

*В этом году отмечаются знаменательные юбилеи в истории отечественной авиации: 90 лет со дня создания Полярной авиации и 65-летие первых полетов советских самолетов в Антарктиде. Об этих событиях рассказывает активный участник воздушных экспедиций в Арктику и Антарктику.*



# Эпоха Полярной авиации



**Жорж Шишкин,**  
Заслуженный пилот СССР,  
летчик-испытатель,  
ветеран полярной авиации.  
Антарктида, 1980 г.

*Автор статьи – известный пилот и летчик-испытатель, выпускник Бугурусланского летного училища и Академии гражданской авиации. Освоил полеты на самолетах Ли-2, Ил-14, Ил-18, Ил-76, Ил-86 и др. Общий налет – 20 тыс. часов, в том числе, в условиях Арктики и Антарктики. В 1980-х гг. Ж.К. Шишкин возглавлял Управление летной службы МГА СССР. Автор методических пособий и учебников, член Русского географического общества.*

льдах на побережье около 100 человек.

В 1934 г. проведена уникальная воздушная операция по спасению 104 пассажиров парохода «Челюскин», раздавленного льдами в Чукотском море. После завершения спасательной операции летчики А.В. Ляпидевский, С.А. Леваневский, В.С. Молоков, И.В. Доронин, М.Т. Слепнев, М.В. Водопьянов и Н.П. Каманин были первыми удостоены звания Героя Советского Союза.

21 мая 1937 г. впервые в мире выполнена уникальная посадка четырех тяжелых транспортных самолетов АНТ-6 на Северном полюсе.

Руководитель перелета – М.И. Шевелев. Пилоты А.Д. Алексеев, М.С. Бабушкин, П.С. Головин, И.П. Мазурук, И.Т. Спирин, а также М.И. Шевелев, И.Д. Папанин и О.Ю. Шмидт стали Героями Советского Союза.

В предвоенный период успешно развивалась и авиация гражданского воздушного флота (ГВФ), фактически выполнявшая авиационные работы в полярных условиях и на Северо-Востоке страны. В феврале 1933 г. было установлено воздушное сообщение между Иркутском и Якутском на самолетах «Юнкерс» общества «Добролет» пилотом М.Слепневым и бортмехаником И.Эренпрейс. Для Якутска, по воспоминаниям С.Обручева, «...это был целый переворот в психологии жителей».



**М.И. Шевелев**

В его структуре было создано Управление Полярной авиации. Руководителем был назначен Марк Иванович Шевелев, который возглавлял Управление более 30 лет (с перерывами) до его ликвидации в 1970 г.

В последующие 10 лет Полярная авиация обеспечивала ледовую разведку и проводку судов

от Земли Франца-Иосифа, Северной земли до острова Врангеля и Берингова пролива. Использовались новые самолеты Р-5, Р-6, ТБ-1, ТБ-3, АНТ-4, Ли-2 и гидросамолеты разных модификаций. Создавались сухопутные аэродромы по всему побережью Ледовитого океана. Перевозились

пассажиры и срочные грузы в полярные поселки.

Зачастую выполнялись работы по спасению экипажей пароходов, вынужденно зимующих во льдах Восточно-Сибирского и Чукотского морей. Так, в 1933 г. морской летчик Ф.К. Куканов (командир Чукотской авиагруппы) со своим экипажем вывез с места зимовки кораблей во



**Я.И. Нагурский**

Использование самолетов при исследованиях в труднодоступных приполярных и полярных зонах обоих полушарий началось более 100 лет назад с активным участием российских авиаторов.

Успешными оказались полеты российского летчика Яна Иосифовича Нагурского на самолете «Фарман» в августе 1914 г. на север вдоль западного побережья Новой Земли.

В дальнейшем самолеты стали летать вдоль побережья Северного Ледовитого океана вплоть до бухты Провидения. Я.И. Нагурский по праву считается пионером арктических полетов.

