

Международное сотрудничество Российской Федерации в сфере военной гидрометеорологии: «голубь мира» среди грозовых туч современных международных отношений

Аннотация: Современные международные отношения характеризуются очередным витком военно-политического противостояния между сильнейшими государствами планеты. Оно привело к практически тотальному сворачиванию военного сотрудничества между Российской Федерацией и государствами Североатлантического альянса. Между тем, военные гидрометеорологии России и стран НАТО продолжают сотрудничать друг с другом, обмениваясь информацией о погоде. В настоящем исследовании предпринята попытка разобраться в феномене международного сотрудничества в сфере военной гидрометеорологии, рассмотрев его на различных этапах.

Говоря о географии, выдающийся военный теоретик профессор А.Е. Снесарев (Рис. 1) подчеркивал глубокие исторические корни этой науки и ее теснейшую взаимосвязь с военным делом¹. Особую роль в семействе географических наук, оказывающих непосредственное влияние на ведение боевых действий, профессор уделял гидрометеорологии. С древнейших времен погода выступает в качестве важнейшего элемента обстановки, зачастую предопределяя успех или провал, как боя, так и сражения и всей кампании².

Гидрометеорология – едва ли не самая международная из наук. Атмосферное давление, влажность, осадки, видимость, температура... элементы и явления, с которыми приходится работать гидрометеорологу, не признают административного деления и государственных границ. То, что люди называют странами, военными и политическими блоками, с точки

¹ Снесарев А.Е. Введение в военную географию. М. 1924. С. 4.

² Артамонов В.А. Военная гидрометеорология и ее роль в обеспечении войск и сил флота // Военная мысль. 1979. № 7. С. 46.

зрения гидрометеорологии – не более чем подстилающая поверхность. До середины XIX века метеорология, как наука, развивалась в пределах отдельных государств, но с изобретением синоптического метода и широким внедрением телеграфа она получила мощнейший импульс и стала развиваться по пути интернационализации. В самом термине ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ, переводящимся с греческого языка, как «обозревающий все», было заложено интернациональное начало синоптики и гидрометеорологии в целом.

Юридические основы международного сотрудничества в сфере гидрометеорологии были заложены на Первом международном метеорологическом конгрессе в Вене, который состоялся в 1873 г. На конгрессе представители передовых мировых держав договорились о сроках наблюдений, единицах измерений и порядке взаимного обмена синоптическими данными³.

В начале XX века, с появлением авиации и химического оружия, усложнением средств и способов вооруженной борьбы в составе гидрометеорологической науки возникла самостоятельная отрасль – военная гидрометеорология⁴. Вслед за морским, военное ведомство России стало создавать свои гидрометеорологические учреждения, подразделения и наблюдательные станции. Однако, прогнозы погоды в интересах обеспечения кораблей, самолетов и войск разрабатывались, опираясь на гораздо более широкую гражданскую сеть метеостанций, а также данные, полученные в рамках международного обмена из-за рубежа.

Прекращение международного обмена гидрометеорологической информацией, случившееся после начала Первой мировой войны, поставило отечественных прогнозистов в затруднительное положение. На синоптических картах районы, расположенные к западу от линии фронта, оказались оголены. Общеизвестно, что сведения о погоде из так называемых районов выноса, имеют ключевое значение при составлении прогнозов

³ Федоров Е.К. Международное сотрудничество. Всемирная служба погоды. Часовые погоды. – Л.: Гидрометиздат. 1970. С. 141.

⁴ Гареев М.А. Система научных знаний о войне и армии // Военная мысль. 1976. № 8. С. 30.

погоды. В обиходе гидрометеорологов появился новый термин «обрезанная карта»⁵. Так называли синоптические карты, заполненные информацией лишь с территории, контролируемой своими войсками.

Ввиду острой нехватки исходной метеорологической информации с западного направления жизненно важную для прогнозистов русской армии приобрели метеорологические данные с территории Швеции, Норвегии и Дании. Эти государства сохраняли нейтралитет и на протяжении всей войны продолжали делиться с соседями сведениями о погоде⁶. В силу того, что южный фланг фронта был в метеорологическом отношении «оголен», а на севере метеорологи могли рассчитывать на содействие коллег из нейтральных государств, оправдываемость прогнозов погоды для северных районов фронта была на несколько процентов выше, чем для южных⁷.

В последствии складывающаяся военно-политическая обстановка не раз диктовала необходимость сотрудничества в сфере военной гидрометеорологии с тем или иным государством. Начало 1930-х гг. охарактеризовалось обострением советско – японских отношений. В это время в Японии был принят документ под названием «Курс на оборону», объявлявший главными противниками США, Китай и СССР, и предписывающий *«...разбить противника на Дальнем Востоке и оккупировать важные районы к востоку от озера Байкал»*⁸. Для нападения на СССР планировалось использовать территорию Китая и Монголии. В 1932 г. Япония захватила северо-восточную часть Китая, и создала там марионеточное государство Манчжоу-Го. Началось стремительное наращивание военной мощи у советских границ, сопровождавшееся многочисленными провокациями. Было очевидно, что Япония, осуществляя последовательную подготовку к широкомасштабному нападению на

⁵ *Нездюров Д.Ф.* Очерки развития метеорологических наблюдений в России. С. 200.

⁶ Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 2008. Оп. 1. Д. 181. Л. 33 – 36.

⁷ *Нездюров Д.Ф.* Очерки развития метеорологических наблюдений в России. С. 200.

⁸ *Зимонин В.П.* Последний очаг Второй мировой. – М.: ИПБРЕА. 2002. С. 9.

Советский Союз, планирует захват Монгольской Народной Республики (МНР).

В СССР на высшем государственном уровне было принято решение о скорейшем усилении военной мощи на Дальнем Востоке. Особая Краснознаменная Дальневосточная армия (ОКДВА) была пополнена новыми частями, в том числе и авиационными. В связи с этим были запланированы мероприятия по повышению качества гидрометеорологического обеспечения войск и авиации. Однако, в этом районе страны было недостаточно наблюдательных метеорологических станций, при этом они были расположены преимущественно вдоль линии железной дороги. В приграничных районах, где существовала угроза нападения со стороны Японии, метеорологических станций не было вовсе. Именно отсутствием надежного метеорологического обеспечения можно объяснить то, что потери самолетов в ВВС ОКДВА были выше, чем в других авиационных объединениях Красной армии⁹.

Дополнительные сложности с метеорологическим обеспечением войск на Дальнем Востоке были связаны с саботажем со стороны Японии. Несмотря на то, что в 1929 г. в Копенгагене ведущие страны мира договорились об использовании международного кода при взаимном обмене метеорологической информацией, Япония продолжала использовать свой специфический код. *«Этот код содержит значительно меньше сведений, чем международный, в котором, в частности, Гидрометслужба СССР передает свои данные по Дальнему Востоку. Это обстоятельство создает существенные затруднения в работе службы погоды на Дальнем Востоке, так как территория японских островов остается менее освещенной, чем территория СССР»*, - писал начальник Главного управления Гидрометслужбы (ГМС) при Совете народных комиссаров (СНК) СССР Г.А. Ушаков (Рис. 2) в народный комиссариат иностранных дел¹⁰.

⁹ Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 29. Оп. 33. Д. 21. Л. 57.

¹⁰ РГВА. 29. Оп. 33. Д. 7. Л. 6.

В середине 1930-х гг. Япония окончательно сформулировала свои планы относительно Монголии. В документе ее Генерального штаба «Основные принципы плана по руководству войной против Советского Союза» недвусмысленно говорилось о скорейшем создании «Великого монгольского государства» под протекторатом японских властей¹¹. Создание марионеточного государства на северо-востоке Китая и военные провокации Японии на границе с МНР побудили СССР вовлечь Монголию в сферу своих военно-политических интересов. В результате активного сотрудничества между соседними государствами, в Монголии был размещен 57-й особый корпус Красной армии, включавший подразделения авиации¹².

При планировании размещения самолетов на территории МНР советские авиаторы столкнулись с крайней сложностью их метеорологического обеспечения. Монголия не имела своей метеослужбы и сети наблюдательных станций, поэтому Советскому Союзу пришлось взять их создание на себя. 19 июля 1935 г. СССР и МНР заключили Соглашение об организации метеорологических станций, в первую очередь необходимых для метеорологического обеспечения советских войск.

Соглашение было заключено сроком на пять лет и предусматривало создание на территории Монголии восьми метеорологических станций. Строительство станций, их содержание и обслуживание брал на себя СССР. Соглашение предусматривало обучение при этих метеостанциях монгольских специалистов и их последующее трудоустройство. После окончания срока действия Соглашения станции переходили в собственность МНР на условии их сохранения в системе обмена гидрометеорологической информацией ГМС СССР¹³.

Для укомплектования метеорологических станций в Монголии советскими специалистами в штатном расписании ГМС СССР были

¹¹ На границе тучи ходят хмуро. – М.: Кучково поле. 2005. С. 9.

¹² *Кондратьев В.И.* Битва над степью. Авиация в советско – японском вооруженном конфликте на реке Халхин-Гол. – М.: Фонд содействия авиации «Русские витязи». 2008. С. 110.

¹³ РГВА. Ф. 29. Оп. 33. Д. 7. Л. 58.

дополнительно открыты 46 должностей. Руководство советской метеорологической группой в МНР было возложено на служащего ГМС СССР Денисова¹⁴. На первом этапе создания метеорологических станций в Монголии специалистам пришлось столкнуться с рядом трудностей: большими расстояниями между пунктами, в которых планировалось строительство станций и плохими дорогами (от Улан-Батора до Кобдо более 1500 км); нехваткой стройматериалов (в некоторых случаях их доставляли за 600 км) и работников; незнанием советскими специалистами монгольского языка¹⁵.

