

Страницы недописанной книги

КТО КОВАЛ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПОДВИГА?**Посвящаем 20-летию самого протяженного перелета Ил-76МД
- 43.185 км. по маршруту Москва - Антарктида – Москва.**

Мой сослуживец (в авиации специального назначения) А.Н. Бабулин прилетел в Бостон. Его послужной список: ликвидировал последствия Чернобыльской катастрофы, эксплуатировал вертолеты в Кандагаре (Афганистан), расследовал летные происшествия в МАК (Межгосударственный авиационный комитет), участник шести Антарктических экспедиций... остальное опускаю.

Для справки: Антарктида открыта в 1820 году русскими мореплавателями под командованием капитанов Беллинсгаузена и Лазарева. Имена кораблей «Восток» и «Мирный» присвоены советским полярным станциям.

Постоянного населения нет – только исследовательские станции различных государств (их около 100) со

сменным составом специалистов.

Интенсивное изучение 6-го континента началось в 1955 году. На циферблате моих часов (изготовлены в честь XXX Антарктической экспедиции) обозначены 7 советских станций, а их было вдвое больше.

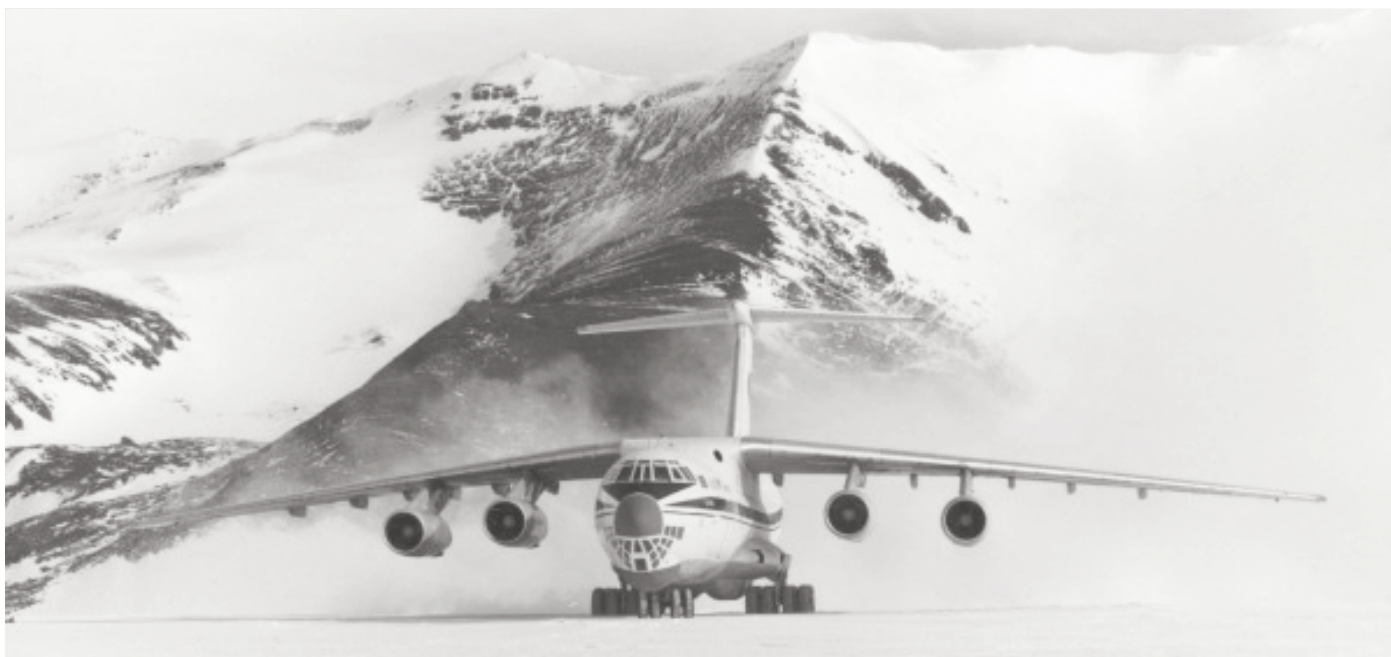
Площадь материка 13975 кв.км., включая 158 кв.км. шельфовых ледников. Ледяной купол толщиной до 3-х километров венчает Южный полюс. Июнь, июль и август – зима. В океан сползают и уходят в свободный дрейф айсберги площадью до 30 кв.км.

