

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ

# **НАУЧНЫЙ ВЕСТНИК**

Ямало-Ненецкого автономного округа

Выпуск № 1 (90)

**ИСТОРИЯ И КУЛЬТУРА ЯНАО: ВЗГЛЯД ИЗ МУЗЕЙНЫХ ХРАНИЛИЩ  
К 110-летию основания музея в Обдорске**

Салехард – Тюмень  
2016

## МАЛОИЗВЕСТНЫЙ ЭПИЗОД ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА № 501 В ПИСЬМАХ И ФОТОГРАФИЯХ Ф. И. ПОЧКИНА

*Рассматриваются письма и фотоснимки штатного фотографа строительства № 501 Ф.И. Почкина, которые касаются событий 1948 года, связанных с крушением самолета Ли-2 в горах Полярного Урала. В ходе поисковой операции был поврежден второй самолет, но его пилоты смогли выбраться к людям и спастись.*

*В качестве иллюстраций используются не публиковавшиеся ранее и атрибутированные автором фотографии, имеющие отношение к строительству № 501.*

**Ключевые слова:** фотоархив Ф.И. Почкина, строительство № 501, личный фонд, атрибуция.

В документальном фонде МВК им. И.С. Шемановского с 1973 года хранится папка личного фонда Федора Ивановича Почкина — штатного фотографа железнодорожного строительства ГУЛЖДС МВД СССР № 501.<sup>1</sup> В составе фонда семь писем, адресованных сотрудникам окружного краеведческого музея, три копии ответных писем, письмо от супруги Федора Ивановича с извещением о его смерти. Фотоархив включает сто фотографий, фотокопии, 37 черно-белых негативов.

В письмах Ф.И. Почкин предлагал музею выкупить у него отснятые им в 1947–1951 годах фотопленки, на которых, по его мнению, отображены значимые исторические моменты из жизни Ямало-Ненецкого округа. Побудительным мотивом к данной сделке послужили преклонный возраст, слабое здоровье и мизерная пенсия фотографа.

Биография Почкина нам почти неизвестна. Из хранящихся в его личном фонде писем нам удалось узнать, что он родился в 1902 году. В 1928 году работал киномехаником на одной из Московских киностудий. Возможно, интерес к Северу у него возник после просмотра шести коробок фильма, привезенного для демонстрации сотрудниками ГПУ. В одном из писем он описывает увиденное на экране: заснеженный край, большой барак и люди в малицах, достающие из рубленного колодца нефть с помощью ведра на длинной палке. «Это вероятно хозяйство промышленника Сидорова. Ухта...» [Письмо в окружной музей от Почкина Ф. И. 1974 года].

Какова была роль вышеупомянутого «начальства из ГПУ» остается неизвестным, но в 1934 году Почкин по просьбе начальника изыскательской партии Картранспроекта Б. Левина прошел пешком по Печорской железной дороге от станции Княжпогост, снимая на кинокамеру будущую трассу. В результате был создан получасовой фильм,

за что его автор получил от Левина премию в размере 200 рублей и кирзовые сапоги. В 1935 году Федор Иванович ездил с Я.М. Морозом в Воркуту, где фиксировал на фото и кинопленку празднование первого перевыполнения плана отгрузки угля на 25 тысяч тонн. Последним местом работы Ф.И. Почкина на Севере было строительство № 501.

Федор Иванович упоминает в одном из писем о том, что его в 1972 году приглашал поснимать по старой памяти для газетчиков участки железнодорожного полотна «...инженер Жигин, который заканчивал ликвидацию 501-го строительства в 1954 году. Но что-то не получилось с командировкой...» [Письмо тов. Мизиной от Почкина Ф. И. от 27.09.1973 года].

С 1968 года и до конца своей жизни в 1982 году Ф. И. Почкин жил в городе Ростове-на-Дону на улице Филимоновской, 75. Судя из содержания писем Ф. И. Почкина, сам он никогда не был заключенным. Фраза из его письма: «... С 17 лет "бесплатно" работал на Крайнем Севере, сейчас 80 рублей пенсия и нет здоровья...» [Письмо сотрудникам Салехардского музея...], скорее всего, сарказм по поводу отношения к нему, как к пенсионеру, а также свойственная пожилым людям небольшая путаница в цифрах.

