

КАК ЭТО БЫЛО

На Северном полюсе и даже на дрейфующей льдине без авиадиспетчеров не обойтись. Вот как выглядело участие в полярных экспедициях специалистов УВД в разные годы истории полярной авиации.

В экспедицию на Барнео

Начиная с 2000 года по весне в царстве льда и снега появляется станция, за которой прочно закрепилось название «Барнео». Несколько раз в ледовый лагерь, будучи руководителем полетов Московского центра АУВД, выезжал Игорь Тимофеев. Вот что он рассказал: «Мой стаж в аэронавигации – 39 лет. Окончил Рижское летно-техническое училище и в 1984 году пришел работать в МЦ АУВД авиадиспетчером. Отучился на курсах РП в Ульяновском училище ГА и 21 год проработал руководителем полетов. Сейчас тружусь во Внуковском центре ОВД диспетчером руления.

Все началось в 2002 году, когда руководство предложило поехать за Полярный круг для обеспечения взлетов и посадок ВС на ледовом аэродроме. Об Арктике знал, как и все – из книг, кинофильмов, и никогда не думал, что окажусь на макушке земли. Побывав один раз, я влюбился в Арктику и потом несколько лет в апреле брал отпуск и уезжал на Барнео.



Руководители полетов на Барнео. Игорь Тимофеев и Владимир Круглов



Рабочее место РП на Барнео

Общественное достояние. Leonid Plenkin. Барнео

В тот период заброска людей и грузов на Барнео осуществлялась с промежуточной посадкой на островах Земли Франца-Иосифа. Аэродром с грунтовой ВПП находился на погранзаставе. Мы принимали и отправляли гражданские ВС, управляя полетами в сложнейших условиях, когда погода менялась едва ли не каждые пять минут.

Так получилось, что после Земли Франца-Иосифа три года не поступало предложений об участии в полярных экспедициях. И только в 2006-м вновь посчастливилось отправиться в Арктику, и не на промежуточный аэродром, а на дрейфующую полярную станцию Барнео, которая функционирует под эгидой Русского географического общества всего месяц в году.

Апрель является самым благоприятным, поскольку после 25 марта за Полярным кругом в течение суток светло, а в Северном Ледовитом океане формируются мощные ледовые поля и можно найти подходящую льдину. Ее тщательно выбирают: должна быть не менее 3 км в длину, 2 км в ширину и обязательно овальной – это помогает избежать сильных повреждений при столкновении с другими льдинами. Толщина льда составляет примерно 1,5 м.

На базе устанавливались 12 жилых модулей, две кают-компании, технические помещения. И, конечно, строилась ВПП. В теплой палатке с печкой располагалась радиостанция. Вместе с руководителем полетов из Хатанги Владимиром Кругловым мы отвечали за прием и отправку ВС, обеспечение безопасности полетов. Поочередно несли вахту на ВПП и у радиостанции. Вдвоем легче обслуживать полеты на льдине, которая из-за ветров и течений постоянно движется, соответственно координаты взлета/посадки разнятся. Скорость дрейфа ледового поля составляет около 300 м в час. Так что наличие на льдине специалистов УВД существенно облегчало работу нашим экипажам, а для иностранных пилотов важно было, что мы вели радиообмен на



Остров Фадеевский (Архипелаг Новосибирские острова).
Руководитель полетов Владимир Машуков



Слева направо: руководитель полетов В. Н. Дебелый,
экипаж Ил-14 во главе с командиром летного отряда В. И. Цоуном
на дрейфующей станции «Северный полюс-24»

английском языке: прилетали, например, американские исследователи Арктики на двухмоторном ДНС-6 «Твин Оттер».

Ледовое поле как живой организм – внезапно может покрыться трещинами, изменить форму, издавать звуки. Например, когда льдина проходит над участком океана, где вода теплее, чем воздух, станция погружается в белую мглу от пара. В 2010-м, когда случилось извержение вулкана Эйяфьятлайокудль в Исландии, океанические течения вызвали активные подвижки льда. Скорость дрейфа возросла до 1 км в час! Трещины и торосы угрожали уничтожить Барнео. Глубина океана на маршруте дрейфа местами превышала 4 км.