Жертвой одного из них стал «Титаник». Мог стать и «Михаил Сомов», о чем - ниже. Штормовые ветра, экстремально низкие температуры (на станции «Восток» - до рекордных 89,2 град. С). «Здесь птицы

не поют» – гнездятся только летом. Постоянными обитателями побережья можно считать лишь тюленей и пингвинов. Жизнь и воспроизводство потомства королевскими пингвинами (рост до 120см.) заслуживают отдельного разговора. Об этом снят фильм, и он завораживает.

Вспоминали каждый свое: я - колонну самолетов и вертолетов на пустынных ночных проспектах Ленинграда: в сопровождении милицейского эскорта трактора транспортировали их из аэропорта «Пулково» в морской порт для погрузки на суда. Он - экспедицию 90-91 годов, когда лишь благодаря мужеству моряков и авиаторов НЭС «Михаил Сомов» 36-я САЭ не завершилась трагедией.

Алексей Николаевич Бабулин в то



время руководил специалистами инженерно-авиационной службы (ИАС). Вначале его вертолеты базировались на флагмане антарктического флота – судне «Академик Федоров», а после первого пожара на нем – на НЭС «М.Сомов».

По возвращении на Родину 16-месячный труд авиаторов в 36-й САЭ, включавший 175 суток ледового плена, был оценен более чем «достойно» – начальник ИАС не смог бы купить даже хорошего холодильника.

Не так давно, а точнее, в октябре 2008 года, в Интернете появились «Странички из недописанной книги» о тех событиях 07.07.1990 - 28.12.1991г. Начальник 36-й САЭ Л.М. Саватюгин лишь упоминает о них в своем трехтомнике «Российские исследования в Антарктиде». Пелена секретности в средствах массовой информации и замалчивание на протяжении 22 лет двух пожаров на «Академике Федорове», обстоятельств дрейфа «М.Сомова» у берегов Антарктиды порождают многочисленные вопросы. На некоторые из них можно поискать ответы в «Страницах из недописанной книги», публикуемых ниже.

В. Курильчик

Комментировать и уточнять скудную информацию в Интернете о беспримерном дрейфе судна «М.Сомов» без рабочей тетради и дневника и по истечении столь длительного времени трудновато, но суть и динамика событий незабываемы. В нынешнем году – 20 лет с момента приказа «М.Сомову» следовать из Монтевидео не в Россию, а вернуться в Антарктиду на ст. Молодежная.

Материал из Википедии.
Антарктический дрейф 1991 года:

“4 мая 1991 года “М.Сомов” (капитан Ф.А. Песьяков) был экстренно направлен к ст. Молодежная для эвакуации более 150 полярников...”

Как был принят приказ теми, кто находился на “М.Сомове” и что происходило?

Всем полярникам было предложено



покинуть борт - на Родину их доставит другое судно. Экипаж корабля сокращен до минимума, то же предложено сделать руководителям авиационной и инженерной групп, приписанных к “М.Сомову”. Численность ИАС авиагруппы сократилась вдвое. Сократить численность летного состава мы не позволили. Полеты вертолетов с борта корабля в полярных условиях допустимы лишь двумя вертолетами с полным составом экипажей.

“М.Сомов” простоял в порту Монтевидео еще 1,5 месяца в ожидании прибытия из России научно-исследовательского судна “Профессор Визе”. И лишь тогда взял курс к шестому континенту – туда, где в это время года нет ни одного корабля. Для размещения 150 человек часть небольших подсобных помещений была оборудована под “каюты” с двухъярусными койками (пассажировместимость НЭС “М.Сомов” – 144 человека, включая 40 членов экипажа). Погодные условия в районе ст. Молодежная порадовали и моряков, и авиаторов. Доставка полярников с их объемными саквояжами выполнялась одним вертолетом с постоянным чередованием двух летных экипажей в течение трех суток. Все торопились завершить переброску людей как можно быстрее, т.к. приближался фронт с продолжительным ухудшением погоды.