В последующие годы, с увеличением объемов работ обществом «Комсеверпуть» в Заполярье возникла необходимость в создании самостоятельной отдельной структуры. Ею стал отдел связи вместе с авиаслужбой, который имел свое командование и самолеты. 1 марта 1931 г., начало функционирования отдела, принято считать днем рождения Полярной авиации.

17 декабря 1932 г. вышло Постановление СНК СССР об организации Главного управления Севморпути.





М.В. Водопьянов

Авиагруппа под руководством М.Н. Каминского работала на Чукотке с базированием в Анадыре, из него авиаторы впервые проложили трассу до мыса Северного (ныне мыс Шмидта) напрямую через Залив Креста и Амгуэму. В тот же период в Анадыре был создан аэроклуб, в котором обучался и первый летчик-чукча Тимофей Елков, погибший в годы войны. В районе аэропорта Анадыря ему установлен памятник. В январе 1935 г. начал полеты с ледового аэродрома бухты Нагаева (Магадан) известный летчик Михаил Водопьянов.

В первые дни Великой Отечественной войны из летного и технического состава Полярной авиации и ГВФ были сформированы авиационные соединения, в том числе 81-я дальнебомбардировочная дивизия особого назначения. Руководители и авиационный персонал Полярной авиации проявили высокий профессионализм и мастерство при полетах по воздушной трассе Фербенкс — Ном — Уэлькаль —

Марково — Сеймчан — Якутск — Красноярск, перегоняя самолеты из США, полученные по ленд-лизу. Илья Павлович Мазурук командовал перегонной дивизией, от Полярной авиации в перелетах участвовали В.Перов, П.Гамов и др.

После войны и в 1950-1960 гг. Полярная авиация вернулась к выполнению работ не только по своей гражданской тематике, но и в интересах Министерства обороны. В этой сложной и ответственной работе активно участвовали П.П. Москаленко, И.Ф. Васин, В.И. Аккуратов, В.П. Вечирко, А.С. Поляков, Б.С. Осипов, Я.Я. Дмитриев, В.А. Борисов, И.В. Донцов, В.М. Перов, В.Я. Потемкин, Ю.А. Шукин, В.А. Кренев, О.С. Трухтанов и другие прекрасные организаторы летного дела.

В Полярную авиацию иногда, преодолевая инструкции и запреты, буквально «прорывались» представи-

тельницы «прекрасного пола». Мы помним и восхищаемся их мужеством. Это пилоты И.Ф. Вертипрахова (единственная женщина — Заслуженный пилот СССР), Л.И. Васягина, Н.И. Винокурова, штурман Т.К. Афанасьева.

В 1955 г., президиум Академии наук СССР утвердил план Комплексной Антарктической экспедиции (КАЭ). В ее состав входил и первый авиаотряд (21 человек) из опытного летного и технического персонала. Его возглавлял Герой Советского Союза И.И. Черевичный. Использовались самолеты Ан-2, Ли-2, Ил-12 и вертолеты Ми-1, Ми-4.

В период Международного геофизического года до первого декабря 1958 г. в Антарктиде работало три КАЭ: второй и третий авиаотряды возглавляли П.П. Москаленко и В.М. Перов. Выполнен огромный объем работ по аэрофотосъемке территорий, геофизике и геологии, ледовой разведке и др. Осуществлялись полеты над всеми Южными полюсами Земли (Географический, Магнитный, Полюс Ветров, Полюс Недоступности, Полюс Холода), в том числе, с посадкой на Полюсе Недоступности. Ричард Берд (американский исследователь Антарктиды, первым в 1929 г. совершивший полет к Южному полюсу) в поздравительной телеграмме писал: «После того, как русские высадились на этих ледяных берегах, я несколько не сомневался, что именно они первыми достигнут этой точки планеты».

