

Катастрофа дирижабля СССР В-6. "Молчание" карт

Казалось бы, тема катастрофы дирижабля «СССР В-6» давным-давно досконально исследована, и потому возвращение к ней не имеет смысла. Однако же, не дает покоя "букет" разночтений, касающихся прежде всего картографии (но не только!), которой якобы пользовались в полете.

Что конкретно? Ну, для этого придется заняться кратким цитированием широко известных материалов с выделением в них ключевой информации:

"О катастрофе дирижабля "СССР-В6" - сборник статей";

<http://www.dolgoprud.org/doc/?book=14&page=454>

Вначале - об ориентации и связи:

"Туман и обледенение наблюдались при подходе к Петрозаводску, куда дирижабль прибыл в 12 часов 6 февраля. Дальнейший путь до Мурманска должен был проходить *вдоль линии железной дороги, так как других средств ориентации, кроме визуального, у экипажа не было.* Телеграфная связь поддерживалась только с базой в Долгопрудном."

"К сожалению, связь поддерживалась только с базой в Долгопрудном. Надежных приборов наведения на борту не было, именно поэтому *приходилось идти вдоль дороги, надеясь только на зоркое зрение*".

(Тогда как быть со следующей информацией из этого же сборника материалов:

"Следуя по маршруту и имея регулярную связь по радио с Москвой, Ленинградом и др. пунктами...")

Ну, бог с ней, со связью...

Ближе к картографии:

"Рассказывает бортиженер Владимир Адольфович Устинович:

- Днем 6 февраля я стал замечать, как оба штурмана озабоченно сверяли показания барометрического высотомера с картой и наземными ориентирами. Оказалось, *показания высотомера не соответствуют высотам сопек, над которыми пролетал дирижабль.* Чему верить - высотомеру или карте? Командир принял решение лететь на высоте 600м, то есть выше сопек, отмеченных на карте."

"Летели по картам-десятиверсткам, составленным по данным начала века. На них не значилось ни одной высокой горы в районе Кандалакши".

"Их ли вина в том, что не было пока еще надежных навигационных приборов, что им приходилось пользоваться картами образца 1895 года? «Десятиверстки» порой не соответствовали истинной географии районов".

"Выводы Правительственной комиссии были такими: *неточность карты, на которой не была обозначена гора*. Отмечались неблагоприятная погода и темное время суток. Но достаточно взглянуть на карту этого района, чтобы убедиться: причина катастрофы не в том, что на карте не была отмечена гора, а в том, что остался незамеченным поворот дороги".

Примечание:

Учитывая утвержденный Микояном курс полета вдоль железной дороги (цитата: «Ответственный за отправку дирижабля А. И. Микоян прекратил спор: лететь кратчайшим путем. Поэтому остановились на третьем варианте: Москва - Череповец - Петрозаводск и далее вдоль железной дороги до Мурманска») с последним выводом о том, что не замечен поворот железной дороги, трудно не согласиться. Но - он тоже напрямую касается картографии.

Наконец, последнее:

"Важным и загадочным обстоятельством является тот факт, что *к акту Правительственной комиссии не были приложены карты*. Из записки штурмана Г. Н. Мячкова жене явствует, что карты маршрута были получены за день до вылета, а некоторые вручены перед самым стартом. Штурманы знакомились с ними почти на ходу. А в полете выяснялись некоторые неточности. В. А. Устинович, стоявший на вахте с А. А. Ритсландом, показывает, что *штурман постоянно морщился, обнаруживая ошибки на карте*.

На допросах и В. А. Устинович, и В. И. Почекин утверждали, что на карте горы не было. Однако А. М. Кузнецов, начальник Кандалакшского РО НКВД, имевший доступ к таким картам, возражает: «Гора на карте была». Но Кузнецов не был членом Комиссии и проверку делал уже позже, по своей инициативе.

К.Г. Кирсанов вспоминал: «Из Москвы нашей комиссии дали команду выехать в Ленинград и разыскать летную карту». Обнаруженные в портфеле Ритсланда обгоревшие остатки «десятиверстки» не давали возможности выяснить даже номенклатуру карты. Но *в Ленинграде в выдаче карт им отказали*.

По свидетельству А.М. Байбакова, *в Москве в штабе перелета последовал такой же отказ*. Поэтому акт комиссии был представлен начальнику ГУ ГВФ В. С. Молокову без карт. Тот в присутствии комиссии позвонил И. В. Сталину, который распорядился доставить материалы ему, а комиссию отпустить. Так мнение членов экипажа об отсутствии горы стало официальным".