Последний рейс сопровождался шквальным ветром, снегопадом, резким ухудшением видимости и был на грани возвращения вертолета на станцию. Благодаря высокому летному мастерству командира Гюлюмяна Бориса Суреновича вертолет благополучно произвел посадку на “М.Сомов”, оперативными слаженными действиями членов авиагруппы и боцманской команды пришвартован на вертолетной площадке. Со ст. Молодежная были эвакуированы все полярники, отбывающие на Родину.

Материал из Википедии.
Антарктический дрейф 1991 года:

“...сквозь тяжелые льды “М.Сомов” пробился в район ст. Молодежная и 9 июля 1991 года была завершена эвакуация полярников на борт судна. Обратно “М.Сомов” выйти не смог и был зажат льдами...”

Согласно табеля взаимодействия между специалистами ИАС авиагруппы и экипажем судна только после надежной швартовки вертолета от руководителя ИАС вахтенному штурману поступает доклад о возможности движения корабля. После чего капитан Песьяков Феликс Александрович скомандовал: «Курс на Кейптаун». Я проводил капитана до каюты, но он не успел в нее войти, когда корабль содрогнулся от

Окончание на стр 56 - 58

Окончание.

Начало на стр 54 - 55

мощного удара, телевизор и многие другие предметы сорвались с установочных мест. Еле устоял на ногах. Через иллюминаторы каюты что-либо разглядеть было невозможно. Сплошная белая снежная пелена. Капитан бросился в ходовую рубку, я – на вертолетную площадку. С креплением вертолетов все было в порядке.

Сквозь плотную снежную завесу с большим трудом можно было различить высокую снежную стену по курсу. Стало понятно, что корабль столкнулся с айсбергом.

Поднявшись в рубку с докладом о состоянии авиационной техники, услышал капитана: “боцманской команде приступить к тщательному осмотру корпуса”, затем: “обойти айсберг и выйти на чистую воду”. Была попытка склонить капитана к отмене приказа следовать на Кейптаун, но Ф.А. Песьяков своего приказа не отменял. Разумность команды, поступившей “сверху”, вернуться к айсбергу и пере-

ждать непогоду, остается под большим сомнением. Капитан был вынужден развернуть судно и встать у того злополучного айсберга (который мы «поцеловали») в ожидании улучшения погоды. С момента приема на “М.Сомов” полярников и до их эвакуации обратно на ст. Молодежная для посадки на самолет Ил-76МД «М.Сомов» торчал у айсберга полтора месяца.

Что происходило после того, как “М. Сомов” вернулся к айсбергу, т.е. в течение последующих 40 суток? Погода прояснилась спустя дней десять, но вся акватория океана до горизонта была покрыта многометровым снежным месивом. Ни чистой воды, ни малейшего прохода не наблюдалось.

Более месяца “М.Сомов” пытался выйти из “западни”. В какой-то момент “роза ветров нам подфартила” и снежное месиво расступилось. Корабль вышел на чистую воду, но тут объявили, что топливо выработано, до порта Кейптаун его не хватит. И “М.Сомов” вернулся под прикрытие того же айс-

берга для вынужденной зимовки.

Российские исследования в Антарктиде, том 3, Госгидрометиздат, 2001 г., автор Саватюгин Л.М.:

“...21 августа 1991г. в 11ч. 40 мин МСК в условиях полярной ночи самолет Ил-76МД приземлился в аэропорту Молодежный. На его борту находились 34 человека (вместе с экипажем), в их числе А.Н. Чилингаров, Б.А. Крутских, В.В. Лукин.”

Материал из Википедии. Антарктический дрейф 1991 года:

“...В течение 19 и 20 августа 1991 года в условиях полярной ночи полярники и 15 членов экипажа вертолетами доставлены на ст. Молодежная. 22 августа 1991 года более 190 полярников вывезены со станции самолетом Ил-76МД (командир Герой Советского Союза С.Г. Близнюк). Ледовый дрейф судна продолжался до 28 декабря 1991 года.”