В письме от его жены, написанном уже после смерти Федора Ивановича, сказано, что в 1980-х годах она проживала с дочерью, зятем и внуком [Письмо Александру Сергеевичу от Почкиной М.]. С тех пор связь с семьей Почкиных не возобновлялась и более поздних данных о его родственниках у нас нет.

В 1970-е годы свои фотоматериалы, среди которых есть поистине уникальные, Федор Иванович продавал Воркутинскому, Интинскому, Сыктывкарскому музеям. Двадцать пять негативов с контрольными снимками приобрел у него и Ямало-Ненецкий окружной кра-

<sup>1</sup> ГУЛЖДС МВД СССР — Главное Управление лагерей железнодорожного строительства Министерства внутренних дел СССР.

ведческий музей [Письмо т. Почкину от Мизиной Л.В. от 16.09.1973 года]. Помимо этого, в документальном фонде МВК хранится фотоальбом, посвященный 20-летию со дня создания Ямало-Ненецкого национального округа, над созданием которого Ф.И. Почкин трудился вместе с сотрудниками окружного музея [Письмо сотрудникам Салехардского музея...]. Вопрос о том, сохранились ли до наших дней снятые им кинодокументы, до сих пор остается открытым.

В письмах Ф.И. Почкина содержатся не только подробные комментарии к негативам, предлагаемым музею, но довольно подробно описан один малоизвестный эпизод из истории строительства № 501, о котором практически нигде нет достоверной информации. Связан этот эпизод с гибелью над Полярным Уралом самолета Ли-2<sup>1</sup> в декабре 1948 года.

Самолет пилотировали участники Великой Отечественной войны Николай Павлович Майков и его жена Мария Константиновна Майкова (Погорелова), которая воевала на пикирующем бомбардировщике в женском авиаполку имени Героя Советского Союза Марины Расковой.

Ли-2 Майковых вылетел из Абези в Салехард 20 декабря 1948 года. Далее он должен был лететь в Новый Порт и оттуда вернуться в Абезь. Однако маршрут был изменен. В результате, 21 декабря самолет вылетел из Салехарда в Мыс Каменный, взял там 12 пассажиров, вернулся в Салехард, принял на борт еще одного летчика, летевшего к семье, и вылетел в направлении Абези через Полярный Урал. Пассажирами были специалисты-изыскатели, проводившие работы по проектированию строительства военно-морской базы для ремонта судов. Одни летели в отпуск, другие в командировки. Для Н.П. Майкова это был последний рейс перед выходом на пенсию по выслуге лет.

В хранящемся в личном фонде А.Д. Жигина письме, адресованном им исследователю истории полярной авиации В.Г. Бутову, прямо указано, что пассажирами этого самолета были строители железной дороги Воркута–Лабитнанги–Мыс Каменный [Письмо Бутову В.Г....]. Это было первое направление строительства № 501.

Об этом же самолете говорится и в воспоминаниях бывшего заключенного строительства № 501 Лазаря Шерешевского, опубликованных на сайте Красноярского общества «Мемориал»: «...В середине декабря нас [участников лагерного театра] должны были из Нового порта вывезти, но самолет, посланный за нами, получил в пути приказ забрать отпускников (вольных, конечно) из Мыса Каменного. Мы этого, естественно, не знали и выходили несколько раз на аэродром. Самолеты Ли-2 были колесными. Сначала аэродром был за поселком Новый Порт, его все время надо было чистить: колеса не могли совершенно садиться на этот снег. Мы туда выходили, на оленях привозили свое имущество, ждали этого самолета. Световой день в это время года продолжался часа два. Вот пока светло, мы там торчали в 40 и 50-градусный мороз. Самолет все не приходил. А потом выяснилось, что этот самолет пролетел дальше, увез людей

в Абезь, попал в туман, перелетел через горы Полярного Урала и разбился. Погибли все пассажиры этого самолета и экипаж. Как это бывает, во второй половине декабря начался сезон постоянной пурги, тяжелой пурги. Так что даже поиски самолета были затруднены. Его искали и никак не могли найти. А ввиду этой катастрофы через хребет (во всяком случае, на период полярной ночи) запретили вообще всякие полеты. Поэтому мы в Новом Порту просидели до конца марта...» [Стройка № 503 (1947–1953 гг.)].

