



Я сказал, что хочу быть летчиком...
– Военным летчиком?
– Полярным. А придется – военным.
Он замолчал.
– Опасное, но замечательное,
интересное дело.

В. Каверин «Два капитана»



ГЕНЕРАЛ ЛЕДЯНЫХ ПРОСТОРОВ



Александра КУЗНЕЦОВА-ТИМОНОВА

Велик соблазн назвать героя этой статьи прототипом главного персонажа легендарного романа «Два капитана». Это не так: одним из прообразов Сани Григорьева стал другой летчик, наш земляк из Орши Самуил Клебанов, погибший в апреле 1942 г. при бомбежке Витебского аэродрома. Однако судьбы их – как, впрочем, многих полярных и военных летчиков, ровесников XX века – во многом схожи. Мальчишками встретив Первую мировую войну, они выросли и возмужали ко Второй. Их можно назвать поколением первопроходцев: очень многим приходилось совершать что-то глобальное, неведомое, невообразимое, дерзкое. И они со своей задачей справились: то, что было неизведанным для них, стало практически обыденным для нас.

и лась в режиме полнейшей секретности, находилась на противоположном конце континента от линии соприкосновения Красной Армии и вермахта. Советские летчики проложили путь там, где никто никогда не летал. Здесь не падали бомбы, не случалось воздушных таранов и дуэлей асов-истребителей. Здесь были другие враги. Пресловутый «генерал Мороз» – точнее, фельдмаршал, поскольку рядом как раз полюс холода! – воевал против нас, потому что поставляемые союзниками самолеты не выдерживали таких перегрузок. Полярная ночь, нехватка воздуха (часть пути можно было преодолеть только в кислородной маске), сложный рельеф и нулевая вероятность получить помощь на земле. На трассе Аляска – Сибирь служили асы высочайшего класса. Выполняли боевые задания. Погибали. И не всегда считались погибшими на войне. За это – за статус, за память, за боевое (именно боевое!) настоящее и прошлое пришлось сражаться их командиру. Уже в кабинетах. И этот бой Илья Мазурук тоже выиграл. А теперь – по порядку.

Именно таким первопроходцем воздушных трасс, о которых британские и американские летчики отзывались «здесь могут летать только русские», стал белорус Илья МАЗУРУК – генерал-майор авиации, Герой Советского Союза, автор мировых рекордов в экстремальном полярном пилотировании. Общее количество его полетов с высадкой на полярные льдины – 254 – до сих пор не превзойдено.

В годы Великой Отечественной наш герой находился на том фронте, о котором мало кто знал непосредственно в годы войны. Красноярская воздушная трасса стро-





МАЛЬЧИШКА ИЗ БРЕСТ-ЛИТОВСКА

Илья Мазурук, сын рабочего Павла Мазурука, появился на свет в июле 1906 года, когда Брест-Литовск отстраивался после очередного разрушительного городского пожара.

Местные жители не без иронии сравнивали свой город с Петербургом. И тот и другой были построены с нуля, на голом месте, причем оба – в военно-стратегических целях. Брест-Литовску – как одному из крупнейших в Российской империи железнодорожных узлов – повезло сразу получить красивый вокзал, в стиле в плане сохранившийся и сейчас.

К сожалению, от того города мало что осталось. В середине 1915 года русско-германский фронт Первой мировой войны стремительно покатился на восток, и Ставка приняла решение покинуть часть территории современной Беларуси.

Мазуруки в числе многих горожан уехали. Осели в нынешней Курской области, в Льгове. Здесь Илья окончил начальную школу, поступил в высшее начальное училище. С 1919 года работал на железной дороге.

Летом 1920-го семья переехала в Ровно, на Западную Украину, входившую тогда в состав Польши. Илья вместе с отцом устроился снова на железную дорогу. Позже работал ночным сторожем. Но будущего здесь юноша для себя не видел, поэтому решился на отчаянный шаг: в апреле 1923 года он нелегально перешел польско-советскую границу. Устроился в Липецке на работу помощником машиниста электростанции. Вступил в комсомол, был избран в волостной комитет РКСМ. С 1925 года – коммунист.

Можно сказать, что именно комсомольская и партийная работа привела молодого человека в небо. В 1926-м в Орле был заведующим школьным отделом Орловского губкома комсомола, позже – заместителем заведующего отдела пропаганды горкома. Здесь на летних показательных авиавыступлениях ему довелось впервые совершить полет над городом – пока в качестве пассажира. А спустя год на призывной комиссии в военкомате убедил направить его в летную школу.

