

## ВОЗДУШНЫЙ МОСТ ИЗ МОСКВЫ В АНТАРКТИДУ. ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

60 лет назад, 2 февраля 1962 года на столичный аэродром «Шереметьево» из Антарктиды вернулись самолеты Ил-18В и Ан-12, участвовавшие в первом межконтинентальном перелете советской авиации из Москвы на шестой континент. Идея такого перелета возникла у организаторов 1-й Комплексной антарктической экспедиции (КАЭ) АН СССР после ее завершения весной 1957 года. Тогда в качестве самолета, который мог бы выполнить такой перелет, предлагался дальний бомбардировщик Ту-4 советских ВВС. Однако этот военный самолет не имел возможности перевозить пассажиров и грузы, поэтому реализация предложения о межконтинентальном перелете в Антарктиду была отложена до создания отечественного дальнемагистрального пассажирского самолета. Его проектирование началось в ОКБ под руководством С.В. Ильюшина в 1956 году, а уже с 1958 года на советском авиазаводе в Москве приступили к серийному изготовлению самолета Ил-18. В 1960 году Управление полярной авиации МГА СССР получило два воздушных судна этого типа для эксплуатации на северных трассах нашей страны. В составе экипажей полярных летчиков, которые начали осваивать новый для себя тип самолета, был штурман Р.В. Робинсон, принявший участие в работах 4-й КАЭ (1958–1960). Важно отметить, что именно ему принадлежит авторство гипотезы существования обширного подледникового водоема, расположенного вблизи станции Восток. Быстро оценив технические характеристики самолета Ил-18, Р.В. Робинсон понял большие перспективы использования этого воздушного судна для межконтинентальных полетов в Антарктиду. По инициативе Р.В. Робинсона он совместно со штурманом 247-го летного отряда УПА МГА СССР А. Шамисом разработал маршрут такого перелета из Москвы на станцию Мирный. Свои расчеты они показали начальнику УПА Герою Советского Союза М.И. Швелёву, который одобрил их и в дальнейшем представил в ведущий идеологический орган нашей страны — ЦК КПСС. Именно здесь была поддержана инициатива наших полярных летчиков, которая, кроме практической, имела очень важную внешнеполитическую цель. Наша страна не должна была уступать своему главному противнику

Обсуждение плана перелета. Б.С. Осипов, П.Г. Рогов, В.А. Стешкин, Н.И. Старков, В.М. Сергеев, Д.Ф. Островенко (сидит, крайний справа).  
Декабрь 1961 года. Фото Б.Е. Вдовенко. ААНИИ



в «холодной войне», тем более что американские авиаторы уже прекрасно освоили новую для себя межконтинентальную трассу из Новой Зеландии в Антарктиду.

Первоначально полет предполагалось выполнить на одном самолете Ил-18В, однако перечень необходимых запасных частей и аварийного экспедиционного оборудования был так широк, что багажные отделения этого самолета не могли вместить все необходимое, а некоторые запчасти по своим габаритам не входили в люки этих отсеков. Таким образом, было решено выполнить первый экспериментальный перелет в Антарктиду на двух самолетах — Ил-18В и грузовом Ан-12. Кроме главной задачи — перелет в Антарктиду — самолет Ан-12 должен был обеспечить топливом внутриконтинентальную станцию Восток и санно-гусеничный поход по маршруту Мирный — Восток — Полюс Недоступности — Молодежная.

Самолет Ан-12 был оснащен неубирающимся лыжным шасси с системой обогрева теплым воздухом от компрессора двигателя. Лыжи были изготовлены из титанового сплава и имели размеры для основных опор 6,8×1,8 м. Испытания лыжного шасси были проведены в Арктике в аэропорту Черский. Во время перелета в Антарктиду шасси было демонтировано и находилось в грузовой кабине, т. к. полет с ним серьезно сокращал скорость и дальность, а также увеличивалась длина разбега при взлете.

Руководство УПА предложило назначить командирами экипажей известных полярных летчиков В.М. Перова (Ил-18В) и Б.С. Осипова (Ан-12). Однако кандидатуру Перова не утвердили в ЦК КПСС, т. к. его сын в это время находился под следствием. Вместо него командиром Ил-18В был назначен А.С. Поляков.

