

Время героев: легендарный летчик Илья Павлович Мазурук

Летать, всегда летать, что может быть лучше!

И. П. Мазурук



Илья Павлович Мазурук

Если память живет – значит жив человек. Нельзя с этим не согласиться. Я стою на тихой тупиковой улице Мазурука [1, с. 4] в д. Березовка Брестского района с милыми коттеджными застройками, носящей имя человека, которого когда-то знал весь Советский Союз. Да что там Союз – весь мир! Первый летчик-белорус, удостоившийся звания Героя Советского Союза [11, с. 132]. Ставший в 1937 г. национальным героем страны. Имя, которого не сходило со страниц советской и мировой печати. Легендарный полярный, арктический летчик **Илья Павлович Мазурук**. Находящиеся в Брестском областном краеведческом музее мемориальные предметы, переданные в фонд в 1966 г. самим владельцем. Самое ценное и важное – Грамота Героя Советского Союза. Заведующая научно-просветительским от-

делом музея Зинаида Кульша указала на интересную особенность этого документа – расхождение в датах присвоения Мазуруку звания Героя Советского Союза (27.06.1937, медаль № 39) и вручения Грамоты (22.05.1941) [11, с. 132]. В Брестской областной библиотеке им. М. Горького хранятся тщательно переплетенные журналы и газеты, статьи, которые помогли найти неожиданные и крайне любопытные факты из жизни именитого земляка брестчан. Общение с брестским краеведом Иваном Чайчицем, автором книги «Небо и земля Бреста в истории авиации» было полезным и продуктивным. Как оказалось, помнят имя героя и в Минске. Разыскивая сведения о летчике, я узнала о бывшем экскурсоводе Центра океанографии «Открытый океан». Созвонилась я и с директором музея авиационной техники аэроклуба Липки Виктором Симоном.

Порадовалась вместе с ним, что есть в числе экспонатов самолет Ан-2. Именно на таком самолете 18 марта 1957 г. Илья Павлович впервые в мире совершил посадку на вершину айсберга в Антарктиде [4, с. 7].

Мое главное открытие в исследовании: и все-таки он наш – белорус! Конечно, любая научная статья ограничена количеством страниц. Но как хотелось бы еще раз отметить, что именно наша, белорусская земля, стала взлетной полосой жизни Ильи Павловича Мазурука. Это земля его предков привила те черты характера, которые присущи многим белорусам: изобретательность, ответственность, храбрость, трудолюбие, порядочность, преданность, смекаливость, патриотичность.

Илья Павлович Мазурук родился в городе Брест-Литовск 20 июля 1906 г. Его отец был рабочим, слесарем, во время войны – комендантом форта «В» Брестской крепости [8, с. 5], что свидетельствует о его хороших инженерных способностях. Беззаботное детство Ильи продолжалось недолго. Первая мировая война перевернула жизнь простой белорусской семьи. Уже к августу 1915 г. кайзеровские войска подошли вплотную к Брест-Литовску, и население города было вынуждено эвакуироваться. Бесконечные обозы двинулись из прифронтовой полосы в глубь России [9, с. 3].

Второй родиной для семьи Мазуруков стала сначала Курская, затем Липецкая земля. Юноша, после окончания 7 классов начавший свой трудовой путь на местной электростанции, не увлекался авиацией. Его больше привлекала общественная деятельность. Он стал одним из первых липецких комсомольцев, работал секретарем волостного комитета, затем в уездном и губернском комитетах РКСМ. В 1925 г. стал членом партии большевиков, после чего Илью выдвинули на партийную работу, несмотря на столь ранний возраст – ему было 19 лет. Но однажды летом 1926 г., в Орле, во время полета на «Юнкерсе» со знаменитым летчиком Н. И. Найденовым, ему посчастливилось совершить круг над городом. «Но этот первый, едва ли не самый короткий в моей жизни полет и решил все», – вспоминал И. П. Мазурук [6, с. 30]. После полета он хотел только в авиацию. В день призыва в Красную армию Мазурук настоял, чтобы его направили в авиацию. Мазурук учился в Ленинградской военно-теоретической школе летчиков, а после ее окончания в Борисоглебской школе военных летчиков и в 1929 г. получил долгожданный диплом. Но направили его в гражданскую



Илья Павлович Мазурук

авиацию. И не летчиком, а бортмехаником Ташкентского отряда в Среднюю Азию. Северный Казахстан был его первой самостоятельной летной работой. Легендой стал один из полетов бортмеханика Мазурука, где он проявил недюжинную смекалку, снабдив красноармейцев, окруженных басмачами, боеприпасами с помощью обычной гимнастерки. Илья Мазурук получил за эту боевую операцию свою первую почетную награду, именное оружие – маузер с надписью: «За успешную борьбу с контрреволюцией от коллегии ОГПУ».