В декабре 1958 г. уникальную операцию по спасению бельгийских полярников, в том числе члена королевской семьи, провел экипаж третьей КАЭ в составе командира В.Перова (руководитель летного отряда), второго пилота В.Афонина, штурмана Б.Бродкина, бортмехаников В.Серге-

ева, Е.Меньшикова и бортрадиста Н.Зорина. Экипаж удостоен высоких советских и бельгийских наград. (Подробнее об этой уникальной экспедиции в журнале «АвиаСоюз» № 6 2018 г. рассказал единственный ныне здравствующий участник тех событий, в то время бортмеханик самолета Ли-2, Виктор Михайлович Сергеев. Позднее он освоил полеты на многих самолетах, в том числе бортинженером на Ил-62 и Ил-86).



**Инженерно-технический состав в Антарктиде. В центре (второй ряд) — В.М. Сергеев**

До открытия станции Молодежная отряды базировались в Мирном. В дальнейшем авиаотряд делился на группы автономного базирования, размещенные по многим станциям Антарктиды. Общая численность специалистов доходила до 150 человек.

Большую работу по формированию авиаотрядов в Антарктике проводило руководство Управления гражданской авиации Центральных районов (УГАЦ). Огромный вклад руководителей УГАЦ А.А. Ярового, И.С. Макарова, А.М. Волкова, Ю.В. Цыбина, И.И. Шарапова и др.

Для многих авиаторов работа в Антарктиде стала смыслом жизни.

В.П. Гамов, Е.А. Горбунов, В.Е. Фроловский, О.Г. Акимов, В.И. Масюта, А.Н. Бабулин, В.И. Белов работали в отрядах многократно, до 5-7 раз. Но «королями» летной работы в Антарктиде заслуженно считают Е.Д. Кравченко (13 экспедиций) и В.И. Голованова. К сожалению, их героическая работа государством должным образом не оценена.

**Самолет Ил-12 в Антарктиде**



Широким фронтом шла аэрофикация всех территорий. Региональная авиация Севера, Урала, Красноярского края, Якутии, Колымы и Чукотки, обеспечивая потребности народного хозяйства, проникала все далее в северные районы, в которых ранее использовалась, в основном, Полярная авиация.

## Самолет Ил-18Д в Антарктиде



С целью централизации деятельности гражданской авиации в СССР был проведен ряд организационных мероприятий. В состав ГУГВФ вошла сельскохозяйственная, лесная, санитарная авиация, а также авиация Минрыбпрома и Дальстроя. В январе 1960 г. Полярную авиацию передали в ГУ ГВФ, и она уже как ее структура пополнялась новыми самолетами Ил-14, Ил-18, Ан-12, вертолетами Ми-4. Увеличился объем работ в полярных прибрежных районах, особенно по ледовой разведке и проводке судов. Была организована пассажирская авиалиния Москва — Бухта Провидения на самолетах Ил-14, затем Москва — Анадырь на Ил-18. Именно у руководства Полярной авиации возникла идея об организации прямого воздушного моста между Москвой и Антарктидой для ускоренной доставки научных работников и сотрудников станций.

Под руководством М.И. Шевелева эта сложнейшая организационная и подготовительная работа была завершена сверхдальним перелетом в декабре 1961 — январе 1962 г. самолетов Ил-18 (командир А.С. Поляков) и Ан-12 (командир Б.С. Осипов) по маршруту Москва — Дели (Индия) — Крайстчерч (Австралия) — Мак-Мердо (станция США в Антарктиде) — Мирный — Москва. Все участники полета были награждены,

а командиры экипажей удостоены звания Героя Социалистического Труда.

Второй подобный перелет был выполнен в ноябре — декабре 1963 г. двумя самолетами Ил-18 под управлением А.С. Полякова и М.П. Ступишина. После вылета из Мак-Мердо они садились на лед в лагуне оазиса

Бангера. Далее пассажиры перевозились в Мирный самолетами Ли-2 и Ил-14. Третий перелет в декабре 1965 — январе 1966 г. (командир И.В. Ляхович, штурман О.С. Труханов) и четвертый перелет в январе 1967 г. (командир А.С. Поляков, второй пилот Н.Н. Степанов) выполнялись по маршруту Москва — порт Перт (Австралия). Далее пассажиры перемещались до Антарктиды морем. В дальнейшем в течение 12 лет подобные сверхдальние перелеты не проводились вплоть до завершения в 1980 г. строительства снежно-ледового аэродрома на станции Молодежная.

