

□□□□□□□□ □□□□□□□□□□□□ □□□□□□□□□□

«□□□ □□□□ □□□ □□□ □□!»

Номинация : «Земляки»

Тема: « Амелькин Геннадий Васильевич »

□□□□□□:

□□□□□□ □□□□□□ □□□□□□

8 □□□□□, I4 □□□

□ □□□ –□□□ □ I □□□□□□□□

□□□ □□□□ □□□□□□□ □□□□□□□□□□

8 □□□□□, I4 □□□

□ □□□ –□□□ □ I □□□□□□□□

□□□□□□□□□□:

□□□□□□□□ □□□□□□ □□□□□□□□

□□□□□□□□□□□□ □□□ –□□□ □ I □□□□□□□□

□□□□□□□□□ □□□□□□: 88 4542 4 17 95 (□□□.)

8 917 321 90 51 (□□□.)

e - mail: relbyjdf.kbz@mail.ru

Оглавление

1.Введение	3
2.Глава 1. Детство. Отрочество	5
3.Глава 2. От курсанта до генерала	6
4.Заключение	9
5.Список использованных источников и литературы	10
6.Приложение	11

ВВЕДЕНИЕ

Гордиться славою своих предков не только можно, но и должно; не уважать оной есть постыдное малодушие.

(А.С.Пушкин)

Величие каждого края - в людях, которые здесь живут. И особенно в тех, которые своими делами внесли вклад в развитие и процветание своей страны. Многие известные, выдающиеся люди, родились и выросли на нашей Аркадакской земле.

Не зря говорят, что родительский дом – начало начал. Здесь дети черпают силы и мужество, познают жизнь, учатся любить ближних, ценить дружбу, радеть за свою малую родину и большую Отчизну. Изучение жизни выдающихся земляков, всегда было и остаётся одной из главных тем в нашей школе. На примерах их жизни и деятельности мы учимся быть выносливыми и терпеливыми, не бояться трудностей, стойкими и выдержанными. Ярким таким примером для подражания является Амелькин Геннадий Васильевич.

Цель нашей работы: изучить жизнь и деятельность замечательного человека – земляка Геннадия Васильевича Амелькина.

Задачи: собрать сведения о нашем земляке, Амелькине Геннадии Васильевиче, посвятившему свою жизнь служению Родине и народу.

Данная тема актуальна и сегодня, ведь только благодаря таким людям, как Г.В.Амелькин живёт и процветает наша Родина - Россия. На примере таких людей, мы можем воспитать в себе чувства патриотизма, долга, любовь к Родине, ответственность за свою страну.

Реферат состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованной литературы и источников, приложения,

При написании работы мы использовали методы: анализа, синтеза, обобщения.

В ходе написания реферата были использованы следующая литература и источники: воспоминания родных и близких, газетные статьи, интернет ресурсы, краеведческий материал.

ГЛАВА 1. Детство. Отрочество.

Амелькин Геннадий Васильевич родился 20 июня 1941 года в Аркадаке-накануне войны. И все самые ранние годы его прошли под её черным крылом, когда люди жили от одной до другой сводки Совинформбюро, когда ели хлеб, в котором мука составляла совсем малую толику.

Геннадий Васильевич был в семье четвёртым ребёнком, поздним. Как вспоминает его брат, Николай Васильевич, Геннадий рос способным мальчишкой, всё схватывал на лету, но уж очень подвижным и проказливым. Его неуёмной, доброй и искренней, отзывчивой натуре всегда надо было действовать. Он хорошо учился в школе и всегда помогал отстающим и родителям, по дому и по хозяйству.

С детства мечтал стать лётчиком. Да и кто в те годы не мечтал об этом? Но Геннадий Васильевич попытался претворить свою мечту в жизнь. Дома он начинает из бумаги мастерить планеры. Он увлекается физикой и математикой. В школе его уважают учителя, он пользуется авторитетом у сверстников. В 1955 году Геннадий Васильевич хорошо оканчивает школу. Для дальнейшего обучения его направляют в Саратов.

С 1955-1957 год Геннадий Васильевич учится в саратовском техническом училище, занимается спортом в секции, получает третий юношеский разряд, посещает авиационный кружок. От фронтовиков -преподавателей он получает профессиональное образование и военное - патриотическое воспитание.

ГЛАВА 2. От курсанта до генерала

В 1957 году Геннадий поступает в летное училище г. Каменка Пензенской области. Здесь в стенах училища влюбляется он самолеты на всю жизнь. Занятия теоретические сочетаются с практическими. Все хватает Гена на лету, а после занятий отдыхает и просится снова в ангары, где стоят самолеты. Разбирает сначала простые детали и оборудование, затем сложные. К концу первого года обучения Гена уже разбирает и собирает весь самолет. К концу второго года обучения отлично знает работу двигателя и хорошо управляет самолетом.

Командир взвода курсантов неоднократно ставит Амелькина Геннадия в пример. Командование часто присылает благодарственные письма родителям и в Райком партии. Три года находится его фотография на Почетной доске училища. В мае 1959 года он оканчивает училище, получает отпуск и проводит его в родном Аркадаке. Родители и школа им гордятся.

В 1959 году командование училища направляет его в Балашовское высшее авиационное училище для дальнейшего обучения. Учёба ему дается легко. Геннадий оказывает посильную помощь в подготовке курсантов в училище. Во время отпуска Геннадий возвращается в Аркадак, радует родителей, заходит в школу, в военкомат.

В 1963 году он встречает свою спутницу жизни и женится, через год у них рождается дочь. В 1964 году он оканчивает с отличием училище, ему присваивается очередное воинское звание: «лейтенант ВВС СССР», квалификация: «помощник командира экипажа тяжелой авиации».

Служить начал в далёком городе Сеща в линейном авиационном полку. Все тяготы и лишения нелегкой службы он переносит стойко. Честный, скромный, морально устойчивый, без вредных привычек, он является авторитетом для офицеров, его любят солдаты. К его мнению прислушиваются командиры и начальники. В его послужном списке благодарности от командования.

Жена-друг, товарищ, спутник на всю жизнь. Она делит с ним и радости и

трудности жизни во всех гарнизонах. Любовь домашних согревает его и придаёт ему духовные силы в «воздухе» и на «земле». Семья меняет гарнизон в городе Сеща и переезжает в город Джанкой в новый гарнизон.

Главком ВВС СССР направляет самых лучших офицеров - лётчиков для дальнейшего продвижения по служебной лестнице на обучение в академию авиации имени Ю.А.Гагарина. Геннадий Васильевич также направляется и добросовестно учится с 1969 года по 1972 год. Он успешно сдаёт экзамены, защищает диплом, получает звание: «Генерал-майор ВВС СССР».

1988-1991 г. - самые ответственные и самые тяжелые годы службы в ограниченной авиационной группе Арктики. Сложные метеоусловия, круглый год зима, мороз (-50), продолжительность рабочего дня 4 часа, разряженный воздух. По приказу советского правительства и Генштаба на территории Советской Арктики создаётся сеть аэродромов обороны с Севера от США и НАТО. Базы находятся на Новой Земле, Земле Франца Иосифа, Коми АССР. Штаб в г. Тикси. Советские ракетноносцы могут в считанные минуты долететь до США и нанести крылатыми ракетами с ядерными боеголовками удар по стратегическим объектам США. Наша авиация круглые сутки находится на боевом дежурстве в небе. Маршруты полетов приходится регулярно менять, чтобы спутники НАТО не могли составить маршруты полетов. Штаб, которым с 1988 по 1991гг. руководит Амелькин Геннадий Васильевич, разрабатывает маршруты полётов советских ракетноносцев.

Международная арктическая экспедиция затерялась во льдах Арктики. Все поиски международных авиационных спасательных служб не достигли успеха. Правительства стран международной экспедиции обратились за помощью к правительству СССР. Геннадий Васильевич в кратчайшее время разработал план по спасению экспедиции. Через сутки советские десантники спасли экспедицию. Все газеты СССР и мира писали о героях лётчиках в Арктике. В журнале

«Патриоты Отечества» была опубликована статья «Такая у нас служба».

После развала СССР Генштаб ВВС решает вопросы эвакуации военнослужащих и их семей из стран ближнего и дальнего зарубежья. И эту проблему поручают решать Геннадию Васильевичу. В 1993 году под его руководством спасено 160 человек, эвакуировано 259 человек. В 1994 году спасено 62 человека, эвакуировано 682 человека. Всего спасено 8610 человек.

Главком ВВС России П. Дейнека поручает Г.В. Амелькину более ответственную работу по управлению Единой авиационно-космической поисково-спасательной службы. Семья переезжает в город Монино Московской области. Геннадий Васильевич управляет на правах военного министра МЧС, которое спасает людей, эвакуирует при ЧС. Служба вывозит остатки военной авиационно-космической техники с места её падения в военно-космический центр, занимается поиском «чёрных ящиков» с записями.