К прилету самолета Ил-76МД все, кто вылетал на Родину, доставлены вертолетами на ст. Молодежная. Командир самолета Герой Советского Союза



Близнюк Станислав Григорьевич произвел не только благополучную посадку самолета в сложных условиях, но и взлетел более чем со 190(!) полярниками с их “скромными” саквояжами. Возвращались и прилетевшие руководители. Сидячих мест хватило для менее 1/3 части всех пассажиров. Корректировал разбег самолета по курсу взлета экипаж вертолета Ми-8 (командир Б.С. Гюлюмян).

За короткий период пребывания упомянутые выше руководители отстранили капитана НЭС “М.Сомов” Ф.А. Песьякова от исполнения обязанностей. Капитаном был назначен Герой Советского Союза Родченко Валентин Филиппович, который до того исполнял обязанности капитана-дублёра.

Вертолетчикам запомнились последние фразы из выступления почетного полярника, Героя Советского Союза А.Н. Чилингарова перед его отлетом с борта НЭС “М.Сомов” 22 августа 1991 года: “...Страна, ... руководство ... уверены, что авиаторы с честью выполнят свой долг... Сообщая, что Президентом РСФСР Б.Н. Ельциным рассматривается вопрос реанимации ордена “Георгиевский Кавалер”, и вы будете первыми, кого представят к этой награде...”.

Материал из Википедии.
Антарктический дрейф 1991 года.

“...22 августа 1991 года более 190 полярников были вывезены со станции самолетом Ил-76МД...”

НЭС “М.Сомов” продолжал находиться у айсберга, постоянно перемещаясь в небольшой полынье, не давая тем самым льдам сомкнуться и зажать корабль. С наступлением морозов снежное месиво смерзлось. Моряки и авиаторы боролись за сохранность корабля. Вертолетами постоянно доставлялось со станции дизельное топливо. В какой-то момент на белой поверхности ледяных торосов появились темные трещины. Полеты ледовой разведки показали, что можно вывести корабль на чистую воду. Со станции срочно доставили взрывчатку, но разломать толщу льда



взрывами до ближайшей трещины не удалось.

Российские исследования в Антарктиде, том 3, Госгидрометиздат, 2001 г., автор Саватюгин Л.М.:

“... 20 декабря в 11 ч 30 мин ... произошёл взлом припая в районе нахождения НЭС “М. Сомов”, начался дрейф судна. 28 декабря 1991 года судно самостоятельно вышло из ледового плена и подошло к кромке дрейфующего льда для встречи с НИС “Профессор Визе”, НЭС “Академик Федоров” и проведения грузовых операций.”

После подхода “Пр. Визе” произошла смена личного состава авиаконструкторов. Специалисты ИАС передали прибывшим им на смену два вертолета Ми-8 в исправном состоянии. Последние продолжили обслуживать очередную, 37-ю Российскую Антарктическую Экспедицию.

С большим уважением вспоминаю авиаспециалистов, работавших в моей группе, которые сделали все возможное, чтобы вертолеты бесперебойно работали в тяжелых климатических условиях. Фото этих специалистов приложено к статье “Странички из недописанной книги”: авиатехник Владимир Павлович Голов, ныне работает инженером ПДО в пожарной авиакомпании “МОСТ” (Москва); техник-бригадир Николай Петрович Сафронов (ушел из жизни); авиатехник Павел Георгиевич Ёрж,

ныне работает техником в авиакомпании “ГазпромАвиа”(Москва); авиатехник-бригадир Аркадий Устинович Григоров (ушел из жизни). До настоящего времени поддерживаю теплые, дружеские отношения с бывшим командиром вертолета Ми-8 Борисом Суреновичем Гюлюмяном, пилотом высокого класса, награжденным орденом “Трудового Красного Знамени” за работу по ликвидации последствий катастрофы на Чернобыльской АЭС в 1986 году (ныне находится на заслуженном отдыхе); с уважением вспоминаю бортового механика из его экипажа Владимира Чурилина – мастера “на все руки”, способного отремонтировать любой сложный часовой механизм.

По завершению экспедиции, после трехмесячного отпуска я пришел на прежнее место работы в Главную инспекцию по безопасности полетов Министерства гражданской авиации, откуда был откомандирован в 36-ю САЭ, но выяснилось, что все штатные места в Инспекции заняты, да и Министерства гражданской авиации СССР уже не существует. Предложили мне поискать работу в другом месте.

