***М.А. Емелина***

*Канд. истор. наук, научный сотрудник Военно-исторического центра Северо-Западного федерального округа, Санкт-Петербург*

[mritaemelina@gmail.com](mailto:mritaemelina@gmail.com)

***Б.А.Машенькин***

*Научный сотрудник Военно-исторического центра Северо-Западного федерального округа, Санкт-Петербург*

delayuvrossii@gmail.com

***М.А.Савинов***

*Канд. истор. наук, научный сотрудник Военно-исторического центра Северо-Западного федерального округа, Санкт-Петербург*

mikjalka@mail.ru

***П.А.Филин***

*Канд. истор. наук, руководитель отдела Военно-исторического центра Северо-Западного федерального округа, Санкт-Петербург*

[science@krassin.ru](mailto:science@krassin.ru), pfilin1975@gmail.com

**«Сталь-2» СССР-Н114 – судьба самолёта**

В 2017 г. при поддержке Военно-исторического центра Северо-Западного Федерального округа состоялась экспедиция на арктический остров Вайгач по поиску и вывозу фрагментов советского самолёта полярной авиации «Сталь-2» СССР-Н114, потерпевшего крушение в 1938 г. Самолёт доставлен в Санкт-Петербург, в настоящее время реставрируется и станет экспонатом создаваемого в северной столице Музейно-выставочного центра технического и технологического освоения Арктики.

Первый в СССР цельностальной серийный самолёт «Сталь-2», созданный в 1931 г., по праву считался серьёзным достижением молодой авиапромышленности Советского Союза. Технические решения «Стали-2» были тесно связаны с развитием электросварки и производства нержавеющих сталей в СССР. Самолёт разрабатывался под руководством А.И. Путилова в Научно-исследовательском институте Гражданского воздушного флота (НИИ ГВФ) при участии специалистов Военно-воздушной академии (ВВА). Серийные самолёты «Сталь-2» строились на заводе № 81 в подмосковном Тушине (впоследствии – Тушинский машиностроительный завод). Всего было построено 111 самолётов (1933–1935). В качестве небольшого пассажирского самолёта «Сталь-2» оправдала себя.

В Арктику самолёты «Сталь-2» впервые были направлены в середине 1930-х гг. Хотя первый опыт зимней эксплуатации самолёта (1933/1934) выявил трудности с запуском мотора при минусовых температурах, последующая разработка правил зимней эксплуатации мотора М-26 обеспечивала возможность бесперебойной работы при температуре от -20° до -40°. Всего в полярной авиации второй половины 1930-х – начале 1940-х гг. известны шесть самолётов «Сталь-2». Их номера: Н-71, Н-113, Н-114, Н-252, Н-253 и Н-254. Часть их входила в Беломорский авиаотряд (после его консервации – в Московскую авиагруппу), два самолёта работали в 1939 г. в составе Челюскинского авиазвена.

Самолёт «Сталь-2» СССР-Н114 имел заводской номер 236 и был принят в эксплуатацию 4 февраля 1936 г. В составе полярной авиации ГУСМП самолёт был приписан к Беломорскому авиаотряду. Основная работа Н-114 была связана со зверобойными промыслами (разведка залёжек). В середине декабря 1937 г. самолёт СССР-Н114 вылетел из Архангельска в Амдерму и о. Вайгач для доставки бюллетеней по выборам в Верховный совет и вывоза в районный центр результатов голосования 11 декабря. Согласно донесению командира Беломорского авиаотряда от 12 февраля 1938 г., 5 февраля у истоков реки Хадировки и Покойников на берегу Баренцева моря при перелёте из Вайгача в бухту Варнек при неблагоприятных метеоусловиях произошла катастрофа борта СССР-Н114, весь экипаж погиб. Экипаж самолёта Н-114 был похоронен на кладбище пос. Варнек на о. Вайгач. В 2012 г. могила лётчиков отреставрирована по инициативе нарьян-марского краеведа С.В. Козлова за счёт средств бюджета МО «Юшарский совет». Но место катастрофы самолёта с 1938 г. не могли обнаружить. Благодаря изысканиям Б. Машенькина, это удалось сделать в 2015 г. Фрагменты фюзеляжа машины находились на о. Вайгач в 8,52 км от морского берега. Координаты 70° 02ʹ0ʹʹс.ш. 58° 56ʹ28.1ʹʹ в.д. В 2016 г. фрагменты были вывезены в Санкт-Петербург.