



Издательство «Географ» выпустило книгу воспоминаний легендарного полярного исследователя, Героя Социалистического Труда Николая Александровича Корнилова о своих многочисленных экспедициях в Арктику и Антарктику в 1950–1990-х годах.

Книга предназначена всем, кто интересуется историей исследования Арктики и Антарктики. Выпуск книги приурочен к 200-летию открытия Антарктиды Первой русской южнополярной экспедицией 1819–1821 годов, 100-летию Арктического и антарктического научно-исследовательского института и 90-летию Николая Александровича Корнилова.

В этом году исполнилось 40 лет со дня первого перелета самолетов Ил-18Д из Москвы в АМЦ Молодежная. С разрешения издателей журнал публикует главу из этой книги, посвященную этому событию.

ВОЗДУШНАЯ АНТАРКТИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ, ОРГАНИЗАЦИЯ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЕРЕЛЕТА МОСКВА — МОЛОДЕЖНАЯ — МОСКВА

В составе Двадцать пятой САЭ работала Воздушная антарктическая экспедиция. Работы по проведению этой экспедиции были начаты заблаговременно и проводились в течение нескольких лет. По проекту, составленному в институте «Ленаэропроект», в АМЦ Молодежная, у горы Вечерняя, в период работы Двадцать четвертой зимовочной САЭ началось строительство аэродрома на снежно-ледовом основании для приема тяжелых самолетов на колесном шасси типа Ил-18Д. Строительство вел строительный отряд под руководством Г.Н. Иванова, специально направленный для этого на зимовку в АМЦ Молодежная.

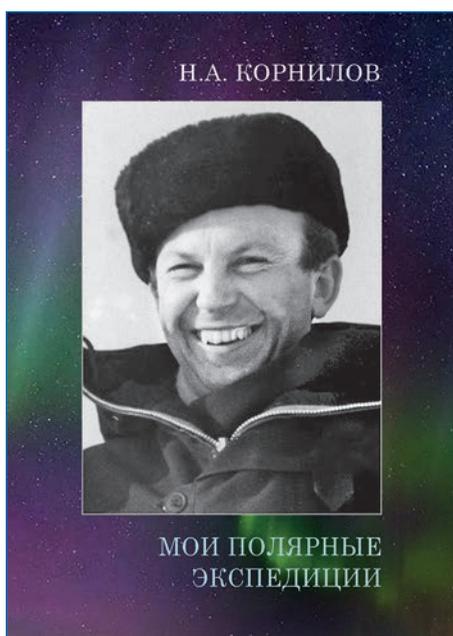
К началу работ Двадцать пятой сезонной экспедиции аэродром в целом был готов. 6 декабря при температуре воздуха минус 10 °С покрытие было испытано катком шасси самолета Ил-18, который мы привезли и собрали еще в Тринадцатой САЭ. Результатом мы остались довольны: глубина колеи не превышала нормы. Остальные сооружения также были построены, все было расставлено по местам, производились пусконаладочные работы. До прилета самолета нужно было провести заземление, изготовить якоря для крепления самолета на стоянке, покрасить и установить маркировочные знаки на взлетно-посадочной полосе. Кроме этого, нужно было произвести облет радионави-

гационных средств самолетом Ил-14. Все работы велись под контролем и наблюдением аэродромного отряда под руководством Г.И. Колбатова. Этот отряд также вел наблюдения за температурой и толщиной создаваемого покрытия, производил нивелирование полосы, выявляя макро- и мезонеровности.

Температура на станции Молодежная стала понемногу понижаться, среднесуточное значение составило минус 2 °С, но все равно холода было недостаточно. Тем не менее делать было нечего, и оставалось только ждать, когда наступят так необходимые нам холода.

В это время в Москве было принято решение о том, что 10 февраля в 12 часов 25 минут самолет Ил-18Д вылетит в Мапуту, а 14 февраля — из Мапуту в АМЦ Молодежная. Мы подтвердили, что при наличии погоды самолет примем. Евгений Иванович Толстиков нас запросил: «Что значит “при наличии погоды”, зависит ли это только от фактической погоды или это связано с состоянием полосы?» Мы ответили, что все зависит только от фактической погоды.