Несмотря на все трудности, в 1936 г. на территории МНР были созданы и начали работать семь из восьми станций, а также метеорологическое бюро в Улан-Баторе. Метеорологические наблюдения были открыты в пунктах Улан-Батор, Баитумен, Ундурхан, Кобдо, Далан-Дзатагай, Цецерлик и Улусутай. Каждая станция была обеспечена необходимыми наблюдательными приборами и расходными материалами. Например, на наблюдательной площадке станции Улусутай были размещены нефоскоп Бессона, дождемер, будка с психрометром Августа, гигрометр, минимальный и максимальный термометр, будка с гигрографом и термографом с суточным заводом, флюгер на девятиметровой мачте. Наблюдения на станциях вели по методике, принятой в СССР. Данные о фактической погоде за сроки 7:00, 13:00 и 19:00 ежедневно передавали по телеграфу в метеорологическое бюро в Улан-Баторе¹⁶.

Советская метеорологическая группа, работавшая в МНР, была подчинена начальнику военного сектора Главного управления Гидрометеорологической службы (ГУГМС) военинженеру 2-го ранга М.В. Белякову. Ее руководитель Денисов состоял в интенсивной переписке по служебным вопросам с Отделом метеорологической службы штаба ВВС

¹⁴ Здесь и далее, если инициалы не приведены, значит изучение архивных документов не позволило их установить.

¹⁵ РГВА. Ф. 29. Оп. 33. Д. 7. Л. 75.

¹⁶ РГВА. Ф. 29. Оп. 33. Д. 7. Л. 77.

РККА. Несмотря на выполнение советской стороной всех пунктов Соглашения, число станций в МНР оказалось недостаточным для надежного метеорологического обеспечения авиации на Дальнем Востоке и в Монголии.

В 1937 г. народный комиссар обороны К.Е. Ворошилов обратился к председателю СНК СССР В.М. Молотову с просьбой расширить советское метеорологическое присутствие в МНР: *«Служба погоды Дальнего Востока крайне нуждается в получении метеорологических сведений из Монголии, с территории которой часто перемещаются ураганы и шквалы. Построенных ГУГМС в 1936 г. метеостанций оказалось недостаточно для обеспечения службы погоды ОКДВА. Для нормального метеообслуживания необходимо создать дополнительно 6 новых станций и организовать в МНР службу погоды»*.¹⁷ Для размещения дополнительных станций были предложены населенные пункты: Уланком, Мурин, Тамсык – Булак, Югодзыр, Мохцок – Сомон, Арбай-Хуре.

Число наблюдательных станций было увеличено, а метеорологическое бюро в Улан-Баторе приступило к составлению прогнозов и карт для территории и воздушных трасс МНР¹⁸. Предпринятые меры оказались своевременными. В 1939 г., когда отношения между СССР и Японией обострились, на территории МНР уже были размещены бомбардировочная и истребительная авиационные бригады. Метеорологи этих бригад в своей деятельности опирались на данные, получаемые от сети наблюдательных станций. Это сыграло важную роль в метеорологическом обеспечении советской авиации в Монголии, а также способствовало успеху ее применения в конфликте на реке Халхин-Гол¹⁹.

Заключение в 1935 г. советско-монгольского Соглашения позволило создать в Монголии сеть наблюдательных метеорологических станций, работающих по единой методике с применением стандартных средств измерения, начать составление синоптических карт, составление

¹⁷ РГВА Ф. 29. Оп. 33. Д. 7. Л. 59.

¹⁸ РГВА Ф. 29. Оп. 33. Д. 7. Л. 66.

¹⁹ РГВА Ф. 32262. Оп. 1. Д. 48. С. 5 – 14.

метеорологических прогнозов и их трансляцию по радио на монгольском языке. Постоянно действующая централизованная Гидрометеорологическая служба Монголии ведет свою историю с 1936 г. – года, когда Советский Союз построил на территории МНР первые наблюдательные станции²⁰.

Несмотря на то, что в межвоенный период передовые гидрометеорологические державы с каждым годом наращивали объемы международного сотрудничества, и что военные гидрометслужбы этих стран в полной мере пользовались преимуществами этого взаимодействия, интенсивное развитие международного сотрудничества в сфере военной гидрометеорологии с было связано с началом Второй мировой войны²¹. В ночь на 22 июня 1941 г. Германия и ее сателлиты прекратили передачу сведений о погоде по радио. Перестали поступать они и с территории, занятой противником, а также из ряда прифронтовых районов. Данные о фактической погоде с территории стран Европы оказались советским синоптикам не доступны, а стремительно смещавшаяся на восток линия фронта, с каждым днем лишала их сведений и от своих станций, все более и более усложняя прогнозирование²².

Объединением гражданских и военных гидрометеорологических органов в стране была создана Гидрометеорологическая служба Красной Армии, Главное управление которой (ГУГМС КА) возглавил участник «папанинской четверки», Герой Советского Союза генерал-майор Е.К. Федоров²³ (Рис. 3). Будучи профессиональным гидрометеорологом, он в качестве первоочередных мер наладил взаимодействие с коллегами из стран-союзниц.

Для непосредственного взаимодействия с гидрометеорологическими службами США и Великобритании в ГУГМС КА был учрежден отдел

²⁰ Гидрометеорологические службы зарубежных стран. (Описание научно – производственной деятельности, структура, штаты). – ВНИГМИ-МЦД. 1980. С. 144.

²¹ Янковский И.А., Баранов А.М., Коган-Белецкий Г.И., Мазурин Н.И. Военная метеорология. Часть 1. – Л.: ЛКВВИА им. А.Ф. Можайского. 1961. С. 7 – 10.

²² Сперанский В.М. Метеорологическое обеспечение боевых действий авиации. Военно-исторический журнал № 5, май 1982. С. 20 – 26.

²³ РГВА Ф. 4. Оп. 11. Д. 62. Л. 229 – 230.

заграничной службы²⁴. На протяжении всего периода войны отдел возглавлял инженер-майор К.Ф. Сперанский²⁵. В результате интенсивной переписки и переговоров, в 1942 г. удалось организовать оперативный обмен гидрометеорологической информацией между Центральным институтом прогнозов (ЦИП) и метеорологическим центром Королевских ВВС Великобритании. Данные, передаваемые английской стороной, были существенным подспорьем при разработке прогнозов погоды по всем районам боевых действий, но все же наибольшую значимость они представляли при обеспечении боевых вылетов Авиации дальнего действия на бомбардировку целей за линией фронта и обеспечении проводки союзных конвоев в Арктике.

Английские корабли, осуществлявшие плавание в Баренцевом море по взаимной договоренности сторон стали получать прогнозы погоды от Гидрометеорологической службы Северного флота (ГМС СФ). Наблюдая за фактической погодой и ледовой обстановкой, они стали передавать телеграммы в адрес мурманских прогнозистов. Ледовый архив ГМС СФ до сих пор хранит карты, на которых положение ледовой кромки установлено с использованием информации, полученной от английских кораблей (Рис. 4).

Многие синоптики, занимавшиеся прогнозированием в годы войны, сравнивали данные о погоде, полученные от союзников, с глотком свежего воздуха. Вспоминает Нина Григорьевна Павленко, всю войну проработавшая техником-синоптиком Службы погоды Северного флота: *«Помню, что нам приходилось работать в условиях «обрезанной карты». Мы располагали лишь данными от постов и станций Кольского полуострова, а так же немногочисленными донесениями с моря. Поэтому существенным*

²⁴ Военная метеорология и ее роль в гидрометеорологическом обеспечении военных действий в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. – СПб.: Текст. 1995. С. 183.

²⁵ Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО). Ф. 50. Оп. 761830. Д. 2. Л. 17.

подспорьем в работе синоптиков стали метеорологические сводки, которые в 1942 году начала передавать по своей территории Англия»²⁶ (Рис. 5).

Широкое развитие получило сотрудничество между военными метеорологами СССР и США. В Соединенных Штатах Америки взаимодействие с ГУГМС Красной Армии было возложено на начальника Гидрометеорологической службы Военно-морских сил кэптэна Говарда Томаса Орвилла²⁷. Генерал-майор Е.К. Федоров и кэптэн Г.Т. Орвилл тесно сотрудничали в вопросах обеспечения СССР американскими гидрометеорологическими приборами и пособиями. Несмотря на географическую удаленность советские и американские коллеги обменивались сведениями о фактической погоде и прогнозами.

Наибольшую актуальность такое взаимодействие имело при обеспечении перегона самолетов и проводки конвоев в рамках взаимодействия по программе Ленд-лиз. В октябре 1941 г. союзники по только складывающейся антигитлеровской коалиции договорились о поставках из США в СССР значительного количества боевых самолетов. С июля 1944 по сентябрь 1945 гг. такие перелеты осуществлялись по нескольким маршрутам: северный, восточный и южный. Восточный маршрут (Элизабет-Сити – Кадьяк – Анадырь – Владивосток) отличался трудностью физико-географических условий, низкой пропускной способностью и требовал времени для оборудования воздушной трассы. Северный маршрут (Элизабет-Сити – Норфолк – Ньюфаундленд – Исландия – Мурманск) был наиболее коротким, но характеризовался уязвимостью со стороны немецкого флота и немецкой авиации. Наиболее надежным представлялся южный маршрут (США – Бразилия – Алжир – Иран – СССР). Каждый маршрут был по-своему сложен с точки зрения метеорологического

²⁶ Павленко Н.Г. В условиях военного времени. В сборнике. ГГМЦ МО РФ. 2012. С. 60.

²⁷ Военная метеорология и ее роль в гидрометеорологическом обеспечении военных действий в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. – СПб.: Текст. 1995. С. 182.

обеспечения и по-своему интересен с точки зрения организации совместной работы авиационных метеорологов стран-союзниц.

Рассмотрим взаимодействие союзников на примере северного маршрута. Здесь предстояло обеспечить в метеорологическом отношении перелет 48 летающих лодок «Каталина» по трассе: Элизабет-Сити – Норфолк – Ньюфаундленд – Исландия – Мурманск, превышающей своей протяженностью 4700 миль. Метеорологическая служба ВМС США взяла на себя обслуживание перелета наших экипажей на участке от базы Элизабет-Сити до Рейкьявика и от Рейкьявика до меридиана 5° восточной долготы. Один из участников перегона самолетов М.Н. Чибисов вспоминал: *«Перед вылетом метеоролог знакомил экипаж с прогнозом погоды и выдавал нам синоптическую карту. Только после детального анализа метеоусловий по всему маршруту, а также расчета оптимальной скорости и высоты, экипаж докладывал о готовности к вылету»*²⁸.