Руководителем перелета стал начальник УПА МГА Герой Советского Союза М.И. Швелёв, начальником всей воздушной экспедиции — руководитель Главсевморпути Минморфлота СССР А.А. Афанасьев, а научным руководителем — геофизик ААНИИ Герой Советского Союза М.Е. Острекин. Под руководством последнего в экспедиции приняли участие сотрудники ААНИИ А.И. Воскресенский, О.М. Кузнецов, П.Д. Астапенко. На них было возложено выполнение попутных метеорологических и актинометрических наблюдений. Разработанный маршрут перелета самолетов Ил-18В и Ан-12 про-

Встреча самолета Ил-18В в новозеландском Крайстчерче. Декабрь 1961 года.  
Сайт Antarctica. New Zealand



ходил из Москвы в Ташкент, далее через Дели (Индия), Рангун (Бирма), Джакарту (Индонезия), Дравин и Сидней (Австралия), Крайстчерч (Новая Зеландия), антарктическую станцию США Мак-Мёрдо до советской станции Мирный.

Торжественный вылет воздушной экспедиции в Антарктиду состоялся 15 декабря 1961 года из аэропорта Шереметьево. Первым взлетел самолет Ил-18В СССР-75743 с экипажем в составе: командир — А.С. Поляков, второй пилот — М.П. Ступишин, штурман — М.А. Долматов, бортинженер — Н.Н. Пишков, бортмеханик П.И. Гончаров, бортрадист — В.В. Меньшиков. На борту находился личный состав воздушной антарктической экспедиции, шесть корреспондентов и инженеры П.М. Фомин и Н.В. Романов. Через два часа вслед за ним взлетел самолет Ан-12 СССР-04366 с экипажем в составе: командир — Б.С. Осипов, второй пилот — П.Г. Рогов, штурман В.А. Стешкин, бортмеханики — И.С. Найкин, и В.М. Сергеев, радист — Н.И. Старков — и представителями авиазавода ОКБ О.К. Антонова инженером Д.Ф. Островенко и техником В.Е. Колгановым. Незадолго до вылета выяснилось, что бортрадист самолета Ан-12 не знает английского языка, поэтому выполнение его функций при голосовом радиообмене с наземными службами аэропортов было возложено на участника 7-й САЭ геофизика А.И. Капицу, который в совершенстве владел этим языком.

26 декабря самолеты успешно совершили посадку на подготовленной снежной взлетно-посадочной полосе (ВПП) станции Мирный. Колесное шасси на самолете Ан-12 было заменено на лыжное, после чего состоялось несколько пробных полетов, в том числе и с подбором ВПП на снежной поверхности с воздуха. В ходе этих полетов выяснились некоторые серьезные недоработки конструкции основных лыж. Кроме того, физико-механические свойства антарктического снега значительно отличались от таковых в Арктике на льду реки Колымы, где проходили полевые испытания лыжного шасси, о чем авиаконструкторов предупреждали отечественные гляциологи. Однако их замечания не были учтены, и решение об использовании лыжного шасси на самолете Ан-12 приняли волевым порядком. В Антарктике самолет не набирал необходимую для взлета скорость, что привело к снижению полезной загрузки с расчетных 12 до 4 т. Это выяснилось в ходе двух экспериментальных полетов самолета Ан-12 по маршруту Мирный — Восток — Мирный. В результате планируемое снабжение дизтопливом станции Восток, находившейся в высокогорье, с помощью самолета Ан-12 стало невозможным, и 21 января 1962 года станцию Восток пришлось временно законсервировать на годичный период. Самолет Ил-18 совершил несколько полетов в Антарктиде, в том числе и 7 января 1962 года, когда на станцию Мак-Мёрдо доставили заболевшего австралийского полярника со станции Моусон (для этого первоначально больного со станции Моусон перевезли в Мирный).

Полная заправка самолетов на обратный путь в новозеландский Крайстчерч была осуществлена на ВПП в оазисе Бангера. Вылет обоих самолетов по обратному маршруту состоялся 24 января. Далее перелет осуществлялся по тому же маршруту, что и по пути в Антарктиду. 2 февраля воздушная антарктическая экспедиция была успешно завершена в Москве.