Из письма Ф.И. Почкина: «...Летного времени по маршруту Салехард–Абезь 50 минут. Я в это утро уже поджидал Майковых у них на квартире и решил позвонить в аэропорт. Мне дежурный ответил, что связь с самолетом внезапно оборвалась. Я тут же понял, что все очень плохо. Самолета нет...» [Письмо Пушкиновой М.А. ...].

На сайте регистрации авиапроисшествий указано, что самолет Ли-2 с регистрационным номером СССР-Ж115, принадлежавший Желдорпроекту ГУЛЖДС МВД СССР потерпел катастрофу во время полета через перевал Полярного Урала в районе горы Райиз 21 декабря 1948 года. Погибло 7 членов экипажа и 12 пассажиров. Место катастрофы найдено через несколько дней оленеводом [Катастрофа Ли-2 в районе горного массива Райиз ...].

Из Салехарда на поиски пропавшего Ли-2 был отправлен другой самолет, который пилотировали летчик Прокофьев и механик Солдатов. Поскольку световой день в декабре короткий, летчики нашли на Полярном Урале подходящую площадку, приземлились, закрепили самолет, а сами в малицах заночевали в его кабине. Ночью поднялась пурга. Самолет сорвало с крепежа и разбило об камни. Летчики приняли решение пешком добираться до Печорской железной дороги. Шли они 28 дней по глубокому рыхлому снегу при 50-градусном морозе, хотя продуктового пайка у них было с собой только на три дня. Пришлось съесть подолы своих малиц. Когда они добрались до Абези, то на них вместо малиц осталась только нагрудная часть с рукавами [Письмо тов. Мизиной от Почкина Ф.И. от 09.04.1973 года].

В Абези были сформированы две поисковых группы. Одна состояла из молодых солдат-лыжников, а вторая из сотрудников авиаотряда на оленьих упряжках во главе с пастухом оленеводческого совхоза комбината «Воркута-уголь» Вакулой Ефимовичем Хатанзейским. В составе этой группы в поисках принимал участие друг семьи Майковых Федор Почкин. Именно этой группе довелось найти разбитый самолет и собрать трупы всех девятнадцати его пассажиров на склоне горы Хортюсе высотой в 1340 метров [Письмо тов. Мизиной от Почкина Ф.И. от 26.06.1973 года].

Все трупы были при помощи веревок спущены вниз, а потом на нартах доставлены в Абезь, где и похоронены в братской могиле. Заочно были похоронены и безвестно пропавшие Прокофьев с Солдатовым. Никто не ожидал увидеть их живыми, тем более через 28 дней после исчезновения. Тем не менее, они, хоть и обмороженные и истощенные, вернулись, две недели лечились в больнице

---

<sup>1</sup> Самолет Ли-2 производился в СССР по американской лицензии в 1940–1950-х годах и являлся воспроизведением самолета DC-3 (Дуглас) с отечественным двигателем. Использовался для транспортно-пассажирских перевозок. В период с 1953 по 1973 годы постепенно заменялся в гражданской авиации на другие, более современные машины.

и потом еще долго трудились. Согласно свидетельству летчика Героя Советского Союза В.А. Борисова, с которым переписывался Ф.И. Почкин, Прокофьев работал в авиации в Пятигорске и скончался в 1972 году [Письмо сотруднику Салехардского музея...].

В феврале 1949 года в газете «Тюменская правда» была опубликована заметка Ф. Почкина под названием «Настоящие советские люди». Вот ее содержание.

«Александр Александрович Прокофьев и Дмитрий Акимович Солдатов — пилот и механик Заполярной авиации, часто летают над неприступными горами Полярного Урала, над безбрежной тундрой Ямало-Ненецкого национального округа.

Однажды, во время очередного полета, свирепая полярная пурга застала самолет друзей в самом сердце Урала. Пришлось садиться. Прокофьев блестяще посадил машину. Борясь с метелью, двое мужественных советских людей укрепили самолет и обложили его снежными плитами. Но ветер перешел в ураган такой силы, что винт выключенного мотора стал вращаться.