Учет Мазурук окончил сначала Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС, позже – Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков. В ноябре 1929 года был демобилизован.

КАЗАХСТАН: «ШКОЛА»

После демобилизации летчик Мазурук был направлен на работу на Казахские воздушные линии, в авиаотряд гражданской авиации. Здесь он сначала с 1930-го выходил в рейсы бортмехаником. А полеты были не только мирными: регулярно приходилось помогать пограничникам в борьбе с басмачами.

Экипаж летчика В.Ф. Каминского, в состав которого входил бортмеханик Мазурук, отличился в боях в гарнизоне Кызыл-Агач. Авиаторы кружили над фортом, когда увидели два белых полотнища с надписью: «*Нет басмачам*». Мазурук вытащил патроны из пулеметной ленты, завернул в гимнастерку и сбросил над фортом. Таких «посылок» они доставили еще несколько, чем и помогли гарнизону продержаться до подхода отряда ОГПУ.

За помощь защитникам Кызыл-Агача командир экипажа Василий Каминский и бортмеханик Илья Мазурук были награждены именными маузерами с гравировкой «За успешную борьбу с контрреволюцией от коллегии ОГПУ». Так «военлет Мазурук» стал одним из первых летчиков, отмеченных именным оружием. А маузер стал его первой боевой наградой.

В 1931 году Мазурук принял участие в дальнем перелете Харьков–Москва–Пенза–Оренбург–Кустанай–Ақмолинск–Павлодар–Семипалатинск–Алма-Ата. Тогда же его перевели на службу в Алма-Атинский летный отряд пилотом. Казахские авиалинии Илья Павлович позже называл своей школой.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ «УНИВЕРСИТЕТЫ»

На Дальний Восток Илья попал в 1932 году, его назначили командиром отряда гражданского воздушного флота. Авиасообщение здесь в то время практически отсутствовало, его пришлось создавать на пустом месте. Спустя десять лет ему придется делать это снова: прокладывать воздушный путь там, где, казалось, это сделать вообще нельзя...

Под командованием Мазурука происходило освоение новых трасс на Сахалин и Камчатку. Он возил геодезистов к будущей стройке Комсомольска-на-Амуре. Весной 1932-го спасал людей во время наводнения на берегах реки Хор. Когда затопило несколько десятков



километров, старый гидросамолет стал единственным спасением для местных жителей. Так началась дальневосточная слава «воздушного каюра» Мазурука.

27 августа 1932 года Мазурук совершил первый рейс на гидросамолете по новой трассе Хабаровск–Иман–Вторая Речка (Владивосток): 670 км за четыре с половиной часа в незнакомых местах. Некоторые случаи в его дальневосточной работе очеркисты в будущем назовут «цирковыми номерами».

Взлететь в глухой тайге на вытесанной из даурской лиственницы деревянной «ноге» вместо сломанной стойки шасси и благополучно добраться сначала до аэропорта Зея, а потом и до Хабаровска? Мазурук!

Совершить вынужденную посадку на гидросамолете, а потом взлететь на нем по настилу из досок, для лучшего скольжения политых тавотом? Мазурук!

А вершиной такого «воздушного цирка» стала посадка в январе 1933 года на лед бухты Нагаево: здесь была конечная точка воздушной трассы Хабаровск–Николаевск-на-Амуре–Аян–Охотск–Нагаево. Карьера полярного летчика была впереди, а посадки на лед начались уже тогда.

С июля 1935-го Илья Мазурук командовал 13-м гидроотрядом Дальневосточного управления ГВФ (на линии Хабаровск–Сахалин). В том же году – 16 мая – получил свой первый орден Красной Звезды за одиночный перелет на самолете П-5 по маршруту Москва–Омск–Красноярск–Чита–Хабаровск–Сахалин: 8,6 тыс. километров за 41 летный час.

СЕВЕР И ЗВЕЗДА ГЕРОЯ

Илью Мазурука называли ангелом-хранителем советских полярников. В Управление полярной авиации Главсевморпути летчик попал в октябре 1936 года: его успешные посадки на лед на Дальнем Востоке были оценены командованием по достоинству.