Хотя мы и дали такой ответ Москве, но у нас не было выполнено испытание полосы самолетом Ил-14 на колесном шасси — мы ждали, когда Ил-14 прилетит из Мирного. А в Молодежной 6 февраля началась настоящая пурга: скорость ветра в порывах до 30 метров



в секунду, средняя 22 метра в секунду, температура минус 2 °С, видимость 100 метров.

Через двое суток пурга прекратилась, но на полосе появились передувы высотой до 60 сантиметров. Для их удаления требовалось два дня. Приступили к работам на ВПП.

8 февраля снова прилетел борт № 52066. Опять переобулся на колеса, и вечером на следующий день попробовали рулить. Однако верхний слой после пурги был все еще слабым, так что взлетать и садиться пока не рискнули.

10 февраля получили известие о том, что сегодня в 12 часов 58 минут самолет Ил-18Д № 74267 вылетел из Москвы через Мапуту в АМЦ Молодежная. На борту находилась Воздушная антарктическая экспедиция и техническая комиссия под руководством Е.И. Толстикова и заместителя министра гражданской авиации Б.Д. Грубия.

Когда мы получили известия из Москвы о вылете Ил-18Д, как будто какие-то неведомые силы помогли нам с понижением температуры воздуха — мы получили большую порцию холодного антарктического воздуха из центральной части Антарктиды. 11 февраля мы сумели снова переобуть Ил-14 с лыж на колеса и облетать полосу на горе Вечерней. В процессе облета были произведены пять взлетов и столько же посадок со специально запланированными «козлами» и резкими торможениями. Все прошло нормально. В заключение на двух тракторах протащили по полосе модель шасси Ил-18Д весом 75 тонн — глубина колеи оказалась в пределах нормы.

В этот же день (11 февраля) самолет Ил-18Д бортовой № 74267 прилетел в Мапуту, а на другой день в 9 часов 41 минуту взлетел курсом на Молодежную. Мне об этом доложили из радиобюро Молодежной, которое поддерживало с бортом постоянную связь и следило за полетом. В это время на Молодежной погода была прекрасная и мы дали борту согласие на прием, но не получили никакого ответа. Тогда по моей просьбе вторично дали согласие на прием, подчеркнув, что нужно лететь прямо на Молодежную, используя хорошую погоду на станции. Только тогда мы получили ответ: «На борту только один экипаж, остальные в Мапуту».

Самолет прошел над НИС «Профессор Визе», которое обеспечивало перелет самолета данными о погоде, находясь в дрейфе на трассе полета самолета в точке 46° 00' ю. ш., 36° 50' в. д., дошел до точки возврата и повернул обратно. В 17 часов 38 минут он благополучно сел в Мапуту.

Самолет Ил-14 № 52066 снова переобули на лыжи, и он стоял в ожидании прилета Ил-18Д, который встал в план вылета к нам на 13 февраля, 06 часов по московскому времени. Вся Молодежная замерла в ожидании этого исторического события, которое мы планировали чуть ли не с Девятой САЭ, когда мы с гидрографами Владимиром Николаевичем Мальцевым и Павлом Степановичем Елкиным летали на самолете Ли-2 по окрестностям Молодежной в поисках ровного ледника, способного принять самолет Ил-18 на колесах. На одном из таких самолетов мы, участники Девятой САЭ, прилетели в Антарктиду, в оазис Бангера, в декабре 1963 года.

Наступило 13 февраля. В 6 часов 30 минут мы получили подтверждение — в 6 часов 11 минут борт Ил-18Д № 74267 вылетел из Мапуту курсом на АМЦ Молодежная. Поехали на аэродром. Утром был сильный стоковый ветер, порывами до 25–30 метров в секунду. У Евгения Ивановича это вызвало очень серьезные опасения, и он прислал мне такую радиограмму: «Николай Александрович как видишь вылетели к вам но очень беспокоит ветер. Ваше мнение = Толстиков». Я ему ответил (конечно, предварительно проконсультировавшись с нашими синоптиками): «Евгений Иванович не беспокойтесь к Вашему прилету он стихнет = Корнилов».

