадист Е. В. Шмаков погибли. Два пассажира получили ранения. Остальные 26 человек, летевших в самолёте, благодаря мастерству лётчиков не пострадали. Людям, оставшимся на ночёвку в лесу, были сброшены тёплая одежда, медикаменты и продукты. На следующий день они были вывезены.

В 1956 г. работы по исследованию районов Центральной Арктики продолжились организацией ВВЭ «Север-8».

Начальником этой экспедиции был назначен заместитель начальника Главсевморпути Е. И. Толстикова, его заместителями по науке стали В. В. Фролов и М. Е. Острекин, руководителем лётной части экспедиции – Марк Иванович Шевелёв, который после окончания Высших академических курсов при Военной академии Генштаба вновь был приглашен на должность начальника УПА.

Со слов М. И. Шевелёва, его назначение проходило так: *«Для меня это было и ожидаемо, и неожиданно. С одной стороны, лётчики-ветераны звали обратно в Полярную авиацию, рассказывали, что там происходит полный развал. До этого меня как-то приглашало начальство Главсевморпути, заводили разговор, прощупывали намерения, не пойду ли я на эту должность. Конечно, Полярная авиация – это моя молодость, романтика. Но и против было много причин.*

Во-первых, уходя в Академию со службы на Дальнем Востоке, я договорился с командованием Дальневосточного округа, что вернусь после окончания Академии.

Во-вторых, из рассказов работников Полярной авиации я представил себе, что, если вернусь, мне предстоит работа не просто тяжёлая, но и неприятная. Дело в том, что за последние несколько лет там сменилось шесть начальников, и эта чехарда привела к развалу работы.

В 1953 году, после смерти Сталина, в союзном руководстве произошли большие изменения, в структуре министерств – тоже. Сначала было оставлено всего десять министерств, остальные сливались между собой. Были слиты министерства морского и речного флота с Главным управлением северного морского пути в единое министерство. Сложилось очень сложное положение, так как Северный морской путь был не просто транспортное объединение, а транспортно-промышленный комбинат, практически ведавший всем на Севере. И эта реорганизация внесла анархию и неопределенность.

Но самая большая неприятность была в том, что не стало многих ветеранов, с которыми я многие годы работал до войны. Кто-то погиб на фронте, кто-то ушёл на другую работу. Пришло много случайных людей. Начальники приходили из военно-морских сил, и они стали пополнять Полярную авиацию личным составом из ВВС и ВМФ. А сокращали тогда из ВВС, надо думать, не лучшие кадры. И в Полярной авиации стали процветать пьянство, рвачество, ухитрялись даже «опутывать» работников ГУСМП при составлении тарифов на экспедиции.

В конце концов меня направили к начальнику ГУКа. Он пригласил меня, начался разговор об учёбе. Я доложил, что с учёбой дело обстоит неплохо, оценки почти все отличные. И снова он предложил мне Полярную авиацию. Я пытался отговориться, привёл свои доводы. И в этот момент увидел, что на столе лежит бумага – на бланке Министерства морского флота наискось резолюция красными чернилами с подписью Жукова.

Увидев это, я сказал, что, наверное, мы тут зря разговариваем, раз уж есть приказ... И я по войне знаю Георгия Константиновича: если он принял решение, менять не будет. Мой собеседник на меня рявкнул: «Ты что чужие бумаги читаешь!». На том разговор и кончился.

Потом мне рассказали, что Министерство обороны было очень заинтересовано в дальнейших работах в Арктике. Это ведь был период холодной войны. А я как человек, подготовленный в военном отношении и в практической работе в Полярной авиации, оказался желательной кандидатурой».



Ледово-фрезерная машина ЛФМ-ГПИ-29 для строительства ледовых аэродромов в 1956 году проходила государственные испытания на дрейфующей станции «Северный полюс-6»

В том же 1956 году начались первые эксперименты по использованию радиолокации на ледовой разведке. Одновременно в Амдерме были организованы соответствующие трёхмесячные курсы для штурманов Полярной авиации под руководством флаг-штурмана В. И. Аккуратова.

Новая Высокоширотная экспедиция «Север-8» в 1956 г. должна была провести смену личного состава, снабжение дрейфующих станций «СП-4» и «СП-5», а также организовать дрейфующую станцию «СП-6». Коллектив этой станции во главе с опытным полярным гидрологом К. А. Сычёвым вылетел на Ил-12 из Ленинграда в Тикси.