Помимо службы Отечеству Геннадий Васильевич служит и народу. Он содействует строительству в г. Аркадаке домов для офицеров и беженцев. С 1991 по 1999г. Геннадий Васильевич поддерживает сельхозпроизводителей района. Геннадий Васильевич вел очень скромный образ жизни. Всегда был рад видеть своих дорогих земляков. И земляки часто навещали Геннадия Васильевича. Перегрузки летчика в воздухе не прошли даром. Почувствовав серьезные изменения в здоровье, Геннадий Васильевич написал завещание, похоронить его на Родине. 18 августа 1999 года Геннадий Васильевич скоропостижно умер. 19 августа «совершает последний свой рейс» лётчик, генерал, патриот. Гроб с телом с базы ВВС в сопровождении друзей, соратников, родных и близких с эскортом офицеров доставлен в город Аркадак. Здесь его ждали близкие, родные, знакомые, чтобы проститься и проводить его в последний путь. Похоронили Геннадия Васильевича по всем традициям ВВС России. Уже 14 лет жители города и района посещают могилу и поминают своего лётчика, генерала, патриота.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Россия – самая большая держава в мире. Россия – Родина великих людей. Основные качества российского народа: храбрость, талант, душевная доброта и умение преодолевать трудности. Пока есть у нас эти качества, пока живут среди нас такие люди, как Амелькин Геннадий Васильевич нашей Родине ничего не угрожает. Ведь благодаря таким как он, Россия до сих пор существует, процветает и будет жить. Геннадий Васильевич яркий тому пример для подражания. Он достойный гражданин своей страны, для которого защита Отечества стало не только обязанностью, не только долгом, но и смыслом жизни, профессией на всю оставшуюся жизнь. Так давайте, все будем достойными гражданами своей страны.

Список использованных источников и литературы

ИСТОЧНИКИ

1. Журнал «Вокруг Света», статья «6 часов на полюсе»
№9 (2600) | Сентябрь 1990
2. Журнал «Солдате удачи», статья «ЧТОБЫ ДРУГИЕ МОГЛИ ЖИТЬ. Международные военные учения «Арктик САРЕКС», №8/95
3. Газета «Красная Звезда», статья ««САРЕКС» спасает космонавтов», 11
Сентября 2003 года
4. Архив материал краеведческий музея материал
5. arkadak.ru
6. wikipedia.ru

ЛИТЕРАТУРА

1. В.М.Кравцов. Край родной, навек любимый... – Саратов, изд. «Аквариус», 2003.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Детство



Школьные годы



Саратовское ремесленное училище



**Лётное училище.
г. Каменка, Пензенская область**



Балашовское высшее авиационное училище



Супруги Амелькины



Военно-воздушная академия имени Ю.А. Гагарина



АН-12 Тактический военно-транспортный самолет



АН-22 «АНТЕЙ»



Служба в Арктике



16

Арктический десант



Амелькин Геннадий Васильевич



Военно-космический центр России.



19 августа 1999 г. -«последний рейс» летчика, генерала, патриота





УКАЗ

ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О присвоении почетных званий "Заслуженный военный летчик Российской Федерации" и "Заслуженный военный штурман Российской Федерации" летчикам и штурманам авиации Вооруженных Сил Российской Федерации

За особые заслуги в освоении авиационной техники, высокие показатели в воспитании и обучении летных кадров и многолетнюю безаварийную летную работу в военной авиации присвоить почетные звания:

"ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ ЛЕТЧИК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

АВДЕЕВУ Виталию Витальевичу	- полковнику
АМЕЛЬКИНУ Геннадию Васильевичу	- генерал-майору
АНТАМОНОВУ Николаю Николаевичу	- полковнику
АРЧЕГОВУ Вячеславу Магометовичу	- полковнику
ВАСИЛЬЕВУ Павлу Андреевичу	- полковнику
ВОЛЧКОВУ Вячеславу Александровичу	- генерал-майору
ВОРОБЬЕВУ Борису Алексеевичу	- генерал-майору
ГЕЛЛЕРТУ Владимиру Оскаровичу	- полковнику
ГОРЯИНОВУ Алексею Семеновичу	- генерал-полковнику
ГРИЦИКУ Александру Матвеевичу	- полковнику
ГРИШАНОВУ Сергею Валентиновичу	- полковнику
ГУЛЕНКОВУ Борису Михайловичу	- полковнику
ДУДКИНУ Павлу Егоровичу	- полковнику
ДЫРДИНУ Вячеславу Александровичу	- генерал-лейтенанту
ЕФРЕМОВУ Владимиру Иосифовичу	- полковнику
ЖУКУ Николаю Викторовичу	- полковнику
ЖУРАВЛЕВУ Аркадию Сергеевичу	- генерал-майору
ИВАНОВУ Станиславу Георгиевичу	- генерал-полковнику
КАЗАКУ Петру Николаевичу	- генерал-майору

КОЗЛОВУ Виктору Федоровичу	- генерал-лейтенанту
КОЛЬЧУРИНУ Виталию Андреевичу	- полковнику
КРАСЮКУ Владимиру Николаевичу	- полковнику
КРИВЦОВУ Виктору Григорьевичу	- полковнику
КУКУШКИНУ Михаилу Федоровичу	- полковнику
КУЦОКОНЮ Дмитрию Семеновичу	- генерал-майору
ЛЕДОВСКОМУ Владимиру Владимировичу	- полковнику
ЛУКАШУКУ Геннадию Климентьевичу	- полковнику
МАНИШОВУ Геннадию Васильевичу	- полковнику
МОРДОВАЛОВУ Николаю Александровичу	- генерал-майору
МУХАМЕДЬЯРОВУ Геннадию Борисовичу	- полковнику
НАБОКОВУ Виталию Николаевичу	- генерал-майору
НЕЧИПОРЕНКО Владимиру Даниловичу	- полковнику
НЕСКУМАЮ Николаю Михайловичу	- полковнику
НИКИТОВСКОМУ Александру Николаевичу	- генерал-майору
ПАТРАКЕЕВУ Геннадию Васильевичу	- полковнику
РОДИОНОВУ Виктору Николаевичу	- полковнику
СВИРИДОВУ Сергею Ивановичу	- полковнику
ТЕНДИТНИКОВУ Дмитрию Константиновичу	- генерал-майору
ТИХОМИРОВУ Анатолию Васильевичу	- генерал-майору
УСАЧЕВУ Виктору Николаевичу	- полковнику
ХАРЧЕВСКОМУ Александру Николаевичу	- полковнику
ЦВЕТКОВУ Борису Григорьевичу	- полковнику
ЧУПРИНЕ Валерию Тихоновичу	- полковнику
ЯСНИКОВУ Николаю Алексеевичу	- полковнику.

"ЗАСЛУЖЕННЫЙ ВОЕННЫЙ ШТУРМАН РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"

АЛЕКСАНДРОВУ Евгению Васильевичу	- полковнику
БУЛАТОВУ Валерию Ивановичу	- полковнику
ГЛАДЫШЕВУ Дмитрию Ивановичу	- полковнику
КУБЕНКО Петру Дмитриевичу	- полковнику
МЕРЗЛЯКОВУ Анатолию Павловичу	- полковнику
ЧИЖОВУ Александру Васильевичу	- полковнику.



Б.Ельцин

Москва, Кремль

7 сентября 1993 года

№ 1359

Окончание. Начало см. в «Солдате удачи». №8/95

**газета «Красная Звезда» Фото автора
«Арктик Сарекс-94»**

Как только на локаторе пропала отметка от самолета, диспетчер авиабазы в Анкоридже объявил тревогу. Радиостанции поисково-спасательной службы ВВС на Аляске, настроенные на аварийную волну, поймали сигнал бедствия, и через 20 минут в воздух поднялся самолет радиотехнической разведки.

Оценив обстановку, командующий ВВС Аляски генерал-лейтенант Д. Рамтон обратился за помощью к спасательным службам Канады и России. С Анадыря курсом на авиабазу Анлсон (север Аляски) стартовали Ан-124 «Руслан» с двумя Ми-8МТ на борту и транспортный Ан-12. В состав российской команды вошли парашютисты-спасатели из Федеральной авиационно-космической службы поиска и спасения терпящих бедствие (ФАКСПС), врачи из Института медико-биологических проблем, инженеры, штурманы ВВС. Всего 55 человек.

Через сорок минут после получения сигнала в район катастрофы прилетел американский самолет С-130. Он выбросил контейнеры с палатками, одеждой и медикаментами. На черный снег опустились парашютисты МТХ-1 с шестью спасателями. Подготовленные к работе в чрезвычайных условиях, они со знанием дела обработали раны, наложили на переломанные руки и ноги шины, установили утепленные армейские палатки. От холода уже никто не мог погибнуть. Но многих людей требовалось срочно прооперировать. А такой возможности американские спасатели не имели, лишь утешали раненых: «Потерпите, парни. Скоро прилетят с госпиталем канадцы...»

К сожалению, их коллеги из страны кленового листа тоже оказались бессильны в данной ситуации. Полевой госпиталь канадцев не мог вместить всех пострадавших, его медицинское оснащение не позволило провести сложные хирургические операции.



Подготовленные к работе в чрезвычайных условиях, спасатели со знанием дела обработали раны, наложили на переломанные руки и ноги шины, установили утепленные армейские палатки. От холода уже никто не мог погибнуть. Но многих людей требовалось срочно прооперировать, а такой возможности американские спасатели не имели

«Русские летят!»