Звездным часом довоенной карьеры пилота стало участие в марте 1937 года в экспедиции первых Героев Советского Союза Михаила Водопьянова и Василия Молокова по высадке на льды неподалеку от Северного полюса группы зимовщиков под командованием Ивана Папанина – будущей дрейфующей станции «СП-1». В доставке ученых было задействовано 4 тяжелых самолета АНТ-6 и самолет-разведчик Р-6, а Мазурук на острове Рудольфа получил перелом правой ноги и до полюса летел фактически «с костылем». Позже его экипаж еще год

дежурил на архипелаге, чтобы ученые могли оперативно получить необходимую помощь. 27 июня Илья Мазурук был удостоен самой высокой государственной награды – звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

В том же году, в августе, он принял участие в поисках экипажа полярного летчика Сигизмунда Леваневского, который на самолете ДБ-А направился из Москвы через Северный полюс в Фэрбанкс (США). Однако через сутки после вылета связь с ним прервалась. Поиски, увы, успехом не увенчались... А всего лишь год спустя Мазурука назначили заместителем начальника Главсевморпути – в 32 года! Тогда же его избрали депутатом Верховного Совета СССР. И тогда же, в 1938-м, он лично провел первый пассажирский самолет по маршруту Москва–Архангельск–Диксон–Тикси–Мыс Шмидта–Анадырь.

Параллельно он повышал квалификацию на курсах усовершенствования командного состава при Военно-воздушной академии имени Жуковского.

В Красноярске на улице Вавилова сохранился дом № 25, построенный по инициативе Мазурука для семей летчиков Енисейской авиагруппы полярной авиации. До сих пор его называют «Авиадомом», а еще – «Домом Мазурука». Здесь же, в Красноярске, по инициативе Ильи Павловича был построен первый в Советском Союзе авиаремонтный завод с собственной летно-испытательной станцией.

Кроме того, при нем в полярной авиации было реализовано еще несколько значимых инициатив. В Анадыре был открыт аэроклуб, первый набор которого в 1938-м составили чукотские юноши. Они учились управлять самолетом У-2, прыгали с парашютом. Многих потом по приказу Мазурука направили в Тамбов, продолжать учебу в школе Гражданского воздушного флота. А в апреле 1941-го с его подачи был открыт «Полюс недоступности» – «белое пятно» площадью 3 тыс. квадратных километров



в полутора тысячах километрах от острова Врангеля, наиболее удаленная от суши и неизведанная территория.

А еще со службой на Севере связана добрая и забавная история. На острове Котельный местные жители подарили Илье Павловичу белого медвежонка. Летчики называли его Фомкой и забрали в Москву.

В полете Фомка наотрез отказывался сидеть в сколоченном для него ящике-вольере и ревел так, что заглушал шум мотора. Летчики решились его выпустить, и Фомка долетел до столицы в кожаном кресле, выходя погулять на остановках и возвращаясь в самолет по команде. Несколько дней он прожил дома у Ильи, а потом отправился на постоянное место жительства в Московский зоопарк.

ВОЕННЫЙ ЛЁТЧИК МАЗУРУК

Военную форму Ильи Павлович надел в 1939 году. В ходе Советско-финской войны он командовал отдельной ночной авиачастью. Лично совершил несколько боевых вылетов в качестве командира бомбардировщика ТБ-3.

Та «зимняя» война продлилась недолго, Мазурук вновь стал руководить авиацией Главсевморпути. А главная война – не только его, всей страны, всего мира – была впереди...

В июле 1941-го полковник ВВС Ильи Мазурук приступил к формированию 2-й спецгруппы бомбардировщиков для Северного флота из состава летчиков полярной авиации. Они наносили удары по военным объектам в Норвегии, летали на ДБ-3Ф, в частности, бомбили базы германского флота в Варангер-фьорде 1 июля. 20 июля во время налета на Киркенес самолет Мазурука был сбит над Баренцевым морем. Командир смог приводнить его, однако спаслись лишь они со штурманом, остальные члены экипажа погибли.

Так получилось, что военные пути Ильи Мазурука в 1941–1945 гг. были связаны с важнейшими дорогами ленд-лиза. Вначале он командовал группой авиационного сопровождения союзнических морских конвоев по Северному маршруту.