Так оно и произошло. Когда в 14 часов 47 минут борт Ил-18Д № 74267 совершил блестящую посадку на аэродром у горы Вечерней, АМЦ Молодежная, скорость ветра была уже всего 7 метров в секунду.

На борту прилетели в АМЦ Молодежная всего 28 человек: трое на зимовку в АМЦ, двое — в Мирный, остальные — участники Воздушной антарктической экспедиции, члены технической комиссии и пресса.

В честь прилета самолета Ил-18Д состоялся митинг, который открыл начальник зимовочной экспедиции Двадцать четвертой САЭ А.Н. Артемьев, затем выступили Е.И. Толстиков, заместитель министра

Прибытие Ил-18Д на аэродром АМЦ Молодежная





Торжественный митинг по случаю прибытия Ил-18Д

гражданской авиации Б.Д. Грубия, я и начальник строительного отряда Г.Н. Иванов.

Перед тем как ехать на станцию, спустились к строителям поблагодарить их за работу и принять участие в маленьком фуршете.

Н.А. Корнилов и Е.И. Толстиков на АМЦ Молодежная



Первый пункт программы был выполнен — самолет Ил-18Д прилетел на Молодежную.

В период нахождения Воздушной антарктической экспедиции в Антарктиде были выполнены два полета.

Первый полет проходил по маршруту Молодежная — Новолазаревская — Молодежная. Целью полета были изучение условий навигации, облет радиотехнических средств с использованием аппаратуры, имеющейся на борту самолета Ил-18Д, знакомство с условиями подхода и захода на посадку. Посадку на запасную полосу не производили, хотя в плане технического рейса она и была предусмотрена. Этот пункт плана не был выполнен по той причине, что незадолго перед прилетом самолета из Москвы на Новолазаревской прошла пурга и на полосе, в ее начале, отложилось много снега.

К вылету самолета из Мапуту имеющейся очень слабой техникой этот снег частично был удален и уплотнен. Однако специалисты, вылетевшие из Молодежной 14 февраля на самолете Ил-14, проверив инструментально плотность снега на ВПП, обнаружили, что она несколько уменьшилась, хотя и допустима для единичных посадок самолета Ил-18Д. Учитывая изложенное, комиссия технического рейса приняла решение посадку на запасную полосу не производить.

Второй полет по маршруту Молодежная — Полюс Недоступности — Южный полюс — Молодежная был выполнен с научными целями. На борту проводились аэрометеорологические и геофизические наблюдения. Кроме того, в задачи полета входила проверка надежности связи над куполом Антарктиды. К сожалению, эта проверка выполнена не была из-за очень плохого прохождения радиоволн — надежная связь была только с АМЦ Молодежная.

Достаточно полно ознакомившись с состоянием полосы у горы Вечерняя, комиссия технического рейса сделала вывод о том, что полоса пригодна для приема не только самолетов Ил-18Д, но и самолета Ил-76 на колесном шасси, что через несколько лет и было выполнено. Но это уже совсем другая история.

19 февраля в 9 часов 20 минут самолет Ил-18Д бортовой № 74267 вылетел из Молодежной через Мапуту в Москву, куда благополучно прибыл 23 февраля в восемь часов утра. Воздушная антарктическая экспедиция закончила свою работу.

Все вышеизложенное позволяло сделать следующие выводы:

- создание аэродрома на снежно-ледовом основании для приема тяжелых машин на колесном шасси типа Ил-18Д возможно;
- использовать этот аэродром можно в начале и конце антарктического лета;
- создав упрочненный слой толщиной 90–100 сантиметров, можно использовать этот аэродром для приема самолетов типа Ил-76 на колесном шасси.

В дальнейшем эти два типа самолетов — Ил-18Д и Ил-76 — стали широко использоваться в работе САЭ, а потом и РАЭ.

*Н.А. Корнилов.
Фото из архива автора*