И вдруг, как порыв ветра, пронесся над лагерем возглас: «Русские, русские летят». Профессионалы-спасатели из США и Канады были наслышаны о том, что у их коллег из России есть полевой госпиталь, который не имеет аналогов в мире. Его возможности и мастерство врачей позволяют вытащить человека с того света. Командир Ан-12 военный летчик 1-го класса подполковник Владимир Калеваров вывел корабль точно на маяк приводной радиостанции. Выбросили на парашютах одну за другой с высоты 300 метров четыре платформы с упакованным в контейнеры госпиталем. Еще через пять минут в воздухе раскрылись три алых купола. И вновь возглас удивления: под каждым парашютом было по два человека: «Кенгуру! кенгуру!» — американцы и канадцы быстро научились по-русски выговаривать название нашего парашюта ПО-27. Пристегнутые специальной

системой к груди полковников Александра Резниченко, Валерия Степанова и парашютиста-испытателя Александра Непоседова, спускались к попавшим в беду людям врачи из ИМБП Владимир Нилявский, Геннадий Одиновок, Николай Образцов. Еще троих айболитов из России — Виктора Баранова. Олега Абрамова и Александра Воробьева — доставил сюда на вертолете Ми-8МТ экипаж капитана Александра Леонтьева.

На глазах поднялся над снегами Аляски ярко-желтый купол. Заработал отопительный агрегат, вспыхнули лампы. За операционным столом закипела работа...

Ловушка

Наступившие сумерки отодвинули эвакуацию раненых до утра. И никто не предвидел, какое испытание готовит арктическая ночь.



Во время учений на Аляске россияне с интересом наблюдали, как юрко маневрируют по заснеженной тундре почти игрушечные вездеходы канадских спасателей. Подцепив сани-волокуши, эвакуировали «пострадавших», перевозили различные малогабаритные грузы

Долину между реками Юконом и Тананой можно сравнить с аэродинамической трубой. В нее-то и ворвался бешеный северный ветер. Его скорость достигала 35 м/с. Лопнули крепежные тросы русского госпиталя, словно стеной прикрывавшего

небольшие палатки американцев и канадцев. «Всем наружу! Держать растяжки!» — доктор Владимир Милявский не раз встречался со смертью и научился бесстрашно бороться с ней. Слаженность действий русских не оставила равнодушными американцев и канадцев. Закрепили упавший «предбанник», под его защитой вновь развернули основную секцию госпиталя.

К рассвету стихия несколько угомонилась. Поутих ветер, но метель сделала видимость минимальной, тяжелые облака нависали над вершинами елей. Решение на вылет спасательных вертолетов принимали генерал-лейтенант Рамтон (США), генерал-майор авиации Геннадий Амелькин и бригадный генерал Брейс (Канада). Они не сомневались в мастерстве своих летчиков и подняли экипажи в воздух. Эвакуировать пострадавших — святое дело.

Этой цели отвечал замысел международных учений авиационных служб поиска и спасения терпящих бедствие военных ведомств США, России и Канады «Арктик Сарекс-94». Авиационная катастрофа была условной, никто не погиб и не был ранен, просто над солдатами, обозначавшими потерпевших бедствие, хорошо поработали гримеры из воинских частей США и Канады. А вот ночной ураган «не планировался», и участникам учений пришлось пережить сложные часы борьбы со стихией.

Ежегодно в арктических районах России работает более 150 научных экспедиций, одиночных любителей приключений никто не считал. Не все они заканчивают свой маршрут благополучно. И тогда на помощь приходят военные спасатели.

Только в 1992 году специалистами ФАКСПС было выполнено 129 поисково-спасательных работ, спасены из беды 283 человека, половина из них — летный состав.

Международные учения «Арктик Сарекс-94» авиационно-космических служб поиска и спасения терпящих бедствие трех государств США, России и Канады завершились Конференцией по поиску и спасению в районе Арктики.

— Прошедшее учение на Аляске, — сказал руководитель ФАКСПС генерал-лейтенант авиации Геннадий Амелькин. — показало, что каждая сторона была

представлена высокими профессионалами, которые способны своими силами и средствами выполнить задачи по оказанию помощи терпящим бедствие. Нашей дальнейшей целью должно быть более тесное взаимодействие.

В краю холодных озер

К международному учению «Арктик Сарекс-95» в министерствах обороны Канады, России и США готовились целый год. Канада, на территории которой должно было развернуться третье учение авиационно-космических служб поиска и спасения терпящих бедствие, многое взяв из проверенного практикой, копированием не ограничилась, приблизила ситуации и работу в ней максимально к происходящему в жизни. Готовились показать все лучшее и две другие страны — участницы учений «Сарекс-95».

Делегацию России из 69 человек вновь возглавил генерал-лейтенант авиации Геннадий Амелькин. Организовывая весной 1993 года первое учение в Тикси, он не только убедил в его необходимости прежнего командующего ВВС Аляски трехзвездного генерала Ралстона, но и собственное правительство. Сделать это было посложнее, чем с американцем договориться. Эхо учения в Тикси прокатилось вокруг земного шара.



ПЭМ-1 оснащена не только мощным двигателем, развивающим скорость движения по грунту 80—90 км/ч, по воде до 15 км/ч, но имеет еще и трехосное всепроходимое шасси, на котором с ходу берет траншеи до 2 метров шириной, а

навигационная и связная аппаратура позволяют держать устойчивую связь с самолетами и космическими объектами, по их целеуказанию легко выходит в нужную точку

Проверенные двумя «Сарексами» парашютисты-спасатели из ФАКСПС. специалисты полевого госпиталя медицины катастроф из МЧС, испытатели средств спасения, экипаж поисково-эвакуационной машины ПЭМ-1 со своей «Синей птицей», летающий госпиталь на базе самолета Ил-76 МД «Скальпель-МТ». Еще один Ил предназначался для демонстрации выброски грузовой платформы и парашютистов-спасателей.

Россиян в Канаде на базе ВВС Колд-Лейк ждали с неподдельным интересом. О мастерстве их были наслышаны, кое-кто из канадских спасателей работал вместе с русскими в прошлом году на Аляске. Пять минут таможенных процедур, вручение памятных широкополых шляп — и вот уже наша команда напоминает сбор то ли шерифов, то ли ковбоев.

Забываясь о мерах безопасности, канадцы не упрощали учение, насытили его элементами высокой сложности. Одним из таковых явилась вводная, ставшая центральным звеном «Сарекса-95»: пассажирский самолет, следовавший рейсом Москва—Лос-Анджелес, потерпел крушение в два часа ночи, то есть в самую полярную темень.

По предложению начальника оперативного отдела штаба военно-воздушного командования Канады бригадного генерала С. Гордона Даймока к учениям были привлечены силы международной космической системы КОСПАС—САРСАТ. С российских спутников, «зависших» на полярной орбите, сигнал бедствия должны были принять приборы, изготовленные фирмами Канады и США.

Характерной особенностью учений «Сарекс-95» являлось его значительное внегосударственное обеспечение. Своеобразными спонсорами выступили известные фирмы «Сикорский», «Белл Хеликоптерз», «Маркони». «Моторола» и ряд других. Учения по спасению стали хорошей рекламой, а налогоплательщикам не пришлось раскошелиться.

Сигнал бедствия российский спутник «поймал» в первом часу ночи.



Вертолеты американских спасателей на дозаправке..

Специальная аппаратура зафиксировала место «катастрофы», и вскоре информация поступила на координационный центр в Онтарио. В готовность были приведены поисково-спасательные силы Канады, США, Оперативной группы в Арктике (Россия).



... и на земле.

Операция по поиску и спасению потерпевших бедствие началась.

Катастрофа

Над большой поляной среди болотистой лесотундры висел стон мольбы о помощи.

В густых предрассветных сумерках не разглядеть пострадавших. Боязно сделать

лишний шаг.

В небе раздается гул. Это по координатам спутника к «месту аварии» вышел самолет радиотехнической разведки национальной гвардии США C-130. Он будет кружить над нами постоянно, выводя на цель экипажи десантных машин и вертолеты для эвакуации раненых.

Тундра озаряется светом. С десантного C-130 канадских ВВС сброшена серия осветительных ракет. Жуткая, фантастическая картина. Слабая поддержка для парашютистов-спасателей. Да и возможно ли десантирование в таких условиях? Но над головой слышится хлопок, шелест. Это канадский спасатель Арни Макаули первым покинул борт самолета и снижается точно к «разбитому» лайнеру. Мелькает мысль, что зрение у него, как у филина — ночью видит все. После приземления парашютиста секрет раскрывается. На шлемофоне Макаули небольшая черная коробочка — прибор ночного видения. Мне разрешили осмотреть его.

Увиденное поразило; я видел каждую былинку на земле без искажения, а звездное небо приблизилось на расстояние вытянутой руки. Позже бригадный генерал Джеффри Брейс, командир военно-воздушной транспортной группы, сказал, что десантники Канады имеют уже 8 таких приборов, осваивают их с августа 1994 года. Цена одного — 60 тысяч долларов. Но они себя оправдали, намечается их серийный выпуск, и цена упадет до 20 тысяч долларов. Макаули освобождается от парашюта. Через минуту на земле вспыхивают огни: он обозначил товарищам квадрат приземления. Спасатели начинают оказывать помощь пострадавшим. Обнаружив человека, крепят ему на грудь пластмассовую пробирку со светящейся массой. Окраска соответствует степени тяжести пострадавшего. Сразу же заполняется предварительная карта медосмотра. Она облегчит потом работу с раненым врачам в полевом госпитале и стационаре.