Через год был организован дальний перелет в 5 тысяч километров по маршруту Харьков – Москва – Пенза – Оренбург – Кустанай – Акмолинск – Павлодар – Семипалатинск – Алма-Ата. Бортмеханик Мазурук обслуживал во время перелета отечественную авиатехнику в течение семи суток, 35 летних часов, и это было серьезным достижением советской авиации. Результаты перелета сказались на судьбе Ильи Павловича. Его зачислили пилотом Алма-Атинского летного отряда [12, с. 21].

Дальний Восток, куда вскоре перевели молодого пилота, стал подлинной академией, по словам Ильи Павловича Мазурука. Здесь он трудился во Всесоюзном объединении воздушных сообщений «Трансавиация». Одним из первых советских пилотов совершал полеты на Сахалин и Камчатку. 27 августа 1932 г. – знаменательная дата в истории авиации. Илья Мазурук на самолете совершил первый рейс по маршруту Хабаровск – Иман – Владивосток в сложных метеоусловиях. В Хабаровском аэропорту пришлось летать на гидросамолете, осваивать труднейшую воздушную трассу Хабаровск – Сахалин, затем были Амур, Охотское побережье, Камчатка. В январе 1933 г. его самолет Ju-13 совершил посадку на льду бухты Нагаева, проложив тем самым впервые воздушную трассу: Хабаровск – Николаевск-на-Амуре – Аян – Охотск – Нагаево. В 1935 г. пилот совершил перелет по маршруту Москва – Сахалин, который занял у него 45 часов и был представлен к первому ордену Красной Звезды. К 1936 г. он налетал уже 533 700 км. За короткое время начальник эстафеты Сахалинской авиалинии И. П. Мазурук освоил около 100 самолетов, а налет составляет 20 тысяч часов в экстремальных условиях, именно поэтому он и стал «лучшим пилотом Дальневосточного управления воздушных линий» [1, с. 322].

Сложно сухо перечислять все то, что составляло летную жизнь Ильи Мазурука. Слова «первый», «герой», «мировой рекорд» будут сопровождать этот рассказ постоянно, характеризуя его как человека уникального, высокопрофессионального, и, в некоторой степени, везучего.

В начале 1937 г. его вызвали в Москву. Мазурука рекомендовали включить в состав воздушной экспедиции к дрейфующей станции в Центральной Арктике. В ходе операции предполагалось высадить на лед в районе Северного полюса группу зимовщиков. Научные исследования специалистов должны были дать долгосрочный метеорологический прогноз и предсказать ледовую обстановку на трассе Северного морского пути. Тренировки летчиков начались в Подмосковье. Сначала на У-2, затем Р-5 и только потом на АНТ-6. Экспедиция

во главе с начальником Главсевморпути О. Ю. Шмидтом в составе экипажей четырехмоторных самолетов с пилотами М. В. Водопьяновым, В. С. Молоковым, А. Д. Алексеевым и И. П. Мазуруком взяли старт 22 марта 1937 г. Но только 25 мая самолет М. В. Водопьянова доставил 4 зимовщиков во главе с И. Д. Папаниным в район Северного полюса и высадил их на дрейфующую льдину. Так началась история знаменитой станции «Северный полюс – 1». Мало кто знает, что в этот день майор Мазурук по нелепой случайности, катаясь на лыжах, сломал ногу, и на Северный полюс он прилетел с костылем, но самолет посадил. 27 июня 1937 г. Мазурук стал Героем Советского Союза и впоследствии на «СП-1» он совершит 254 полета [3, с. 89]!

Почти тридцать лет отлетал Илья Павлович Мазурук в небе Арктики. Вся Арктика знала сложенную кем-то поговорку: «Не будь дураком, летай с Мазуруком». Если учесть, что летать ему всю жизнь приходилось по самым опасным трассам, на то время с практически никакой навигацией. Сам Мазурук вспоминал, как приходилось садиться в неизвестных местах и спрашивать, в каком районе он находится. С 1940 г. он возглавлял полярную авиацию Главсевморпути. «До Мазурука командование полярной авиацией считало, что в Арктике можно летать летом только на гидросамолетах, а зимой только на



Илья Павлович на фоне самолета под названием «АвиаАрктика»



