

Забывтый подвиг

Спасение полярной станции СП-25

Отечественная гражданская авиация имеет большой опыт по спасению арктических научных экспедиций, начиная с эвакуации пассажиров затонувшего парохода «Челюскин». Один из примеров в недавней истории – беспрецедентная эпопея спасения в декабре 1983 г. экипажем самолета Ил-76 терпящих бедствие полярников на станции СП-25.



Руководство страны всегда придавало большое значение освоению арктического бассейна и понимало, что без авиации оно не может быть эффективным. Уже участники первой арктической станции (СП-1) во главе с И.Д. Папаниным были высажены на лед Северного Ледовитого океана самолетами. Так оно и повелось в дальнейшем – высадка, снятие, обеспечение жизнедеятельности, экстренная эвакуация, спасение терпящих бедствие полярников. Все это стало привычным и чуть ли не обыденным, хотя каждый из таких полетов был сопряжен с риском и требовал от пилотов высокого мастерства.

Вот почему обращение в ноябре 1983 г. заместителя председателя Государственного комитета СССР по гидрометеорологии и контролю природной среды Е.И. Толстикова к первому заместителю министра гражданской авиации СССР Б.Е. Панюкову с письмом «Об обеспечении СП-25 продовольствием» казалось вполне закономерным. Речь шла о том, что на научно-исследовательской дрейфующей станции «Северный полюс-25», находящейся примерно в 1500 км от ближайшего аэропорта Средний (архипелаг Северная Земля), окружающая ледовая обстановка не позволила полярникам построить ВПП для приема самолетов. Госкомгидромет просит оказать помощь в обеспечении продовольствием полярников путем парашютного десантирования грузов.

Следует отметить, что позднее, Е.И. Толстикова уточнил не столь радужную обстановку. Лыдина, на которой расположена станция с 19 полярниками-исследователями, сжата до размера 400 х 600 м, при этом сжатие продолжается, торосы достигают высотой до 30 м. На исходе средства жизнеобеспечения станции, предстоит сократить рацион питания людей. Время катастрофически сжимается,

оно уже потеряно на безрезультатное согласование проведения такой операции с моряками, подводниками и военными десантниками, от которой все они, в конечном итоге, уклонились. Вся надежда на Аэрофлот.

В Министерстве гражданской авиации СССР трудились люди с государственным мышлением, высокой ответственностью и профессионализмом – они сразу же откликнулись на просьбу Е.И. Толстикова, тем более, это касалось жизни людей, находившихся на льдине в сложном положении.

Далее события развивались так: от Б.Е. Панюкова команда пошла начальнику Управления летной службы (УЛС) МГА Алексею Григорьевичу Майорову, а он, без промедления подключил к подготовке к предстоящей работе своего заместителя Жоржа Константиновича Шишкина.



М.С. Кузнецов (слева) и Ж.К. Шишкин

Его назначение руководителем по спасению СП-25 было не случайным, и не только в связи с его должностью и знанием грузовых самолетов (Ан-12, Ил-76). Учитывалось и то, что после окончания Бугурусланского летного училища ГВФ в 1955 г. он более 15 лет жил и летал в Заполярье, а это не полеты по европейским «паркетным» трассам. Там он прошел путь от второго пилота самолета Ли-2 до командира корабля-инструктора Ил-14, Ил-18; ввел в строй десятки молодых

пилотов. Иначе говоря, Ж.К. Шишкин хорошо знал Север, а северяне его. Авиация для них – это жизнь!

Уже работая в УЛС МГА СССР, он многократно выполнял полеты по обеспечению полярных станций и проводке судов по Северному морскому пути. У Ж.К. Шишкина также был опыт полетов в Антарктиде. Не так много пилотов, которые побывали и над Северным, и Южным полюсами земного шара. Так, что его кандидатура была вполне закономерной для выполнения ответственного задания.

А.Г. Майоров поручил своему заместителю подготовить проекты необходимых документов и взять на себя руководство перелетом, а, главное, подобрать надежную команду, с которой предстоит решать сложную задачу.