Северный, или Арктический маршрут пролегал через северные моря из британских (Ливерпуль, Гринок, Лох-Ив) и исландских (Рейкьявик, Хваль-фьорд) портов в советские Мурманск и Архангельск. Этот путь был самым коротким, позволявшим доставлять союзнические грузы в течение 10–14 суток. Он же был и самым опасным, так как проходил в зоне действия немецких подводных лодок и морской авиации. Кроме того, Мурманск оказался вблизи линии фронта и часто подвергался немецким бомбардировкам, а более безопасный Архангельск несколько месяцев в году блокировался льдами.

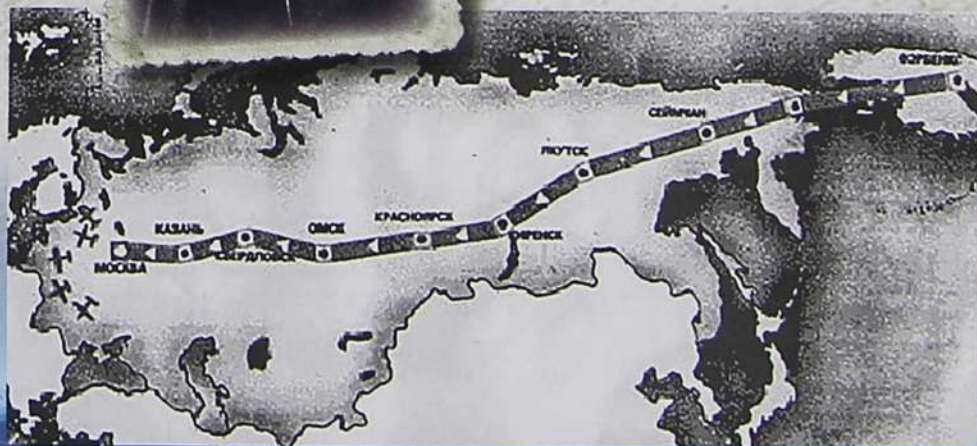
Всего Арктическим маршрутом в течение Великой Отечественной войны было отправлено 22,8% всего объема поставок по ленд-лизу. Из 1530 транспортных судов затонуло 85. А 41 транспорт вернулся в английские порты, не достигнув цели.

Полковнику Мазуруку в качестве начальника авиагруппы пришлось лично руководить спасением транспорта «Уинстон-Сэйлем», выброшенного на каменистую отмель острова Новая Земля. Совершив посадку на воду в заливе Литке, пилот узнал, что транспорт с тяжелой техникой (паровозами, крыльями самолетов, танками и т.д.) не пострадал: капитан корабля по собственной инициативе остановился, испугавшись страшных потерь конвоя, и требовал прибытия члена советского правительства для приема груза и контроля за отправкой моряков в США! Что ж, его ждал сюрприз: Мазурук, депутат Верховного Совета СССР 1-го и 2-го созывов, мог считаться членом правительства – советским сенатором. Вскоре на Новую Землю прибыл советский тральщик «Диксон», с помощью которого сухогруз был отбуксирован в пункт назначения – Архангельск.

ЛИНИЯ МАЗУРУКА

В октябре 1942 года для доставки в СССР по воздуху американских самолетов была открыта Красноярская воздушная трасса «Аляска–Сибирь» протяженностью 14 тыс. километров. И пролегла она над самыми труднодоступными районами, куда до того не только не летали самолеты, но и по земле люди не всегда добирались. И трассы, и посадочные полосы, и служебные и жилые помещения, и станции дозаправки – всё приходилось возводить на голом месте. Точнее, на очень лесистом: в глухой тайге. Всего для обслуживания трассы были построены 274 здания. Это был беспрецедентный пример в истории мировой авиации.

Трасса АлСиб начиналась на Аляске, в Фэрбанксе – том самом, куда так и не долетел в 1937-м Сигизмунд Леваневский... Здесь располагалась советская военная миссия. Летчики принимали и осваивали союзническую технику, направлялись и летели через Берингов пролив на Чукотку в поселок Уэлькаль. Дальнейшая эстафета Уэлькаль–Красноярск включала 26 аэродромов.



Из Красноярска, после приемки комендатурой ВВС СССР, самолеты шли прямо на фронт. Обслуживал трассу специальный 8-й транспортный авиаполк. АлСиб функционировал до сентября 1945-го.