Ну, а теперь добавим сюда всю точную (для своего времени и, разумеется, хронологически дополетную) картографию и детально ее проанализируем. Понятно, что напрасно ожидать указания точных высот на картографии старше начала 30-х, когда это стало насущно для вырастающей из «коротких штанишек»

практической авиации. Максимум, что можно найти - штриховку горных склонов там, где эти горы есть.

"Ну вот же!", - скажете Вы, - "Это полностью соответствует тому, что написано про полетную карту-"десятиверстку" времен создания то ли (тут начинаются разночтения) 1895-го года, то ли начала XX-го века.

Уточню: карта, на которую ссылаются - это "десятиверстка" Стрельбицкого с первичным выпуском аж 1888-го (!!!) года, дополненная в 1908-м году и положенная в подоснову карты стратегических путей 1936-го года, на которую нанесли Кировск, Мурманск и построенную до него линию железной дороги (других именно «десятиверсток» - не существует). Но... Фокус в том, что глядя на нее штурман не мог хмуриться, сравнивая показания высотометра (альтиметра) и показания высот на карте...

...потому что показаний высот (а также упоминавшихся Устиновичем сопок в том числе) на этой карте - попросту нет! (см. ее фрагмент на рис.1).

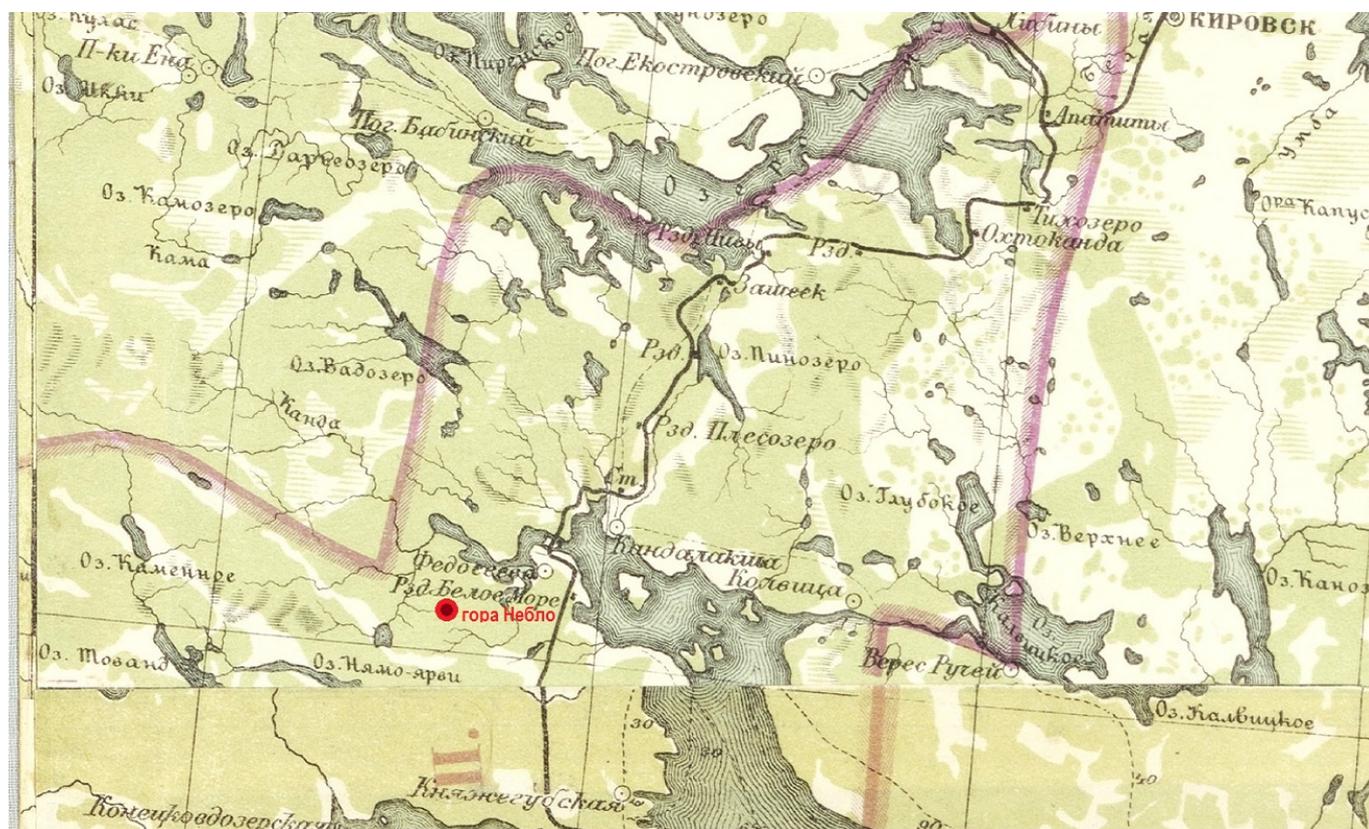


Рис.1 Карта стратегических путей 1936г. (на подоснове карты Стрельбицкого полувековой давности). Масштаб 1:1000 000

Как не существует в природе других карт с масштабом 10 верст/километров в сантиметре, где гора Небло не была бы указана!

Не потому ли и был тотальный отказ от предоставления комиссии полетной картографии, что однозначно показало бы: экипаж с опытными аэронавтами и как минимум одним очень известным штурманом - попросту заблудился (а орденоносец Ритсланд был таковым штурманом, т. к. участвовал и в транссибирском перелете Молокова над еще некартированными территориями, и при высадке папанинской четверки с флагманского самолета полярной эскадры на Северный полюс).

Заблудился пусть и по воле совершенно объективных обстоятельств:

- темное время суток;

- заснеженные пространства, скрывающие геометрию озер как наилучших ориентиров на карте;
- снегопад как ограничитель дальности видения;
- нерабочий штатный радиополукомпас «Телефункен» и недостаточная компетентность работы с другим, производства «Фэйрчайлд».