Перво-наперво Жорж Константинович встретился с Михаилом Степановичем Кузнецовым, Заслуженным пилотом СССР, заместителем начальника летно-испытательного комплекса ГосНИИ ГА. Он был, что называется, «пилот от Бога», испытал и ввел в эксплуатацию десятки новых самолетов. С ним Ж.К. Шишкин, в свое время, вводил в эксплуатацию в гражданской авиации самолет Ил-76, к тому же они были однокашники по Бугурусланскому летному училищу.

Как потом вспоминал Ж.К. Шишкин, разговор начался с подбора наиболее приемлемого для решения поставленной задачи типа самолета. М.С. Кузнецов, не задумываясь, предложил Ил-76ТД, так как только он, по его мнению, смог бы в условиях полярной ночи выполнить парашютное десантирование продовольствия на полярную станцию. Решили, что командиром экипажа будет М.С. Кузнецов, а Ж.К. Шишкин – вторым пилотом. М.С. Кузнецов предложил лично подобрать остальных членов экипажа.

В результате, штурманом стал Игорь Абдулаев, бортинженером –



Анатолий Брагин, бортрадистом – Василий Герасимов. Учитывая, что СП-25 находится в воздушных зонах Анкориджа и Эдмонтона, в состав экипажа был включен еще один бортрадист, допущенный к международным полетам и ведению связи на английском языке. Он со штурманом должен подготовить всю необходимую аэронавигационную документацию для выполнения полета в этих зонах. Вторым бортрадистом стал Василий Руляков из Центрального управления международных воздушных связей.

Было решено, что командир займется экипажем и всем, что положено командиру корабля, в т. ч. предварительными тренировками по сбросу груза. Ж.К. Шишкин – организацией и согласованием в инстанциях и ведомствах деталей будущей операции.



М.С. Кузнецов, В.Г. Смыков (в центре), Ж.К. Шишкин

Работая в МГА, Ж.К. Шишкин приобрел немалый опыт организационно-управленческой деятельности, но и он не предполагал то, что какой вал проблем на него свалился. Руководствуясь принципом «Нам не нужны свидетели – нужны соучастники», он первоначально определил таких «соучастников». Основным из них стал ГосНИИ ГА, делегировавший первого заместителя начальника Виктора Георгиевича Смыкова, ставшего научным руководителем проведения всей операции. Его огромный опыт, наработанный в испытательных полетах, и широкий кругозор ученого давали возможность решать проблемы, к которым, порой, другие и не знали, как подступиться. В данном случае многое решать приходилось впервые.

Все участники операции торопились, так как обстановка на СП-25 ухудшалась с каждым днем. Хотя она была открыта 16 мая 1981 г., а смена ее состава планировалась на апрель

Экипаж Ил-76: Анатолий Брагин – бортинженер, Игорь Абдулаев – штурман, Михаил Кузнецов – командир корабля, Жорж Шишкин – второй пилот, Василий Герасимов – бортрадист, Василий Руляков – бортрадист (слева направо)

1983 г., но непредвиденным дрейфом, а возможно из-за ошибок в расчетах, ее занесло «к черту на куличики» в малоизвестный район океана (2000 км от Большой Земли). Откровенно говоря, вопрос стоял о спасении жизни 19 полярников! Именно последнее было тем «ключиком», на который откликнулся каждый, к кому Ж.К. Шишкин обращался за помощью.

Был составлен детальный сетевой график проведения операции в назначенный срок (8-10 декабря 1983 г.). Он и стал основой Указания первого заместителя министра Б.Е. Панюкова от 14 ноября 1983 г. Все, теперь каждый знает свое место в строю и конечную цель операции.

Первый этап – перелет из Москвы в Ленинград, упаковка грузов, установка их на средства десантирования и загрузка в самолет. Потом – уход в Магадан, проведение тренировок по сбросу грузов с предельно малых высот. Оттуда – в Певек, исходную точку маршрута. Если всего в подготовке необычного рейса участвовало свыше 60 человек, то для решающего броска к СП-25 отобрали 28 специалистов, в том числе несколько журналистов.