По плану новая станция была намечена в районе окончания дрейфа станции «СП-2». 5 апреля на поиск подходящей льдины туда вылетел самолёт Ли-2 «Н-531» (командир П. П. Москаленко, второй пилот Б. И. Мазлов, штурман Г. С. Ко-роль, бортмеханики Ю. А. Бесфамильный и В. И. Велюго, радист А. Г. Саньков и начальник будущей станции К. А. Сы-чёв на борту). В резерв был выделен Ан-2 Н. Н. Степанова.

Поиски льдины, на которой можно было бы создать новую станцию, продолжались долго – за 9 дней полётов пригодных для организации СП паковых льдин обнаружено не было. Только 15 апреля был найден плавающий ледяной остров размером 9 x 13 км, который резко выделялся среди окружающих его паковых льдов своей ровной поверхностью и грядами торосов по краям. Но он находился в 330 км севернее о. Врангеля в точке 74°24' с. ш., 177°10' з. д. – несколько в стороне от предполагаемого района исследований. Начальник экспедиции Е. И. Толстиков в этот же день отправил на Ли-2 П. П. Москаленко на этот ледяной остров гидрологов. Пробуренная ими скважина глубиной 5 метров воды не достигла, поэтому было решено организовать на нём новую дрейфующую станцию «Северный полюс-6».



Начальник Главсевморпути контр-адмирал В. Ф. Бурханов (в центре) среди полярников дрейфующей станции «СП-6»

Сразу после этого лётчики Ф. К. Шатров, М. А. Старов и В. А. Цуцаев за несколько рейсов доставили сюда людей и стройматериалы. Официально станция была открыта 19 апреля 1956 г., но её оборудование продолжалось ещё месяц. К 19 мая был построен посёлок из 11 домиков и 18 па-латок и принято около ста самолётов, которые доставили около 220 тонн различных грузов, необходимых для жизне-обеспечения станции в течение полугода. В непосредственной близости от станции построили военный городок, который состоял он из нескольких сборно-разборных домиков, в каждом из них размещались офицеры (по 4 человека) и солдаты (по 8–10 человек). Их усилиями на льдине была подготовлена большая ВПП размером 3000 x 60 метров.

Новая станция оказалась единственной в своем роде среди советских дрейфующих станций за период 1937–1968 гг. Полярники были застрахованы от внезапных разломов льдины и связанных с этим неприятностей. Кроме того, ледяной остров оказался весьма долговечным: на нём смогли поработать четыре смены зимовщиков.

В начале ноября 1957 г. льдина с полярниками прошла всего в 40 км от о. Генриетты, а к концу 1958 г. «СП-6» оказалась в 130 км южнее Северного полюса. Её материально-технические ресурсы истощились, поэтому было принято решение использовать опытные экипажи военных бомбардировщиков Ту-4 для доставки продуктов и ГСМ с посадкой тяжёлых машин на льдину.

3 декабря 1958 г. с аэродрома Шаталово под Смоленском вылетело три экипажа 37#го гв. бап Дальней авиации. По прилёту в заполярную Амдерму самолёты встречала целая делегация различных чиновников и командиры авиагарнизона: на носу был праздник 5 декабря – День сталинской Конституции, а на каждом Ту-4 в антиобледенительной системе находилось 93 литра спирта.

Затем был перелёт на Тикси и о. Средний. По метеоусловиям на «СП-6» удалось вылететь только 6 января 1959 года. В этот день, а вернее сказать, в полярную ночь, все три Ту-4 впервые благополучно сели на дрейфующий ледовый аэродром. Разгрузившись, бомбардировщики взлетели и взяли курс на о. Гофмана, где на вершине ледника располагался аэродром подскока дальней стратегической авиации. С него 12 января был осуществлён повтор-

ный групповой рейс на «СП-6». Затем в течение этого месяца было проведено ещё несколько одиночных грузовых полётов на станции, которая теперь могла продолжить работу.

Всего на ледовые аэродромы «СП-6» было принято 588 самолётов различных типов, включая Ту-4, Ил-12 (в том числе из 374#го полка ВТА), Ли-2 и Ан-2, а также вертолёт Ми-4.

Наиболее примечательной операцией в этот период стала попытка посадить на ледовый аэродром станции звено стратегических реактивных бомбардировщиков Ту-16.

