

СЕКТОР ВОЗДУШНЫХ И МОРСКИХ СООБЩЕНИЙ ВСЕСОЮЗНОГО АРКТИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА

В 2021 году отмечается 90 лет Полярной авиации. 1 марта 1931 года в АО «Комсеверпуть» было создано самостоятельное структурное подразделение — Отдел связи (авиаслужба). Первым его начальником стал М.И. Шевелёв, а самолетный парк составили три летающие лодки Дорнье «Валь».

Малоизвестно, что в том же году было создано еще одно подразделение, задачей которого стало авиационное обеспечение работ в Арктике, — Сектор воздушных и морских сообщений Всесоюзного арктического института (ВАИ). Впервые идея его создания была высказана директором Института по изучению Севера (ИИС) Р.Л. Самойловичем. В начале 1930 годов в ходе реорганизации ИИС он предложил учредить «единый полярный институт», в структуре которого будут отделы: европейский, сибирский, дальневосточный и отдел воздушных и морских экспедиций. Последний должен заниматься организацией тех экспедиций, которые территориально не связаны с районами, указанными в названиях других отделов, — например, экспедицией на Северную Землю, к Северному полюсу.

Необходимость создания подразделения диктовалась планами организации двух больших экспедиций, а также планами получения институтом ледокольного судна и применения самолетов (прежде институт не имел ни ледоколов, ни воздушных судов). Одна из экспедиций — высокоширотная в Центральный Арктический бассейн на ледоколе «Красин». Ледокол должен был выйти в поход в июле 1932 года и достичь 84 или 85° с. ш., двигаясь от Земли Франца-Иосифа (ЗФИ) или Северной Земли. При невозможности продвижения судна в этой точке предполагалась зимовка. Основной объем научных работ намечалось выполнить с помощью 2–3 самолетов, базировавшихся на ледоколе. Большие финансовые затраты, необходимые для реализации проекта, не позволили его осуществить ни в 1932, ни в 1933 году. Позднее проект был исключен из планов ВАИ. Но важно, что, готовя эту экспедицию, Р.Л. Самойлович сформулировал идею изучения Северного Ледовитого океана с помощью самолетов, осуществляющих посадки на дрейфующие льды. Этот метод впоследствии получил широкое применение — в виде высокоширотных воздушных экспедиций.

Вторая экспедиция — плавание «из Архангельска во Владивосток вокруг Северной Азии» — была поставлена в пятилетний план работы ВАИ еще на 1930–1931 годы, но состоялась лишь летом 1932 года.

В 1930 году ВАИ должен был получить в свое распоряжение ледокольный пароход «Садко». Судно, правда, еще предстояло поднять: оно затонуло в Кандалакшской губе в 1916 году. Подъем не состоялся ни в 1930, ни в 1931 году.

6 июня 1930 года ЦИК СССР принял постановление об организации ВАИ. Положение об институте утвердили 22 ноября, его структура соответствовала предложенной Р.Л. Самойловичем. В штатном расписании на 1930/31 год на Отдел воздушных и морских сообщений выделялась 1 штатная единица. Но она оставалась незаполненной почти год. За это время институт перешел на работу по секторам — то есть по направлениям деятельности. Отдел с 1931 года стал именоваться сектором.

Первый сотрудник подразделения — Илья Кузьмич Иванов — был зачислен заведующим Сектором воздушных и морских сообщений 4 ноября 1931 года (приказ по институту № 92 от 16 ноября 1931 года). Он был откомандирован из Всесоюзного объединения гражданского воздушного флота (ВОГВФ) «для несения научно-исследовательской летной работы».

И.К. Иванов родился 20 июля 1882 года. Окончил школу машинистов в Кронштадте (1905), школу морских летчиков в Баку (1915) и школу высшего пилотажа в Красном Селе (1918). Участвовал в Гражданской войне. С 1923 года был инструктором Школы морских летчиков и до 1930 года служил на



И.К. Иванов. Фото 1920-х годов.
Предоставлено Д.О. Лебедевым

разных должностях в морской авиации. Перешел в Общество «Добролет» (преобразовано в ВОГВФ в 1930 году), участвовал в Карской операции (1930). Летал на разных типах сухопутных и морских самолетов. С мая 1931 года — помощник начальника экспедиции по изысканию воздушной трассы Архангельск — Новая Земля — Земля Франца-Иосифа.