В Ленинграде и Магадане встречали тепло и по-деловому – все понимали, что время не ждет, проблемы, без которых не обходится ни один подобный рейс, решались максимально быстро и с наивысшим результатом.

В Магадане прошли заключительные тренировки по сбросу грузов. Для этого рядом с ВПП обозначили площадку размером 300 x 100 м и начали «пристрелку» – отработку методики сброса имитаторов груза с высоты 150 м на парашютах и с 50 м – без них тремя потоками: через открытые две боковые двери в фюзеляже и задний грузовой люк с опущенной рампой.

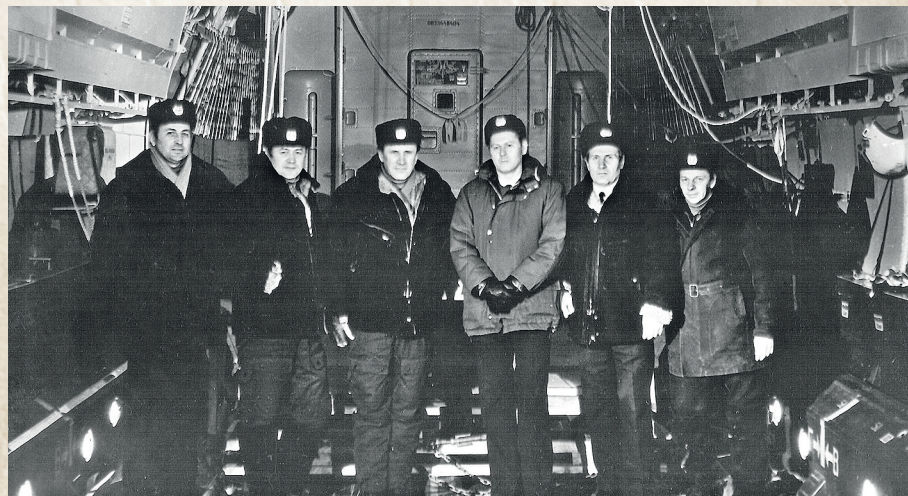
Первая же «пристрелка» едва не закончилась неудачей – сброшенные с высоты в 50 м грузы едва не попали в домик – кунг РСБН (радиосистема ближней навигации). Его чуть не «раз-

бомбили». Дело в том, что Ил-76ТД, эксплуатировавшийся в Аэрофлоте, был, естественно, без прицельного оборудования. Поэтому пришлось отработать сброс груза, пользуясь дедовскими методами бомбометания – «по унту», то есть визуально, «на глазок». При этом, штурман после вывода машины в точку сброса груза, лежа на полу в носовой части, прицеливался через остекление кабины, используя нанесенные на стекле определенные метки. Таким образом во время войны летчики Ил-2 применяли с малой высоты бомбометание противника. Пригодился он и в мирное время.

Несколько часов «шлифовали» этот метод, до секунды уточняя время каждой операции, каждого движения штурвалом и педалями. А счет времени, действительно, шел на секунды – для того, чтобы при убранных шасси, открытых боковых дверях и грузовом люке, выпущенных на 25° предкрыльках и до 30° закрыльках, огромная машина весом в 170-180 т не потеряла устойчивости и управляемости, необходимо было держать ее в диапазоне приборных скоростей полета 250 ± 20 км/ч. На этой скорости расстояние в 300 м Ил-76 «проскакивает» за 4 с. Пришлось для подачи команд изобретать свой условный язык из разных жестов. А отсутствие системы статики открытых дверей приводило к тому, что при открытии их и заднего грузолюка в полете указатели скорости (поступательной и вертикальной) переставали работать: поэтому скорость следовало выдерживать по заранее подобранному режиму работы двигателей.

Но и это не все – «шлифовка» методики сброса проводилась днем, при хорошей видимости, а реальную работу надо выполнять в условиях полярной ночи. Но терять 3 месяца, пока рассветет, было нельзя – на льдине ждали люди! Надо лететь в Певек.