Наша страна продемонстрировала всему антарктическому сообществу способность своей пассажирской авиации выполнять межконтинентальные полеты в Антарктиду, а также что отечественные самолеты имеют необходимые технические характеристики для решения грузопассажирских перевозок в самые отдаленные уголки планеты. За успешное выполнение задач в этом первом трансантарктическом перелете командиры воздушных судов Б.С. Осипов и А.С. Поляков в 1962 году были удостоены звания Герой Социалистического Труда. Примечательно, что выдающийся советский полярный летчик В.М. Перов второй раз в своей жизни не получил Звезду Героя в связи с со-



Кадры из фильма «Москва–Антарктида», 1962 год  
(режиссер-оператор М.А. Трояновский)  
Командир Ан-12 Б.Г. Осипов. 1961 год  
Начальник ГУСМП А.А. Афанасьев на борту Ил-18. 1961 год  
Тишков Н.Н.— бортинженер Ил-18. 1961 год  
М.И. Ступишин и М.И. Шевелёв во время перелета. 1961 год





Ан-12 в Мирном. 7-я САЭ. Архив В.В. Евсеева



Самолет Ил-18В СССР-75743 на аэродроме антарктической станции Мирный. 1963 год. Сайт «Полярная почта»



Ил-18Д, совершивший первый сверхдальний беспосадочный перелет Москва — ст. Молодежная. 13 февраля 1980 года. Архив Н.А. Корнилова



Торжественная встреча участников перелета Москва — Антарктида на аэродроме ст. Молодежная. 13 февраля 1980 года. Архив Н.А. Корнилова

бытиями, совершенно не связанными с его летной работой. Первый свой антарктический подвиг он совершил в декабре 1958 года, когда экипаж самолета Ли-2 под его командованием спас участников бельгийской антарктической экспедиции, среди которых был наследный принц Антуан де Линь. За этот подвиг В.М. Перов был удостоен высших королевских наград Бельгии, но в его представлении к званию Героя Советского Союза было отказано, и он был награжден орденом Ленина.

Трагичной оказалась судьба автора идеи межконтинентального перелета в Антарктиду на самолете Ил-18В штурмана Р.В. Робинсона. 26 февраля 1963 года при выполнении полета по маршруту мыс Шмидта — Анадырь — Магадан на борту загорелся двигатель. В результате командиром было принято решение совершить аварийную посадку на дрейфующий лед Охотского моря в районе залива Шелихова. После посадки самолет провалился под лед, все члены экипажа, включая штурмана Р.В. Робинсона, погибли.

Очередной межконтинентальный перелет в Антарктиду отечественных самолетов Ил-18В был осуществлен по программе 9-й сезонной САЭ в ноябре 1963 — январе 1964 года. На этот раз он уже не носил экспериментального характера, т. к. его основной задачей была доставка и вывоз участников САЭ для обеспечения программ работ и исследований на антарктических станциях. Экспедиция состояла из 80 человек, в том числе — 69 участников 9-й САЭ во главе с начальником ее сезонного состава М.М. Сомовым. Воздушную экспедицию возглавлял директор ААНИИ А.Ф. Трещников. Перелет осуществлялся на самолетах Ил-18В с бортовыми номерами СССР-75743 и СССР-75845. Командирами воздушных судов были А.С. Поляков и М.П. Ступишин, имевшие опыт первого полета в 1961–1962 годах, вторыми пилотами — И.В. Ляхович и Б.М. Майоров. Вылет воздушной экспедиции из Москвы состоялся 20 ноября 1963 года. 3 декабря оба самолета совершили посадку на ВПП, предварительно подготовленную участниками 8-й САЭ в одной из лагун залива Транскрипция оазиса Бангера, и затем перелетели в Мирный.

3 января 1964 года оба самолета вылетели по обратному маршруту без посадки в оазисе Бангера, взяв на борт часть участников зимовочного состава 8-й САЭ со станции Мирный.

Несмотря на достигнутые результаты, стало очевидно, что обеспечить безопасность полетов с посадками и взлетами тяжелых самолетов на колесных шасси на ВПП, подготовленные на прибрежных антарктических станциях, весьма сложно. Требуется серьезная подготовительная работа по созданию ВПП из уплотненного снега.

В 1967 году в 13-й САЭ под руководством начальника станции Молодежная Н.А. Корнилова специалистами гляциогеографического отряда были начаты работы по уплотнению снега и намораживанию льда на его поверхности на отдельных экспериментальных участках, расположенных к востоку от станции. Полученный опыт был использован специалистами ленинградского проектного института «Ленаэропроект» и Научно-исследовательского института оснований и подземных сооружений, которые разработали технологию создания ВПП из уплотненного антарктического снега. С ее помощью в 1974 году в районе Молодежной был подготовлен экспериментальный участок такой ВПП. Район строительства основной ВПП был выбран недалеко от горы Вечерняя к востоку от станции. Построенный

аэродром назвали «Гора Вечерняя». За два года была создана прочная снежная плита толщиной полтора метра, располагавшаяся по всей длине ВПП с размерами 2560×42 м. Все работы завершились к концу 1979 года.