Десант

Над головой непрекращающийся гул самолетов. Вскоре к канадским спасателям добавились их коллеги из США. Узнаю знакомых по Тикси и Аляске сержантов

Эндрю и Ларри. Профессионалы высшего класса. Могут все: от проведения диверсионной акции под водой до оказания первой медицинской помощи пострадавшему. Такова система их подготовки в специальных школах и центрах выживания: в США их более 30.

Вслед за спасателями десантные самолеты с высоты 150—200 метров сбрасывают на парашютах контейнеры с палатками, медоборудованием, вездеходы. Сильный ветер раскачивает купола. Контейнеры приземляются с большой вертикальной скоростью. Вот почти погас один из двух куполов над американским контейнером. На расстоянии 250 метров ощущаю как вздрогнула земля. Что может сохраниться после такого приземления? И у канадцев пара контейнеров после удара о землю делают кульбиты по тундре.

Наблюдаю за реакцией генерала Бойзи (США), канадскими руководителями. На лицах — ноль эмоций. Ни суеты, ни пенных указаний подчиненным. Разбор будет потом. А сейчас не время нервировать людей.

Конечно, любое учение несет в себе немало условностей. Но ими-то не назовешь вот это ночное десантирование спасателей, кульбиты грузов по тундре, появление экипажа российской поисково-эвакуационной машины (ПЭМ-1), проделавшей 250 км по дорогам Канады менее чем за 4 часа после приземления на Ил-76МД в Колд-Лейке.

«Синяя птица»

О ПЭМ-1, названной в России «Синей птицей», стоит рассказать.

Год назад во время учений на Аляске россияне с интересом наблюдали, как юрко маневрируют по заснеженной тундре почти игрушечные вездеходы канадских спасателей.



Генерал-лейтенант Рамтон (США), генерал-майор авиации Геннадий Амелькин и бригадный генерал Брейс (Канада) не сомневались в мастерстве своих вертолетчиков. Эвакуировать пострадавших — святое дело

Подцепив сани-волокуши, эвакуировали «пострадавших», перевозили различные малогабаритные грузы.

Может, после этого и возникла идея показать заграничным коллегам отечественную спасительную технику, которая используется при оказании помощи приземлившимся космонавтам, а если нужно, может решать и еще с десятков поисково-эвакуационных задач. В Канаду на «Сарекс-95» военно-транспортный Ил-76МД доставил поисково-эвакуационную машину ПЭМ-1, за небесный ультрамарин окраски названную «Синей птицей».

В Канаде экипаж «Синей птицы», выгрузившись в Колд-Лейке из чрева «Ила», самостоятельным ходом отправился к месту бедствия. ПЭМ-1 оснащена не только мощным двигателем, развивающим скорость движения по грунту 80—90 км/ч. по воде до 15 км/ч. но имеет еще и трехосное всепроходимое шасси, на котором с ходу берет траншеи до 2 мет-роз шириной, а навигационная и связная аппаратура позволяют держать устойчивую связь с самолетами и космическими объектами, по их целеуказанию легко выходит в нужную точку.

Госпиталь прибыл

На горизонте появился наш военно-транспортный «Илью-ха», ведомый командиром корабля майором Владимиром Горбуновым. На высоте 500 метров раскрылись створки рампы. По роликам транспортера скользнул квадрат платформы в несколько тонн весом. Над ней вспыхивают один за другим четыре белоснежных купола, и она плавно поплыла по воздуху, а затем легко коснулась земли. К платформе с упакованным в контейнеры полевым госпиталем снижались российские парашютисты-спасатели.

Мало верилось, что полевой госпиталь Министерства по чрезвычайным ситуациям окажется в конце марта на авиабазе Колд-Лейк, где размещается 4-е крыло ВВС Канады. Почти 150 человек — врачей и инженеров — российского полевого госпиталя МЧС пять месяцев круглосуточно, не разгибая спины, трудились у операционных столов. Сначала в Моздоке, затем в предместье Грозного.



На таких машинах летают спасатели из Канады

Кардинально изменилась судьба «госпиталя медицины катастроф». Разрабатывался и создавался он в стенах Института медико-биологических проблем, работавшего изначально на решение проблемы обеспечения космических полетов. Госпиталь был составной частью мобильной системы для оказания помощи космонавтам на их месте приземления. Со своими задачами справлялся успешно, но ими не ограничился. Ученые, врачи и инженеры-практики института увидели в нем

большие возможности по оказанию оперативной помощи людям, попавшим в беду в результате природных катаклизмов или техногенных катастроф. С двух палаток госпиталь развернулся по 22 модулей самого различного медицинского назначения. А вскоре подтвердил свою необходимость в Чернобыле, в Уфе и ряде «горячих точек» СССР и СНГ.

Польза от полевого аэромобильного госпиталя была большая. Но и затрат на содержание и совершенствование он требовал немалых. Над госпиталем нависла угроза.

— Мы,— рассказывает начальник аэромобильного госпиталя Владимир Милявский, - постоянно работали в тесном контакте со спасателями из МЧС. Когда мы поняли, что в стенах родного института госпиталю не выжить, то обратились за поддержкой в МЧС. Сегодня мы под крылом этого министерства...

Высадка

На двух «Сарексах» (в Тикси и Аляске) врач и спасатели десантировались вместе с профессионалами-парашютистами. В Канаде им прыгать с парашютами не пришлось — работа в Чечне не позволила пройти своевременно подготовку. К району бедствия команда Владимира Милявского вылетела на самолете канадских ВВС. А вот госпиталь занял место в фюзеляже Ил-76МД. И в этом была очередная новинка российских спасателей. До этого госпиталь десантировали с самолета Ан-12 на скорости 350 км/ч. Ил-76МД позволяет выполнить эту операцию на сотню меньше, что весьма повышает надежность работы всей грузовой парашютной системы, обеспечивающей безопасную доставку платформы на землю.

Четыре купола грузовой парашютной системы опустили российский госпиталь на землю словно пушинку. Команда Милявского, приземлившись парашютисты-спасатели и подоспевшие со своей техникой канадские коллеги, быстро поставили платформу на колеса, а экипаж российской поисково-спасательной машины ПЭМ-1 доставил ее к месту развертывания госпиталя.

Среди низкорослых тундровых деревьев уже были разбиты оранжевые палатки

канадских спасателей и разноцветных американских. Они смогли послужить временным убежищем пострадавшим при авиакатастрофе, но не годились в качестве операционных. Эту функцию должен был взять на себя госпиталь из России,

— Если бы я не увидел все это своими глазами,— поделился впечатлениями спасатель из Канады сержант Брайн Дунхан, уже четверть века не снимающий с головы «краповый» берет,— никому бы не поверил. То, что сделали русские,— это фантастика...

Пострадавшие, получив помощь в русском (название закрепилось сразу и прочно) госпитале, эвакуируются вертолетами на авиабазу в Колл-Лейк, наиболее тяжелые доставляются в стационары внутри Канады самолетом ВВС США Си-ПО.

На совещании представителей командований вооруженных сил России, США и Канады было принято решение о проведении четвертого международного учения в августе-сентябре 1996 года в России, на Камчатке. К участию в нем проявляют интерес страны Скандинавии и Япония.

6 часов на полюсе

6 часов на полюсе

Солнце едва поднялось надо льдами. Раннее утро. Мороз под тридцать, небольшой ветерок пронизывает до костей, а на заснеженном острове Грэм-Белл вовсю идет подготовка авиации к вылету. В клубах морозного пара деловито снуют авиатехники перед серыми громадинами выстроившихся в ряд Ан-12. Здесь же и готовые к вылету вертолеты Ми-8. В один из них под номером 84, который полетит первым, и помогает мне забраться полковник Резниченко — в меховой одежде, унтах не так-то легко оказалось это сделать.

— До встречи на полюсе,— машет на прощание Резниченко.

Голос у него веселый и уверенный, словно договариваемся о встрече где-нибудь у знакомой станции метро. А ведь все, что в ближайшие часы должно произойти, совершается в истории освоения Арктики впервые.

Архипелаг Земли Франца-Иосифа, или сокращенно — ЗФИ, едва ли не с момента его открытия стали именовать «трамплином к полюсу». От его берегов уходили итальянцы, американцы, норвежцы, русские, мечтая достичь заветной точки на лыжах, собачьих упряжках, а то и на лошадях пони, которых захватили с собой участники экспедиций, возглавляемых Болдуином и Фиалом. Но все они, как известно, возвращались ни с чем. Трамплином ЗФИ стал лишь в 1937 году, когда советские летчики, стартовав с острова Рудольфа, высадили на Северном полюсе четверку отважных папанинцев. В связи с этим прославился и остров Грэм-Белл — самый восточный остров в архипелаге.

Его открыл метеоролог одной из неудачных американских экспедиции к полюсу Эвелин Болдуин и назвал так в честь президента Американского географического общества Александра Грэм-Белла. Остров этот на две трети покрыт ледником, и в истории никак не прославился, пока в 1936 году на него не опустился первый

самолет с материка. Сделал это Михаил Водопьянов, прилетевший подыскать на архипелаге площадку, откуда могли бы в следующем году стартовать самолеты к полюсу.