Советским военным метеорологам предстояло обеспечить летающие лодки на участке от Исландии до Мурманска. Таким образом, на самом сложном отрезке перелета прогноз погоды дублировался прогностическими организациями США и СССР. Летчик М.Н. Чибисов вспоминал: *«Ввиду большой продолжительности полета данного этапа трудно было надеяться на благоприятные погодные условия, поэтому важно было получить максимально точный прогноз, а также рассчитать время полета так, чтобы посадка самолета происходила в светлое время суток. После тщательного сравнения данных различных метеослужб (английской, исландской и советской) было решено сделать первый вылет с авиабазы Рейкьявик 14 июня в 23 часа с тем, чтобы прибыть в Мурманск на следующие сутки в 18 часов»*²⁹.

²⁸ Рубина Е.М., Телятникова Э.М. Через материки и океаны. Жизненный и боевой путь генерал-майора морской авиации Максима Николаевича Чибисова. 2011. С. 28.

²⁹ Там же. С. 35.

Условия погоды для перелетов через Атлантику имели решающее значение, поэтому к обеспечению экипажей гидрометеорологической³⁰ информацией предъявлялись особые требования. Непосредственную разработку прогнозов возложили на подразделение, имеющее наибольший опыт в прогнозировании над водами Арктики – филиал Бюро погоды Управления ГМС Северного флота в Мурманске. Заполярных синоптиков в специальном отношении всесторонне поддерживали специалисты Центрального института прогнозов. На промежуточных аэродромах посадки на Ньюфаундленде и в Рейкьявике с целью организации приема, оказания всесторонней помощи и подготовки к дальнейшему перелету находились представители советских военно-морских миссий в США и Англии. При них работали и специалисты гидрометеорологической службы. В частности в Рейкьявике составлением краткосрочных прогнозов при советской военно-морской миссии занимался опытный синоптик начальник отдела краткосрочных прогнозов ЦИПа С.М. Простяков³¹.

Надо отдать должное героизму наших летчиков, которые часто попадали в исключительно сложные условия полета, особенно на участке между Ньюфаундлендом и Исландией. Отдельным отрядам доводилось по 4 – 7 часов лететь вслепую в условиях сильного обледенения, будучи прижатыми низкой облачностью к самой воде. К сожалению, одна машина все-таки погибла. Это случилось ночью 18 июня 1944 г. между Лофотенскими островами и островом Ян-Майен в штормовых условиях при полете на высоте 500 м. Поисково-спасательная операция успеха не принесла. В целом же, благодаря слаженной работе метеорологов стран-союзниц за относительно короткий срок по трем маршрутам из США в СССР удалось перегнать 173 гидросамолета.

³⁰ Обычно применительно к авиации используют термин «метеорологическое обеспечение», но в случае с летающими лодками, способными приводняться, применяется термин «гидрометеорологическое обеспечение».

³¹ *Аристов Н.А., Гинсбург Б.М.* Центральный институт прогнозов в годы Великой Отечественной войны. Обнинск. ВНИИГМИ-МЦД. 1985. С. 3.

Перегонка авиационной техники по программе Ленд-Лиз южным маршрутом с точки зрения метеорологического обеспечения оказалась не менее сложной, потребовав от советских метеорологов тесного сотрудничества с иностранными коллегами. Стратегически важное географическое положение и богатые запасы нефти традиционно притягивали к Ближнему Востоку внимание сильнейших государств мира. Исторически сложилось, что регион находился под преимущественным влиянием Великобритании, стремясь потеснить которую, в 1920-е гг. активное сотрудничество с ближневосточными столицами начала Германия. Это не могло не вызывать обеспокоенности Советской России. В 1921 г. она заключила договор с одним из своих южных соседей – Ираном³². Документ гласил: *«в случае, если со стороны третьих стран будут иметь место... попытки превращать территорию Персии в базу для военных выступлений против России, ... Советское Правительство будет иметь право ввести свои войска на территорию Персии, чтобы, в интересах самообороны, принять необходимые военные меры»*³³.

Начало Второй мировой войны до предела обострило ситуацию на Ближнем Востоке. Флот Великобритании снабжался топливом иракского и иранского происхождения, поставлявшимся в Европу Средиземным морем через порты Сирии. «Заигрывания» Турции и Ирана с Германией, угрозы Сирии перерезать средиземноморский маршрут транспортировки нефти поставили снабжение Флота Её Величества под угрозу. В мае 1941 г. британские войска были введены в Ирак, а в июне – в Сирию³⁴.

Планы Гитлера, нашедшие отражение в директиве № 32 «Подготовка к периоду после осуществления плана операции “Барбаросса”», предусматривали захват Кавказа и дальнейшее продвижение части немецких войск на юг в направлении Ирака, Ирана и Индии. Стратегическая цель

³² До 1935 г. назывался Персией.

³³ Договор между РСФСР и Персией // Документы внешней политики СССР. – М.: Госполитиздат. 1959. Т. 3: 1 июля 1920 – 18 марта 1921 г. С. 535 – 539.

³⁴ Березин О.К. Неизученная кампания. Иран, август 1941-го. Военно-исторический архив, 2004. № 8. С. 100.

состояла в соединении с союзной японской армией, граница соприкосновения с которой должна была пройти по 70° восточной долготы³⁵. Вне зависимости от успеха на советско-германском фронте, директива подразумевала выход в тыл английским войскам на Ближнем Востоке из Африки через Суэцкий канал и из Болгарии через Турцию. При этом Турция и Иран рассматривались немецким командованием, как лояльные государства, которые после соответствующего дипломатического нажима должны были предоставить свои территории для беспрепятственного прохода немецких войск и оказать им содействие в дальнейших наступательных действиях³⁶.

В такой ситуации Советский Союз не мог оставить свои южные границы без соответствующего военного прикрытия. Пользуясь правом, предоставленным договором 1921 г., 25 августа 1941 г. СССР ввёл на территорию Ирана крупный воинский контингент. Советские войска в составе 47-й (две горнострелковые дивизии, стрелковая дивизия, две танковые дивизии, кавалерийская дивизия), и 44-й армий (две горнострелковые дивизии, кавалерийская дивизия, танковый полк)³⁷, Закавказского фронта, а также 53-й отдельной Среднеазиатской армии (стрелковый корпус, кавалерийский корпус, горнострелковая дивизия)³⁸ вошли в северную часть Ирана. Одновременно с этим, британцы ввели свои войска с территории Ирака в южную часть страны.

При поддержке четырех авиационных полков превосходящие численностью советские войска в короткие сроки расположились гарнизонами на территории северной части Ирана, взяли под контроль аэродромы, автомобильные дороги, границу с Турцией. Уже 8 сентября было

³⁵ Территория Афганистана и Пакистана. Город Кабул в таком случае должен был оказаться в сфере германского влияния, а Пешавар – японского.

³⁶ *Дашичев В.И.* Банкротство стратегии германского фашизма. Исторические очерки. документы и материалы. Т. 2. Агрессия против СССР, падение «третьей империи» 1941 – 1945 гг. – М.: Наука. 1973. С. 47.

³⁷ ЦАМО РФ Ф. 148 а. Оп. 3763. Д. 110. Л. 7 – 9.

³⁸ Там же. Л. 10 – 13.

подписано трехстороннее соглашение, разграничивающее сферы ответственности между СССР и Великобританией, обязывающее Тегеран выслать из страны всех граждан Германии, придерживаться строгого нейтралитета и не препятствовать транзиту союзнических военных грузов³⁹.

За вводом войск последовал приказ Народного комиссара обороны «Об организации метеогрупп и метеостанций при частях Красной армии, находящихся на территории Ирана». Он предписывал сформировать метеорологические группы в составе пяти человек каждая при штабах соединений Красной армии в гг. Тавриз и Мешхед, а также метеорологические станции при штабах частей в пунктах Резайе, Мианэ, Казвин, Семнан, Бендер-Шах и Шахруд в количестве двух специалистов каждая. По подчиненности частей и соединений методическое руководство этими подразделениями, их укомплектование кадрами и снабжение специальным имуществом поручалось управлениям гидрометеорологической службы Закавказского фронта и Среднеазиатского военного округа⁴⁰.

Однако, наибольший объем работы советских гидрометеорологов в Иране был связан с обеспечением перегонки союзнической авиатехники. Самолёты поставлялись союзниками в Ирак и Иран морским путём в разобранном состоянии. Затем они собирались и перегонялись лётчиками в СССР. На протяжении маршрута перегонки было развернуто несколько авиационных комендатур, командование которых нуждалось в сведениях о фактической погоде, прогнозах и консультациях для принятия решения на вылет самолётов. Государственная метеорологическая служба Ирана, насчитывавшая 74 наблюдательные станции, с устаревшим оборудованием и плохо подготовленным персоналом, не могла удовлетворить требованиям, предъявляемым к обеспечению перегонки авиатехники⁴¹. В конце 1941 г. в

³⁹ Березин О.К. Указ. соч. С. 105.

⁴⁰ РГВА Ф. 4. Оп. 11. Д. 69. Л. 247.

⁴¹ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 90. Л. 47.

штаты каждой из советских комендатур было включено по одной должности метеоролога⁴².

Дальнейшее увеличение интенсивности перегонки самолётов потребовало от советских военных метеорологов надежного обеспечения и усиления метеорологической службы в Иране. Для удобства организации перегонки южный маршрут был разбит на два участка: побережье Персидского залива – Тегеран и Тегеран – Советское Закавказье. На каждом из участков перегонка осуществлялась по воздушным трассам: Шайбах – Тегеран, Абадан – Тегеран, Тегеран – Баку, Тегеран – Кировабад⁴³, Тегеран – Полтава, Тегеран – Махачкала⁴⁴.

