***Дарья Череповицына***

*Учащаяся 10 «а» класса средней образовательной школы № 65 с углубленным изучением французского языка, Санкт-Петербург*

**Основные этапы в освоении авиацией Арктики и Антарктики**

Велика роль воздушного транспорта в освоении арктических районов нашей страны. Ещё в 1914 г. мир узнал имя первого арктического лётчика, которым стал российский пилот Я.И. Нагурский. Он совершил несколько разведывательных полётов в поисках пропавшей экспедиции Г.Я. Седова. С этого момента началась эра арктической авиации.

Цель работы – на основе рассмотрения этапов технического развития полярной авиации показать успехи и особенности деятельности лётчиков в освоении Арктики и Антарктики.

Проблемами Северного морского пути царское правительство заставило всерьёз заняться русско-японская война 1904–1905гг. Несмотря на все потери в ледоколах и торговом флоте, новая власть сразу же после освобождения Архангельска и Мурманска от белогвардейцев и интервентов приступили к освоению Арктики.

Для сквозного прохода по Севморпути в 1933 г. была направлена экспедиция на пароходе«Челюскин». В Чукотском море судно было затёрто льдами. 13 февраля 1934 г. «Челюскин» был раздавлен льдами и затонул, научные работники и экипаж судна высадились на лёд.

Лётчики открыли список Героев Советского Союза. Это произошло при спасении экипажа парохода «Челюскин» во главе с О.Ю. Шмидтом. Первым 5 марта 1934 г. достиг ледового лагеря А.В.Ляпидевский. Он вывез на своём самолёте 10 женщин и 2 детей.

7–13 апреля на самолётах, пилотируемых М.В. Водопьяновым, И. В. Дорониным, Н.П.Каманиным, С.А Леваневским, А.В.Ляпидевским, В.С. Молоковым и М.Д.Слепнёвым все челюскинцы были вывезены и спасены. 16 апреля 1934 г. названным выше лётчикам впервые в истории нашей страны было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1936 г. Михаил Водопьянов и Василий Махоткин перелетели с материка на Землю Франца Иосифа. Полёт Водопьянова и Махоткина вошёл в историю освоения Арктики как Первая высокоширотная воздушная экспедиция. Позже была найдена точка для авиабазы-остров Рудольфа. Отсюда Михаил Водопьянов в 1937 г. вместе с полярниками первой дрейфующей станции полетел на Северный полюс. И посадил самолёт на льдину всего в 20 километрах от полюса.

И в этом же году советские пилоты без посадок перелетели через Северный полюс в Америку. Экипажу В.П. Чкалова хватило горючего до города Ванкувера на севере США, а экипаж М.М. Громова приземлился на границе с Мексикой.

Успехом конструкторского коллектива А.Н. Туполева был самолёт АНТ-6. В 1937 г. четыре АНТ-6 впервые в истории «оседлали» Северный полюс, высадив туда экспедицию И.Д. Папанина.

Открытый в середине 1930-х гг. Северный морской путь стал итогом многовекового освоения северных окраин России. В настоящее время этот маршрут является международным транспортным коридором и единственным межрегиональным путём завоза грузов в арктические районы российского Крайнего Севера.

В начале 1950-х гг. в СССР началось строительство цепочки полярных аэродромов от Мурманского полуострова до Чукотки. Это Североморск-1, Североморск-2, Североморск-3, аэродром Оленья. Эти аэродромы имели военное значение. В 1960-е годы с аэродрома Оленья авиалайнеры Ту-114 совершали регулярные беспосадочные полёты на Кубу. Причём маршрут был проложен так, чтобы лететь только над океаном.

С аэродрома Оленья 30 октября 1961 г. взлетел бомбардировщик Ту-95В, сбросивший на полигон Новая Земля бомбу мощностью 57 мегатонн. В настоящее время на Оленью базируется отряд ракетоносцев Ту-22М3. Огромное значение имеет эксплуатация аэродромов в Андерме, Диксоне, Норильске и др.