В связи со значительным пополнением парка самолетами Ан-2, Як-40, Ил-18, Ан-10, Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ту-134, Ту-154, Ил-62 и др., вертолетами Ми-8, Ми-6, Ми-10К и др., значительным увеличением видов и объемов авиационных работ и необходимостью совершенствования и централизации управления 27 июля 1964 г. было образовано Министерство гражданской авиации (МГА) СССР. Первым министром стал маршал авиации Евгений Федорович Логинов.

В процессе дальнейшей «модернизации» структуры МГА СССР в 1970 г. Управление Полярной авиации было ликвидировано, а выполнение работ

по авиационному обслуживанию народного хозяйства и населения районов Крайнего Севера, а также работ по проведению ледовой разведки и обеспечению высокоширотных экспедиций в морях советской Арктики возложено на Северное, Тюменское, Красноярское, Якутское и Магаданское управления ГА. Полярное управление с 1 января 1971 г. было расформировано.

Поспешное и без необходимой проработки принятое решение привело впоследствии к быстрому разрушению инфраструктуры многих северных аэродромов и аэропортов, прекращению выпуска и подготовки авиатехники для полетов в полярных условиях, утрате традиций и методик подготовки летного и инженерно-технического состава для работы в суровых и условиях высоких широт.

В последующие годы советского и постсоветского периода гражданская полярная авиация обеспечивала потребности науки и народного хозяйства в Арктике и Антарктике. Работа научных станций на этих территориях обеспечивалась по заявкам НИИ Арктики и Антарктики.

В 1980 г. на станции Молодежная в Антарктиде аэродромными отрядами института «Ленаэропроект» под руководством Г.Я. Ключникова был подготовлен снежно-ледовый аэродром длиной 2560 м для приема тяжелых самолетов.

Распоряжением Правительства СССР было решено организовать воздушное сообщение между Москвой и станцией Молодежной по кратчайшему маршруту Москва — Каир — Аден — Мапуту — станция Молодежная. Руководители перелета: заместитель министра ГА Б.Д. Грубий, главный штурман ГА В.Ф. Киселев,



Экипаж Ил-76, выполнивший сброс груза на СП-25 (третий справа — Ж.К. Шишкин), декабрь 1983 г.

ведущий пилот-инспектор — автор этой статьи, командиры экипажей А.Н. Денисов и Е.П. Бунчин, летные и технические специалисты с задачей успешно справились.

13 февраля 1980 г. самолет Ил-18Д № 74267 приземлился на аэродроме станции Молодежная. 16 февраля был выполнен исследовательский полет к южному Географическому Полюсу и Полюсу Недоступности. 23 февраля 1980 г. самолет вернулся в Москву. Этот перелет положил начало регулярным полетам самолетов из СССР в Антарктиду, в том числе, и с целью рыбной разведки в прибрежных водах материка.

Важная роль в организации инженерного обеспечения полетов в Антарктиду принадлежит заместителю начальника Главного управления эксплуатации и ремонта авиационной техники МГА СССР А.П. Никитину, главным инженерам УГАЦ И.Н. Кузнецову, А.А. Мухину и другим специалистам ИАС ГА.

В декабре 1983 г. проведена уникальная воздушная операция по спасению зимовщиков станции СП-25, которая оказалась на удалении 2200 км от береговой черты Чукотки в районе активного торошения льдов. Была сформирована группа из 20 человек, подготовлены летный экипаж и самолет Ил-76ТД, оборудованный для сброса грузов в полете. Руководитель операции — автор этой статьи (в то время заместитель начальника УЛС МГА), командир — летчик-испытатель М.Кузнецов, штурман — И.Абдулаев, бортинженер — А.Брагин, бортрадисты — В.Руляков и В.Герасимов. Полет выполнялся по маршруту Москва — Ленинград (для снаряжения порядка 8 т грузов парашютно-грузовых систем) — Магадан (для тренировки экипажа на точность сброса) — Певек.