На острове Грэм-Белл Водопьянов попал в полосу тумана. Видимо, остров ему не понравился. Для старта в дальнейшем был выбран остров Рудольфа, но вот современным военным летчикам, поставившим цель достигнуть Северного полюса на двух вертолетах, Грэм-Белл показался наиболее подходящим.

...Шесть ноль восемь по московскому времени. Вертолет тяжело зависает над площадкой. В командирском кресле полковник Валерий Ефименков — настоящий ас, облетевший на вертолете все труднодоступные точки Арктики и приложивший немало сил для разработки и осуществления этой операции. Командир звена майор Зекеев, летчик «от бога», как про него говорят товарищи, занимает правое кресло второго пилота. Позади над полосой зависает вертолет, ведомый капитаном Шевченко. Последние команды, переговоры с Землей и... летим!

Промелькнули внизу заснеженные ропаки и айсберги, вмержшие в лед с осени, кончился ровный заснеженный припай. В стороне остался ледяной купол, и перед прозрачной полусферой пилотской кабины распахнулся необъятный Ледовитый океан.

Лед внизу весь в торосах-грядах ледяных обломков, образовавшихся во время сжатий, отчего вдаль он кажется голубовато-серым. Темными молниями рассекают ледяную равнину первые робкие трещины. Ночью один из четырех Ан-12, прилетевших на остров, выполнил ледовую разведку — на небольшой высоте прошел до полюса и обратно. Штурман доложил: километров на 350 от острова тянется «каша» — сплошной битый лед. Дальше лед поплотнее, но полыньи будут сопровождать до самого полюса. И верно. Вскоре начинается открытая вода, дымящиеся разводья, полыньи, протянувшиеся, как реки, до самого горизонта. Океан постоянно рушит панцирь, который пытается на него надеть свирепая полярная стужа.

— И в самом деле «каша», — качает головой Ефименков. — Не дай бог отправиться здесь на вынужденную, не сразу и льдину для посадки подберешь.

— Самые что ни на есть медвежьи места,— восхищается Сергей Зекеев, знаток животного мира Севера. О вынужденной посадке ему, очевидно, думать не хочется.— Открытая вода, земля неподалеку, здесь только бы и ловить тюленей ошкуям. А пока ни одного следочка медвежьего...

И мне, признаться, хотелось бы полюбоваться на белых медведей, но в иллюминаторе льды и льды. Как ни экзотично выглядят они с высоты птичьего полета,— высота метров сто пятьдесят,— но любоваться ими вскоре устаешь. Глаз утомляет безжизненное однообразие пейзажа.

В вертолете жарко и, хотя людей немного, тесно. Ми-8 не совсем обычный. Вместо двух топливных баков — четыре, они расположены вдоль бортов один над другим, а между ними узкий проход. Для сиденья всего три откидных кресла, зато над баками устроены четыре удобных лежачка с индивидуальным освещением, как в купе вагона. Такой вертолет может одолеть расстояние в полтора раза больше обычного Ми-8, но и ему без дозаправки путь до полюса и обратно заказан.

— Представьте,— объяснял мне перед стартом цель генерал-майор авиации Геннадий Васильевич Амелькин,— что где-то в Арктике потерпел аварию самолет. Благодаря аварийному радиомаяку, имеющемуся у экипажа, и системе спутников «КОСПАС-САРСАТ», сигнал бедствия в считанные минуты будет получен на базе. Зная координаты, можно тотчас же направить туда самолет с группой парашютистов. Они окажут первую помощь, если понадобится, конечно, наладят радиосвязь. Но как их всех потом вызволить оттуда? Ведь самолет на восторженный лед сесть не сможет, остается надеяться на вертолет, но у этой машины дальность полета невелика. Что делать? Вот мы и решили отработать вариант спасения во льдах, а за точку выхода к цели взяли Северный полюс. С генералом Амелькиным я познакомился в небольшом якутском поселке Кюсюр на берегу Лены. Вместе с другими военными летчиками он прилетел туда, чтобы передать детям подшефной школы-интерната подарок — цветной телевизор «Электрон».

Мне не раз приходилось бывать в Заполярье, встречался я там, конечно, и с военными, порой пользовался их помощью, иногда и летал вместе с ними, но в

журнальных репортажах и очерках об этом обычно умалчивалось. Военная цензура строго следила, чтобы «врагу» не достались секреты, хотя о том, что на Севере множество различных воинских частей, давно и хорошо известно тем же американцам. Да и как это скроешь, если американские атомные субмарины ходят подо льдами, а патрульные самолеты подлетают к самой нашей границе?

В Кюсюре я подошел к Амелькину и поинтересовался на всякий случай, можно ли написать в журнале о приезде летчиков в школу-интернат. Тот, к моему удивлению, рассмеялся:

— Да какой здесь секрет,— и предложил: — Вы читателям лучше о нашем полете на Северный полюс расскажите...

А спустя месяц я получил от генерала приглашение принять участие в этом необычном полете.

Перед вылетом с Грэм-Белла я все же поинтересовался, а был ли прецедент, возможно ли такое, что экипаж военного самолета окажется во льдах?

— Летчики дальней авиации,— усмехнувшись, отвечал генерал,— и летать должны далеко. Хотя процесс разоружения идет сейчас невиданными темпами, но мир, мир окончательный, еще не наступил. И мы должны летать, проводить учения, чтобы быть в боевой готовности. Сразу скажу: в районе полюса аварий не было, но вот недавно во время учений катапультировались сразу два пилота над Баренцевым морем. А там шторм до пяти баллов. Если бы не мастерство вертолетчиков, действовавших на грани риска, спасти пилотов вряд ли удалось бы: один из них пробыл в ледяной воде сорок восемь минут, второй — пятьдесят одну. Их удалось подцепить специальным захватом, а затем поднять в кабину. Нынче оба здоровы, вскоре начнут летать. А полюс мы выбрали как наиболее удаленную и труднодоступную точку. Хотя и не стану скрывать, что и пилоту дальней авиации, налетавшему многие тысячи километров над землей, побывать на Северном полюсе так же желанно, как и всякому грезящему путешествиями человеку.

Геннадий Васильевич рассказал, что в последние годы в связи с расформированием Отряда полярной авиации, отсутствием замены устаревшим типам самолетов Ли-2, Ан-2, Ил-14, военным летчикам все чаще приходится помогать гражданскому

населению Севера. Пилоты дальней авиации нередко на транспортных самолетах доставляют женщин и детей «на материк» в трудный для выезда пиковый летний сезон. На вертолетах вывозят из тундры школьников, помогают оленеводам избавляться от волков, в непогоду, при стихийных бедствиях осуществляют санрейсы. Да и едва ли не всех путешествующих к полюсу, о которых так любят писать газетчики, развозят по островам опять все те же военные самолеты...

Генерал Амелькин летит сейчас вместе с нами в вертолете. Как руководитель учения, он мог бы, наверное, остаться на острове Грэм-Белл, ждать рапортов, докладов об успешном продвижении, но он решил, что, участвуя в полете лично, будет спокоен и за своих людей.

Три часа полета позади. В отдалении над льдами поднимается полоса тумана. Это парит на морозе смерзающаяся вода. Иногда в этих космах облачности скрывается солнце. И тогда сразу блекнет, тускнеет унылый пейзаж. До сих пор мы так и не встретили ни одного живого существа. Неотступно, как привязанный на веревочке, следует за нами второй Ми-8. Сквозь блистер видно, как вертолет медленно проседает или так же медленно набирает высоту, борясь со встречными потоками. Пока мы одни в безбрежных просторах Ледовитого океана, но знаем, что с острова Грэм-Белл уже поднялся в небо Ан-12, которому предстоит, догнав нас в определенной точке, сбросить на парашютах бочки с горючим для дозаправки. А следом поднимется в небо тяжелый самолет Ил-78, который на большой высоте будет кружить, чтобы помочь командирам поддерживать связь микрофоном с базой и между самолетами.

Полыньи из поля зрения не исчезают, но их стало значительно меньше. Появились большие, почти не взломанные льдины. На них просматриваются впадины и возвышенности. Это пак — многолетний прочный лед. Три часа сорок минут полета, пора и подыскивать площадку для посадки.

Ефименко закладывает вираж. Делаем один круг, второй. Амелькин протискивается к пилотам. Еще раз осматриваем льдину. За дверь летит зажженная дымовая шашка. Она будет ориентиром, подскажет силу ветра и его направление.

Снижаемся.

Снежная пыль поднимается навстречу, но вскоре, обессиленная в борьбе со встречным потоком воздуха от винтов, утихает, и вертолет зависает, почти касаясь снега колесами. Первым выпрыгивает на льдину борттехник капитан Володя Макаренко, осматривает место. На снег летит автомобильная шина, из которой будет устроен указательный костер, дымовые шашки для наведения Ан-12.

Над нами уже кружит второй Ми-8. Снежные вихри так облепляют вертолет, что капитан Шевченко, видимо, ненадолго теряет ориентировку в белой мгле. Вертолет зависает покачиваясь. Не успев накинуть куртку, без шапки с зажженным сигнальным огнем бежит к нему, сорвавшись со своего пилотского кресла, Сергей Зекеев. Подавая команды руками, он помогает Шевченко определиться, выровнять машину и сесть на льдине.