Ещё в конце марта 1958 г. начальнику третьей смены полярников станции «СП-6» С. Т. Серлапову из Москвы поступила команда срочно подготовить по северным меркам огромных размеров взлётно-посадочную полосу для приёма тяжёлых самолётов, но каких именно – не сообщалось. Тогда на станции работали всего 19 человек, поэтому к ним срочно перебросили специально сформированную воинскую часть под командованием майора М. А. Тишковца. Для солдат и офицеров в непосредственной близости от станции построили военный городок, и работа закипела. После расчистки полосы 3000 x 60 м и срезания ледовых бугров с помощью ледово-фрезерной машины и подрывов, чтобы окончательно выровнять поверхность, сверху на низинные участки насосами налили морскую воду, а образовавшийся после её замерзания гигантский каток сверху накрыли снегом, который тщательно утрамбовали с помощью трактора.

Немного раньше в 45#ю гвардейскую Гомельскую ТБАД в Барановичах поступило секретное распоряжение: срочно отправить отряд из трёх самолётов Ту-16 с самыми опытными экипажами в Тикси для выполнения задания особой государственной важности. Командование дивизии приказало подготовить от каждого из полков, входящих в её состав: 52#го гв. ТБАП, 203#го гв. ТБАП и 362#го ТБАП, по два Ту-16, которые срочно направили на аэродром «Оленья» под Мурманском, где экипажи стали усиленно тренироваться полётам в условиях Крайнего Севера. После этого три экипажа отправили в Тикси. Туда же из 121#го гвардейского Севастопольского 121#го ОДРАП, стоявшего под Минском, вылетели два самолёта-разведчика Ту-4Р.



Один из ледовых аэродромов станции «СП-6»

24 апреля на аэродроме Тикси заместитель командира 45#й дивизии Герой Советского Союза полковник А. А. Алехнович собрал командиров экипажей всех пяти самолётов и впервые довёл до них поставленную задачу и порядок её выполнения. Первой шла к льдине, на которой дрейфовала станция «СП-6», пара новейших Ту-16 из состава 52#го гвардейского ТБАП под общим командованием Алехновича, который будет пилотировать головную машину. Он же первым садится на ледовый аэродром, не выключая двигателей разворачи-

вается и, ввиду того, что места стоянок самолётов и рулёжные дорожки подготовлены ещё не были, тут же взлетает. Следом то же самое делает второй Ту-16. После их отлёта на льдину садятся оба Ту-4Р, выгружают для «СП-6» комплект системы посадки «Луч» и тоже уходят на Тикси.



Ту-16 с бортовым номером «04» полковника А. А. Алехновича садится на ледовый аэродром возле станции «СП-6». 26 апреля 1958 г.

Утром 26 апреля, в солнечную и ясную погоду, все самолёты, один за другим, ушли в морозное полярное небо. Экипажи безошибочно вышли на ледяной остров. В это время его координаты были $81^{\circ}15'$ с. ш., $147^{\circ}42'$ в. д.

Получив разрешение от руководителя полётов, Алехнович мастерски приземлился с использованием тормозных парашютов и развернулся в конце полосы. После остановки самолёта экипаж спустился на полосу, где принял поздравление комиссии из штаба Оперативной группы войск в Арктике во главе с генерал-майором Л. Д. Рейно. В Москву послали радиogramму об успешном приземлении стратегического бомбардировщика на арктическом аэродроме⁴.

Затем лётчики заняли свои места в самолёте. Ту-16, получив «добро», начал разбег при попутном боковом ветре. И вдруг, когда 50-тонный бомбардировщик уже пробежал метров 500, его повело с полосы влево на неутрамбованный снег, занесло и бросило на стоявшие рядом с полосой штабной самолёт Ли-2 и штабеля ящиков. Командир экипажа попытался парировать разворот самолёта двигателями, но на это не хватило времени. Бомбардировщик раскидал груды ящиков, правым крылом задел Ли-2 и только тогда остановился...

По команде Алехновича все шесть человек экипажа быстро покинули самолёт. Пожара не было, серьезно пострадавших – тоже. Только второй пилот майор Е. И. Базарный рассёк лоб о приборную доску, а штурман сильно ушиб ноги.