*Илья Павлович в своем самолете
с гордым названием
«Полярная авиация»*

лыжах, эта странная установка Ильей Павловичем была отвергнута», – вспоминал известный полярный штурман В. И. Аккуратов [с. 7, 42–64, 73–82]. По всему арктическому побережью требовалось создать целую сеть аэродромов со службами, обеспечить авиацию горючим, ремонтными базами, привлечь не только опытных пилотов, способных работать в условиях повышенных природных трудностей, но и множество других авиационных специалистов, резко увеличить парк машин. Мазурук разрешил реализовать проект освоения полюса недоступности, расположенного в 1,5 тыс. километрах к северо-востоку от о. Врангеля. До 1941 г. это было «белое пятно», площадью около трех миллионов квадратных километров, расположенное в центре Арктики. В апреле 1941 г. экипаж воздушных исследователей достиг полюса недоступности, совершил посадку на лед, провел впервые

там гидрологические исследования, выяснив, что глубины океана здесь в два раза меньше, чем предполагали ученые, уточнили данные о земном магнетизме, что важно знать при работе с типовыми авиакомпасами, собрали ряд других ценнейших данных по гидрохимии, метеорологии, актинометрии, астрономии. Это было крупнейшим географическим открытием века [7, с. 7–14, 19–37].

В ноябре 1939 г. началась советско-финляндская война. В первой декаде декабря командир группы Мазурук и летчик Водопьянов прибыли на фронт на своих самолетах с гордым названием «АвиаАрктика». Самолеты перед прибытием на фронт были дооборудованы бомбардировочным и стрелковым вооружением. Именно Мазурук занялся подготовкой летчиков и штурманов к выполнению ночных полетов. Эскадрилья Мазурука сыграла на фронте заметную роль. Ее ночные налеты на вражеские объекты всегда оказывались неожиданными.

В начале Великой Отечественной войны Мазурука назначили начальником второй авиагруппы Северного флота. В начале августа 1942 г. Илью Павловича вызвали в Москву, где решался вопрос об организации поставок американской авиационной техники. Было принято решение организовать воздушный мост Аляска – Красноярск. Протяженность авиатрассы, начинавшейся в Фэрбенксе, составляла 6500 километров. Полковник Мазурук был назначен начальником Красноярской воздушной трассы Аляска – Красноярск и командиром первой перегоночной авиадивизии. Американские летчики до-



Сборы в сложную экспедицию «Северный полюс – 1»

ставляли самолеты на авиабазу в Фэрбенксе на Аляске, затем боевые машины переходили в состав советской перегоночной дивизии. Истребители перегонялись группами в строю «клин». Для оперативной связи между самолетами всем летчикам перегонщикам присваивались позывные. Позывной Мазурука был «Лидер 200». 7 октября 1942 г. с Аляски вылетела первая партия американских самолетов – 7 истребителей «Киттихаук». Вел ее на своем бомбардировщике с эмблемой «Белый медведь» сам полковник Мазурук. В июне 1944 г. полковника Мазурука отозвали на довоенную должность начальника полярной авиации. С сентября по ноябрь 1944 г. он совершил кругосветный перелет. Задание дали совершенно необычное – ускорить получение обещанных по ленд-лизу четырех специальных гидросамолетов «Каталина», а потом до замерзания водоемов успеть перегнать их в Арктику. В 1946 г. Мазуруку присвоили звание генерал-майора. Илья Павлович перешел в Научно-исследовательский институт Гражданского воздушного флота заместителем начальника по лётно-испытательной работе. Став испытателем, он не порвал связей с любимой полярной авиацией. В 1948 г. на дрейфующий лед самолетами были высажены полярники станции «Северный полюс – 2». Он был единственным командиром корабля, участвующим и в первой, и во второй экспедициях.

В запас генерал-майор Мазурук вышел в 1953 г. А через три года возглавил летный отряд первой и второй морской экспедиции в Антарктиде, обеспечивая полярную станцию «Мирный» на самолете Ил-12 командиром воздушного судна. Его отряд базировался на дизель-электроходе «Ленин». До 57 лет летал Илья Павлович. Умер в 1989 году [2, с. 118].

Награжден двумя орденами Ленина (27.06.1937; 19.05.1954), тремя орденами Красного Знамени (19.05.1940; 28.02.1945; 20.06.1949), тремя орденами Отечественной войны I степени (13.03.1944; 08.07.1945; 06.04.1985), двумя орденами Трудового Красного Знамени (03.05.1940; 29.08.1955), тремя орденами Крас-



Мемориальная доска на доме в г. Москве, где жил И. П. Мазурук

ной Звезды (16.05.1935; 10.11.1945; 02.12.1945), медалями «За боевые заслуги» (03.11.1944), «За оборону Москвы» (01.05.1944), «За оборону Советского Заполярья» (11.06.1945), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» (09.05.1945), «За трудовую доблесть» (1946) [5].