Начальной точкой перегоночной трассы служила авиабаза Шайбах, расположенная в окрестностях иракского города Басра. Центральной точкой, соединявшей маршруты перегонки, стал Тегеран, где была создана 9 Авиабаза особого назначения (АОН). В обеих базах была сформирована метеорологическая служба в количестве шести сотрудников каждая. В промежуточных пунктах трасс организовывались метеорологические станции (АМС) авиационных комендатур, для каждой из которых штатом предусматривалось по три сотрудника⁴⁵.

Метеорологическую службу авиабазы Шайбах возглавил воентехник 1 ранга Ю.М. Здорик. На советских военных гидрометеорологов в Ираке было возложено обеспечение перелетов самолётов по трассе Шайбах – Тегеран, а также перегонки автомобилей по дороге, соединяющей эти пункты. Объём работы включал в себя производство метеорологических наблюдений (шесть раз в сутки) и передачу результатов в Тегеран, прием английских и советских метеорологических карт (дважды в сутки), составление синоптических карт по территории Ирана, Ирака и Турции (трижды в сутки), несение службы штормовых предупреждений по

⁴² Там же. Д. 40. Л. 108.

⁴³ Ныне – г. Гянджа (Азербайджан)

⁴⁴ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 26. Л. 85.

⁴⁵ Там же. Д. 40. Л. 109.

13 пунктам штормового кольца, из которых шесть располагались вдоль перегонной трассы, составление прогноза погоды по району базы и маршруту перегона (один раз в сутки), предоставление вылетающим экипажам бюллетеней и их консультирование в полёте (по запросам) составление прогноза по автомобильной трассе (в дни перегона машин)⁴⁶.

В Шайбахе советские метеорологи тесно сотрудничали с коллегами из ВВС Великобритании, располагавшими на аэродроме аэрологической станцией, а в Басре – Авиационно-метеорологическим бюро (АМБ)⁴⁷. В первые недели своей деятельности, пока воентехник 1 ранга Ю.М. Здорик не получил направленного ему метеорологического имущества, не оборудовал помещение и наблюдательную площадку, он наблюдал за погодой с английской станции. В дальнейшем, в связи с нерегулярностью поступления метеорологической информации по каналам метеослужбы Закавказского фронта, он систематически использовал в своей работе метеорологическую информацию англичан. В докладной записке от 3 мая 1942 г. он сообщал начальнику метеорологического отдела штаба ВВС КА военинженеру 2 ранга В.М. Сперанскому: *«Слушаю прогнозы для Сирии и Восточной части Средиземного моря. Коды достал у англичан, но не официальным путём. Посылаю Вам английское описание погоды Ирана и побережья Персидского залива, а также английский прогноз на май месяц для Южного Ирака»*⁴⁸.

Метеорологическая служба 9 АОН была размещена в походной метеостанции на базе автомобиля, который установили на окраине тегеранского аэродрома по соседству с радиостанцией. В отличие от коллег из Шайбаха, метеорологи Тегерана были полностью укомплектованы средствами метеорологических наблюдений и связи. Наряду с прогнозами, консультациями и данными фактических наблюдений от АМБ ВВС Закавказского фронта, они получали сведения по территории Ирана из

⁴⁶ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 26. Л. 21.

⁴⁷ Там же. Л. 1

⁴⁸ Там же. Л. 21 об.

советского посольства, а также сведения по Ираку и Турции от АМБ ВВС Великобритании, расположенного по соседству.

Объём работ метеорологической службы 9 АОН включал в себя ежедневное составление синоптической карты Европы, синоптических карт Ирана и Ирака, для чего использовались данные наблюдений 160 – 190 метеорологических станций СССР и 56 – 70 станций американской и английской метеослужбы, восьми кольцевых карт по данным 30 – 35 станций⁴⁹, несение службы штормовых предупреждений. Ежедневно в 20:00 и непосредственно перед вылетом начальник метеослужбы воентехник 1 ранга П.И. Худяков докладывал о погоде командованию авиабазы, консультировал перелетающие экипажи, вручал им метеорологический бюллетень. В полёте командиры перелетающих групп получали информацию обо всех изменениях погоды через сеть радиостанций, размещённых вдоль перегоночных трасс⁵⁰.

Параллельно с метеорологической службой Красной армии, в Иране было развернуто широкое представительство гражданской гидрометслужбы (ГУГМС) СССР, во главе которого находилось Гидрометеорологическое бюро в г. Тегеран. Бюро организационно состояло из трёх отделов (службы погоды, гидрометеорологической сети, связи), и насчитывало 45 сотрудников. В распоряжении ГУГМС СССР на территории Ирана были метеостанции аэропортов Тегеран, Пехлеви, Тавриз, Мешхед, Казвин с численностью сотрудников 12 – 15 человек на каждой. В городах Пехлеви, Ноушихер и Бендер-Шах функционировали базовые гидрометеорологические станции с числом сотрудников от 5 до 12. Кроме того, в распоряжении Гидрометеорологического бюро Тегерана было 18 наблюдательных станций, из которых четыре располагались на горных

⁴⁹ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 90. Л. 13 об.

⁵⁰ Там же. Д. 26. Л. 87

перевалах. Самой высокой являлась станция Редук, сотрудники которой наблюдали погоду на высоте 2112 м⁵¹.

В отличие от СССР, организовавшего метеорологическую службу в Иране и Ираке лишь с вводом военного контингента, Великобритания располагала наблюдательной метеорологической сетью в этих странах ещё до начала войны. Гражданские метеостанции были организованы при английских миссиях и в районах промысла британских нефтяных компаний⁵². С вводом в эти страны войск Королевским ВВС оставалось лишь усилить уже существующую сеть метеорологических подразделений. На аэродроме Хабания в районе Багдада было размещено Центральное авиационно-метеорологическое бюро британских ВВС на Ближнем Востоке. Трижды в сутки в нём собиралась информация о погоде из Египта, Сирии, Турции, Палестины, Ирака, Ирана, Индии и Саудовской Аравии. В бюро, чья сфера ответственности простиралась не только на Ближний Восток, но и на Аравийское море и на Бирму, ежедневно составлялись три карты, прогноз погоды на сутки, прогнозы по всем воздушным трассам в зоне ответственности⁵³ (Рис. 6).

В Басре, Шардже и Тегеране британцами были организованы АМБ, в которых ежедневно четырежды проводились метеонаблюдения, составлялась карта погоды, выпускался шар-пилот. По штату для каждого бюро было предусмотрено семь должностей, из которых одна офицерская, две сержантского состава, остальные рядовые. Кроме того, на аэродромах и вдоль железных дорог британские военные организовали 10 наблюдательных станций, на каждой из которых трудилось по два сотрудника⁵⁴.

В сентябре 1942 г. метеорологическая служба советской авиабазы передислоцировалась из иракского Шайбаха на иранский аэродром Абадан, где располагалась метеорологическая станция ВВС США. Американцы

⁵¹ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 90. Л. 52

⁵² Там же. Д. 26. Л. 94.

⁵³ Там же. Л. 1 об.

⁵⁴ Там же. Л. 94.

создали на иранской территории хорошо оборудованное метеорологическое подразделение, обеспечивавшее перелёты по трассам Абадан – Тегеран, Абадан – Карача и Абадан – Каир. Пять офицеров и десять техников ежедневно запускали в небо четыре шарпилота и два радиозонда, составляли четыре синоптические карты, карты воздушных течений для различных высот, карты барической топографии, строили эмаграммы и расшибграммы (особые виды вертикальных разрезов атмосферы)⁵⁵.

Предприимчивый начальник метеослужбы воентехник 1 ранга Ю.М. Здорик, общавшийся с англоязычными коллегами без переводчика, и в Абадане сумел извлечь выгоду из соседства с союзниками. Бланки советских метеорологических карт захватывали Кавказ, Каспийское море, Иран и лишь часть Ирака. По этой причине метеорологам Абадана было удобнее работать на американских бланках. Центральный архив Министерства обороны РФ хранит документ, иллюстрирующий сотрудничество метеорологов стран Антигитлеровской коалиции на Ближнем Востоке – карта фактической погоды и прогноз по трассе Абадан – Тегеран на 23 декабря 1942 г., нанесённые воентехником 1 ранга Ю.М. Здориком на американский бланк (Рис. 7)⁵⁶.

Интенсивность работы советских метеорологов по обеспечению перегонки авиатехники по южному маршруту непрерывно нарастала. В июне 1942 г. они обеспечили в метеорологическом отношении 25 групповых перелётов, а в январе 1944 г. — уже более 75. При этом качество прогнозов оставалось на высоком уровне. В 1942 г. оправдываемость прогнозов погоды по пункту вылета составляла 88%, а по маршруту перелёта — 84%. К началу 1944 г. эти показатели возросли до 94 и 99%, соответственно⁵⁷.

Высокая оправдываемость прогнозов объяснялась широтой сети пунктов наблюдения за гидрометеорологической обстановкой, тесным сотрудничеством метеорологов стран Антигитлеровской коалиции и их

⁵⁵ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 90. Л. 47 об.

⁵⁶ Там же. Д. 26. Л. 161

⁵⁷ Там же. Д. 26. Л. 58

квалификацией, а также климатическими особенностями региона. В районах трасс, по которым перегонялась авиационная техника, преобладали простые метеорологические условия. Ежемесячно число лётных дней составляло в среднем 19 – 20, ограниченно летных — 6 – 7, нелетных — 4 – 5⁵⁸.

Это самым выгодным образом отличало южный маршрут перегонки самолётов. Она была под силу любым летчикам. О командировке в Иран вспоминал А.И. Покрышкин: *«Наш полк, закончив переучивание, некоторое время ожидал новые самолёты. Их должны были доставить из Тегерана специальные летчики-перегонщики. Но дни шли, а машин всё не было. Наконец кто-то решил, что мы сами можем получить их за границей. В Иран мы вылетели на транспортном ЛИИ-2. "Аэрокобры" плотными рядами стояли вдоль полосы, готовые к перегону... Через два дня мы вернулись за новой партией самолетов»*⁵⁹.