Командовал трассой полковник Илья Мазурук. А важность этого участка лучше всего характеризует данное ему право по всем серьезным вопросам обращаться лично к Верховному Главнокомандующему – Сталину. В дивизии служили фронтовики, восстановившиеся после ранений, инструкторы авиационных школ и училищ. Отдельную группу составили полярные летчики – ветераны гражданской авиации, которых рекомендовал лично Мазурук: все они были хорошо ему знакомы. И каждому необходимо было объяснить, что служба на трассе так же важна для грядущей Победы, как фронт, куда рвались все без исключения.

В Красноярске летчики жили в том самом «авиадоме» на улице Вавилова, построенном в годы работы Мазурука заместителем начальника Главсевморпути. Командир дивизии лично отвечал за всё: изыскания и строительство аэродромов, переброску в недоступные ранее места огромных запасов стройматериалов, продовольствия, оборудования, создание и поддержание нормальных бытовых условий для жизни и работы людей там, куда раньше не всегда добирались самые отчаянные охотники.

Приняв командование в августе 1942-го, он лично контролировал и строительство объектов трассы до ее открытия, и ее эксплуатацию. А летчики советский участок трассы Уэлькаль–Красноярск называли просто «линией Мазурука».

Герой-полярник быстро освоил американские самолеты и личным примером Мастера обучал подчиненных пилотировать новые машины, испытывать их возможности в экстремальных условиях восточносибирской природы.

Авторитет Мазурука на трассе был непререкаем. Летчики уважали его в первую очередь за высочайшее мастерство: самолеты всех типов он пилотировал одинаково хорошо, причем бомбардировщиком управлял так же, как истребителем. Любимыми машинами командира дивизии были американский истребитель «Аэрокобра» и бомбардировщик Б-25 «Митчелл» – на последнем специально для него нарисовали белого медведя. Техники ценили его профессионализм в своей сфере: ведь Мазурук начинал карьеру в авиации бортмехаником, в случае необходимости мог, взяв инструмент, самостоятельно исправить неполадку. И все дружно уважали его за справедливость и заботу о подчиненных.

Илья Павлович регулярно лично вел группы истребителей на отдельных участках трассы: если бомбардировщики и штурмовики перегонялись в одиночку, то истребители всегда шли клином, по несколько единиц. Однажды он вел такую группу, пилотируя свой Б-25, по участку Уэлькаль–Сеймчан, который накрыло туманом: аэродром не давал посадки. До запасного аэродрома на

Оймяконе не хватало горючего, погода в более близком Магадане была неизвестна. Оставался один рискованный вариант: сесть «на брюхо» на подходящей заснеженной площадке или поляне. Решение оставалось за лидером – и Мазурук его принял.

Вот где пригодился огромный полярный стаж летчика, его опыт работы первопроходцем дальневосточных трасс и руководства авиацией Главсевморпути. Ведь он знал эти края, эту трассу, рельеф местности! Знал, что на Колыме есть большие песчаные отмели, замерзавшие зимой до состояния едва не бетона! Такие льды выдержат и звено истребителей. И группа во главе с командиром села на отмель в районе поселка Зырянка.

С помощью местных жителей летчики собрали необходимое количество брезента, чтобы укрыть самолеты, а под брезентом установили железные печурки. Иначе мороз за ночь просто уничтожил бы двигатели истребителей на этом самом холодном участке трассы. Люди всю ночь помогали пилотам топить печурки. Утром группа благополучно взлетела и добралась до Сеймчана...

В течение трех лет по АлСибу было переброшено 8094 самолета: оснащение 250 авиаполков. Крушение потерпел 81 самолет – 1%. Погибло на трассе 115 человек. Большая часть аварий пришлось на начальный период работы воздушного пути.

Мазуруку пришлось сражаться в высоких кабинетах и за память о погибших, и за судьбы живых – за признание своих подчиненных полноценными участниками боевых действий. Именно он добился приравнения полетов по трассе к боевым вылетам и награждения отличившихся летчиков.

Летом 1943 года управление Красноярской воздушной трассы было реорганизовано: руководителем на-



значили начальника Политуправления Гражданского воздушного флота генерал-майора Илью Семенова. Мазурук освободили от хозяйственной части руководства, назначив командовать непосредственно 1-й перегоночной авиадивизией. За успешную перегонку самолетов по трассе полковник Мазурук был награжден орденом Отечественной войны I степени.