— Держать! — крикнул Прокофьев, и друзья вцепились в плоскость самолета. Весь день боролись они с ураганом. Но вдруг ночью их вместе с машиной подбросило в воздух и швырнуло на снег. В темноте они ползком нашли друг друга и до утра пролежали в снегу. Утром нашли самолет. Его отбросило на 100 метров в сторону, сломало хвост, вывело из строя рулевое управление.

Летчики не бросили машину. Они укрепили ее, поставили опознавательный знак и решили добираться до жилья. Идти надо было 60–70 километров.

Пурга не стихала. Только однажды выглянуло солнце. Потом ударил мороз в 57 градусов. Одежда на летчиках обледенела. В этот день в стороне над горой пролетел самолет. Их искали. Прокофьев дал в воздух шесть ракет, но солнце помешало пилоту увидеть сигнал. А потом снова пурга и туман...

Только на десятый день друзьям удалось отправиться в путь. Они с трудом передвигались, не зная, что где-то в горах бродят в поисках другие самоотверженные люди, чтобы выручить попавших в беду летчиков. Путь был тяжелым. Прокофьев и Солдатов шли долиной реки, по пояс, а иногда и по грудь в снегу. Но вот ударила оттепель, и воды горной речки взломали лед. Мокрые, обмерзшие, измученные люди упрямо шли вперед. В сутки, они ели по два пряника, по одной конфете и по три чайных

ложки сгущенного молока. На десятый день пути (это был двадцатый день борьбы с капризной полярной зимой) у них кончился скудный запас пищи. Однако летчики не сдавались. Они шли, и даже не шли, а пробивались сквозь снег, преодолевая усталость и истощение.

На двадцать шестой день силы оставили Солдатов. Прокофьев не покинул друга. Сам еле живой, он поддерживал товарища. Еще через двое суток и у него иссякли остатки сил. И только воля, несокрушимая воля советских людей, помогла отважным летчикам выйти победителями из этой борьбы. На двадцать восьмой день они встретили людей» [Почкин].

Эта небольшая заметка специально приведена здесь полностью по двум причинам. Во-первых, несмотря на явный «ура-патриотичный» стиль, она содержит в себе несколько уточняющих моментов, главными из которых являются указание имени и отчества героев и момент переживания ими пурги, затянувшийся на 10 дней, из чего становится понятным, почему летчики преодолевали расстояние в 70 километров за 28 дней. Во-вторых, в заметке ни словом не упоминается ни о гибели самолета Ли-2, ни о конкретном задании, с которым в непогоду Прокофьев и Солдатов оказались на Полярном Урале. Запрет на публикацию любой информации, связанной с секретным строительством № 501 действовал неукоснительно.

Несмотря на то, что авиакатастрофа с Ли-2 супругов Майковых над Полярным Уралом в 1948 году была не первой,<sup>1</sup> она оказалась последней. Вплоть до снятия самолетов этого типа с авиарейсов катастроф в этих краях больше не было.

На фотографиях Федора Ивановича Почкина запечатлены супруги Майковы возле своего самолета Ли-2 над Полярным Уралом незадолго до своего последнего рейса, группа поисковиков пропавшего самолета, летчик-герой Василий Борисов, летчик Прокофьев и механик Солдатов в больнице, а также митинги по случаю пуска первого моста на железной дороге Чум–Лабытнанги и прибытия первого поезда на разъезд «Пристань» (Лабытнанги). Фотография укладки шпал на лед реки Оби стала уже по-своему хрестоматийной для иллюстрации истории строительства № 501.

Некоторые кадры с хранящихся в документальном фонде МВК фотопленок Ф. И. Почкина пока еще не атрибутированы и ждут своего описания, а мы продолжаем поиски отснятых им кинодокументов.

---

<sup>1</sup> 7 марта 1948 года произошла катастрофа самолета Ли-2 Полярной авиации Главсевморпути в горах Полярного Урала. Ошибка штурмана и бортрадиста привела к гибели 6 членов экипажа и 14 пассажиров.