Второму Ту-16 (командир экипажа подполковник Г. Яг-лов) руководитель полётов посадку запретил, и он, сделав над ледовым полем круг, ушёл обратно в Тикси. Позже на льдину благополучно сели два Ту-4Р гвардии майоров Алфёрова и Акулова.

⁴ Генерал-полковник авиации В. В. Решетников в своей книге отмечал: «Иногда нам выпадали «особые» задания. В дни работы крупных всеармейских конференций – то партийных, то комсомольских – один из полков запускаясь на Северный полюс, и именно оттуда, с полюса, в строго установленное по регламенту конференции время, но будто невзначай, летела приветственная радиogramма от лётчиков Дальней авиации. Она с митинговым энтузиазмом возглашалась делегатам, те восторженно били в ладоши, а «режиссёры» этого спектакля сияли от произведенного эффекта».

Во время столкновения у Ту-16 была оторвана часть крыла и образовались задиры на лопатках двигателя, а у Ли-2 поломана правая стойка шасси.

Самолётам требовался серьёзный ремонт, но «наверх» доложили лишь «о мелкой поломке». В подтверждение на «СП-6» отправили ремонтную бригаду, которая приступила к имитации восстановления повреждённой техники. Самолётом Ту-4 привезли новую турбину, для выгрузки которой из бомболюка в связи с её большими габаритами пришлось выдалбливать во льду яму. Но для доставки нового крыла в то время ещё не было подходящего авиатранспорта.

Стало понятно, что самолёт в условиях Арктики восстановлению не подлежал. Так как полярное лето заканчивалось, ремонтную бригаду «временно» со льдины сняли, а для охраны самолёта оставили техника, старшего лейтенанта Р. Кагирова.

Тем временем льдину с бомбардировщиком, который по документам числился где-то на ремонтной базе, уносило всё дальше и дальше на запад, а через ВПП пролегла трещина, сделавшая невозможным ни взлёт, ни посадку тяжёлого самолёта. В августе Ту-16 обнаружил и сфотографировал канадский самолёт-разведчик, и в западной прессе стали писать о возможном оборудовании советских стратегических баз в нейтральной зоне вблизи американского континента.

Назревал грандиозный международный скандал. К тому же ветры и течения стали сносить ледовый аэродром в сторону Гренландского моря. Стало ясно, что «ремонтировать» самолёт дальше нельзя, и очередной комиссии всё-таки пришлось его списать. Теперь машину необходимо было уничтожить, предварительно сняв всё самое ценное.

Зимой это сделать не удалось. Только 16 апреля 1959 г., за 10 дней до годовичного юбилея начала его дрейфа, Ту-16 сожгли, а затем, что смогли, сбросили в небольшую полынью. За это время самолёт прошёл вместе с «СП-6» расстояние в 3348 км. Позже проходила информация, что обломки машины были замечены у берегов Гренландии.

К этому времени Герой Советского Союза гвардии полковник А. А. Алехнович был уже уволен в запас «по болезни».

Больше Ту-16 на аэродромы в Арктике не садились.

Всего же «СП-6», впервые в практике нашей страны созданная именно на ледяном острове, проработала 3,5 года (1245 суток). За это время на ней побывали 4 смены полярников и было завезено 965 т грузов, а при закрытии станции вывезено наиболее ценного научного оборудования 28,8 т. Станция прекратила свою работу 14 сентября 1959 г. в точке 82°06' с. ш., 03°56' в. д. – приблизительно в 230 км к северо-западу от о. Шпицберген. Она продрейфовала по Северному Ледовитому океану 8650 км по общему или около 3000 км по генеральному пути. На ледовые аэродромы «СП-6» посадку совершили 588 самолётов различных типов, включая Ту-4, Ил-12, Ли-2 и Ан-2, а также вертолёт Ми-4, которые, кроме грузов, доставили сюда 372 человека.

В 1955 г. на вооружении ВВС США поступил новый стратегический бомбардировщик «Боинг» Б-52 Stratofortress, сменивший Б-36 и Б-47, в том числе и в Арктике.

Вскоре эти «Стратосферные крепости» стали регулярно летать вдоль северных границ СССР с реальным ядерным оружием на борту, поэтому важным моментом в боевой подготовке советских стратегических сил стала отработка превентивного выхода из-под возможного удара. Главным средством при этом считалось рассредоточение самолётов, причём не только на аэродромах ГВФ, но и на оперативных аэродромах Арктической группы в тундре, к тому же и до жизненно важных центров США оттуда было намного ближе. В 1958 г. к северным границам страны были переброшены истребительные части ПВО страны, которые базировались на аэродромах совместно с отрядами Управления Полярной авиации. В тот же период началась установка радиолокаторов по всему Северу – от Новой Земли до Берингова пролива.