Острая нехватка опытных прогнозистов на фронте и относительная простота физико-географических условий Ирана обусловили назначение на должности начальников метеорологических служб и метеорологических станций в этой стране молодых специалистов. В подавляющем большинстве это были выпускники Военного факультета при Московском гидрометеорологическом институте 1941 г. Несмотря на то, что штаты предусматривали для начальников метеорологических подразделений категории военинженеров, фактически их занимали воентехники. Недостаток их опыта компенсировался эпизодическим направлением в Иран офицеров метеослужбы ВВС, возможностью опереться на мнение коллег-союзников, составлявших прогнозы по тем же маршрутам⁶⁰, а также оказанием оперативно-прогностической помощи со стороны Главной авиационно-метеорологической станции (ГАМС) ВВС и АМБ штаба ВВС Закавказского

⁵⁸ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 90. Л. 3, 13 об.

⁵⁹ Покрышкин А.И. Небо войны. – М.: Воениздат. 1966. С. 227.

⁶⁰ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 26. Л. 8.

фронта⁶¹. В частности, к обеспечению перелётов участников Тегеранской конференции привлекались лучшие прогнозисты ГАМС ВВС.

Осенью 1944 г. боевые действия на советско-германском фронте были перенесены за пределы территории СССР. Решением Государственного комитета обороны гидрометеорологическое обеспечение воздушных, морских и автомобильных перевозок в Иране было возложено на Гидрометеорологическое бюро ГУГМС СССР в г. Тегеран, возглавляемое инженер-капитаном Новским. Метеорологическая служба 9-й Авиабазы особого назначения была расформирована, а её личный состав направлен на укомплектование гражданской метеостанции аэропорта Тегеран, где до окончания войны и некоторое время после обеспечивал регулярное воздушное сообщение гражданской авиации. Таким образом, несмотря на демилитаризацию советского метеорологического представительства, не менее трети из 140 его сотрудников являлись военнослужащими⁶².

В годы Второй мировой войны на Ближнем Востоке переплелись интересы нескольких государств. Центральное место в этом хитросплетении было отведено Ирану. Не случайно, в этой стране одновременно функционировали метеорологические службы четырёх стран (СССР, Великобритании, США и Ирана). Деятельность военных метеорологов стран Антигитлеровской коалиции на Ближнем Востоке в годы Второй мировой войны позволила обеспечить безопасность размещения крупных воинских контингентов, перевозки по автомобильным дорогам грузов военного назначения и перегонки самолётов. Тесное взаимодействие советских военных метеорологов с коллегами из США и Великобритании способствовало укреплению сотрудничества между метеорологическими службами этих государств.

В связи с тем, что доставка северным маршрутом через Мурманск оказалась чрезмерно опасной, а южным маршрутом через Иран – слишком

⁶¹ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 88. Л. 64.

⁶² Там же. Д. 116. Л. 40.

протяженной по времени, было принято решение об организации воздушной трассы, которая соединила бы Аляску и Сибирь. И снова сложнейшую задачу по метеорологическому обеспечению перегонок самолетов оказалось возможным решить лишь сообща. В годы Великой Отечественной войны работа Красноярской воздушной трассы (КВТ), которую неофициально называли АЛСИБом, была засекречена. В послевоенный период за непопулярностью темы союзнической помощи, она была предана забвению. Лишь в последние годы широкая аудитория открыла для себя эту страницу отечественной военной истории.

«Мы не имеем права это забывать, мы не имеем права оставлять это глубоко в истории. Если мы сегодня не погрузимся в это и не расскажем, то Бог его знает, через сколько лет люди смогут к этому вернуться. Лично я испытываю потребность эту историю рассказать до конца», – заявил об истории перегоночной трассы АЛСИБ президент Русского Географического общества С.К. Шойгу в интервью телеканалу «Россия 1»⁶³. Красноярской воздушной трассе посвящен ряд исследований, написаны книги и сняты фильмы. В каждой из этих работ говорится о том, какие сложности в перегонке самолетов были связаны с суровыми климатическими условиями Сибири. Однако, вопрос метеорологического обеспечения трассы не был раскрыт, а, следовательно, история трассы не была *«рассказана до конца»*. Сегодня изучение рассекреченных архивных документов позволяет ознакомиться с тем, как советские авиаторы организовали и осуществили метеорологическое обеспечение уникальной перегоночной трассы в одном из самых суровых и безлюдных регионов планеты.

С первых совещаний, посвященных возможности соединения Аляски и Сибири воздушным мостом, стали очевидны трудности, обусловленные суровым климатом региона. Начальник Управления полярной авиации Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) И.П. Мазурук

⁶³ Документальный фильм «АЛСИБ. Секретная трасса» телеканал «Россия 1». 2012. Режиссер А. Попова.

доложил членам Государственного Комитета Обороны (ГКО) обо всех сложностях перелетов над центром и севером Сибири. До сих пор здесь осуществлялись лишь эпизодические полеты наиболее подготовленными пилотами полярной авиации на гидросамолетах или самолетах на лыжах. Массовая перегонка новых колесных самолетов строевыми летчиками представлялась И.П. Мазуруку невозможной. Осенью 1941 г. на просторах между Красноярском и Чукоткой не было даже минимально необходимого количества взлетно-посадочных полос, средств радиосвязи, материально-технического, навигационного и метеорологического обеспечения. Тем не менее, 9 октября 1941 г. ГКО издал постановление о создании воздушной линии между Красноярском и Уэлькалем (крайняя точка советского участка АЛСИБа на востоке), положившее начало объемной работе⁶⁴.

Наряду с прочим, предстояло организовать надежное метеорологическое обеспечение перелетов по новой трассе. Опыт работ подобного рода в ВВС Красной армии уже был. Еще накануне войны в Европейской части СССР были созданы воздушные трассы военного назначения. В составе управления каждой из таких трасс был начальник метеорологической службы, который осуществлял взаимодействие с метеослужбой и метеорологическим бюро соответствующего военного округа, а также с гражданскими коллегами⁶⁵. Этот опыт предстояло применить к АЛСИБу с его жесткими климатическими условиями, огромной протяженностью, исключительной редкостью сети метеорологических станций и, как следствие, слабой изученностью в метеорологическом отношении. К началу Великой Отечественной войны в Восточной Сибири было около 200 наблюдательных станций, но подавляющее большинство из них располагались южнее проектируемой трассы⁶⁶.

⁶⁴ Почтарёв А.Н., Горбунова Л.И. Полярная авиация России. 1914 – 1945 гг. – М.: Паулсен. 2011. С. 523.

⁶⁵ Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО) Ф. 35. Оп. 11264. Д. 25. Л. 11.

⁶⁶ Сухановский А.Ф. Росгидромет. Жизнь по Гринвичу. Архангельск. СК-Россия, 2009. С. 311.

Получив задачу на обеспечение новой воздушной трассы, начальник отдела метеослужбы штаба ВВС инженер-подполковник В.М. Сперанский обратился в Главное управление гидрометслужбы Красной армии (ГУГМС КА) с просьбой о содействии в получении режимного материала: *«Прошу Ваших указаний срочно составить климатическое описание по следующим участкам: Форбенкс – Ном, Ном – Уэлькаль, Уэлькаль – Сеймчан, Сеймчан – Якутск, Якутск – Киренск, Киренск – Красноярск»*⁶⁷. Ответ ГУГМС КА оказался предсказуемым: *«В части климатического описания указанной трассы и аэродромов сообщая, что Управление необходимыми материалами не располагает»*⁶⁸. Вместо климатического описания из Центрального института погоды прислали лишь самое общее синоптическое описание⁶⁹ заявленного маршрута.

Основной синоптической особенностью маршрута Красноярск – Уэлькаль была названа ярко выраженная сезонная смена преобладающих барических образований. Каждый из сезонов здесь по своему сложен для обеспечения авиации. Лето над центральными районами Сибири длится с июня по август. Оно характеризуется циклонической деятельностью и интенсивным прохождением атмосферных фронтов, грозящих самолетам в воздухе обледенением. Летом дым от таежных пожаров затрудняет ориентирование в полете. Между тем, лишь летом здесь можно вести строительные работы. Зима длится почти полгода (с ноября по март), на протяжении которых над Сибирью безраздельно властвуют антициклоны. Они обуславливают экстремально низкие температуры и местные туманы. При этом, антициклоны благоприятствуют перегонке малооблачным характером погоды⁷⁰.

⁶⁷ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 25. Л. 63, 63 об.

⁶⁸ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 25. Л. 68.

⁶⁹ Синоптическое описание это составная часть климатического описания, содержащая сведения о характере синоптических процессов. Оно не содержит данных о распределении метеорологических элементов, в связи с чем, мало применимо для практической работы по метеорологическому обеспечению.

⁷⁰ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 25. Л. 73 – 75.

В небывало сжатые сроки, всего за 10 месяцев были закончены строительство и реконструкция 16 аэродромов. На протяжении весны и лета работы велись форсированными темпами с широким привлечением труда заключенных и местного населения. Материалы для строительства объектов трассы доставлялись самолетами по воздуху и баржами по сибирским рекам. Наиболее тяжело строительство шло на Чукотке, где частые штормы систематически опрокидывали катера с грузами. По 18 часов в сутки мобилизованное местное население вытаскивало на берег из ледяной воды древесину, ящики и бочки⁷¹. К концу лета 1942 г. вдоль трассы удалось создать минимально необходимые условия для перегонки по ней авиационной техники. Наиболее опытные летчики-полярники совершили облет каждого из её участков⁷².

В августе началось формирование 1-й перегоночной авиационной дивизии (пад). В приказе НКО особо оговаривалось, что для перегоночных полков необходимо отобрать летчиков, способных управлять самолетом ночью и в сложных метеоусловиях. Командиром дивизии был назначен полковник И.П. Мазурук⁷³. Будучи опытным полярным летчиком, он уделил вопросам метеорологического обеспечения первостепенное внимание. К созданию на бескрайних просторах Сибири системы метеорологического обеспечения перегонки самолётов были привлечены все возможные ресурсы метеорологической отрасли региона. Большая часть трассы была проложена по территории Сибирского военного округа (СибВО), в связи с чем начальнику Управления гидрометеорологической службы (УГМС) СибВО военинженеру 2 ранга В.А. Беломоину была поставлена задача расширить сеть наблюдательных станций вдоль маршрута перегонки. На вновь созданных аэродромах АЛСИБа сформировали авиационные

⁷¹ Алтунин Е.А. Воздушная трасса Красноярск – Уэлькаль. Восточно-Сибирская правда. 5 октября 2002.

