

## МИХАИЛ СЕРГЕЕВИЧ БАБУШКИН

### К 125-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ И 80-ЛЕТИЮ СО ДНЯ ГИБЕЛИ

Этот год отмечен юбилейными датами со дня рождения (6 октября) и гибели (18 мая) выдающегося полярного летчика, Героя Советского Союза Михаила Сергеевича Бабушкина.

Он родился в деревне Бородино Московской губернии в рабочей семье. После получения начального образования вынужден был бросить учебу и помогать семье. Сначала приходилось работать «мальчиком на побегушках», затем, перейдя на завод, Бабушкин к восемнадцати годам получил специальность слесаря-монтажника. В 1914 году он был призван в армию и вошел рядовым.

После больших потерь в рядах кадровых летчиков по армии был издан приказ об откомандировании наиболее способных нижних чинов в Гатчинскую авиационную школу. В числе ее курсантов оказался и Бабушкин. Он быстро освоил премудрости летного дела и был оставлен в школе инструктором.

В годы гражданской войны Бабушкин воевал на Дальнем Востоке, а после ее окончания вернулся на летную инструкторскую работу, воспитав десятки молодых военных летчиков.

После демобилизации в 1923 году Бабушкин перешел на линейную работу в Гражданский флот, а в 1926 году впервые попал на Север, получив задание проводить разведку залежек тюленей в Белом море. Он успешно справлялся с этой работой, но полной удовлетворенности не испытывал. Часто возникала необходимость сесть на лед, но опыта такого еще в мире не было. Кто-то должен был стать первым, и Бабушкин решился: сел на лед около ледокола. С тех пор он стал при необходимости делать это все чаще, научившись с воздуха выбирать подходящие площадки.

Признанием летного мастерства Бабушкина явилось включение его в состав экспедиции на ледоколе «Малыгин», организованной для спасения экспедиции Умберто Нобиле. Летая в трудных метеорологических условиях, Бабушкин совершил пятнадцать посадок на лед. За эту экспедицию он был награжден орденом Красного Знамени.

В августе 1930 года Бабушкин выполнил рейс Москва–Ташкент на самолете К-4 с пассажирами на борту, открыв одну из самых длинных воздушных линий СССР, а с конца 1933 года, с момента образования Главсевморпути, он работал в Управлении полярной авиации.

В 1933 году Бабушкин с самолетом Ш-2 принял участие в знаменитом трагическом походе «Челюскина» и многократно вылетал с капитаном Владимиром Ивановичем Ворониным на ледовую разведку. После гибели парохода оказалось необходимым присутствие Бабушкина в Ванкареме для организации работы аэро-

дрома, и он, подремонтировав свой самолетик, покинул на нем ледовый лагерь. За челюскинскую эпопею его наградили орденом Красной Звезды.

В июле–сентябре 1935 года состоялась высокоширотная экспедиция ледокольного парохода «Садко», возглавляемая Г.А. Ушаковым. Перед ней ставилась задача проникнуть как можно дальше в область полярного моря и обследовать громадные «белые пятна», все еще остававшиеся на картах к северу от Шпицбергена, Земли Франца-Иосифа и в северной части Карского моря. Кроме того, экспедиция на «Садко» должна была своими сводками и прогнозами погоды обеспечить перелет летчика Сигизмунда Александровича Леваневского через Северный полюс в Америку.



М.С. Бабушкин

«Садко» в свободном плавании достиг рекордной широты 82° 41'. За 85 дней судно прошло 6500 миль, из них 3200 миль — за пределами 80-й параллели. Был проделан большой объем исследований, произведено 107 комплексных океанографических станций.

На «Садко» Бабушкин возглавлял авиагруппу, состоявшую из двух самолетов-амфибий. Полеты летчиков во многом способствовали успеху экспедиции.

Радист Е.Н. Гиршевич вспоминал: «Вторым пилотом у Михаила Сергеевича стал Геннадий Власов. Самолеты были приспособлены для взлета как с воды, так и с ледяного поля. Летали они поочередно. Бабушкин обычно с Ушаковым и капитаном судна Николаем Михайловичем Николаевым. Авиаразведка во многом помогала отыскивать более легкий проход во льдах.

Михаил Сергеевич быстро завоевал себе авторитет и большое уважение среди экипажа судна и научного экспедиционного состава как бывалый опытный летчик и как прекрасный человек. У него не было заметно, чтобы в обращении он делил людей на ранги — будь то матрос или кочегар — он всегда разговаривал со свойственной ему легкой улыбкой на лице».

В 1936 году Бабушкина назначили вторым пилотом на флагманский самолет организуемой полюсной экспедиции. 21 мая 1937 года самолет Н-170, ведомый Героем Советского Союза Михаилом Васильевичем Водопьяновым и Бабушкиным, впервые сел на лед Северного полюса. За участие в этой экспедиции он получил орден Ленина и звание Героя Советского Союза.

Как лучшего мастера посадок на неподготовленные площадки, летчика, знакомого с условиями полетов в приполюсном пространстве, Бабушкина назначили командиром одного из самолетов, направленных на поиски пропавшего самолета С.А. Леваневского. Это была его последняя экспедиция. Завершив неудачные поиски, самолет ТБ-3, ведомый военным летчиком Глу-

щенко, должен был возвращаться в Москву с аэродрома на о. Ягодник под Архангельском. Остров был ровный, взлетать можно было в любую сторону, но именно на выбранном направлении оказалась канава. Канаву увидели поздно, пилот рванул штурвал на себя, чтобы раньше взлететь. Самолет немного оторвался от земли, но тут же просел и колесами врезался в канаву. От удара машина загорелась и упала в протоку Северной Двины. Летевший пассажиром Бабушкин утонул сразу, сломанное ребро врезалось в легкие. Погода при этом была отличная. По-видимому, сказалась усталость эки-

пажа после тяжелых многодневных полетов и желание поскорей вернуться домой.

Так погиб пилот, совершивший множество успешных первичных посадок на неподготовленные площадки.

Урна с прахом Бабушкина похоронена в Москве в колумбарии Новодевичьего кладбища.

Именем Бабушкина названы остров около западного побережья северного острова Новой Земли в заливе Русская Гавань и мыс на востоке о. Земля Александры архипелага Земля Франца-Иосифа.

*Г.П. Аветисов (ВНИИОкеангеология)*