Согласно аттестации за 1944 год, Мазурук «отлично организовал перегонку боевых самолетов в больших масштабах из США в СССР, лично перегнал 50 истребителей «Аэрокобра». Весной 1943 года ему довелось сопровождать в путешествии по Северо-Восточной Сибири Генри Уоллеса.

СНОВА СЕВЕР

Летом 1944-го Мазурук передал командование дивизией полковнику авиации Александру Мельникову, а сам вновь занял должность начальника Управления полярной авиации Северного Морского пути (СМП), заместителя своего старого друга и командира – начальника ГУ СМП контр-адмирала Ивана Папанина.

И.П. Мазурук вернулся к организации воздушной обороны Северного морского пути, руководству ведением ледовой разведки, сопровождением союзнических конвоев с грузами, противодействию подводным лодкам рейха, которые обнаруживались в Карском море. За этот период Великой Отечественной войны полковник Мазурук был награжден медалью «За боевые заслуги» (3 ноября 1944 г.) и орденом Красного Знамени (28 февраля 1945 г.), медалью «За оборону Советского Заполярья».

«Будучи командиром гидросамолета «Консолидейтед Н-243» проявил отвагу и настойчивость в деле спасения американского парохода «Уинстон-Салем» с импортными военными грузами. Этот пароход при преследовании подводных лодок противника выбросился на берег у Новой Земли, команда оставила его, затопив всё вооружение. Полковник Мазурук сделал посадку у парохода, вернул обратно на корабль (с берега) всю команду, организовал снятие парохода с мели и отправил его в порт Архангельск, сопровождая в пути следования и ведя охрану парохода от подводных лодок противника. Таким образом, пароход и 6000 тонн военных импортных грузов были спасены. За несколько дней интенсивных полетов самолет полковника Мазурука подобрал с потопленных подлодками противника кораблей 18-го каравана в районе Новой Земли 183 человека американских и английских моряков и спас их. В последующем этот самолет был сожжен немецкой подводной лодкой, при этом погиб один из членов экипажа».

Из наградного листа от 28 февраля 1945 г.

А самой удивительной наградой, признанием подвигов Ильи Мазурука стал тральщик, в начале 1945 года названный его именем и принимавший участие в Советско-японской войне.

ГЕНЕРАЛ И ПИСАТЕЛЬ

Генералом Илья Павлович Мазурук стал уже после войны – 5 июля 1946 года, в сорок лет. Впереди его ждала долгая и по-прежнему интересная жизнь. Летчик-испытатель Александр Лебедев – соавтор Мазурука в работе над книгами «Над Арктикой и Антарктикой» и «Летчики-испытатели Аэрофлота» – не помнил его «кабинетным руководителем».

До увольнения в запас в 1953 году из Вооруженных Сил генерал Мазурук успел послужить заместителем начальника Научно-исследовательского института ГВФ, начальником летной инспекции, принимал участие в экспедициях, эвакуации дрейфующих полярных станций и экипажей потерпевших крушение самолетов. После увольнения в запас не расстался с полярной авиацией. Впереди были еще шесть высокоширотных воздушных экспедиций, командование летными отрядами двух комплексных антарктических экспедиций и первая в мире посадка на самолете Ан-2 на вершину айсберга. Штурвал Илья Павлович оставил в 57 лет, по настоянию врачей.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

В Сеймчане, где располагался один из ключевых аэродромов АлСиба, в краеведческом музее хранятся материалы по истории 1-й Краснознаменной перегоночной авиадивизии. Здесь есть личные вещи летчиков, фотографии военных лет, детали самолетного оборудования, результаты поисковых экспедиций на местах авиакатастроф. Музей вел обширную переписку с военными службами дивизии: пилотами-перегонщиками, радистами, штурманами, механиками, связистами, синоптиками. А настоящей реликвией стал бюст Ильи Мазурука работы скульптора М. Манизера, который генерал авиации подарил музейщикам лично во время уже послевоенного визита в Сеймчан.

На Колыме и Чукотке – в Магадане, Сусуманском, Среднеканском, Анадырском, Иультинском районах – воздвигнуты памятники и обелиски летчикам – героям АлСиба. На Аляске, в Анкоридже, установлен памятник погибшим экипажам трассы. Имя Ильи Мазурука носят улицы: в Бресте – родном городе полярного аса, Липецке, где прошла его юность, и Сеймчане – одном из главных мест его жизни и воинской славы. К 80-летию трассы здесь будет открыт музей АлСиба.