Самое близкое расстояние, на которое наша станция приближалась к Северному полюсу – 38 км, иногда мы удалялись от него на 220 км.

В среднем за месяц Барнео посещали около 300 туристов. Полюбоваться красотой Арктики прилетали знаменитые персоны: в 2006 году – принц княжества Монако, в 2010-м – принц Гарри. Через Барнео на Северный полюс шли экспедиции путешественника Матвея Шпаро, молодежная – детского омбудсмена Павла Астахова. Бывало, за сезон станцию посещали 5–6 различных экспедиций.

Полярные диспетчеры из Черского

В истории форпоста полярной авиации северо-восточной Арктики навсегда останутся имена первого диспетчера М. Т. Терешенко и Н. Н. Титова – старшего диспетчера, первого заместителя начальника аэропорта по УВД Колымо-Индигирского авиапредприятия.

В Черском центре ОВД филиала «Аэронавигация Северо-Восточной Сибири» помнят руководителей полетов П. П. Бирюкова, А. И. Слепцова, В. А. Машукова, В. Ф. Сергеева, авиадиспетчеров С. С. Стасевича, В. Н. Губарева, Н. Н. Головина, обеспечивавших организацию полетов и УВД на дрейфующих станциях «Северный полюс», в высокоширотных экспедициях, а также проводку судов по Севморпути.

В советское время в Арктике работало 30 дрейфующих станций «Северный полюс». С 1968 года основную работу по авиаобеспечению экспедиций выполнял базирующийся в Черском Колымо-Индигирский ОАО. Специалисты службы движения, как и летный состав,

отличались особой ответственностью и профессионализмом. Работа в непредсказуемой Арктике вырастила целую плеяду первоклассных диспетчеров и РП – настоящих асов своего дела. Они строили ледовые аэродромы для приема Ли-2, Ил-14, Ан-24, Ан-26, Ан-12, Ан-74, руководили полетами во время осеннего и весеннего заводов для полярных станций, занимались переброской зимовщиков с разрушающихся льдин на новые места, при этом нередко оставались последними на этих льдинах, ожидая прилет вертолета или Ан-2.

В. Н. Дебелый руководил высадкой полярников на СП-16 и организацией завода на СП-20. Этими вопросами на СП-25 занималась группа руководителя полетов В. Ф. Сергеева, который управлял воздушным движением на острове Жохова – основной базе снабжения станций. Подготовкой ледового аэродрома подскока на Жохова также занималась группа РП Л. П. Коноваленко.

Человеком-легендой стал Д. С. Вохмяков – руководитель полетов, заместитель начальника аэропорта Черский по службе движения. Свое знакомство с Арктикой он начал с СП-8. Обслуживал полеты, проверял их организацию, начиная с СП-16 на всех следующих дрейфующих станциях. В связи с увеличением интенсивности полетов и выполнением разных видов работ в аэропорту Черский в зимний период организовывались дополнительные ледовые ВПП на реках Колыма и Пантелеиха, что увеличивало пропускную способность аэродрома Черский. В памяти земляков Дмитрий Степанович останется первопроходцем, который в 1963 году впервые подготовил ледовый аэродром на реке Колыме и принял первый Ил-18, связавший Черский с Москвой.

В середине 1980-х на базе аэродрома Черский прошли испытательные полеты и ввод в эксплуатацию Ан-74 для применения в условиях Крайнего Севера. Колымо-Индигирский ОАО был награжден орденом «Знак Почета». И в этом есть огромная заслуга коллективов служб движения. Многие специалисты УВД отмечены правительственными и отраслевыми наградами. Развитию авиации в суровой Арктике лучшие годы своей жизни посвятили К. А. Письменский, В. Д. Вохмяков, В. С. Николаев, Е. В. Иванов, Н. И. Глубоков, А. С. Чигашов, К. М. Третьяков, И. И. Лобанов, С. В. Барзинский, Ю. А. Воынец, А. И. Лабусов, А. Н. Калинин, В. В. Пан, С. М. Шавруков, Н. Б. Налетов, А. В. Садчиков, П. В. Франк.