С 1960-х гг. самолёты Ил-18 и Ил-18Д выполняли большой комплекс работ по освоению Арктики. 5 апреля 1960г начались регулярные полёты Ан-12 на арктическую станцию СП-8 вблизи Северного полюса.

Большую роль в освоении Арктики сыграл самолёт Ан-2. При создании этого самолёта конструкторы не ожидали, что у него будут столь разнообразные и широкие обязанности. Вслед за работниками сельского хозяйства высоко оценили положительные свойства Ан-2 полярники, сыгравшие огромную роль в его совершенствовании и признании. Не будет преувеличением сказать, что именно полярные лётчики, такие как Каминский, Мазурук и другие, дали самолёту Ан-2 путёвку в жизнь. Применив его в тяжёлых условиях Арктики, совершая посадки на льдины, на ледяной припай, успешно выполняя множество транспортных, научных и спасательных полётов.

История освоения неба Антарктиды неразрывно связана с Ильюшинскими самолетами. 25 февраля 1956 года, экипаж выдающегося полярного летчика Героя Советского Союза Ивана Ивановича Черевичного на самолете Ил-12, выполнил первый рекогносцировочный полет в район Южного геомагнитного полюса, где планировалось создание станции «Восток». 3 марта 1956 года тот же самолет выполнил полет в район Южного полюса относительной недоступности, т.е. точки в Антарктиде, наиболее удалённой от побережья океана. До 1990 г. основные воздушные перевозки полярников и грузов внутри Антарктиды выполнялись самолетами Ил-14Т. В 1961 г. было принято решение об использовании на континенте также самолета Ил-18 и выполнены первые перелеты в Антарктиду на новом типе. Но все же основной рабочей «лошадкой» советских полярников оставался Ил-14.

Следующий этап освоения – самолёт Ан-12. В декабре 1961 г. доработанный Ан-12 в паре с Ил-18 совершил перелёт в Антарктиду. В пункте назначения колёсное шасси сменили на лыжное, и Ан-12 со станции Мирный выполнял полёты над материком. Лыжный Ан-12 участвовал также в снабжении северной полярной станции. На том карьера лыжных транспортников и закончилась – заказчик утратил интерес к предложению, сочтя, что «лучшее – враг привычного» и вполне достаточно будет оставить в эксплуатации обычные машины с колёсным шасси, продолжая укатывать для них снежные полосы.

В мае 1960 г. руководство Института Арктики и Антарктики обратилось в ГВФ (Гражданский воздушный флот) с просьбой о выделении им самолёта для полёта в Антарктиду. Для этого им предложили Ан-12 № 4343, рассчитанную на практическую дальность полёта до 6000 км. Самолёт получил обозначение Ан-12 ТП, и в том же году состоялся первый полёт в Арктику с посадкой на ледовый аэродром станции «СП-8». Вслед за этим в декабре 1960 г. совместно с Ил-18В выполнили грандиозный перелёт по маршруту Москва-Антарктида-Москва протяжённостью 26 423 км.

В первой половине 1970-х гг. для обеспечения высокоширотных арктических экспедиций начали применяться самолёты Ил-76Т. В декабре 1986-январе 1987г самолётами Ил-76Т был успешно применённый способ десантирования грузов (на лёгких парашютных платформах) при их доставке на дрейфующие станции СП-27 и СП-28.

На базе Ан-72 спроектирован Ан-74 – самолёт для эксплуатации в условиях Арктики и Антарктиды. Это самолёт с двумя двигателями, расположенными на крыле. Короткий взлёт и посадка, и забота о защите двигателя – необходимость для самолёта, который будет применяться на слабо подготовленных, иногда случайных аэродромах.

Таким образом, авиация оказала огромное влияние на освоение Арктики и Антарктики. Ещё до войны страна узнала о первых Героях Советского Союза – лётчиках, спасших экипаж ледокола «Челюскин». Значительное развитие получила полярная авиация после войны. Особенно, в связи с созданием мощных самолётов – Ил-18, Ан-12, Ил-76 ТД, Ан-74.