В качестве альтернативы Б-52 в возможной ядерной войне 26 сентября 1957 г. в СССР на вооружение был принят самолёт Ту-95, способный преодолеть расстояние свыше 7 тысяч километров в один конец. Для советских ВВС это был качественно новый самолёт, прежде всего с точки зрения задач, которые на нём предстояло решать. Поэтому и авиачасти, куда он поступал, были особыми, укомплектованными опытными лётчиками и решительными командирами. Одной из первых авиадивизий, получивших Ту-95, стала 106#я ТБАД, базировавшаяся в Узине под Киевом. Её первым командиром стал дважды Герой Советского Союза генерал-майор авиации А. И. Молодчий. В состав дивизии вошли 409#й ТБАП и 1006#й ТБАП.



Канадский разведывательный самолёт над местом аварии Ту-16А

В конце 1950#х в рамках учений «Купол» межконтинентальные бомбардировщики Ту-95 совершали посадки и взлетали со снежных полос на Крайнем Севере СССР. Выглядело все это достаточно эффектно: гигантские машины неслись по укатанным взлётно-посадочным полосам в огромных снежных туннелях, ширина которых была чуть больше размаха их крыльев.

Идея ледовых аэродромов также продолжала будоражить умы военных. Одним из первых освоил посадку Ту-95 на такой аэродром В. В. Решетников, который так описал это событие: *«Я должен был попробовать, как поведёт себя четырёхдвигательная машина с торможением реверсивной тягой на ледяной полосе, поскольку до этого на таких машинах никто на лёд не садился, а в боевых условиях и этот опыт может оказаться не лишним.*

Я сначала ушёл на островной тундровый аэродром в Карском море (эта задача была для меня главной), а уж взлетев оттуда, напрямик направился на ледовый.

Сов. секретно
Экз. №1
ЦК КПСС

Докладываю по донесению начальника штаба Оперативной группы в Арктике полковника Ушакова. 21 августа с/года в 6 час. 40 мин. (московское время) над льдиной, на которой расположена станция “Северный полюс-6”, появился иностранный четырехмоторный самолет с канадскими опознавательными знаками №МН-9-82, который в течение одного часа летал над льдиной и расположенной на ней комендатурой, обслуживающей посадочную полосу и ведущей научную работу.

На высоте 50-100 м самолет сделал 16 заходов с разных направлений на военный городок, самолет Ту-16 (получивший повреждения при очередных полетах дальней авиации по освоению посадочной полосы на льдине и оставшийся там для ремонта), радиостанцию и запасные площадки.

В передней части фюзеляжа был открыт люк для фотоаппарата (был виден фотообъектив).

В 7 час. 40 мин. 21 августа самолет улетел в северном направлении.

—

Конев
22 августа 1958 года.

Резолюция на документе: «Ознакомить секретарей ЦК».

Ознакомились: Суслов, Брежнев, Игнатов, Фурцева, Аристов, Мухитдинов, Кириченко.

Сел осторожно, прикоснулся ко льду мягонько, чувствовал, с чем дело имею: подско-чит разок-другой на неудачной посадке – можно и не удержаться, заскользит боком... Одна надежда на добрый случай. Но она пошла легко и прямо, пока на двух главных шасси. Переднее опустил не сразу и очень медленно. Чуть тронул тормоза и почувствовал, как она будто плечиками поводит, норовя броситься в сторону. Снял с упора внутренние винты. На мощном торможении обратной тяги она резко сократила скорость пробега, на миг заёрзала, но тут же успокоилась. Можно снимать и крайние. Машина крепко сидела на ногах и была совершенно послушной.



Командир 106#й ТБАД Герой Советского Союза, генерал-майор авиации В. В. Решетников в Тикси

Теперь предстоял взлёт. Ветерок был слабым и особого влияния на длину разбега или его устойчивость оказать не мог, а раз так, то стоит ли возвращаться к началу полосы, руля без толку, вероятно, километра три или четыре. Развернул её, присмирившую, на обратный посадочный курс, подтянул закрылки к взлётному положению и прямо на разбеге – тормоза всё равно не держат, – увеличивая до полного режим работы двигателей, взлетел и ушёл на базовый аэродром. На этот лёд пришёл потом командир полка Леонид Иванович Агурин, а за ним и другие экипажи. Но широкого применения этот опыт не получил».