В Красноярске, на ул. Вавилова, 35, стоит пятиэтажный дом. До сих пор его называют авиадомом, а люди постарше – домом Мазурука. Этот дом был возведен перед войной по инициативе Ильи Павловича для работников гидроавиабазы полярной авиации. Мазурук в то время курировал строительство единственного в таком роде предприятия в стране, ремонтировавшего самолеты полярной авиации. Как-то герой Арктики был направлен с инспекцией на советскую антарктическую станцию. Вместе с хлебом-солью он получил в подарок экзотического гостя. В зоопарк его сразу без документов не взяли и пришлось Илье Павловичу некоторое время держать пингвина Илюшу в своей роскошной квартире. Прошло много лет, а чучело Илюши до сих пор встречает посетителей московского государственного музея «Дом на Набережной».

Во время войны все награды, что были на парадном кителе летчика утонули вместе с летающей лодкой, но позже ему вручили дубликаты. В 1932 г. жители района им. Сергея Лазо Хабаровского края на берегу реки Хор воздвигли монумент из камня и дерева в честь летчика за спасение в наводнение. Место памятника в современное время найти не могут. В Липецке есть улица Мазурука. В поселке городского типа Сеймчан Среднеканского района Магаданской области также есть улица Мазурука. В Сеймчане открыли музей, посвященный истории 1-й Краснознаменной перегоночной авиадивизии. И. П. Мазурук подарил музею в Сеймчане свой бюст, исполненный известным скульптором М. Г. Манисером. В 2006 г. был выпущен почтовый конверт Беларуси, посвященный Мазуруку. Мазурук подарил Московскому зоопарку белого медвежонка, привезенного им с острова Котельный. Об этом случае увлекательно написала В. Чаплина в рассказе «Фомка – белый медвежонок» (из цикла «Питомцы зоопарка»). В мае 2018 г. на здании Хабаровского филиала Санкт-Петербургского университета Гражданской авиации открыта мемориальная доска Илье Мазуруку силами Общественного совета по сохранению исторического наследия Дальнего Востока при ВООПИиК. Также великий летчик написал несколько книг: «Наша авиация», «Над Арктикой и Антарктикой», «Летчики-испытатели Аэрофлота» [см.: 5–7].

Список использованных источников

1. Долготович, Б. Д., Коваленя, А. А. Твои сыновья, Беларусь / Б. Д. Долготович, А. А. Коваленя. – Минск : Беларуская навука, 2019. – 475 с.
2. Ермоленко, В. А. Асы – Белорусы / В. А. Ермоленко. – Минск : Маст. літ., 2014. – 407 с.
3. Королев, Н. Ф. Твои сыновья, Беларусь! Герои Советского Союза / Н. Ф. Королев. – Минск : Белорус. энцicl. ім. П. Бровкі, 2015. – 376 с.
4. Литвинович, Е. Ас полярных трасс / Е. Литвинович // Заря. – 2016. – 14 июля. – С. 7.
5. Мазурук Илья Павлович // RusTeam media [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rus.team/people/mazuruk-ilya-pavlovich>. – Дата обращения: 04.04.2022.
6. Мазурук, И. П., Лебедев, А. А. Летчики-испытатели Аэрофлота / И. П. Мазурук, А. А. Лебедев. – М. : Машиностроение, 1991. – 192 с.
7. Мазурук, И. П., Лебедев, А. А. Над Арктикой и Антарктикой / И. П. Мазурук, А. А. Лебедев. – М. : Мысль, 1991. – 317 с.
8. Рубашевский, Ю. Сибирь и Аляска – два берега / Ю. Рубашевский // Вечерний Брест. – 2013. – 20 марта. – С. 5.
9. Самуйлик, М. Жыццё ў небе / М. Самуйлик // Звезда на меліярацыі Палесся. – 1987. – 15 авг. – С. 3.
10. Слесарук, Т., Борисовец, А. Жизнь в небе / Т. Слесарук, А. Борисовец // Заря. – 1988. – 1 июля. – С. 4.
11. Чайчиц, И. Н. Небо и земля Бреста в истории авиации / И. Н. Чайчиц. – Брест : Брест. тип., 2021. – 148 с.
12. Шидловский, И. В воздухе больше года / И. Шидловский // Брестский курьер. – 2010. – № 9. – С. 21.

*Белорусская государственная
академия авиации*

Д. М. Кислюк