⁷² Мазурук И.П. Воздушный мост Аляска - Сибирь // Полярный круг. – М., 1978. С. 53.

⁷³ РГВА Ф. 4. Оп. 11. Д. 68. Л. 105.

метеорологические станции (АМСГ)⁷⁴. На ранее существовавших станциях штат усилили опытными прогнозистами. Взаимодействие с территориальными метеорологическими органами было поручено начальнику метеослужбы Красноярской воздушной трассы (КВТ) воентехнику 2 ранга А.С. Суханову. Это был опытный специалист, который до войны занимался метеорологическим обеспечением гражданской авиации в Якутском УГМС⁷⁵.

Воздушная трасса начиналась в американском Форбенксе, что придавало ей статус международной авиалинии. Но она эксплуатировалась советскими экипажами, и большая ее часть проходила по территории СССР. В соответствии с «Положением о взаимодействии ГУГМС КА с иностранными гидрометеорологическими службами» на всей протяженности трассы от Красноярска до Форбенкса была установлена единая форма метеорологической документации и система снабжения пилотов метеорологическими сведениями. При этом непосредственное обеспечение на аэродромах Аляски возлагалось на американскую гидрометслужбу, а на аэродромах СССР – на советскую⁷⁶.

В конце сентября 1942 г. по АЛСИБу пошли первые группы самолетов, передаваемых США Советскому Союзу по Ленд-Лизу. Американские летчики доставляли самолеты от авиазаводов, расположенных на севере США, через Канаду в Форбенкс. Здесь советская военная миссия принимала технику, и передавала ее советским пилотам. 1-й перегоночный авиационный полк (пап) перегонял самолеты между Форбенксом и Уэлькалем. В Уэлькале технику принимал 2-й пап, летчики которого перегоняли ее до Сеймчана. На участке от Сеймчана до Якутска работал 3-й перегоночный полк. Между Якутском и Киренском самолеты перегонял 4-й пап, а между Киренском и

⁷⁴ На аэродромах ВВС авиационно-метеорологические станции сокращенно называли «АМС», а в аэропортах к таким станциям применяли аббревиатуру «АМСГ», в которой последняя буква расшифровывалась, как «гражданская».

⁷⁵ ЦАМО Ф. 50. Оп. 762081. Д. 1. Л. 7

⁷⁶ Там же Ф. 35. Оп. 11264. Д. 98. Л. 66 – 67

Красноярском – 5-й перегоночный полк⁷⁷ (Рис. 8). Понимая, что полёты над Сибирью это не «отдых» и не «награда», а тяжёлое испытание, полковник И.П. Мазурук решил использовать в перегонке самолётов и обучении личного состава дивизии опыт полярных летчиков, многих из которых хорошо знал по совместной довоенной работе. Эти люди умели летать в самых сложных метеорологических условиях, и ориентироваться при продолжительных полетах над однообразной безжизненной местностью⁷⁸.

Первый перелет американских самолетов, состоявшийся в октябре 1942 г. под личным руководством полковника И.П. Мазурука, преподавал перегонщикам несколько горьких уроков. При посадке группы истребителей «Киттихаук» в Уэлькале в сложных метеорологических условиях две машины по неопытности пилотов получили повреждения. На участке от Уэлькаля до Сеймчана перелетающая группа попала в плотную облачность, строй рассыпался, и самолёты самостоятельно приземлились на запасном аэродроме Марково. 14 октября в сильном снегопаде разбился самолёт командира звена лейтенанта А.Д. Новгородского. В плотной облачности потерял строй и без вести пропал младший лейтенант Ф.Е. Федоренко. На аэродромах авиаторы испытывали существенные трудности, связанные с низкими температурами. Холода и череда катастроф, связанных с непогодой, заставляли лётчиков неделями сидеть на аэродромах, из-за чего первый перелёт занял 33 суток. В этот период метеорологическая служба трассы только создавалась и все еще не могла надежно обеспечить безопасность перегонки авиатехники.

Система метеорологического обеспечения перегонки авиационной техники окончательно сформировалась на АЛСИБе только к началу 1943 г., когда по нему уже перегнали значительное количество самолётов. Она состояла из сети метеорологических станций, наблюдавших погоду; авиационных метеорологических станций, обеспечивавших перегоночные

⁷⁷ Лебедев А.А., Мазурук И.П. Над Арктикой и Антарктикой. – М., 1991. С. 51.

⁷⁸ Почтарёв А.Н., Горбунова Л.И. Указ. соч. С. 527, 532.

полки на аэродромах; радиометцентров, осуществлявших сбор и распространение метеорологической информации; метеорологических бюро, осуществлявших долгосрочное прогнозирование и методическое руководство, а также метеорологической службы 1-й перегоночной авиационной дивизии⁷⁹.

В основе системы метеорологического обеспечения лежала сеть наблюдений, осуществлявшихся наблюдательными станциями. Летом 1943 г. таких станций было не более 50. На протяжении войны сеть постоянно расширялась, и к моменту ее окончания насчитывала уже 82 станции, многие из которых были специально созданы в глубокой тайге и размещались в отапливаемых шатрах⁸⁰. Однако, для трассы протяженностью более 6 000 км, этого количества было мало. Станции наблюдали фактическую погоду через каждые 2 часа, и передавали результаты наблюдений на авиационную метеорологическую станцию ближайшего аэродрома АЛСИБа⁸¹.

Следующим звеном системы метеорологического обеспечения были авиационные метеорологические станции, которые функционировали на промежуточных аэродромах трассы: Уэлькаль, Марково, Сеймчан, Берелех, Оймякон, Якутск, Олекминск, Киренск, Красноярск. На каждой из АМСГ по материалам наблюдений, проведенных в сроки 07:00 и 19:00, ежедневно строили две синоптические карты, охватывающие обслуживаемый участок трассы, а также шесть кольцевых карт погоды, освещающих погоду в районе аэродрома⁸². Используя этот материал, синоптики АМСГ составляли прогнозы погоды, выписывали метеорологические бюллетени и консультировали командиров перелетающих групп (Рис. 9). Наибольшее распространение получили, так называемые, марш-прогнозы. Это были прогнозы заблаговременностью шесть – десять часов, разработанные для того или иного участка перегонной трассы. Именно столько времени в

⁷⁹ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 61. Л. 5 – 9.

⁸⁰ Сухановский А.Ф. Указ. соч. С. 347.

⁸¹ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 61. Л. 5 – 9.

⁸² Там же Д. 25. Л. 67, 68.

среднем требовалось, чтобы перелететь на следующий аэродром. В соответствии с Положением о метеорологическом обслуживании Красноярской воздушной трассы, начальник АМСГ был обязан обеспечивать полноту сбора метеорологической информации, составлять прогнозы погоды и штормовые предупреждения, консультировать экипажи на земле и в небе, в период перелета непрерывно следить за всеми изменениями погоды и немедленно сообщать о них командиру перелетающей группы⁸³.

В свою очередь командиры перелетающих групп должны были не менее, чем за три часа до вылета представить на АМСГ заявку на перелет, лично ознакомиться с метеорологической обстановкой и прогнозом погоды по карте, а также ознакомить с ним личный состав. Им предписывалось проверять подготовленность пилотов к перелету в метеорологическом отношении, привлекая к этой работе специалистов АМСГ.

Вышестоящими звеньями системы метеорологического обеспечения на трассе АЛСИБ являлись бюро погоды Красноярск и Якутск соответствующих УГМС Сибирского военного округа. В этих пунктах осуществлялось регулярное самолётное зондирование атмосферы с использованием самолётов «Р-5» и «У-2». Главным учреждением метеорологической службы КВТ стало бюро погоды Якутского УГМС. В дополнение к объёму работ АМСГ, здесь была создана группа долгосрочных прогнозов, которая к 10 числу каждого месяца составляла долгосрочный прогноз погоды на следующий месяц. Прогноз тиражировался типографским способом, предоставлялся командованию трассы и распространялся между авиационными метеорологическими станциями аэродромов трассы. Якутское бюро погоды являлось организационным и методическим центром. Его сотрудники, имеющие богатый опыт метеорологического обеспечения в Сибири, приняли самое непосредственное участие в разработке Положения о метеорологическом обслуживании Красноярской воздушной трассы⁸⁴.

⁸³ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 25. Л. 1.

⁸⁴ Там же Д. 61. Л. 1 об.

Все бюро, АМСГ, и наблюдательные станции трассы были в полной мере укомплектованы сотрудниками, наблюдательными приборами и расходными материалами. Наиболее проблемным вопросом оставалась связь. Обмен метеорологической информацией осуществлялся через штатные средства радиосвязи аэродромов трассы, не рассчитанных на такие объемы приёма и передачи информации. В результате, метеорологическая информация систематически передавалась с задержкой, или не передавалась вовсе. Для повышения пропускной способности радиоузлов аэродромов перегоночной трассы, полковник И.П. Мазурук в период пребывания в США организовал закупку американской радиоаппаратуры.

Главный радиометцентр АЛСИБа, оснащенный 15-киловаттным передатчиком, расположился в специально построенном здании в центре Якутска. Он отвечал за сбор и распространение метеорологической информации в западной части трассы. Радиометцентр Анадырь обеспечивал сбор и распространение метеорологической информации в интересах восточной части трассы. Кроме того, в качестве резервного радиометцентра использовалась АМСГ Зырянка, расположенная несколько севернее линии перегонки самолётов⁸⁵. И все же, значительные объемы обмена гидрометеорологической информацией требовали соединения основных метеорологических подразделений проводными каналами связи.