А. Бабулин

Бостон, 02. 03. 2011 г.

Окончание на стр 58

Окончание.

Начало на стр 54 - 57

Вместо послесловия

Считаю необходимым вернуться в Монтевидео к приказу от 5 мая 1991г. из Москвы: «М.Сомову» (уже выполнившему производственное задание и следовавшему курсом ст. Молодежная – Монтевидео – Ленинград) максимально сократить численность ИАС и экипажа, **срочно** вернуться на ст. Молодежная. Взять на борт полярников зимовочной группы в количестве более 140 человек». Такая необходимость возникла после второго пожара на флагмане «Академик Федоров».

Подчеркиваю: «М. Сомов» экстренно направлен...

Дважды подчеркиваю, что после приказа от 05 мая 1991 года и подчиняясь последующим распоряжениям, «М.Сомов» находился в Монтевидео еще 1,5 месяца.

Чего он ждал? Очевидно, холодов и прихода корабля «Профессор Визе». Только в середине июня «М.Сомов» направился к ст. «Молодежная», а наступила уже полярная зима, и ни одно судно в акватории Антарктиды появляться не рисковало. Однако «М.Сомов» пробился: 9 июля вертолеты доставили на борт (не обеспеченный спасательными средствами) 140 полярников, и корабль должен был следовать в Кейптаун.

После столкновения с айсбергом судно не получило серьезных повреждений, его состояние, навигационное оборудование, чистая акватория позволяли «М.Сомову» следовать заданным курсом. Однако приказ - сверху: «ждать улучшения погоды...»(?) Ждали еще 1,5 месяца, истратили топливо... Дождались морозов, непроходимых льдов и... высокого начальства.

21 августа 1991 года самолетом Ил-76МД на ст. Молодежная, следом на «М. Сомов» прибывают: А.Н. Чилингаров, Б.А. Крутских и В.В. Лукин. Они отстраняют капитана Ф.А. Песьякова от командования - причины не ясны до настоящего времени.

Вертолеты возвращают полярников на берег, где их ждет ИЛ-76МД. И ледовый плен «М.Сомова» с двумя вертолетами, их экипажами, службой ИАС на борту длится аж до 28 декабря 1991 года. Затем НЭС «М.Сомов» - он исправен! - отрабатывает задание в следующей, 37-ой Экспедиции и следует в Ленинград своим ходом.

Странно, но о капитане флагмана антарктического флота «Академик Федорова» Михайлове М.Е., который имел два пожара в одной экспедиции, поставив под угрозу жизни сотен людей, практически сорвал выполне-

координатором и руководил эвакуацией полярников из Антарктиды зимой 1991 года, нет. Какая скромность! В условиях полярной ночи вертолетами Ми-8 со ст.» Молодежная» 150 чел. переброшены на НЭС «М.Сомов». Корабль затерли льды, и та же группа авиаторов перебрасывает их обратно на ст. Молодежная для посадки на самолет Ил-76МД.

Герой Советского Союза А.Н. Чилингаров не устает «ковать» условия для подвига: экипаж С.Г. Близнаку вынужден взлетать ночью без ориентиров с горбатой полосы ледового аэро-



Герой Советского Союза А.Н. Чилингаров

ние программы 36-ой САЭ - ни слова.

Возможно, наш источник еще повеждает историю упомянутых пожаров. Символично: в те же дни горел и тонул корабль водоизмещением 1/6 часть суши - СССР.

Не лишне дать здесь биографическую справку об Артуре Николаевиче Чилингарове.

В Интернете есть перечень его званий, заслуг и т.п. за период с 1963 по 2010 гг. Но упоминаний, что он был

дрома, скорее всего, перегруженным. Полярники (их уже 190) с багажом – в самолете, не оборудованном посадочными местами. Большинство – в центре салона под страховочной сеткой. Когда шокированный командир приказал лишним покинуть борт, ему ответили: «Тогда и ты не улетишь – останешься с нами!»...

В. Курильчик
Бостон, 08.03.2011г.