Но насколько можно даже при всем при этом считать «заблудившийся» экипаж героями (пусть даже на ни разу не летанном маршруте)?

Звучит несколько цинично, однако другое естественное объяснение факту непредоставления картографии, отличающееся от избежания утечки негативных мнений - придумать трудно...

Продолжим: описанная выше "десятиверстка", возможно, и была на борту, но - штурманы однозначно пользовались какой-то другой картой, где (согласно словам Устиновича) должны были быть указания высот.

А тогда - какой?

Точную "десятикилометровку" (ну, пусть по-старинке - «десятиверстку») РККА образца 1937-го (такая существовала; фрагмент указан на рис.2; и гора на ней есть, и высота "526" далее прямо по курсу) в экспериментальный полет, который в неблагоприятных обстоятельствах мог закончиться на зарубежных территориях - едва ли бы дали ввиду ее "свежести" и как следствие - определенной степени секретности (вероятно, поэтому и была известная заминка с выдачей картографии экипажу: искали подходящую замену).



Рис.2 Карта РККА 1937г. Масштаб 1:1000 000

Физическая карта (с высотами) образца 1935-го - была мало актуальна, т.к. она - "мелковата" (примерно 20 км в сантиметре) и не отображала Мурманскую железную дорогу: как мы знаем - основной ориентир для экипажа дирижабля.

Но буквально недавно автор обнаружил вот что:

1) Публикацию в журнале "Воздухоплаватель" (№3-1997, "К 40-летию г.Долгопрудного - главной гавани советских дирижаблей", А.Новодережкин) В ней говорится: "В 1936 году производственная база "Дирижаблестроя" была передана в Наркомат тяжелого машиностроения (здесь ошибка: был Наркомат тяжелой промышленности) и стала заводом № 207..."

2) Карт-квадраты с рельефом местности Q-36А и Q-36Б (в составе обзорной карты именно Наркомата тяжелой промышленности (НКТП) по северу Карелии и Мурманской области, выпущенной Всесоюзным Картографическим трестом (ВКТ) в феврале аж еще 1934-го года; «пятикилометровка» с внушительной тиражностью 5000 экз., но с честным указанием того, что карта содержит неточности: как раз то, что надо, в отличие от карт РККА!).

Кстати, именно на эту карту во время расследования катастрофы ссылались представители мурманского филиала Географо-Экономического НИИ, указывая 400-метровую безымянную высоту, ныне известную как Небло.