В течение полугода И.К. Иванов оставался единственным сотрудником сектора. О задачах подразделения дает представление план работ, составленный в мае–июне 1932 года: 1) исследование Арктики — главным образом труднодоступных для морских судов районов — «для уничтожения белых пятен»; 2) изучение открытых районов Арктики для «установления морских и воздушных путей между островами и материком и вдоль материка»; 3) подготовка станций для будущих воздушных путей; 4) подготовка кадров будущих руководящих работников воздушного и морского транспорта в Арктике; 5) обеспечение работы всех секторов ВАИ воздушным и морским транспортом.

На 1932 год намечались следующие работы: организация сектора как такового и подбор личного состава, подготовка морского транспорта для экспедиций 1932 и 1933 годов, обеспечение и контракция самолетов для экспедиций 1932 года, участие в Северо-Восточной научно-исследовательской полярной экспедиции (по маршруту Архангельск — Владивосток), оборудование авиастанции на ЗФИ и обеспечение связи между островами архипелага, наблюдение за морским зверем, выполнение ледовой разведки. Эти работы планировались в рамках участия института во 2-м Международном полярном годе (МПГ).

К маю 1932 года в секторе И.К. Ивановым были выполнены следующие работы. В конце 1931 года он составил смету будущей эксплуатации институтом трех самолетов различных типов во время их работы в Арктике и выполнил проработку организации полетов в полярных условиях в ходе экспедиций и на ЗФИ.

25 декабря 1931 года И.К. Иванов направил в Стройрыбаксоюз запрос о возможности строительства одномоторного бота типа «Лакси фиорд». Он предназначался для использования в Новоземельской научно-промысловой экспедиции. Бот, получивший название «Арктик», строился на верфи треста «Рыбосудоострой» (Мурманск) с плановым сроком сдачи 15 июня 1932 года. И.К. Иванов контролировал исполнение заказа.

Были начаты работы по приобретению самолетов. В конце января 1932 года И.К. Иванов обратился с просьбой к начальнику ВОГВФ А.З. Гольцману предоставить в постоянное пользование за наличный расчет два гидросамолета-амфибии Ш-2 конструкции инженера В.Б. Шаврова. В ответе ВОГВФ самолет Ш-2 характеризовался как непригодный для нужд экспедиции и работы в северных морях. Указывалось, что нужен более прочный по конструкции гидросамолет типа Р-5 или летающая лодка типа «Савойя-62», но ВОГВФ такими самолетами не обладало.

В докладной записке директору института О.Ю. Шмидту И.К. Иванов выразил несогласие с мнением ВОГВФ о непригодности Ш-2 для работы в полярных широтах, отметив, что лодка «Савойя-62» действительно имеет хорошие летные характеристики, но при этом большие габариты и массу, что вызывает сомнения в возможности ее размещения на палубе ледокольного парохода «Владимир Русанов» (на тот момент это судно планировали задействовать в Северо-Восточной экспедиции) и подъема/спуска с помощью судовых лебедок. Самолет Р-5 И.К. Иванов назвал совершенно не подходящим для экспедиции по техническим данным, поскольку он имел большие габариты и поднимал всего двух членов экипажа. Он также отметил, что для экспедиции более других подходит лодочно-лыжный самолет «Хейнкель». По его мнению, Ш-2 с некоторыми

доработками вполне мог бы оправдать свое назначение при обслуживании ЗФИ, а с учетом его дешевизны на архипелаг можно отправить два самолета (при этом согласился с доводом, что для экспедиции эта амфибия малопригодна из-за слабости конструкции и малого радиуса действия).

29 марта 1932 года Арктическая комиссия под председательством С.С. Каменева приняла решение все же просить ВОГВФ предоставить ВАИ самолет Ш-2 — одну машину для работы на ЗФИ. 4 апреля И.К. Иванов направил соответствующее обращение А.З. Гольцману. В то же время он составил подробную смету на содержание этого самолета. Но в 1932 году приобретение машины не состоялось. В Бухту Тихую Ш-2 прибыл только осенью 1933 года. И это был самолет не института, а Управления воздушной службы Главсевморпути (УВС ГУСМП).

В апреле 1932 года ВАИ выделили два самолета МР-5 (модификация Р-5 с комбинированным поплавково-колесным шасси). Из имеющихся документов неясно, были ли они получены в УВВС РККА или на авиационном заводе. Самолеты ВАИ получили регистрационные номера СССР Н-6 и СССР Н-7.