Низкое солнце едва просвечивает сквозь влажный туман, плывущий над льдинами. Минус тридцать два. Даже при слабом ветерке холод после жаркой кабины вертолета кажется лютым. И непонятно сначала, почему Зекеев не мчится так же шустро обратно, хотя лицо майора, как маской, покрыто ледяной коркой.

— Обязательно второго надо встречать,— говорит он, тяжело взбираясь в вертолет. И тут я, наконец, понимаю, что у него не осталось сил бежать.

Более трех часов провели мы на льду. С помощью радиомаяка вывели на себя Ан-12 командира Репенько. На высоте пятьсот метров он прошел над льдиной и со второго захода начал сброс. Из грузового люка одна за другой полетели на парашютах платформы с бочками. Но над последней белые купола не раскрылись, платформа с треском врезалась в лед, бочки свернулись в штопор. После этого всем нам, не исключая и генерала, пришлось дружно впрячься в ляжки саней и подтаскивать к вертолетам бочки с горючим. Нелегко тащить сани по вязкому солоноватому снегу, но еще хуже становится потом, когда, взмокнув под теплой меховой одеждой, начинаешь медленно замерзать. Погреться негде, вертолет тоже вымерз. То и дело приходится кому-то подсказывать, чтобы не забывал оттирать побелевшие щеку или нос.

Кто-то сообразил разжечь костер из остатков платформ, а тем временем авиатехники, покрытые инеем и сосульками, перекачивали горючее в баки вертолета. Ответственное дело. Не дай бог, попадет из бочек вода. Несмотря на холод, будут ждать, проверять отстой, и никто не посмеет их подогнуть, попросить закончить работу побыстрее. Припомнив, с каким радостным желанием отправлялись люди в этот полет, я подумал, что сейчас у этих замерзших и усталых людей пыл наверняка поутих, исчезло желание «постоять на макушке земли», им бы поскорее взлететь да обогреться в теплоте ожившего вертолета. А тут еще полковник Ефименков подходит к Амелькину и говорит, что если при сбросе на полюсе не раскроются парашюты еще над одной платформой, то обратно без дозаправки не дойдем. И надо либо вызывать на подмогу третий вертолет, либо одну машину оставлять во льдах, чтобы затем на парашютах сбросить для нее горючее. Но возник и еще один вариант: не долететь ста километров до полюса. И тогда все останется, как и было задумано по плану: от точки до острова Грэм-Белл возвращаемся без дозаправки.

«Полюс не самоцель,— припомнились мне слова Амелькина.— Мы могли взять и любую другую точку на таком же удалении».

Я замер, ожидая, как обернется дело. В армии не обсуждают распоряжений командира: приказ есть приказ. И в самом деле, это не поход по достижению полюса, а учение. Поверни мы за сто километров до полюса, программа по спасению вертолетами во льдах была бы отработана. Ну а если бы и впрямь там поджидал нас пострадавший экипаж...

— Летим по программе,— негромким голосом скомандовал генерал, и враз заиграли улыбки на помороженных лицах людей, над льдами пронесся вздох облегчения.

Через полтора часа мы достигли Северного полюса. На «макушке» трещин не было; вокруг белел прочный паковый лед. Однако по многочисленным грядам вздыбившихся обломков нетрудно было предположить, что и здесь он не раз содрогался от сжатий, когда с грохотом, скрипом и треском льдины рвались, лезли друг на друга. В Ледовитом океане, видимо, не существует абсолютно спокойных

зон...

На полюсе мы застряли на целых шесть часов вместо запланированных двух. Когда наконец облачность разошлась и показалось низкое желтое солнце, из вертолета вынесли небольшой автоматический буй, который тут же отправил в космос сигнал о своем местонахождении — $89^{\circ}56'$ северной широты и $63^{\circ}30'$ восточной долготы. Штурманы вывели вертолеты точно к полюсу, но площадку для посадки, а главное — для приземления парашютистов, отыскать удалось лишь в четырех километрах от этой притягательной географической точки.

Со второго вертолета, поднявшегося на высоту полутора километров, полковник Степанов и подполковник Ильченко спустились на парашютах. Они действовали именно так, как если бы вертолет не смог приземлиться вблизи терпящих бедствие. Затем мы установили флаг ВВС, зажгли костер, запалили разноцветные дымовые пашки. Вот-вот должен был показаться Ан-12 командира Литвинова. Но время шло, костер догорал, а самолет все не появлялся.

Известно, что и при высадке на полюс папанинцев тоже не обошлось без ЧП. Один из самолетов, на котором штурманом был Валентин Иванович Аккуратов, произвел вынужденную посадку в стороне от полюса. Но когда это было, при какой технике! Однако история повторилась: у Ан-12 отказал радиокompас, и Литвинов, не заметив с высоты вертолетов, проскочил полюс.

Первый самолет продолжал полет в сторону Америки, когда следовавший за ним Ан-12 с группой парашютистов оказался прямо над нами. Кружась, поддерживая радиосвязь с нами и командиром промахнувшегося Ан-12, пилоты второго самолета сумели вывести к нам до-заправщика. Снизившись, Литвинов отыскал вертолеты на льду и сбросил платформы. Да так удачно, что ни одна бочка не разбилась.

И вот со второго Ан-12 прыгнули парашютисты — подполковник Салихов, майор Исаев, полковник Резниченко. Они приземлились точно у флага ВВС.

— Вот и встретились,— крикнул мне Резниченко, вставая на лед. Быстро сложив парашюты, как и подобает спасателям, они сразу же принялись помогать экипажам

подтаскивать сани с бочками к вертолетам.

В 21.42 мы покинули Северный полюс. Полковник Ефименков уступил командирское кресло в вертолете майору Зекееву. Без единой посадки в два часа ночи по московскому времени следующего уже дня мы опустились на острове Грэм-Белл, где собрались все, кто участвовал в учениях на полюсе.

Остров Грэм-Белл — Северный полюс

Журнал «Вокруг Света»

№8 (2635) | Август 1993

Рубрика «Via est vita»

Большие учения на Столбовом



4 часа 24 минуты по московскому времени, как зафиксировано в специальном журнале, 22 апреля с.г. на командный пункт оперативной группы в Арктике, что находится в заполярном Тикси, поступил сигнал бедствия. Он был получен со спутника международной поисково-спасательной службы «КОС-ПАС-САРСАТ». Сигнал обозначал аварию самолета в Северном Ледовитом океане. Координаты $74^{\circ}12$ северной широты и $135^{\circ}30$ восточной долготы. Это мыс Скалистый, северная оконечность острова Столбовой.

Через несколько минут с аэродрома Тикси поднялся в небо АН-12 — самолет-разведчик и, набирая высоту, направился к острову Столбовой. Так начались первые российско-американские учения военных спасателей по отработке совместных действий в высоких широтах.

Экипаж самолета-разведчика, как объяснил мне полковник Александр Резниченко, опытнейший парашютист-спасатель, должен, забравшись повыше, с помощью специальной аппаратуры уловить сигнал, посылаемый аварийной радиостанцией, и установить точное местонахождение пострадавших, так как координаты со спутника могут иметь расхождение в тридцать километров. Затем Ан-12 снижается, чтобы разглядеть пострадавших, пытается установить с ними радиосвязь, выясняет обстановку. На парашютах он сможет сбросить все необходимое, пока к месту бедствия придут вертолеты.

Должно быть, хотя на острове все были живы и здоровы, пилоты самолета-разведчика выполнили все необходимые действия и передали в штаб телеграмму, какую там и ждали: «Условно потерпел аварию экипаж российских ВВС. Есть раненые...»

Тут уж наступал черед подниматься в небо Ми-8 - вертолетам-спасателям. Мне и раньше приходилось бывать на подобных учениях. Рассказывать на страницах журнала о спасении условно пострадавших с Северного полюса. Чтобы одолеть такое расстояние, вертолетам пришлось дважды дозаправляться на льду. Бочки с горючим им сбрасывали на парашютах с Ан-12. На этот раз маршрут учений предстоял покороче: от Тикси до острова — 355 километров. Зато представлялась возможность побывать на одном из островков архипелага, история происхождения которого вводила в смущение ученых.

Известно, что Новосибирские острова были открыты и «обысканы» благодаря предприимчивости русских купцов, нашедших на островах залежи мамонтовой кости. Остров Столбовой был обнаружен в 1800 году как раз в результате «мамонтовой» кампании, вскружившей голову сибирским купцам. Открыл его Яков Санников, «передовщик» артели купца Ивана Ляхова. Тот самый человек, что позже первым увидел неизвестную землю, так никогда и не найденную. «Земля Санникова» — сколько написано о ней, фильмы сняты. А истинный остров, открытый Санниковым, так и остался Столбовым. Назвал его так «передовщик» за темные столбы, скалы, далеко видные среди белизны снегов. Конечно, хотелось хоть раз в жизни поглядеть на этот остров. Однако и учения обещали не быть

полным повторением прежнего.

