

Рассказы о полярном летчике Юрии (Георгии) Константиновиче Орлове



<http://www.testpilots.ru/tp/review/300x/fog.htm>

Из книги

П.М.Стефановский **«Триста неизвестных»**

В июне 1937 года В. П. Чкалов, А. В. Беляков и Г. Ф. Байдуков, а спустя месяц М. М. Громов, А. Б. Юмашев и С. А. Данилин совершили беспрецедентные в истории мировой авиации перелеты из Москвы через Северный полюс в Америку.

Прошло еще около месяца, и новый советский воздушный корабль ДБА, стартовав со Щелковского аэродрома, взял курс на север. Произошло это 12 августа, в 18 часов 15 минут по московскому времени. Экипаж имел задачу совершить рекордный беспосадочный перелет Москва — Северный полюс—Аляска—США. Он состоял из шести

высококвалифицированных авиаторов. Командир корабля—известный полярный летчик, участник челюскинской эпопеи, Герой Советского Союза Сигизмунд Александрович Леваневский. Второй летчик — Николай Георгиевич Кастанаев, длительное время работавший летчиком-испытателем в НИИ ВВС Красной Армии, а затем на авиационном заводе Наркомата авиапромышленности. Штурман корабля — известный полярник Виктор Иванович Левченко. Радист — инженер НИИ ВВС Николай Яковлевич Галковский. Борттехник — Николай Николаевич Годовиков. Борттехником он считался лишь соответственно штатному расписанию экипажа, а фактически являлся инженером. Второй борттехник — Григорий Трофимович Побежимов. Самолет ДБА, на котором они летели, спроектировала конструкторская группа Военно-воздушной академии имени профессора Н. Е. Жуковского, возглавляемая Виктором Федоровичем Болховитиновым. Четырехмоторный красавец только что прошел государственные испытания,— он обладал хорошими летно-техническими характеристиками.

Радиосвязь между командным пунктом и воздушным кораблем была устойчивой. Она велась по заранее обусловленному расписанию. Мы знали даже такие подробности: Леваневский, жалея моторы, набирал необходимую высоту постепенно.

В 23 часа 29 минут с борта самолета поступила очередная радиограмма: вышли в Белое море, прошли остров Моржовец, высота 2600 метров.

В 0 часов 39 минут следующего дня, 13 августа, экипаж сообщил: вышли в Баренцево море, широта 68 градусов 11 минут, долгота 44 градуса 11 минут. В 13 часов 40 минут Леваневский радиовал: пролетели над Северным полюсом на высоте 6000 метров.

Все, кто находился на командном пункте, горячо аплодировали нашим славным соколам. Правда, вторая часть радиограммы вызывала некоторое беспокойство: начиная от середины Баренцева моря самолет идет над сплошной мощной облачностью. Однако полет над Северным Ледовитым океаном в любом случае в основном приборный. Ориентиров внизу никаких нет, без края и конца белое безмолвие.

В 1937 году слепые полеты практиковались нами все смелее и шире. Именно такими почти на всем протяжении являлись перелеты Чкалова и Громова из Москвы в Америку через Северный полюс.

И вот теперь по великому межконтинентальному воздушному пути ведет свой красноречивый корабль Сигизмунд Александрович Леваневский. От полюса, согласно плану перелета, экипаж уже взял курс вдоль 148-й параллели, в направлении города Фэрбенкса на Аляске. Все идет, как надо.

14 часов 32 минуты. Очередная радиограмма. Все тревожно переглянулись: из-за порчи маслопровода на самолете вышел из строя крайний правый мотор, высота 4600 метров, летят в сплошной облачности...

Несложный расчет, и становится ясным — мотор отказал где-то в районе 89-й параллели.

В течение трех с небольшим часов удалось получить от Леваневского еще две маловнятные радиограммы. Судя по ним, полет аварийного самолета еще продолжался. Затем связь окончательно прервалась...

Значит, трагедия могла разыгаться где-то между 89-й и 83-й параллелями...

Советское правительство организовало поиски пропавшего экипажа в крупных масштабах. В них участвовало двадцать четыре советских и семь иностранных самолетов. Отбор поисковых экипажей отличался исключительной строгостью. Командиром корабля назначался непременно полярный летчик, хорошо знающий условия полетов в Арктике, а вторым летчиком — командир корабля из военной авиации, отлично владеющий техникой пилотирования.

В числе других самолетов на розыски отправили два отряда тяжелых воздушных кораблей ТБ-3. Они были укомплектованы экипажами, в совершенстве летающими по приборам в сложных метеорологических условиях днем и ночью. Руководил экспедицией Марк Иванович Шевелев, ныне начальник Управления полярной авиации Министерства гражданской авиации СССР, Герой Советского Союза.

Первым отрядом и его первым кораблем командовал Михаил Васильевич Водопьянов. Вторым летчиком у него был Александр Николаевич Тягунин, а штурманом — Иван Тимофеевич Спирин. В состав экипажей других кораблей первого отряда входили: командиры Анатолий Дмитриевич Алексеев, Василий Сергеевич Молоков, Илья Павлович Мазурук и вторые летчики Александр Александрович Курбан, **Георгий Константинович Орлов**, Матвей Ильич Козлов.