Решение об очередном трансантарктическом перелете было принято коллегией МГА в начале 1980 года. В качестве воздушного судна был выбран самолет Ил-18Д, серийное производство которого началось в 1968 году. Руководителем перелета был назначен заместитель министра МГА Б.Д. Грубий, начальником воздушной экспедиции — заместитель руководителя Госкомгидромета СССР Е.И. Толстиков. На борту находились два сменных экипажа, командирами которых были А.Н. Денисов и Е.П. Бунчин. Маршрут полета в Антарктиду значительно отличался от перелетов 1961–1962 и 1963–1964 годов. Он проходил через Аравийский полуостров и Африку — по кратчайшему пути до станции Молодежная по сравнению с перелетами через другие континенты. Пунктами промежуточных посадок при перелете из Москвы на Молодежную были выбраны: Одесса, Каир (Египет), Аден (Йемен), Мапуту (Мозамбик). Общая длина маршрута перелета составила около 16 тыс. км, что намного меньше, чем перелет, выполненный через Австралию в 1960-е годы.

10 февраля 1980 года самолет Ил-18Д вылетел из московского аэропорта Внуково и через три дня с учетом остановок в пути совершил посадку на ВПП станции Молодежная. Для обеспечения безопасности полета в районе предполагаемой «точки возврата» на дежурстве находилось НИС ААНИИ «Профессор Визе». С его борта осуществлялась оперативная передача сводок авиационной погоды. Запасной ВПП была выбрана площадка на станции Новолазаревская. Государственная комиссия подписала акт о приеме в эксплуатацию снежной ВПП на Молодежной, в котором давалось разрешение на эксплуатацию этой полосы самолетами Ил-18 и даже Ил-76. 15 февраля был выполнен технический беспосадочный полет по маршруту Молодежная — Новолазаревская — Молодежная с целью проверки работоспособности радионавигационных аэродромных средств и барометрического нивелирования. 16 февраля самолет Ил-18Д выполнил беспосадочный исследовательский полет по маршруту Молодежная — станция Амундсен Скотт (США) на Южном географическом полюсе — Полюс относительной недоступности — Молодежная. Во время этого перелета проводились геофизические, метеорологические и аэрофотосъемочные исследования. 19 февраля самолет с 25 участниками зимовочного состава станции Молодежная (24-я САЭ) вылетел в обратный путь и 23 февраля 1980 года вернулся в Москву.

14 ноября 1984 года Государственная комиссия приняла в эксплуатацию ледовую ВПП в районе станции Новолазаревская, которая была построена на «голубом льду» к югу от оазиса Ширмахера. Эта ВПП была пригодна для приема самолета Ил-18Д.

После 1980 года полеты самолета Ил-18Д в Антарктиду регулярно осуществлялись вплоть до 1991 года. Кроме выполнения пассажирских перевозок на шестой континент и обратно на данном типе самолета с 1985 по 1991 год ежегодно проводились аэрогеофизические исследования, включающие магнитную гравиметрическую съемку, а также измерение толщин ледника с помощью радиолокатора.

В 1970-е годы на смену турбовинтовой транспортной авиации стала приходиться реактивная техника. В нашей стране основным транспортным самолетом вооруженных сил и в народном хозяйстве стал Ил-76, введенный в эксплуатацию в 1975 году. Свой первый полет в Антарктиду через мозамбикский Мапуту он совершил с 18 февраля по 4 марта 1986 года. С этой целью специалисты ОКБ им. С.В. Ильюшина разработали специальную модификацию этого типа самолета — «Антарктида». Маршрут полета: Москва — Ларнака (Кипр) — Джибути — Мапуту — Молодежная — Новолазаревская. Самолетом управляли летчики-испытатели Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации (ГосНИИ ГА) В.В. Уплей и Ж.К. Шишкин. Руководителем рейса был главный штурман МГА СССР В.Ф. Киселев, начальником воздушной экспедиции — заместитель директора ААНИИ Н.А. Корнилов, на борту находились 58 участников 31-й САЭ во главе с ее начальником В.Ф. Дубовцевым. Обратным рейсом из Молодежной в Москву было вывезено 59 участников 30-й САЭ, закончивших зимовку.