Рис. 1. Летчик Прокофьев А. А. и механик Солдатов Д. А. в больнице поселка Абезь после 28 дней пути с Полярного Урала. 1949 год. Негатив, ЯНМ 637/16, ФН-2874



Рис. 2. Майков Н. П. (справа), его жена Майкова (Погорелова) М. К. и их товарищ возле самолета Ли-2 в аэропорте поселка Абезь. 1948 год. Негатив, ЯНМ 636/10, ФН-2865



Рис. 3. Герой Советского Союза Борисов В. А. —  
начальник авиаотряда, обслуживавшего  
строительство № 501. 1948 год.  
Негатив, ЯНМ 16368/5, ФН-2890



Рис. 4. Почкин Фёдор Иванович. 1951 год.  
Фотография, ЯНМ 4939, ФН-2691



Рис. 5. Группа искателей пропавшего самолета Ли-2. 1948 год.  
Негатив, ЯНМ 636/4, ФН-2864





Рис. 6. Самолет Ли-2 Майкова Николая Павловича над Полярным Уралом за месяц до гибели. 1948 год.  
Негатив, ЯНМ 636/6, ФН-2862



Рис. 7. Члены экспедиции по поиску пропавшего самолета Ли-2 на склоне горы Хортюсе. 1948 год.  
Негатив, ЯНМ 16368/16, ФН-2894



Рис. 10. Укладка шпал на ледовой переправе между Лабытнангами и Салехардом. 1950 год.  
Негатив, ЯНМ 16368/9, ФН-2900

## БИБЛИОГРАФИЯ

Катастрофа Ли-2 в районе горного массива Райиз Полярного Урала [Электронный ресурс] // Авиационные происшествия, инциденты и авиакатастрофы в СССР и России. Факты, история, статистика: сайт. — URL: <http://www.airdisaster.ru/database.php?id=2008>.

Письмо Александру Сергеевичу от Почкиной М. 1980-е годы // ГБУ ЯНАО «Музейно-выставочный комплекс имени И.С. Шемановского». Документальный фонд. ЯНМ 16392/4. ДК-2978.

Письмо Бутову В.Г. от Жигина А.Д. от 17.06.1978 года // ГБУ ЯНАО «Музейно-выставочный комплекс имени И.С. Шемановского». Документальный фонд. ЯНМ 9859/99. ДК-354. Копия.

Письмо в окружной музей от Почкина Ф.И. 1974 года // ГБУ ЯНАО «Музейно-выставочный комплекс имени И.С. Шемановского». Документальный фонд. ЯНМ 9699. ДК-2942.

Письмо Пушниковой А.М. от Почкина Ф.И. от 31.10.1973 года // ГБУ ЯНАО «Музейно-выставочный комплекс имени И.С. Шемановского». Документальный фонд. ЯНМ 4936. ДК-2943.

Письмо сотрудникам Салехардского музея от Почкина Ф.И. от 22.11.1973 года // ГБУ ЯНАО «Музейно-выставочный комплекс имени И.С. Шемановского». Документальный

фонд. ЯНМ 16392/1 ДК-2975.

Письмо т. Почкину от Мизиной Л.В. от 16.09.1973 года // ГБУ ЯНАО «Музейно-выставочный комплекс имени И.С. Шемановского». Документальный фонд. НВФ 9187/3.

Письмо тов. Мизиной от Почкина Ф.И. от 09.04.1973 года // ГБУ ЯНАО «Музейно-выставочный комплекс имени И.С. Шемановского». Документальный фонд. ЯНМ 16392/2. ДК-2976.

Письмо тов. Мизиной от Почкина Ф.И. от 26.06.1973 года // ГБУ ЯНАО «Музейно-выставочный комплекс имени И.С. Шемановского». Документальный фонд. ЯНМ 4935. ДК-2941.

Письмо тов. Мизиной от Почкина Ф.И. от 27.09.1973 года // ГБУ ЯНАО «Музейно-выставочный комплекс имени И.С. Шемановского». Документальный фонд. НВФ 1780.

Почкин Ф. Настоящие советские люди // Тюменская Правда. № 39 (1132). 26.02.1949 года // ГБУ ЯНАО «Музейно-выставочный комплекс имени И.С. Шемановского». Документальный фонд.

Стройка № 503 (1947–1953 гг.). Документы. Материалы. Исследования. Вып. 2 [Электронный ресурс] // Сайт Красноярского общества «Мемориал». — URL: <http://www.memorial.krsk.ru/Articles/503/2/14.htm>.