Весной 1932 года И.К. Иванов занимался не только



Летнаб О.Р. Раппопорт.
Фото предоставлено В.В. Филипповым



Летчик М.Я. Линдель. 1935 год.
Фото предоставлено Г.Ф. Петровым

подготовкой летной части Северо-Восточной экспедиции (в т. ч. ее экипировкой), но и поиском для экспедиции аэросаней. Он провел переговоры с предприятием «Электроток Невдубстрой» о покупке аэросаней типа АНТ-4. После осмотра машины было сделано заключение о необходимости ее дооборудования для эксплуатации в полярных условиях. 15 апреля 1932 года аэросани были приобретены.

В апреле 1932 года начался подбор летчиков и бортмехаников для самолетов, механиков для аэросаней. С 10 апреля в сектор были зачислены механики-водители Д.П. Потехин и А.А. Денисов (впоследствии Денисов принял участие в экспедиции на «А. Сибирякове» и остался с аэросанями на станции в бухте Тикси). 26 апреля на работу в ВАИ пришел летчик-наблюдатель Олег Романович Раппопорт, который стал заместителем заведующего Сектором воздушных и морских сообщений.

О.Р. Раппопорт родился 14 октября 1900 года, был слушателем военно-морского училища в Петрограде, учился в школах летчиков в Ленинграде и Серпухове, затем служил на Балтийском и Черном морях, стал опытным летчиком-наблюдателем.

Затем были зачислены участники летных партий: летчик-наблюдатель В.В. Вердеревский (25 мая) и пилот М.Я. Линдель (16 июня), бортмеханики А.Г. Костромитин (15 июня) и И.И. Плешков (22 июня).

К лету И.К. Иванов и О.Р. Раппопорт подготовили план работ сектора на 2-ю пятилетку (1933–1937). В нем указывалось, что основная задача подразделения — создание самостоятельного воздушно-морского транспор-

та для обеспечения им всех экспедиций ВАИ в районы Арктики, недостижимые для ледокольных судов, для ледовой разведки и наблюдения за морским зверем, для аэрофотосъемочных работ. Предполагалось, что к 1936 году институт будет располагать своим транспортом, что сократит фрахт судов для экспедиций.

В связи с задачами ВАИ, согласно этому плану, работы сектора распределялись следующим образом: 1) выполнение геологической аэрофотосъемки ежегодно в двух районах Арктики, не считая ЗФИ, на двух тяжелых 2–3-моторных многоместных самолетах типа Дорнье «Валь» и других лодочных систем; 2) создание постоянной авиастанции на ЗФИ (в 1933 году — с одним многомоторным многоместным (на 5–6 человек) самолетом лодочной системы, с 1934 года — со вторым тяжелым 2–3-моторным самолетом) для осуществления связи между станциями, наблюдения за морским зверем, выполнения аэрофотосъемки, для полетов «в неисследованные прилежащие части Арктики (уничтожение белых пятен) и к полюсу» (с 1935 года); 3) обслуживание морских экспедиций ВАИ ледовой и воздушной разведкой в различных районах Арктики с ледокольных судов на двух одномоторных самолетах корабельного типа (ежегодно — не меньше двух экспедиций). С 1934 года предполагалось изучение Арктики на дирижаблях, а с 1936 года — создание на льду метеорологических и радиостанций в районах, недостижимых для ледокольных судов, путем переброски личного состава и материалов на дирижаблях. Предлагалось в 1934 году закупить дирижабль советской конструкции объемом в 34000 куб. м, в 1936 году — дирижабль также советской конструкции объемом 150000 куб. м.

По плану в 1933 году сектор должен был насчитывать 28 человек (из них, не считая начальника и его заместителя, 9 старших летчиков и 5 аэронавигаторов), в 1937 году — 54 человека (в т. ч. 11 старших летчиков и 6 аэронавигаторов, 2 водителя дирижабля и 5 их помощников). В другом документе приводилась численность летного, технического персонала и экипажей морских судов (115 человек в 1933 году, 167 человек с 1935 года), а также аспирантов сектора (аэродромщики, портовики, гидротехники, эксплуатационники): 5 человек в 1933 году, 8 человек в 1935 году, 6 человек с 1936 года ежегодно.

Все эти планы реализованы не были. По-видимому, одной из причин этого стала неудачная эксплуатация самолетов летом 1932 года.

1 июля 1932 года самолет института СССР Н-6 вылетел из Москвы в Ленинград. Его пилотировал М.Я. Линдель, вторым пилотом был И.К. Иванов, бортмехаником — И.И. Плешков. На ленинградском авиаремонтном заводе № 47 изготовили и поставили на машину морские шасси с поплавками. После испытаний на воде и в воздухе самолет был принят у завода.