Начиная с 32-й САЭ (1986–1987) транспортные самолеты Ил-76ТД стали выполнять два антарктических рейса за сезон — в октябре и феврале. В августе 1991 года был выполнен аварийно-спасательный рейс самолета Ил-76ТД на станцию Молодежная для вывоза участников 35-й зимовочной САЭ и части членов экипажа НЭС «Михаил Сомов», застрявшего во льдах на подходе к Молодежной. Самолет пилотировался летчиками-испытателями ОКБ им. С.В. Ильюшина во главе с Героем Советского Союза С.Г. Близняком. Воздушную экспедицию возглавлял Герой Советского Союза А.Н. Чилингаров. По пути следования в Антарктиду первый советский самолет совершил посадку в аэропорту Кейптауна (ЮАР) 18 августа 1991 года. Полет на станцию Молодежная состоялся 21–22 августа. На обратном рейсе в Кейптаун было вывезено 197 пассажиров, которые впоследствии были переведены на НИС «Профессор Визе» и НЭС «Акаде-

Самолеты Ил-76ТД и Ил-18ТД на аэродроме Гора Вечерняя. 32-я САЭ. Фото В.Ф. Радионова





мик Федоров», совершивших заходы в морской порт этого города. Возвращение в Москву состоялось по трассе Кейптаун — Йоханнесбург (ЮАР) — Найроби (Кения) — Ларнака — Москва.

В октябре–ноябре 1991 года состоялся заключительный рейс советских Ил-76 в Антарктиду на станции Молодежная и Новолазаревская. Он был организован совместно Советской и Германской антарктическими экспедициями. Самолет был предоставлен военно-транспортной

авиацией СССР, его командиром был заслуженный военный летчик-испытатель генерал-майор А.А. Клишин. В ходе полета провели экспериментальное парашютное десантирование топлива в бочках различными десантными системами на станцию Восток. На этом завершился этап межконтинентальных полетов советских транспортных самолетов в Антарктиду. Новый этап начался лишь через десять лет, уже в XXI веке.

6 декабря 2001 года из Кейптауна был совершен первый после многолетнего перерыва перелет самолета Ил-76ТД венгерской регистрации на станцию Новолазаревская. Его пилотировали летчики-испытатели ГосНИИ ГА, командир — Р.Т. Есаян. На борту самолета находилась комиссия Росавиации, которая приняла ледовый аэродром станции Новолазаревская в эксплуатацию. 28 декабря 2001 года РАЭ получила свидетельство государственной регистрации годности аэродрома к эксплуатации. Это свидетельство неоднократно продлевалось и действовало до 28 декабря 2015 года, после чего дан-

ный ледовый аэродром изменил свой статус на «посадочную площадку», которая получила Аэронавигационный паспорт, выданный 27 июня 2016 года.

Начиная с 2001 года рейсы в Антарктиду на аэродром станции Новолазаревская самолета Ил-76 стали проводиться на регулярной основе по 10–12 за антарктический сезон с ноября по февраль. Они выполнялись самолетами под азербайджанской и белорусской регистрацией экипажами летчиков-испытателей ГосНИИ ГА. С 2015 года для полетов стали использоваться са-



Заслуженный летчик-испытатель РФ Р.Т. Есаян в кабине самолета Ил-76ТД. Ноябрь 2003 года. РАЭ

В июле 2003 года в Бресте (Франция) состоялось учредительное собрание участников международной авиационной корпоративной программы «Авиационная сеть на Земле Королевы Мод» (ДРОМЛАН). Ее организаторами стали национальные антарктические программы Бельгии, Германии, Нидерландов, Норвегии, России, Соединенного королевства, Финляндии, Швеции, ЮАР, Японии. Через два года к ним присоединилась Антарктическая программа Индии. Район работ участников программы ДРОМЛАН — Земля Королевы Мод и прилегающие к ней антарктические районы с запада (станция Халли, Соединенное Королевство) и с востока (станция Сева, Япония). Все эти годы неизменным воздушным оператором программы ДРОМЛАН продолжает оставаться компания ALCI (Кейптаун).

С 2001 по 2022 год самолеты Ил-76ТД-90ВД совершили 226 рейсов из Кейптауна на ВПП российской станции Новолазаревская. Ими было перевезено 7460 пассажиров в Антарктиду и 6995

обратно, количество грузов — 3696 т в Антарктиду и вывезено 1529 т в Кейптаун. Проведено 22 парашютных десантирования грузов в различные внутренние районы Антарктиды, в том числе и на станцию Восток.

Отечественная транспортная авиация эффективно зарекомендовала себя на межконтинентальных воздушных трассах в Антарктиду. Это позволило нашей стране укрепить статус великой полярной державы и продолжать оставаться одной из ведущих национальных антарктических программ.

*В.В. Лукин (ААНИИ)*

Участники перелета у Ил-76ТД в Антарктиде. 2-й справа — командир воздушного судна Р.Т. Есаян. Ноябрь 2003 года. РАЭ