Второй отряд тяжелых самолетов ТБ-3 возглавлял Борис Григорьевич Чухновский. Кораблями здесь командовали Бабушкин и Фабио Брунович Фарих, вторыми летчиками были Яков Мошковский и Эндель Карлович Пусеп.

Девять долгих месяцев продолжались эти беспримерные в истории авиации поиски.

Экипажи летали в глухую полярную ночь, в пургу, в невероятную арктическую стужу. И все тщетно. Они внимательнейшим образом обследовали пятьдесят восемь тысяч квадратных километров ледяной пустыни, прибрежной суши, морской поверхности. И не обнаружили никаких следов потерпевшего катастрофу самолета.

Лишь в мае 1938 года правительственная комиссия решила прекратить дальнейшие поиски. Их безрезультатность была очевидной. Арктика навсегда схоронила в своих просторах трагическую тайну экипажа С. А. Леваневского. И вряд ли ее удастся разгадать...

Девятимесячная ледовая эпопея явилась исключительно серьезным экзаменом для советских авиаторов. Они вновь подтвердили значительные достижения в освоении полетов в сложных условиях погоды, вне видимости земли, по аэронавигационным приборам. Многие участники розысков экипажа С. А. Леваневского впоследствии стали непревзойденными мастерами слепого самолетовождения.

Из книги

Тайна третьего перелёта или цейтнот Леваневского

Евгений Костарев

В 1936 г. в обстановке полной секретности началась практическая подготовка к броску в район Северного полюса четырех четырехмоторных самолетов АНТ-6 (ТБ-3) и одного двухмоторного Р-6 (АНТ-7). Они должны были доставить участников научно-исследовательской экспедиции (Папанин, Ширшов, Федоров, Кренкель) и необходимый груз на дрейфующий лед. Готовилась уникальная экспедиция. Ей дали кодовое название «Северный полюс-1» (СП-1). Руководил ею академик О. Ю. Шмидт и его заместитель по летной части М. И. Шевелев. Командирами воздушных кораблей назначили М. В. Водопьянова (флагман), В. С. Молокова, А. Д. Алексеева. Предполагалось, что четвертый экипаж возглавит С. А. Леваневский...

Личный состав высокоширотной секретной экспедиции «Север-1» весной 1937г. (многие из них потом участвовали в поисках самолета Н-209 в 1937-1938гг.), 43 человека:

Начальник дрейфующей станции «СП-1» И.Д.Папанин. Начальник экспедиции О.Ю.Шмидт, начальник Главсевморпути, академик. Гидролог-гидробиолог П.П.Ширшов, астроном – магнитолог Е.К.Федоров, радист Э.Т.Кренкель. Командир летного отряда и заместитель начальника экспедиции по летной части М.И.Шевелев, начальник управления полярной авиации Главсевморпути. Парторг А.А.Догмаров, представитель Главсевморпути.

Самолет Н-170 (флагман): командир Герой Советского Союза М.В.Водопьянов, второй пилот М.С.Бабушкин, флагштурман ВВС комбирг И.Т.Спирин, бортрадист С.И.Иванов (Бортрадист С.И.Иванов в 1938 года умрет в Москве от воспаления легких.), инженер эксплуатационно-ремонтного отдела (ЭРО) авиазавода им. Фрунзе К.Н.Морозов,старший бортмеханик Ф.Бассейн,бортмеханик П.Петенин.

Самолет Н-171: командир Герой Советского Союза В.С.Молоков, второй пилот **Г.К.Орлов**, штурман А.А.Ристлянд (Штурман А.А.Ристлянд погибнет 6 февраля 1938г. при катастрофе дирижабля «В-6» под Кадалакшей, в Карелии.), бортрадист Н.Н.Стромилов, бортмеханик В.Л.Ивашин, С.К.Фуртецкий (или Фрутецкий)...

14 августа ледокол «Красин» направился к мысу Шмидта, погрузил несколько самолетов, группу летчиков во главе с командиром чукотского авиаотряда М. Каминским, горючее, а также две собачьи упряжки и меховую одежду для членов экипажа Леваневского. Собак взяли на случай, если придется вывозить людей на упряжках.

22.8.37 – на остров Бартер прилетел американский полярный исследователь Губерт Уилкинс (Вилкинс) с канадским пилотом Г.Холлик Кэньоном, радистом Р.Бусом, бортмехаником Д.Брауном на купленном советским правительством за 230 тысяч долларов (Главсевморпуть) двухмоторном гидросамолете «Консолидейтед». С 22.8.37г. по 21.9.37г. Г.Вилкинс налетал над Ледовитым Океаном более 10000 миль. Они пять раз летали в сторону «полюса относительной недоступности», достигнув 86°10 с.ш. Позже этот самолет находился в Московском отряде полярной авиации, но в 1942 г. эта машина погибла у Новой Земли.