Пришли в Певек. Там предстояло уже в ночных условиях выполнить несколько тренировочных полетов



История авиации

на малых высотах для подборки наилучшего угла выпуска крыльевых фар, оптимальной подсветки места сброса и приземления груза, а, следовательно, и подачи команд от штурмана группе десантирования. Казалось, были смоделированы все возможные ситуации, с которыми предстоит встретиться на СП-25, но все предусмотреть нельзя: все будет зависеть от мастерства экипажа или, как принято говорить, от «человеческого фактора».

В Певеке десантная группа занялась окончательной подготовкой снаряжения – монтажом и проверкой парашютно-грузовых систем, укладкой грузов. Все укладывалось бережно в контейнеры и паковалось так, чтобы, будучи сброшенными, они остались в целостности и сохранности. Общий вес груза – около 10 т: в первую очередь, продукты питания полярникам, дальше – научное оборудование, топливо, медикаменты, аккумуляторы и т. д.

Наблюдая за работой парашютно-десантной команды во главе с А.Д. Большаковым, Ж.К. Шишкин сказал: «Доставим все это на станцию, заживут они вновь по-человечески, а впереди Новый год, чем украсить этот праздник? Найдите пару елок, прикрепите их к тюкам. Пусть порадуят своим видом и запахом тех, кто так далеко от своих семей. Новый год – это все же семейный праздник».

Проснулись в три ночи по местному времени. По аэродромному полю ветер гнал колючую поземку, температура воздуха -35°C . Взлетели по плану в 20.00 по московскому времени, с набором высоты ушли расчетным курсом в Северный Ледовитый океан к первому контрольному пункту СП-26, открытой уже после «двадцать пятой», а ту, якобы, уже списали со счетов.

Пролетая, поговорили по радиосвязи с начальником станции, далее, перелетев в Западное полушарие, пошли в черное безмолвие и сплошную тишину в эфире. Шли на автопилоте, как обычно, но все понимали: этот полет особый, впереди еще предстоит то, что до них никто и никогда не делал! Однако до СП-25 предстояло еще долететь и найти ее в ледовитом океане.

Теперь все зависело от штурмана Игоря Абдулаева и того навигационного оборудования, которым оснащен Ил-76ТД, – оно в этих широтах еще не испытывалось. Да и рассчитывать на радиостанцию СП-25 особо не

приходилось. Из-за экономии топлива она выходила на связь с Большой землей только дважды в неделю. Как она поведет себя – неизвестно. Молчат и диспетчеры УВД в Анкоридже. Время тянется медленно, в душе рождается не то тревога, не то напряженность... внизу в темноте безлюдные просторы льдов и толща воды океана.

Станцию услышали на удалении около 400 км. Настроение у полярников боевое, и они, согласно договоренности, обозначили необходимую площадку горящими плашками с соляркой, мазутом и всяким тряпьем. Погода ясная, мороз -40°C , скорость ветра 10-12 м/с. Самолет приступил к снижению, а десантная группа, готовилась к сбросу груза.

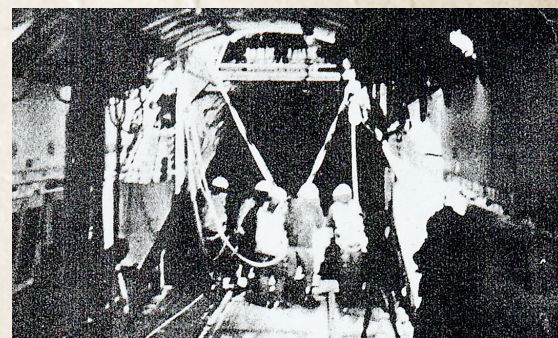
На станцию СП-25 вышли точно: аппаратура сработала почти идеально, с отклонением всего в 3 км. Прошли над обозначенной огнями площадкой. Мела поземка, но не совсем так, как предполагалось – не вдоль, а поперек площадки для приемки груза, а с учетом того, что его следует сбрасывать строго против ветра, расчетное расстояние в 300 м сократилось до 150, а, соответственно, сжалось и время для сброса груза: оно составляло всего 3-4 с. Секунда промедления – 75 м мимо цели, что допустить было нельзя ни в коем случае. За этими секундами – целая жизнь людей. Предстояла ювелирная работа!