А задержка с комплектованием картографией от НКТП (отметим: все же достаточно точной, в том числе и по высотам) может иметь причиной то, что в конце того же 1936-го года Главное управление авиапрома (ГУАП) и Главное управление военпрома (ГУВП) были выделены из НКТП в отдельный комиссариат оборонпрома (НКОП) со всей вытекающей отсюда отечественной неразберихой, связанной с преобразованиями и изменением подотчетности.

Взгляд на найденное:

Фрагмент «пятикилометровки» НКТП дан в сравнении с практически современной ей (выбрана во избежание изменений ландшафта в последующие десятилетия) точной карте РККА 1940-го года, с высокой степенью верности представляющей ландшафт, который близ полетного курса видели бы с дирижабля (см. рис.3)

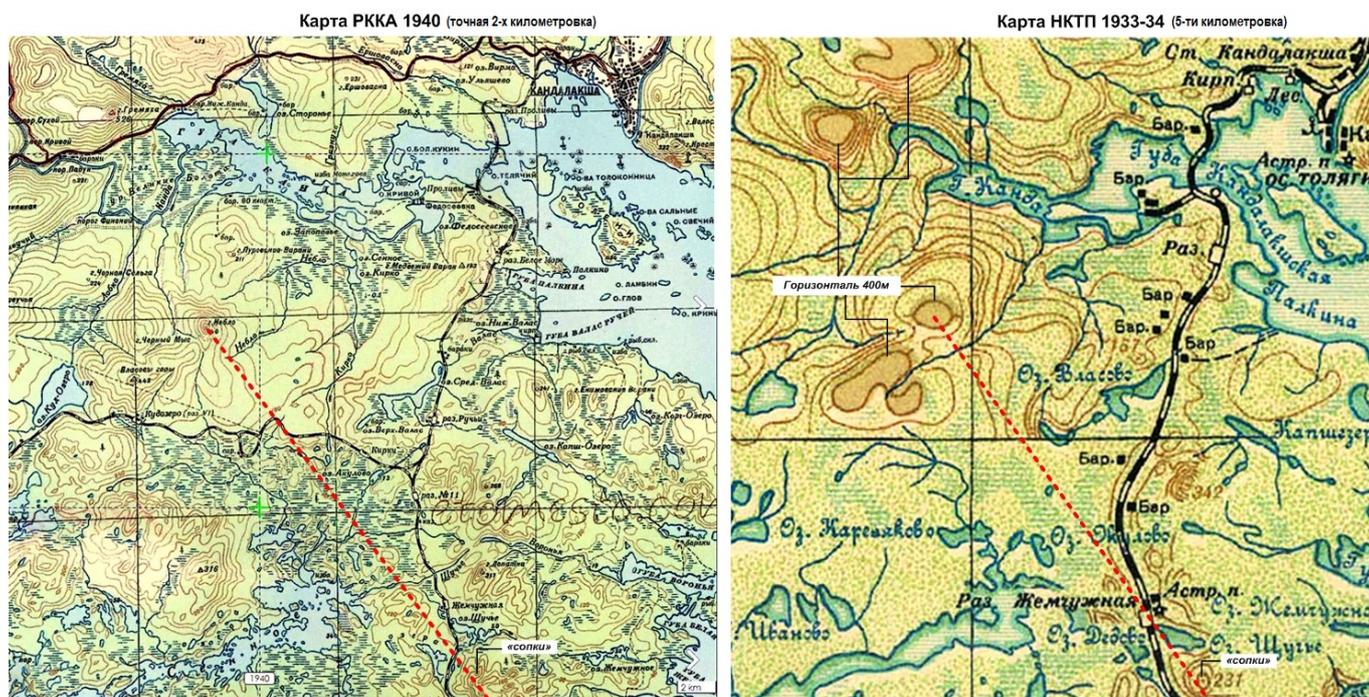


Рис.3 Сравнение карты РККА 1940г. (с точным указанием ландшафта на тот период) и «гражданской» карты НКТП

Не нужно быть особо внимательным, чтобы обнаружить заметные расхождения между представленными фрагментами, включая линию железнодорожного полотна и показанные высоты. Но гора по курсу на карте НКТП - есть, вполне подтверждая мнение о том, что экипаж то ли «промахнулся» с поворотом железной дороги, то ли по какой-то причине решил следовать курсом, отличным от нее, а также - гипотезу автора публикации о том, что именно этой картой пользовался экипаж на последнем отрезке пути дирижабля СССР В-6 в Историю...

30.12.2023-04.01.2024

Дм.Золин