26 июля начался перелет СССР Н-6 по маршруту Ленинград — Архангельск для участия в Северо-Восточной экспедиции

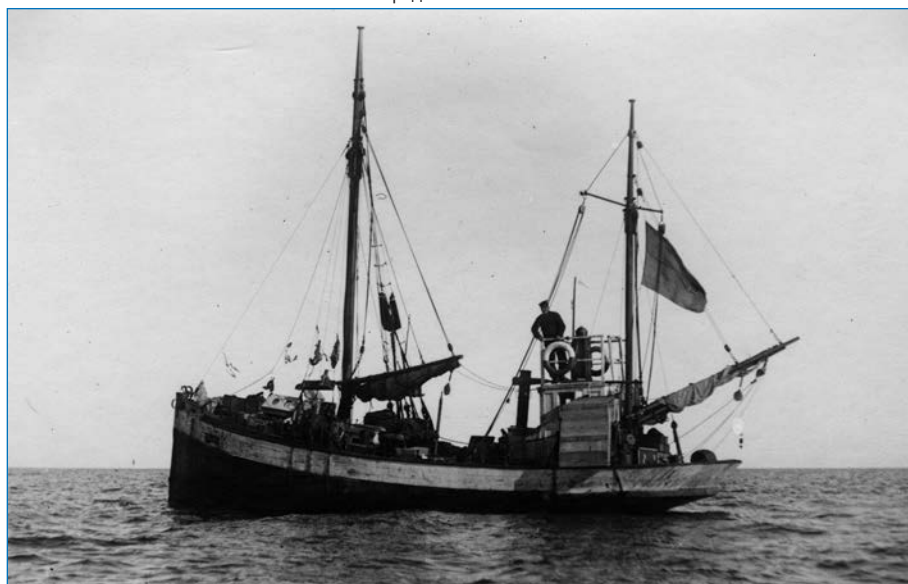
на л/п «А. Сибиряков». Его пилотировал И.К. Иванов, летчиком-наблюдателем стал О.Р. Раппопорт, бортмехаником — И.И. Плешков. Перелет сложился неудачно. Из-за отказа двигателя пришлось совершить вынужденную посадку на р. Онеге. Из Архангельска был выслан катер с запасным двигателем. Возобновить перелет удалось только 2 августа. «А. Сибиряков» отправился в путь, не дожидаясь самолета. Планировалось, что самолет догонит экспедицию на Диксоне. 8 августа СССР Н-6 вылетел из Архангельска к устью р. Кия (промежуточная остановка на маршруте до Диксона). Обнаружив ряд дефектов мотора, И.К. Иванов принял решение вернуться в Архангельск, куда самолет вылетел 15 августа. В пути он попал в сильный туман, экипаж попытался совершить посадку на воду. Не имея возможности установить направление ветра, командир приводнился по ветру, что в сочетании с зыбью привело к капотированию самолета. Экипаж выбросило из кабин, самолет затонул. Летчиков, получивших легкие ушибы, эвакуировали работники маяка Мудьюг, в 2 км от которого произошла авария.

Вследствие происшествия летная часть Северо-Восточной экспедиции не состоялась. В.Ю. Визе писал: «Самолет был для нас важен не только для ледовой разведки, но и для географических рекогносцировок. <...> То, что экспедиция оказалась без самолета, было для нас серьезным ударом. Мы почувствовали это особенно остро в Чукотском море, когда «Сибиряков» боролся с тяжелыми льдами <...> был как без глаз». Анализируя итоги экспедиции, В.Ю. Визе указывал, что «для целей ледовой разведки по всему протяжению Северного морского пути должны быть устроены авиабазы и, кроме того, небольшие самолеты должны находиться на головных судах караванов».

Штат летной части экспедиции расформировали. И.И. Плешков был уволен с 1 сентября, О.Р. Раппопорт — с 15 сентября 1932 года. В дальнейшем О.Р. Раппопорт стал помощником директора Аэрологического института (1932), летнабом Охотско-Камчатской экспедиции (1933), участником полярных экспедиций, преподавателем в Николаевской школе морских летчиков ГУСМП, в 1939 году перешел в ГВФ. Участвовал в войне и был награжден орденом Красной Звезды и медалью «За

Бот «Арктик».