10 декабря 1983 г. через четыре часа после взлета из Певека в условиях полярной ночи и полной темноты льдина со станцией СП-25 была найдена, и успешно десантирован на парашютах груз с высоты 150 м и с высоты 50 м без парашютов. (Подробнее об этой экспедиции в журнале «АвиаСоюз» № 3/4 2018 г.)

В марте 1986 г. начаты полеты в Антарктиду на самолетах Ил-76ТД. Руководители первого технического рейса — командир 64 летного отряда Г.Александров и главный штурман ГА

В.Киселев, командиры корабля Ю.Головченко и Ю.Яковлев. Самолет Ил-76ТД № 76479 доставил на станцию Молодежная 58 участников 31-й САЭ и 15 т груза.

Следует отметить большой вклад ОКБ С.В. Ильюшина в освоение исследования шестого континента. Самолеты Ил-12, Ил-14, Ил-18 и Ил-76 в течение нескольких десятилетий использовались и используются в перевозках специалистов и грузов в Антарктиду. (Подробнее об этом в статье главного конструктора ПАО «Ил» Н.Д. Таликова в журнале «АвиаСоюз» № 1 2020 г.)



В конце 1990 — начале 2000 гг. были существенно снижены объемы научных работ в Арктике и Антарктиде. Завоз грузов по Северному морскому пути практически прекратился. По большому счету работа для гражданских авиаторов-полярников оставалась только в акватории Северного Ледовитого океана, особенно после принятия решений о возрождении полярных станций и создания ледовой базы «Барнео», которая находится практически на Северном полюсе. На этой базе работают самолеты Ил-76МД, десантируя строителей, строительные материалы, грузы, продовольствие.

В 2005 г. экипажами самолетов Ил-76 (командиры Р.Т. Есаян, С.Г. Близинок) выполнены сбросы грузов на станции Восток и произведены уникальные первичные посадки на ледовые площадки.

В январе 2007 г. выполнен уникальный высокоширотный перелет двух вертолетов Ми-8МТВ-2 от южной оконечности Южной Америки до Южного

полюса и обратно под руководством Заслуженного военного летчика РФ, Героя России Н.Ф. Гаврилова.

Авиационную связь с Антарктидой с начала 2000-х гг. выполняли, в основном, экипажи самолетов Ил-76ТД ГосНИИ ГА под общим руководством и личным участием в полетах заместителя генерального директора ГосНИИ ГА, начальника ЛИЦ, Героя России, Заслуженного летчика-испытателя России Рубена Есаяна.

Для внутриконтинентальных перелетов между научными станциями в Антарктиде авиатехники российского производства, к сожалению, нет. Даже добытые с огромным трудом образцы с водой из подледного озера на станции Восток были доставлены на аэродром станции Новолазаревская на арендованном у канадцев самолете.

В последние годы принят ряд решений, программ и мер, направленных на развитие северных и восточных районов нашей страны, в том числе, программа «Экономическое и социальное развитие арктической зоны РФ на 2011–2020 гг.». К сожалению, в них отсутствуют разделы по развитию авиации!

Хотел бы еще раз напомнить о необходимости ускорить выполнение поручения руководства страны о создании на базе ГосНИИ ГА Летно-исследовательского центра Арктики и Антарктики с оснащением его современными отечественными воздушными судами, в том числе, самолетами Ил-76 и Ил-114 на лыжно-колесных шасси.

Современная Полярная авиация крайне необходима нашей стране для ее поступательного развития и обеспечения национальной безопасности. Именно поэтому ветераны полетов в высоких широтах Арктики и Антарктики верят в будущее возрождение Полярной авиации, воссоздание школы полярных летчиков для выполнения полетов на новых современных воздушных судах отечественного производства.

Фото ПАО «Ил» и из архива автора