25.8.37 – из Москвы на поиски вылетели четырехмоторные самолеты АНТ-6 "Авиаарктика" поискового лётного отряда М.В.Водопьянова-Н-170, Н-171,Н-172. Отряд был задействован с 25.08.37г. по 26.10.37г. Начальник экспедиции – Герой Советского Союза – М.И.Шевелев. Парторг – А.А.Мирошкин. Командир отряда самолетов и командир самолета Н-170 – Герой Советского Союза – М.В.Водопьянов. Экипаж

самолета Н-170: бортмеханики Ф.И.Бассейн, К.И.Морозов, П.П.Петенин, радист С.А.Иванов, второй пилот старший лейтенант А.Н.Тягунин. Штурман И.Т.Спирин. Экипаж самолета Н-171: командир Герой Советского Союза – В.С.Молоков, второй пилот **Г.К.Орлов**, штурман А.А.Ритслянд, механики В.Л.Ивашина, В.Д.Терентьев и Д.А.Тимофеев, бортрадист В.Ходов...

<http://bookre.org/reader?file=146631>

Из книги

Молоков Василий Сергеевич Родное небо

Экипаж на моем самолете Н-171 подобрался отличный: второй пилот **Г. К. Орлов**, штурман А. А. Ритсланд, первый бортмеханик Ивашина (чья украинская фамилия вызывала веселое недоумение: на полюс полетит женщина?). Я хотел взять бортмехаником своего испытанного помощника Г. Т. Побежимова, но он в то время готовился к полету с С. А. Леваневским в Америку. Потом я убедился, что Ивашина, старый опытный полярник, ни в чем не уступал моему другу - ни в знаниях, ни в исключительном трудолюбии. Вторым бортмехаником был С. К. Фрутецкий, также очень хороший специалист...

Мы решили идти по меридиану до полюса и оттуда уже свернуть к льдине. Веду самолет, полностью доверяя своему штурману. И вот Ритсланд сообщает кратко: "Через две минуты - полюс". Смотрю вниз, ожидая чего-то сверхъестественного - может быть, высунувшуюся, как на глобусе, ось земли. Но картина обычная - те же ледяные поля и разводья.

Я отвлекся всего на несколько секунд и тут же увидел изумленное лицо штурмана. "Что же ты, командир! Пора!" - говорил его взгляд. Чувствую себя виноватым и быстро поворачиваю машину от полюса к 89-й параллели, но направлению к льдине папанинцев.

Алеша, мой дорогой товарищ, как великолепно сумел он рассчитать курс и абсолютно верно наметить путь от полюса к льдине! Идем как по начерченной прямой линии. Через десять минут полета во льдах показалась едва заметная черная точка. Вскоре мы уже ясно увидели на снежном поле самолет Водопьянова. В нашей машине всеобщее ликование, а мы с **Орловым** озабочены: как бы получше провести посадку. Садиться пришлось против ветра, чтобы не столкнуться с флагманом. Первым встретил меня у самолета Отто Юльевич Шмидт.

- Вы замечательно точно привели свой корабль, - сказал он, здороваясь.

Зимовщики приветствовали экипаж, обнимали и целовали нас, поздравляли с прибытием. Много теплых слов было сказано в адрес штурмана Ритсланда. А этот скромнейший человек лишь отшучивался, уверяя, что нам помогла увиденная им ось земли, от которой мы и повернули к льдине. Нас повели в палатку Папанина, где уже было приготовлено угощение, и мы дружно отпраздновали наше прибытие. Потом начали разгружать самолет, ставить под его крыльями палатки для экипажа. Все с удовлетворением отмечали, что ледяное поле для СП-1 было выбрано очень удачно: размеры большие, лед крепкий, многолетний...

Арктическая навигация 1937 года сложилась очень тяжело. Много кораблей зазимовало во льдах. Особенно сложная обстановка создалась для трех ледокольных пароходов: "Садко", "Седов", "Малыгин". Их затерло льдами в море Лаптевых и уносило дрейфом на северо-восток. По решению правительства наши самолеты должны были срочно сиять с этих судов сто восемьдесят человек и доставить их на материк, а оставшихся требовалось снабдить топливом, продовольствием и теплой одеждой.

Только приступил я вместе со своими товарищами к тщательной подготовке полета, как меня неожиданно вызвали к Председателю Совнаркома В. М. Молотову. Он сообщил,

что Центральный Комитет партии намерен назначить меня начальником Главного управления Гражданского воздушного флота. Я просто опешил.

- Что вы, помилуйте! Почему именно меня? Ведь есть же люди более достойные, - взмолился я и стал называть наших авиаторов. - Что ни человек, то герой.

Полчаса вел усиленную агитацию за добрый десяток кандидатур и ушел со слабой надеждой, что меня минет чаша сия.

Однако пришлось остаться в Москве. Экспедицию к затертому каравану судов возглавил А. Д. Алексеев, на два других самолета командирами назначили Г. К. Орлова и П. Г. Головина. Замечательный выбор, ничего не скажешь! (Водопьянов не смог лететь по болезни.) В феврале группа вылетела в Тикси.

За участие в арктических полетах Ю.К.Орлов был награжден орденами Ленина и Красного Знамени.