В годы войны советским авиаторам довелось тесно сотрудничать с американскими метеорологами. Во-первых, летчики 1-го пап, перегонявшего самолеты из Форбенкса в Уэлькаль, пользовались метеорологическим обеспечением синоптиков аэродромов Форбенкс и Ном. Во-вторых, на стыке советского и американского участков перегоночной трассы осуществлялся международный обмен метеорологической информацией. США передавали данные наблюдений своих станций в радиометцентр Анадырь. В свою

⁸⁵ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 61. Л. 1 об.

очередь СССР передавал в Ном материалы наблюдений 12 советских станций⁸⁶.

Значительный интерес представляет организация метеорологического обеспечения перегона самолетов и на американском участке. Авиационные заводы, расположенные на севере США, были отделены от пункта передачи авиатехники тысячами километров канадской тундры. Их перегонка была возложена на лётчиков 7-й авиационной группы перегонки Управления воздушно-транспортных перевозок ВВС США. Воздушный мост, проложенный на Аляску через Канаду, получил сокращенное наименование АЛКАН. Здесь, как и в Сибири, пришлось в кратчайшие сроки строить промежуточные аэродромы, прокладывать нефтепровод, создавать метеорологические станции. Новые пункты наблюдений американских ВВС были открыты через каждые 100 километров трассы.

На АЛСИБе, несмотря на милитаризацию метеорологической отрасли, обеспечение перегонки самолётов осуществлялось гражданскими специалистами. Отсутствие метеорологов ВВС полковник И.П. Мазурук отмечал в качестве одного из организационных недостатков. Единственным «метеорологом в погонах» на трассе был начальник метеорологической службы 1-й пад. В 1943 г. эту должность занял инженер-капитан Родькин. «Старший метеорологический начальник» АЛСИБа руководил деятельностью всех метеорологических подразделений трассы. При резком ухудшении погоды он рекомендовал командиру дивизии отдать приказание на возвращение группы или совершение вынужденной посадки. При неустойчивом характере погоды он планировал воздушную разведку. Примечательно, что в целях экономии времени разведка погоды на том или ином участке трассы велась двумя самолетами, летевшими друг другу навстречу из соседних пунктов трассы. Самолет-разведчик с наиболее подготовленным экипажем выделялся из состава перелетающих групп⁸⁷.

⁸⁶ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 61. Л. 1 об.

⁸⁷ Там же Д. 25. Л. 83 – 86.

Несмотря на все усилия метеорологов трассы АЛСИБ, перегоночные авиационные полки теряли экипажи и машины по причинам, связанным с метеорологическими условиями. 21 мая 1943 г., располагая нелетным прогнозом погоды, капитан Лебедев принял решение на перелет в составе группы в качестве лидера. При столкновении с облачностью большой вертикальной мощности, капитан Лебедев не развернул группу, а продолжил перелет, в результате чего один из экипажей погиб. 4 апреля 1943 г. старший лейтенант Гроздненский вылетел на разведку погоды. При обнаружении сплошной облачности с верхней границей, превышающей 5000 метров, летчик продолжил полет над ней, не имея кислородной маски. В результате связь с землей была потеряна, а самолет пропал без вести. 18 апреля 1943 г. старший лейтенант Чередниченко вылетел из Сеймчана в качестве замыкающего лидера группы. Оказавшись в сложных метеорологических условиях, летчик оторвался от группы и принял решение продолжать полет. В результате его самолет потерпел катастрофу в районе Оймякона⁸⁸.

С метеорологическими условиями связана и самая страшная катастрофа в истории АЛСИБа. Доставив очередную партию американских самолётов в конечный пункт трассы, летчики 5-го пап в качестве пассажиров должны были вернуться в Киренск. 17 ноября 1942 г. самолёт Ли-2, пилотируемый летчиком 1-го класса Д.А. Барковым, взлетел с аэродрома Красноярск, но после первого разворота начал крениться, врезался в летное поле и вспыхнул. Члены экипажа и 30 пассажиров погибли. В качестве причины катастрофы было названо интенсивное обледенение плоскостей после взлёта.

С открытием работы воздушного моста командование 1-й пад организовало сбор сведений обо всех авиационных происшествиях, и выявило основные причины авиакатастроф. Среди прочих, фигурировали причины, связанные с погодой и работой метеослужбы: выпуск в рейс пилотов при условиях погоды ниже их минимума подготовки, выпуск в рейс при устаревшем прогнозе, принятие летчиками неверных решений при

⁸⁸ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 25. Л. 12.

столкновении со сложными метеорологическими условиями, низкое качество прогнозов погоды. Последнее, кстати, полковник И.П. Мазурук объяснял не квалификацией прогнозистов, а задержками в передаче метеорологической информации, слабой метеорологической освещенностью района, перебоями в поступлении данных о погоде от перелетающих групп⁸⁹. Летом 1944 г. должность командира 1-й пад занял полковник А.Г. Мельников. Подводя итоги аварийности в дивизии за первое полугодие 1944 г., он перечислил её основные причины, большинство из которых носили организационно-технический характер. Метеорологическая служба в приказе упомянута не была.

Темпы перегонки самолётов по АЛСИБу год от года возрастали. Если в 1942 г. советско-германскому фронту было поставлено 114 машин, то в 1943 г. уже 2 465, в 1944 – 3 029, а за 9 месяцев 1945 г. – 2 300 самолётов. По данным народного комиссариата внешней торговли, 42,2% всех самолётов, поставленных по Ленд-Лизу, прибыли в СССР по Красноярской воздушной трассе. Кроме военного, трасса имела важное хозяйственное и дипломатическое значение. С октября 1942 по октябрь 1945 г. по авиатрассе было перевезено 128 371 пассажир, 18 753 тонны грузов и 319 тонн почты (в том числе 187 тонн дипломатической почты). По АЛСИБу перемещались дипломаты и военные специалисты, в том числе послы СССР в США М.М. Литвинов и А.А. Громыко, вице-президент США Генри Уоллес⁹⁰.

За всё время работы перегоночной трассы на ней было потеряно 115 человек и 81 самолёт из состава 1-й пад. Характерно, что 58 из них (три четверти) были потеряны в первый год работы трассы, когда метеорологическая служба находилась в стадии формирования. Едва ли уместно сравнивать потери перегоночной дивизии с потерями авиадивизий, участвовавших в боях. Сравним с результатами работы трассы АЛКАН, на которой за тот же промежуток времени при схожей протяженности маршрута

⁸⁹ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 25. Л. 12.

⁹⁰ Почтарёв А.Н., Горбунова Л.И. Указ. соч. С. 540.

американские ВВС лишились 133 машин⁹¹. Без сомнения, вклад советских метеорологов в обеспечение безопасности перегонки самолётов был весомым.

На девяти типах американских боевых машин, поставленных по Ленд-Лизу через АЛСИБ, советские лётчики сражались с врагом в небе от Москвы до Берлина. После победы над Германией, трасса была переориентирована на обеспечение боевых действий против Японии. Летом 1945 г. по ней на восток перегонялись самолёты для Забайкальского, 1-го и 2-го Дальневосточных фронтов и Тихоокеанского флота. С окончанием Второй мировой войны необходимость в деятельности перегоночной дивизии отпала. 20 октября 1945 г. 1-я пад, награжденная орденом Красного знамени, была расформирована⁹².

В ноябре 1946 г. прекратила свое существование и Красноярская воздушная трасса. Ценным наследием четырёх лет её работы стал уникальный опыт обеспечения перелетов, полученный отечественными метеорологами при обеспечении перегонки авиационной техники на значительные расстояния в тяжелых климатических условиях. Инфраструктура перегоночной трассы продолжила служить своей стране – Сибирь получила сеть хорошо оборудованных аэропортов, которые внесли существенный вклад в дело освоения богатств Севера и повышения обороноспособности страны на арктическом и восточном направлениях. Ряд пилотов и должностных лиц АЛСИБа после расформирования трассы заняли ответственные посты в Полярной авиации, гидрометеорологической службе, научных учреждениях различных ведомств, местных администрациях⁹³.

В общей сложности по данным Инженерного управления народного комиссариата внешней торговли СССР на 1 июля 1954 г. Советский Союз получил по различным направлениям и маршрутам 18 763 самолета 20 типов. Это стало возможным, в том числе и благодаря коллективным усилиям

⁹¹ Почтарёв А.Н., Горбунова Л.И. Указ. соч. С. 534 – 536.

⁹² Там же. С. 542.

⁹³ Национальный архив республики Саха (Якутия) Ф. 762. Оп. 2. Д. 34. Л. 49.

гидрометеорологов стран-союзниц⁹⁴. Усилия советских метеорологов в деле обеспечения перегонки союзнической авиационной техники были достойно вознаграждены. В 1942 г. ГУГМС КА прибегло к помощи союзников при создании специализированных авиационных подразделений метеорологической разведки. В распоряжение ГУГМС КА были переданы 25 бомбардировщиков А-20 «Бостон» и 5 бомбардировщиков В-25 «Митчел»⁹⁵. В 1943 г. ими был укомплектован вновь сформированный авиационный полк дальней разведки погоды. Систематические полеты за линию фронта значительно дополняли скудные сведения, сообщаемые разведчиками и партизанами. Летающие лодки «Каталина» использовались Военно-морским флотом для ведения воздушных разведок льда. Для проведения вертикального зондирования атмосферы в советских ВВС были созданы подразделения, укомплектованные английскими истребителями «Харрикейн»⁹⁶.

Несмотря на приведенные выше примеры, не верным было бы полагать международное сотрудничество гидрометеорологов Антигитлеровской коалиции односторонним. Не только американские синоптики осуществляли обеспечение советских экипажей, но и советские синоптики в годы Второй мировой войны обеспечивали боевые вылеты американских летчиков. Речь идет об операции «Фрэнтик». Из-за ограниченного радиуса действий истребителей сопровождения, 8-я и 15-я воздушные армии ВВС США, а также британская стратегическая авиация, базировавшиеся на аэродромах Италии и Англии, не имели возможности наносить удары по объектам в восточной части Германии и на территории Восточной Европы. На Тегеранской конференции президент США Ф.Д. Рузвельт обратился к И.В. Сталину с просьбой предоставить возможность своей авиации после нанесения ударов по Германии приземляться на территории СССР, с тем, чтобы на обратном пути снова бомбить общего противника. Так, наряду с

⁹⁴ Почтарёв А.Н., Горбунова Л.И. Указ. соч. С. 525.

