

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-министра 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.

1.
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 метеословий, состояния ионосферы, глубин

* Уже 14 сентября 1945 г., всего через 12 дней после общей победы союзников над Японией, приказом И. Сталина и постановлением СНК СССР № 2358 было решено: «создать на полуострове Чукотка оборонительные форпосты, прикрыть основные морские базы на побережье Анадырского залива и бухты Провидения, обеспечить с суши их противодесантную оборону».

В начале 1946 г. по личному приказу Сталина на полуострове Чукотка началось усиленное формирование 14-й десантной армии Дальневосточного военного округа под командованием генерал-лейтенанта Н.Н. Олешева. Армия должна была в случае нападения США на Советский Союз высадиться на Аляске и нанести ответный удар.



океана, скорости дрейфа льдов и т. п. Обеспечить решение этих задач должна была Полярная авиация.

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

* К лету 1945 г. весь авиапарк УПА был распределён по четырём авиагруппам (МАГОН – Московская авиационная группа особого назначения УПА ГУСМП при Совете Министров СССР, а также Енисейской, Игарской и Чукотской авиагруппы), в которых официально числились 68 самолётов: по десять экземпляров Г-1 и По-2, по семь – Си-47 и РВН-1, по шесть – МП-1, С-2 и СП, пять МП-7, три П-5, по два Г-2 и Ш-2 и по одному ПС-40, ПС-84, Б-25, СТ-2, но треть их подлежали или ремонту, или списанию. Из семи Си-47 в это время летали только четыре машины. На следующий год в МАГОН были переданы ещё два Си-47 и несколько Ли-2. На некоторые Си-47 ещё в годы войны на Внуковской авиаремонтной базе ГВФ № 400 стали устанавливать двигатели АШ-62ИР. Самолёт прошёл государственные испытания в НИИ ГВФ, получил название ТС-62 и был рекомендован для серийного переоборудования на всём парке самолётов Си-47. ТС-62 по своим лётным характеристикам уступали Си-47, но превосходили Ли-2 за счёт лучшей аэродинамики.

2.

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



3.
*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. Учили, что за 80-й широтой уже началась полярная ночь».

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

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

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

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



4.
Военно-транспортные
самолёты «Дуглас»
Си-47 «Скайтрейн»
Полярной авиации
на Диксоне



5.
*Маршрут перелёта
на Северный полюс
в октябре 1945 г.*

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.

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. Зареву 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.

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.

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 заставляло сильно поволноваться руководство ГУСМП), или



6.
Инженер-полковник
Ф.М. Кузичкин,
исполняющий
обязанности
начальника УПА
ГУСМП в 1941–1945 гг.