Фото предоставлено В.Я. Гаккелем



победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Неудачно прошел и перелет самолета СССР Н-7, который должен был достичь ЗФИ. 12 августа самолет вылетел с Крестовского аэродрома по маршруту Ленинград — Архангельск (пилот М.Я. Линдель, начальник перелета и наблюдатель В.В. Вердеревский, механик А.Г. Костромитин). Как и СССР Н-6, этот самолет попал в густой туман, экипаж не мог установить свое местоположение, и летчик совершил посадку на Кожозеро (Олонецкий район, Карелия). При этом самолет наскочил на отмель и получил серьезные повреждения поплавков: один требовал замены, другой — капремонта. Перелет на ЗФИ исключался. В.В. Вердеревский сообщал, что к концу сентября самолет будет отремонтирован, на пароходе его можно доставить на Мыс Желания, где использовать весной следующего года. Видимо, ремонт затянулся. Согласно документам, экспедиция на СССР Н-7 завершилась к 1 ноября 1932 года: с этого числа из ее состава был отчислен В.В. Вердеревский. С 1 марта 1933 года М.Я. Линдель и А.Г. Костромитин переводились в распоряжение Лено-Хатангской экспедиции Главсевморпути. В апреле 1933 года СССР Н-7 поменял своего владельца: теперь в документах указывалось УВС ГУСМП. Он использовался в той же Лено-Хатангской экспедиции.

Аварии самолетов подтверждали не только особую значимость аэронавигации в условиях Севера, но и учета метеорологических условий полетов.

Таким образом, в августе 1932 года ВАИ потерял оба самолета. Не лучшим образом шли дела со строительством бота «Арктик». На должность капитана бота был приглашен Евстафий Васильевич Бурков. Он, «скрепя сердце», принял судно с верфи 25 июля 1932 года с многочисленными недоделками: не хватало ледового пояса, цепи левого якоря, огнетушителей, камельков для отопления, железной обшивки в машинном отделении и др. С командой из капитана, машиниста и матроса бот вышел в Архангельск, но по пути из-за серьезной поломки двигателя вынужден был зайти для ремонта в Териберку, где простоял с 15 по 23 августа. Мореходные качества судна при ходе под парусом оказались низкими. В Архангельск, где с 23 июля находился начальник Новоземельской

экспедиции В.К. Есипов, бот прибыл лишь к вечеру 27 августа. Длительная задержка бота стала причиной частичного срыва плана работ экспедиции в 1932 году. В дальнейшем «Арктик» несколько лет использовался как в экспедиции В.К. Есипова, так и в ходе последующих работ на Новой Земле.

Сложившаяся ситуация с оснащением ВАИ воздушными и морскими судами оказала влияние на дальнейшую судьбу сектора. Приказом по ВОГВФ № К-190 от 5 сентября 1932 года институту запретили организацию авиаэкспедиций без согласования с Инспекцией Главного управления ГВФ вопросов технического обслуживания авиации и предписали впредь личный состав экипажей для экспедиций утверждать в той же Инспекции.

Другим фактором стало создание ГУСМП, которому поручалась вся деятельность в Арктике, и организация в его структуре специальных управлений, в ведении которых находились самолеты и морские суда. ВАИ также был передан в ведение Главсевморпути (17 декабря 1932 года).

Как указано выше, постепенно из института переводили летный состав. И.К. Иванов с 1 марта 1933 года был откомандирован в Ленинградское управление ГУСМП на должность начальника авиагруппы для приемки самолетов с завода № 23. В конце 1933 года он был откомандирован в Москву, в августе 1934 года направлен в «Дальстрой» начальником авиаслужбы Колымского района.

С марта 1933 года сектор не упоминается в документах ВАИ. В дальнейшем в институте не было подразделений, осуществляющих работы с использованием собственных авиасредств. В 1930-е годы в ведении института находились небольшие парусно-моторные суда (боты «Арктик» и «Пахтусов», катера и лодки), в апреле 1940 года АНИИ получил несколько судов типа «Смольный», которые были переданы в ГУСМП в начале войны. Для их эксплуатации в 1937 году появилось Бюро сухопутного и водного транспорта, на базе которого 1 июля 1938 года создали Транспортный отдел; в январе 1940 года был организован Отдел плавсредств. Эти подразделения входили в состав административно-хозяйственных служб института и не имели научных задач.

В 1945–1947 годах среди научных подразделений АНИИ действовал Отдел комплексных экспедиций, с 1948 года его перевели в число производственных (экспедиционный отдел существовал до 1991 года). В 1968 году с получением судов был создан Отдел флота.

По документам АРАН, ГАРФ, РГАЭ, ЦГАНТД СПб и архива отдела кадров АНИИ.

Авторы выражают благодарность В.В. Филиппову и Д.О. Лебедеву за предоставленные материалы.

*М.А. Емелина,
В.Ю. Замятин
(АНИИ)*

Самолет СССР Н-7. 1933 (?) год.
Фото предоставлено Г.Ф. Петровым