— Арктика не стала менее суровой со времен Амундсена, Нобиле, Леваневского,— просвещал журналистов генерал-майор Геннадий Васильевич Амелькин, пока летели из Москвы в Тикси. Он возглавляет Федеральную авиационно-космическую службу поиска и спасения на территории СНГ. Аварии случались и после гибели самолета Леваневского, да и теперь случаются, говорит генерал. И я бы мог подтвердить его слова снимками пострадавших самолетов, которые и по ныне лежат на островах Земли Франца-Иосифа, неподалеку от Хатанги и других заполярных аэропортов.

— Но не только авиаторам усложняет жизнь полярная стихия,— рассказывает Амелькин. — Десятки, а может быть, даже сотни различных исследовательских экспедиций ежегодно работают в Заполярье. Спортсмены-лыжники по льдам ходят, свои силы проверяют, да и просто туристы. Не так давно нам пришлось таких горе-лыжников выручать. Коммерческая фирма «Соло-полюс» доставила их на Землю Франца-Иосифа. Вместо рации и радиста дала аварийный радиобуй, мол, в случае чего включайте, вас спасут. Тут занепогодило, подвижка льдов началась, люди на льдине оказались. Вокруг вода, ветер свищет. День проходит, второй, а о фирме ни слуха, ни духа. Да если и прилетит самолет, то как их найдут, ведь связи нет. Включили радиобуй. Спутник перехватил сигнал. Координаты бедствия на Землю Франца-Иосифа указывают, а мы в догадках — кто там может быть? Буи номерные, их фиксируют, если дают судам или экспедициям. Об этом ничего не известно. Сигнал же продолжает поступать. Отправили из Воркуты Ан-12. Пройдя над островами, пилоты услышали сигнал, определили координаты, но не смогли снизиться. Низкая облачность затянула гористый архипелаг. С трудом сели на аэродром Грэм-Белл. К счастью, на острове Хейса гражданский вертолет из-за непогоды застрял. Дали ему координаты, вертолет слетал, покружил, но никого не увидел, вернулся назад. У вертолетчиков не было аппаратуры, которая могла бы вывести на сигналы радиобуя. Пришлось военным Ан-12 с Грэм-Белла поднимать. Ушли подальше в море, чтобы небезопаснее пробить облачность. Снизились, поднырнули под облака — и на малой высоте к островам. Вышли точно на сигналы

буя и видят, верно, люди на льдине. Вызвали вертолет, и пока он летел, кружили, выводя вертолет на себя. Спасли людей, но таким «фирмам» я бы больше не позволял заниматься туризмом. Однако это лишь эпизод в нашей работе,— продолжал генерал.— По международным трассам уже сейчас летают над Арктикой сотни самолетов. Со временем, думается, их станет больше. Возможно, будут проложены трассы через наши заполярные аэропорты. Вот мы и предложили соседям провести совместные учения по спасению людей, обменяться опытом, а в дальнейшем и наладить контакты для совместной работы. Почти год шли переговоры, наконец договорились: американцы прилетают со своей техникой, а канадцы прибудут с ними как наблюдатели.

В Тикси — весна! Мороз за двадцать и сугробы в два этажа. Но ночи уж нет, солнце ослепительно светит, а главное — пуночки уже здесь. Порхают меж неказистых строений военного городка, помойки осваивают — значит, весна! На аэродроме небывалое скопление техники. Каких только самолетов здесь не увидишь: Ил-76, Ил-18, Ан-12, Ми-8 с красными звездами на борту; за ними — приземистые, на лыжах американские «Блэк Хок», чуть далее С-130 — темно-зеленая, мрачноватого вида махина. Это военно-транспортный американский самолет «Геркулес».

Автобус мчит нас по бетонной полосе, у самолетов копошатся в темных комбине зонах наши и американские техники, прогревают двигатели. Я смотрю на эту идиллию и вспоминаю, что еще года три назад не то что американскому летчику, даже корреспонденту без специального разрешения в Тикси было не попасть. Пограничники, встречавшие каждый самолет, тщательно проверявшие документы, могли высадить и вернуть обратно. От кого и какие секреты здесь хранили?..

Два дня назад С-5В «Гэлэкси» и С-130 «Геркулес» с военными летчиками 11-го авиационного крыла ВВС США, базирующегося на Аляске, вылетели из Анкориджа, подсели в Анадыре и с нашими летчиками, пролетев над побережьем, приземлились в Тикси.

«Гэлэкси», самый большой в Америке самолет, приподнял нос, и из его чрева под

команду блондинки в военной форме джип выкатил сначала один вертолет, затем — второй, а потом одну за другой установки для запуска, обогрева. Не забыли американцы и передвижную плиту-гриль для жарения на морозе бифштексов. «Гэлэкси» тут же улетел — простой его дорого стоит, а вертолеты и «Геркулес» остались. В штабе, святая святых когда-то, гостям представили карту учений, графики полетов, а вечером в летной столовой был устроен банкет. И никто не вспоминал, что кто-то когда-то рвался к нашей Новой Земле, а кто-то когда-то преграждал ему истребителем путь. Такие истории я слышал здесь каких-то три года назад. Но ныне военные пилоты сидели за одним столом и мирно беседовали...

Вертолеты взлетают один за другим. Вместо спасателей в них генералитет и пресса. Наш вертолет летит вторым. Ведет его майор Николай Небожинский. Имеет две награды за участие в афганской войне, а в первом вертолете летит американский атташе, который на мой вопрос — за что награды, без тени смущения пояснил: «За боевые вылеты на Ф-104 во Вьетнаме». Рядом со мной сидит полковник канадских ВВС Деннис Каллах, пожилой человек. У него я не стал спрашивать, воевал ли он. Главное, что теперь мы никакие не враги, а летим вместе на учение по спасению людей.

Лед на море Лаптевых на удивление ровен. Ни трещин, ни разводий, ни кошмарных гряд торосов, какие можно встретить в Ледовитом океане. Невольно думается, что если и в прошлом лед здесь был так же ровен, то это, наверное, в немалой степени помогало предприимчивым русским мужичкам добираться до таинственных островов, богатых мамонтовой костью. Однако ни следочка медведя не удалось приметить за весь путь, ни лунки тюленя. Пропитанием, значит, в этих местах разжиться трудно. Припомнилось, в обозе М.М.Геденштрома, отправившегося с Яковом Санниковым на обследование и описание Ляховских островов, собачьи упряжки тянули тридцать нарт. Но только каждая четвертая везла полезный груз. На остальных — «завозных» — была рыба для прокорма собак. Опыт походов, похоже, имелся, но и теперь мужество первопроходцев

восхищает. Военный корреспондент подполковник Сергей Кушер, глядя в иллюминатор на безбрежье ледяной пустыни, внезапно говорит: «Взгляду буквально не за что зацепиться. Трудно представить, что может спасти того, кто по воле случая один окажется в этом суровом безмолвии». Верно, по воле случая неподготовленному человеку здесь лучше не оказываться...

Остров Столбовой невысок, бел, укрыт снегом. Издали и не разглядишь, если бы не коричневатые обнажения скал на мысах. Вздывая снежные вихри, вертолет опускается у кромки берега. Два Ми-8 уже здесь. Неподалеку оранжевая внушительных размеров палатка с крестом — госпиталь, группа людей. В каракулевых папахах — наш генералитет. В куртках с капюшонами, отороченными белым мехом, — американцы. В стороне чадят то черным, то ядовито-желтым дымом дымовые шапки. Там же выложен на снегу из полотнищ красный крест, сюда должны приземляться парашютисты, выше по склону — небольшая палатка. В ней томится «раненый». На учениях, как в жизни — лозунг военных. Пилоты шутят: «Уговорили мужика на морозе полежать. Наверное, потом спирта обещали». Учение, конечно, не настоящая операция по спасению, пошутить можно, но мороз и в самом деле крепок. Градусов тридцать. Без движения долго на одном месте не прстоишь.

Американский фоторепортер в огромных, как у клоуна, ботинках (они с электроподогревом), с черной (от обморожения) маской на лице, весьма напоминающей маску грабителя, разворачивает звездно-полосатый флаг и, проваливаясь в сугробах, бежит с ним к тому месту, где развевается флаг российский. Устанавливает рядом свой, запечатлевая для истории этот факт на пленку. Совместные учения начинаются.

Первым пролетает над островом Ан-12. Сбрасывает на парашюте груз и одного парашютиста-спасателя.

После непродолжительного перерыва прилетает второй Ан-12. Российские спасатели сразу по двое прыгают на недавно появившихся у нас парашютах

«Кенгуру». На этом парашюте опытный парашютист может, взяв с собой любого, не имеющего опыта прыжков человека, скажем врача, доставить его в нужное место.

Два года назад этот парашют продемонстрировали в прыжках на полюсе американские спортсмены. Наши посмотрели и изготовили свои, более удобные, позволяющие покинуть самолет на скорости в 350 километров в час и при морозе в сорок градусов.

Полковники Резниченко, Степанов, Непоседов, по замыслу, должны были прыгать в паре с врачами Института медико-биологических проблем. Но случилось непредвиденное. Днем ранее была проведена репетиция. Врачей благополучно приземлили на остров, и серьезные мужчины, за последние годы успевшие побывать едва ли не во всех «горячих» точках бывшего Союза, спасая раненых, решили, что средство доставки они опробовали и с них хватит. Для демонстрации же летно-технических качеств парашюта пусть прыгают другие. И вместо них прыгнули врачи госпиталя тиксинской части и корреспондент «Красной звезды». Мастера-парашютисты доставили их под аплодисменты командования в центр выложенного на снегу креста.