Ни один из таких ледовых аэродромов так и не вступил в строй действующих, предназначенных для несения боевого дежурства, но опыт строительства полярных аэродромов в последствии пригодился для посадки в Арктике тяжёлых транспортных самолётов Ан-12 и создании ледовых аэродромов в Антарктиде.

Надобность в военных базах у Северного полюса отпала не только потому, что строительство и использование их было сопряжено с колоссальным риском, но прежде всего из-за того, что в ЦКБ-1 под руководством С. П. Королёва была создана и 21 августа 1957 г. успешно испытана межконтинентальная баллистическая ракета Р-7, способная доставить термоядерный заряд в любую точку США. Да и возможности стратегической авиации уже позволяли обходиться без «ледовых авианосцев».

Полярное соперничество двух сверхдержав начало переходить на другую сторону земного шара – в Антарктиду.

Глава II. К шестому континенту

2.1. Здравствуй, Terra Incognita

31 декабря 2009 г. австралийские полярники обнаружили на побережье Антарктиды у залива Коммону-элт каркас самолёта британской компании «Виккерс», который пролежал во льдах с 1914 г. Моноплан был произведён в 1911 г. – лишь через восемь лет после того, как в воздух поднялся самый первый в мире аэроплан братьев Райт. В Антарктиду машина попала в составе экспедиции австралийского исследователя Дугласа Моусона, который намеревался совершить на нём первый в мире перелёт из Австралии через Антарктиду в Великобританию. Но, к сожалению, в ходе демонстрационного полёта в Австралии самолёт потерпел аварию, в результате которой были повреждены крылья, и он стал непригоден для полётов.

Тогда Моусон решил переоборудовать самолёт в наземный тягач для саней, для чего к его фюзеляжу были прикреплены лыжи и специальный руль. Однако мотор этого агрегата не выдерживал сверхнизких температур, и его пришлось бросить на побережье. Первый полёт над Антарктидой пришлось отложить на 14 лет⁵.

16 ноября 1928 г. в районе острова Десепшен впервые в небо Антарктики поднялись два самолёта, пилотируемые американскими авиаторами Джоржем Хьюбертом Уилкинсом и Карлом Бенджамином Эйельсоном.



Самолёт «Виккерс» Д. Моусона в Антарктиде. 1914 г.

20 декабря 1928 г. Уилкинс вылетел на самолёте в район Антарктического полуострова. Он поднялся над ледниковым щитом до высоты 1800 м и дважды пересёк гигантский шельфовый ледник Ларсена, открытый в 1902 г. Отто Норденшельдом. Уилкинс продолжил

⁵ Впервые в небо Антарктики человек поднялся в феврале 1902 года на привязном аэростате. Это был английский полярный исследователь капитан Р. Ф. Скотт. В тот же день лейтенант Э. Г. Шеклтон с аэростата сделал первые аэрофотографии на ледяном континенте. Позднее привязные аэростаты использо-вались германской экспедицией Э. Дригальского, зимовавшей у берегов Восточной Антарктиды на судне «Гаусс».

свои полёты в 1929 г., установив с воздуха, что Земля Шарко, до этого считавшаяся частью материка, на самом деле остров.



Дуглас Моусон был первым человеком, попытавшимся совершить на самолёте перелёт через Южный полюс

Но настоящее использование авиации в антарктических исследованиях было начато американским морским офицером и полярным исследователем Ричардом Эвелином Бэрдом (Richard Evelyn Byrd). В самом начале 1929 г. он доставил на двух судах к восточному краю ледяного барьера Росса четыре самолёта, а в Китовой бухте построил зимовочную базу «Маленькая Америка» (Little America). После этого Бэрд на трёхмоторном самолёте Ford осуществил свой первый полёт над Землёй Эдуарда VII и определил, что это полуостров. Спасаясь от начавшейся пурги, Бэрд повернул к югу и обнаружил группу невысоких горных пиков, назвав их горами Рокфеллера, финансировавшего экспедицию. Из полёта он вернулся, когда бензин был уже на исходе.

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.