До подхода к СП-25 планировалось работать по схеме, апробированной на тренировках: Ил-76 выводится на «боевой» курс на высоте 100 м, выпускается механизация крыла, открываются боковые двери и грузолук, и в «ощетинившемся» виде Ил-76 подходит к точке сброса груза. Сбросив его, повторяется заход по той же схеме.

После «пристрелочного» захода стало ясно: таких темпа и нагрузки в течение 2 ч экипаж не выдержат. Тем более, что «боевой» курс сброса на высоте 50 м пролегал между ледяными торосами в 30 м в коридоре ширины 150-200 м. Это все равно, что продеть нитку в игольное ушко.

О том, что происходило на борту, подробно описано в книге «Взгляд из кабины и кабинета» Ж.К. Шишкина в литературной обработке известного журналиста Василия Карпия. Вот как проходил сброс груза с Ил-76.

После получения рапорта о готовности экипажа и парашютно-десантной команды к первому сбросу борт-



радист В.Руляков встал за плечом у М.С. Кузнецова. Его задача – следить за показаниями радиовысотомера и диктовать их командиру. Ни в коем случае не следует снижаться ниже 50 м. Там торосы из глыб льда!

Второй разворот, третий, заход в створ, обозначенный тусклыми пляшущими оранжевыми точечками сброса. Вокруг полная темнота!

По команде М.С. Кузнецова бортинженер А.Брагин выпустил предкрылки на 25° , закрылки на 30° , открыл грузовой люк и боковые двери.

В самолет врывается морозный воздух, начинается сильнейшая вибрация и тряска. Стрелки указателей скорости прыгают от нуля до упоров, бортинженер держит расчетные обороты работы двигателей. Самолет снижается до 50 м, торосы, выхваченные светом фар из темноты, летят навстречу в лоб с бешеной скоростью, и внутри у всех все невольно сжимается в комок. Машину бьет крупная дрожь, она вибрирует, что еще больше усиливает ощущение того, что может бросить на торосы. Нет, Ил-76 явно не предназначен для брешущего полета.



Штурман И.Абдулаев дает команду «приготовиться» А.Д. Большакову, тот поднимает руку с одним флажком — сигнал до сброса остались секунды, а потом вскидывает руки с флажком — сброс — и резко руки вниз. Десантная группа мгновенно выталкивает из самолета первую небольшую партию пристрелочных грузов и по команде закрываются грузолук и двери.

Ж.К. Шишкин, взяв управление на себя, переводит самолет в набор высоты, дает команду на уборку механизации крыла, вводит в правый разворот. В кабину поднимается В.Г. Смыков и докладывает: «Пристрелочный груз попал точно «в яблочко».

Снова заход: в черную пропасть в хвосте машины и боковые двери уходит полновесный груз почты, продовольствия, оборудования.

Третий заход. Становится жарко. А каково команде А.Большакова в продуваемой морозным ветром грузовой кабине? Они работают, как грузчики, — сбросив партию упаковок, тут же на освободившиеся места тащат новые. И снова выполнять свои «па» на срезе пропасти, грозящей каждую секунду утащить тебя в морозную тьму.

Четвертый заход, пятый. Когда же закончится эта «чертова карусель»? «Ил» кружил над станцией уже больше часа. Трудно представить, что испытывают Ж.К. Шишкин и М.С. Кузнецов, на чью долю приходится самая ответственная и ювелирная работа?! Что чувствует И.Абдулаев, чье мастерство и глазомер, служащий не хуже самого совершенного бомбардировочного прицела, гарантирует точное попадание грузов в цель?

Трудно прочувствовать, как экипаж на многотонной машине, в полярной темноте, похлеще, чем «Черный квадрат» Малевича, в сорокаградусный мороз, да на скорости 300 км в час, как в игольное ушко, должен был зайти и сбросить груз как в «копеечку». Ювелирная работа!