Зато, когда на грузовом парашюте опустились контейнеры мобильного госпиталя, специалисты Института медико-биологических проблем продемонстрировали умение быстро и четко делать свое дело. С помощью обычных пылесосов, работающих от небольшого электродвигателя, в считанные минуты из расстеленных на снегу оранжевых полотнищ они соорудили вместительный с надувными перекрытиями госпиталь. Туда быстро перенесли «пострадавшего», уложили на операционный стол и уже готовы были, если бы это понадобилось, начать операцию. Глядя на серьезные лица этих пожилых и мужественных людей, я понял, что когда нужно будет действительно спасти людей, они прыгнут и в сотый раз на «Кенгуру»...

Американские военные очень заинтересовались конструкцией мобильного госпиталя. Такого у них не имелось. Через 15 минут после приземления госпиталь может быть готов к работе. Смонтированный из 25 блоков, он способен перекрыть

площадь более тысячи квадратных метров и принять одновременно до двухсот человек. В нем можно установить все необходимое для нормального стационарного лечения. На этот раз для показа хватило и одной секции. С такой же быстротой госпиталь был снят и упакован в контейнеры.

Затем наступил черед американцев показать свое мастерство. Прилетевший С-130 долго ходил над островом. Вначале выбросил пристрелочную ленту, еще разок пролетел. Пилоты все как бы присматривались, а когда, наконец, сзади люк раскрылся и из него посыпались парашютисты, то у многих людей внизу беспокойно застучало сердце. Над тремя черными точками вспыхнули, как обычно, белые купола, а над последним, четвертым, купол как-то странно свернулся, и парашютист камнем падал вниз, опережая остальных.

Прыгали сержант Эндрю Филд, старшины Ларри Вильяме, Гарт Ленз и четвертым — Марк Махони. Американских спасателей готовят в спецшколах. Они могут не только оказать медицинскую помощь, но и готовы выполнять сложные спасательные работы под водой, на воде во время приводнения космических кораблей, а также вести борьбу с террористами. Но если нужно, они и сами могут провести диверсионную операцию, парни, как говорится, тертые, крутые.

Марк Махони решение принял мгновенно. Продолжая падать, он отстегнул основной парашют и, освободившись от него, раскрыл запасной. Уже подлетая к земле, отстегнул укладку с необходимыми для жизни в экстремальных условиях вещами, облегчив тем самым приземление. Коснулся берега Марк Махони чуть позже остальных... У генералов вырвался вздох облегчения. Как позже узнали наши дотошные военные корреспонденты — американские десантники не сами укладывают парашюты. Делают это за них специалисты-инструкторы, и за малейший отказ парашютной системы на инструктора налагается весьма ощутимый штраф. Марк Махони, приземлившись, покачал головой: намного придется раскошелиться его инструктору. И поделом!

После выброски десанта С-130 снизился и отправил на землю сани-волокушу, которые могли бы пригодиться спасателям. У спасателей же в каждой укладке

были припасены индейские снегоступы для ходьбы по рыхлому снегу. Видно было, что опыт работы в Заполярье у американских спасателей был. Завершил демонстрацию десантирования наш Ан-12, сбросив на парашютах сразу десяток бочек с горючим, которым могут на льду дозаправиться вертолеты. После чего в учениях наступил небольшой перерыв.

Из Тикси летели к острову вертолеты «Блэк Хок». У них меньшая грузоподъемность и дальность, чем у Ми-8, но зато они могут дозаправляться в воздухе, что весьма ценно при работе над водой.

С-130 продолжал кружить вблизи острова, поджидая вертолеты, чтобы продемонстрировать дозаправку, а я не утерпел, отправился к домикам полярной станции, стоявшим на взгорке. Уж очень заброшенный был у них вид, захотелось узнать, живут ли там люди. Экономические реформы, начатые в стране, сметающим вихрем прошли и по Заполярью... Мне было известно, что многие люди, растеряв многолетние накопления, покинули Арктику, отправившись на материк. Однако жизнь на станции острова Столбовой, как оказалось, пока теплилась.

В большом просторном доме на сваях, какие возводились сперва в Антарктике, а затем на некоторых станциях в Арктике, жило лишь два человека. Олег Иванович Петухов, представившийся начальником гидрографической станции, пояснил, что вообще-то их на станции трое, но один товарищ предпочитает жить в другом доме. Жилья хватает. Реформы подсократили население, но начальник считал, что пройдет время, и жизнь вернется. Пойдут морским путем суда, и опять потребуются работа навигационных приборов станции, помогающей судам ориентироваться в морях, вернутся специалисты. И разве можно было разубеждать Олега Ивановича, согласившегося хоть сторожем поддерживать жизнь на вверенном ему объекте...

В тепле разморило. Кожаные диваны, старые журналы на полках, стеллажи с книгами создавали давно знакомый, забытый уют. За встречу и знакомство по правилам зимовки был провозглашен тост, поговорили о жизни и, конечно, о том, какая живность еще обитает на острове. Оказалось, что постоянно живет только десятка полтора оленей. Диких. Как они на остров попали, остается только гадать,

ибо остров стоит особняком, в отдалении и от берега, и от других островов архипелага. Но известно, что северные олени знали о существовании в море удобных для их обитания островов раньше, чем об этом узнали люди.

Открытие архипелага началось с того, что проезжавший берегом на собачьей упряжке купец Иван Ляхов увидел тропу оленьих следов, уходящую по льду на север. Поразмыслив, купец направил упряжку следом и, проехав несколько десятков верст, наткнулся на первый остров. Олени ушли дальше. Удивительно, но оленей встречали даже на самом отдаленном островке архипелага — острове Беннета. Что вело их туда, какое чувство подсказывало, что, преодолев десятки километров морского льда, они найдут землю и пастбища?..

Песцов полярники не ловили, мамонтовой кости также не встречали. Не чаще, чем раз в год, появлялся у берегов острова белый медведь. Охотились лишь на куропаток, во множестве прилетающих с теплым весенним ветром, но пока лишь наслаждались одиночеством и тишиной. Да вот военные своим присутствием порадовали, учением развлекли. Так удобно и хорошо было сидеть в этом доме и слушать неторопливый рассказ, что впору было хоть насовсем оставаться. Но тут зарокотал над крышей дома «Геркулес», учения продолжались. Я вышел на крыльцо.

В синем небе плыла американская тройца. Темный, как ворон, тяжелый медлительный С-130, а по бокам, словно стрекозы, вцепившиеся в шланги-веревочки, идущие от крыльев, вертолеты «Блэк Хок». Зрелище и в самом деле было захватывающим. От пилотов требовалось недюжинное мастерство, чтобы удерживать вертолеты в мощных воздушных потоках, отбрасываемых четырьмя широколопастными винтами самолета-заправщика.

Сделав несколько кругов, тройца распалась. С-130 полетел в Тикси, а вертолеты снизились, встали в ряд и так, в паре, демонстрируя класс, пошли на посадку. К ним устремились люди, начались вопросы, осмотры, но это уже был конец учению. Забрав условно пострадавших и все привезенные с собой вещи, вертолеты через шесть часов после получения аварийного сигнала со спутника вернулись в Тикси.

Позже был разбор операции, где американский генерал-лейтенант Джозеф Растон сказал: «Я считаю, что учения прошли успешно... силы поиска и спасения наших двух стран убедительно доказали, что они могут одновременно взаимодействовать в едином воздушном пространстве во имя достижения общей гуманной цели — оказания помощи людям, терпящим бедствие». А российский генерал-полковник Игорь Калугин продолжил мысль, заметив, что он все-таки «желает, чтобы людям никогда не понадобилась помощь спасателей. Пусть их профессионализм проверяется только на учениях».

Я, конечно, был согласен со словами Калугина, но не прошло и двадцати дней, как газеты сообщили: «На Чукотке разбился вертолет». На борту его находилась Международная экспедиция «Транссибирик — Лонжин». Арктика вновь преподнесла урок. Вертолет попал в непроницаемую мглу надвинувшегося тумана, а когда пилот попытался нырнуть под него, разбился о берег. Погибло восемь человек — из двадцати двух находившихся на борту. Не пострадал лишь один, остальные были легко и тяжело ранены. Около четырех часов провели люди у костра на снегу, ожидая помощи.

На гражданском вертолете не было ни аварийных радиобуев, ни радиостанций, спутники бесстрастно пролетали мимо. Надеяться пострадавшим оставалось только на дым костра да на оперативность диспетчеров в порту вылета. В Федеральную службу поиска и спасения известие о катастрофе пришло лишь тогда, когда пострадавших уже доставляли в больницу аэропорта мыса Шмидта. И военные тут же направили туда самолет с врачами из Анадыря, а затем из Москвы со специалистами из госпиталя имени Бурденко. Нет, в нашей жизни нельзя надеяться на безаварийное существование... И армии спасателей нужно тренироваться, быть, как говорится, всегда начеку.

В. Орлов