К восьмому заходу на площадке остается всего четыре или пять горящих площадок — часть «разбомбили», у некоторых выгорело их содержимое. Работа идет уже два часа. Лишь дважды выходили из этого режима, когда сброс груза проходил с высоты 150 м.

Наконец, в кабине появляется А.Большаков и докладывает, что груза осталось на один

заход, и просит экипаж «понежнее» сбросить новогодние елки.

На двенадцатом заходе уходят в темноту остаток груза и две елки — подарок полярникам к Новому году. Звучит доклад «Двери и люки закрыты!» — это радует больше, чем то, что выполнена сложнейшая работа, спасено 19 человеческих жизней и сами остались живы. Но, видимо, так уж устроен человек: избежав огромной опасности, он радуется пустякам.

«Ил» сделал круг над станцией, покачал крыльями. Герман Лебедев, начальник станции, сказал по рации слова благодарности. «Спасибо, мужики! Вы не представляете, что для нас сделали.» А ведь Г.Лебедев был не из робкого десятка: за плечами уже были более 10 экспедиций на полярные станции, что о многом говорит.

Машина уже шла в обратный путь на автопилоте к точке Северного полюса — надо было до конца испытать и проверить надежность навигационного оборудования в этом районе.

После того, как Ж.К. Шишкин и М.С. Кузнецов поблагодарили экипаж и парашютно-десантную команду, ее руководитель Александр Большаков эмоционально воскликнул: «Жорж Константинович! А ведь мы это сделали!» — «Сделали, Саша!»

... В родном Шереметьево экипаж встречали, конечно же, не так как «челюскинцев». Все было так, как после очередного рядового рейса. Спустились по трапу на землю, Ж.К. Шишкин и М.С. Кузнецов похлопали ладонями фюзеляж Ил-76ТД, как бы благодаря своего друга за совместную проделанную работу. Постояли всем экипажем с парашютно-десантной группой у самолета и разъехались по домам — кто на такси, кто на маршрутном автобусе...

Они не сразу осознали, что именно ОНИ впервые в истории авиации, сделали то, что еще никто и никогда до них не делал!



Члены экипажа ИЛ-76 и парашютно-десантной команды

Ж.К. Шишкин на следующий день доложил руководству о выполненном задании. А буквально еще через день в газете ЦК КПСС «Правда» (главный печатный орган страны) был опубликован обширный очерк Анатолия Горохова «Дорогой Героев». Откликнулась и отраслевая газета «Воздушный транспорт», которая наряду с очерком поместила слова благодарности экипажу от начальника СП-25 Г.А. Лебедева. Позднее, отвечая на вопросы газеты «Известия», министр гражданской авиации Б.П. Бугаев отметил высокий профессионализм экипажа Ил-76ТД при проведении уникальной операции по спасению СП-25. Все участники этого рейса были отмечены приказом Министра.

Главной же наградой для них всех стало осознание выполненного долга по спасению жизни людей, как это делали их собратья в предшествующие годы.

Минуло полтора десятка лет. Много, что происходило ранее, забылось, а порой сознательно вычеркивалось. Но память о героическом прошлом имеет свойство возвращаться. Так оно и произошло и на сей раз.

На одном из мероприятий, посвященном Дню полярников, оживленно общались те, кто давно знал друг друга по совместным зимовкам и работе в арктических экспедициях. Зашел разговор и о СП-25. И тут оказалось, что тот, кто был на льдине среди торосов, и тот, кто сбрасывал ему спасательный груз, будучи в то время между собой на расстоянии в полсотни метров, так и не встретились лично.

Слово за слово, и вдруг выясняется, что они оба находятся в этом зале. Их представляют, но «матерые полярные волки» Заслуженный пилот СССР Жорж Константинович Шишкин и начальник СП-25 Герман Алексеевич Лебедев не бросаются в объятия. Они крепко пожимают руки и молча смотрят друг на друга. О чем они молчат, думают, можно только догадываться.

Ведь не зря говорят: порой, и молчание бывает дороже всех красивых слов!

Никто ни до, ни после них ничего подобного не делал!

Юрий Дарьмов,
Заслуженный работник
транспорта РФ,
член Совета Клуба «Опыт»