⁹⁵ Там же.

⁹⁶ Федоров Е.К. Гидрометслужба СССР в ВОВ. «Метеорология и гидрология» № 5. 1975 г.

другими направлениями сотрудничества, было принято решение о проведении «челночных операций»⁹⁷.

Для размещения значительного числа американских и английских тяжелых самолетов СССР выделил Полтавский аэродромный узел, использовавшийся ранее для базирования советской бомбардировочной авиации. На его аэродромах (Полтава, Миргород, Пирятин) была сформирована 169 авиационная база особого назначения (абон). К концу мая 1944 г., усилиями советских авиаторов, в Полтаве были созданы все необходимые условия для размещения и обслуживания самолетов союзников⁹⁸.

Одной из наиболее сложных задач была организация метеорологического обеспечения. Прецедентов обеспечения столь массовых перелетов через всю Европу, во взаимодействии с коллегами из других стран в истории отечественной метеорологии на тот момент не было. Неслучайно, решение этой сложной задачи было поручено одному из наиболее опытных авиационных метеорологов инженер-майору И.В. Кравченко⁹⁹ (Рис. 10). С должности заместителя начальника Главной авиационно-метеорологической станции (ГАМС) ВВС он был назначен начальником метеорологической службы 169 абон. Формально, это было существенным понижением. На деле же – признанием заслуг и высочайшим доверием со стороны руководства ВВС.

Под руководством И.В. Кравченко на Полтавском узле была создана надежная метеорологическая служба, в которой штатные метеорологи трех аэродромов были усилены наиболее подготовленными специалистами ГАМС и других подразделений ВВС. В Полтаве, Миргороде и Пирятине создали усиленные авиационно-метеорологические станции (АМС) батальонов аэродромного обслуживания (БАО). На каждой из них трудилось по десять

⁹⁷ Переписка Председателя Совета министров СССР с Президентами США и Премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. Т. 2. – М. 1957. С. 108.

⁹⁸ История Второй мировой войны, 1939 – 1945. Т. 9. – М.: Воениздат. 1977. С. 511.

⁹⁹ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 90. Л. 47.

человек (начальник, два инженера-метеоролога, младший метеоролог, три метеонаблюдателя, три радиста-кодировщика). Кроме того, в Полтаве создали авиационно-метеорологическое бюро (АМБ) района авиационного базирования (РАБ) в составе 12 специалистов (начальник, три инженера-метеоролога, четыре метеонаблюдателя и четыре радиста-кодировщика).

Для консолидации усилий метеорологов АМБ и АМС Полтавы были объединены, благодаря чему здесь появилось мощное оперативно-прогностическое подразделение, насчитывавшее более 25 сотрудников. Это дало возможность обеспечить круглосуточное дежурство сменой из двух инженеров-метеорологов, четырех метеонаблюдателей и четырех радистов. Такой состав дежурной смены позволял выполнять значительный объем оперативно-прогностической работы, и в полной мере удовлетворял всем требованиям к метеорологическому обеспечению, высказанным американской стороной в период согласования проведения челночных операций¹⁰⁰.

Следует отметить, что на советских метеорологов возлагалось обеспечение восточной половины маршрута. На западной половине за него отвечали метеорологические службы аэродромов Англии и Италии. Утром 2 июня 1944 г. с них поднялись в небо 750 самолетов 15-й воздушной армии ВВС США. Часть, выполнив боевую задачу, вернулась обратно, а 128 бомбардировщиков Б-17 «Летающая крепость» и 64 истребителя Р-51 «Мустанг» продолжили движение на восток. Несмотря на сложные метеорологические условия, воздушная армада своевременно и без потерь приземлилась на аэродромах Полтавского узла. На несколько месяцев Полтава стала советско-американской авиационной базой, на которой совместно с авиаторами СССР постоянно находилось более 1200 американских специалистов¹⁰¹.

¹⁰⁰ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 90. Л. 56

¹⁰¹ Никитин А.В. «Челночные операции». // Военно-исторический журнал. 1975. № 11. С. 46.

Среди американцев были и авиационные метеорологи. В Полтаве разместились метеорологическая станция Командования восточной группы ВВС США (три офицера-метеоролога, семь младших специалистов), а в Миргороде и Пирятине – по два офицера связи от американской метеослужбы. Американская метеостанция ежедневно составляла карты погоды по наблюдениям, проведенным в сроки 07:00 и 19:00, декодировала и передавала советским коллегам синоптические сводки по Европейскому и Средиземноморскому театрам, составляла карты барической топографии и суточные прогнозы погоды. Офицеры-метеорологи в Миргороде и Пирятине консультировали лётный состав, осуществляли взаимодействие с советскими АМС¹⁰².

Таким образом, в метеорологическом обеспечении боевых вылетов американских самолетов с аэродромов Полтавского узла участвовали: советское метеорологическое бюро и американская метеорологическая станция в Полтаве, советские метеорологические станции и американские офицеры-метеорологи в Миргороде и Пирятине. При этом, располагая широкими собственными возможностями, метеорологическая служба 169 абон пользовалась оперативно-прогностической помощью вышестоящих учреждений метеорологической службы ВВС Красной армии.

Обеспечение осуществлялось следующим образом: в день накануне вылета к 14:30 метеорологическое бюро составляло предварительный прогноз и вертикальный разрез атмосферы по маршрутам: Полтава – центральный район Германии и Полтава – центральный район Балкан с передачей этих сведений американским специалистам. Дежурный офицер метеорологической станции ВВС США докладывал этот прогноз своему командованию, а так же предварительно ориентировал лётный состав. Прогноз направлялся и на аэродромы посадки в Англию и Италию.

В ночь перед вылетом АМБ составляло окончательный прогноз, который передавался представителям США, направлялся советским и

¹⁰² ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 90. Л. 55.

американским метеорологам в Миргород и Пирятин. Прогноз включал в себя сведения о форме и количестве облаков, высоте нижней и верхней границы каждого из ярусов облачности, явлениях, видимости, положении изотерм 0°C и -18°C, наличии обледенения, температуре воздуха, направлении и скорости ветра по шести высотам до 7620 метров (25000 футов). Утром прогноз доводился до лётного состава на брифинге (Рис. 11). Вместе с прогнозом советских метеорологов по восточной половине маршрута, лётчикам сообщали прогноз английских и итальянских метеослужб, составленный для западной половины. В связи с ограниченными возможностями тиражирования, бланки с текстом вручались только командирам перелетающих групп. Остальным приходилось записывать прогноз на слух в блокноты. В нём отдельно указывались ожидаемые погодные условия для различных участков маршрута, а также для района цели. Последнее интересовало командиров экипажей, штурманов и бомбардиров в наибольшей степени, потому что влияло на точность бомбометания¹⁰³.

При перелёте воздушной армады из Италии и Англии, Полтавский узел выступал в роли аэродрома посадки. В таком случае накануне перелета АМБ составляло прогнозы по маршрутам: центральный район Германии – Полтава и центральный район Балкан – Полтава. Через американских представителей прогноз передавался в метеорологические службы аэродромов вылета. На протяжении перелета американские офицеры-метеорологи непрерывно консультировались со специалистами советского метеобюро. После того, как американские бомбардировщики пересекали линию фронта и оказывались над советской территорией, их экипажам по радио предоставлялась информация о погодных условиях, ожидающих их при посадке на аэродромах полтавского узла¹⁰⁴.

Среди тех, кому довелось принимать участие в обеспечении операции «Фрэнтик» была техник ГАМС Н.В. Родченко): *«В 1944 году был открыт*

¹⁰³ ЦАМО Ф. 35. Оп. 11264. Д. 90. Л. 59.

¹⁰⁴ Там же.

долгожданный второй фронт и меня направили в командировку в Полтаву для обеспечения «челночных» операций ВВС США. В нашей группе, которую возглавил офицер ГАМС И.В. Кравченко, были еще два инженера и такая же, как и я - техник-наноситель В.Ф. Стрельникова. Мы прилетели в Полтаву на самолете и узнали, что нам предстоит работать совместно с метеорологами, командированными, как и мы для обеспечения самолетов ВВС США из других подразделений метеорологической службы ВВС КА. Занимались все тем же - в помещении АМС аэродрома Полтава наносили данные на карты, обрабатывали их и составляли авиационные прогнозы. Запомнилось, что в Полтаве нас очень хорошо кормили. Конечно, ведь все, что мы там делали, происходило на глазах у американцев. Все работы производились в обстановке секретности, поэтому мы не знали ни задач лётчиков, ни текущей обстановки, а интересоваться не своим делом в те времена было не принято. Американские летчики все кругом фотографировали. Несколько раз они фотографировали и нас. Я до сих пор храню фотографии, подаренные мне американскими пилотами»¹⁰⁵ (Рис. 12).

Следует отметить роль Главной авиационно-метеорологической станции ВВС в обеспечении боевых вылетов с Полтавского аэродромного узла. «Челночные операции» в западном направлении проводились 6 июня, 11 июля, 11, 13 и 18 сентября 1944 г. Для каждого из этих массовых боевых вылетов ГАМС ВВС разрабатывал обширный материал. Вспоминает Л.В. Куропаткина, служившая в годы Великой Отечественной войны инженером ГАМС ВВС: «В Полтаве базировалось авиационное соединение ВВС союзников, метеорологическим обеспечением которого на месте занималась наша оперативная группа. Одной из задач оперативного дежурного ГАМС было находиться в постоянном контакте с этой группой

¹⁰⁵ Родченко Н.В. Метеорологическое обеспечение союзников. В сборнике. – М.: ГГМЦ МО РФ. 2012. С. 70.

*и консультировать наших специалистов в Полтаве по вопросам метеорологического обеспечения*¹⁰⁶.

С июня по сентябрь 1944 г. на аэродромах Полтавского узла было обслужено свыше 1000 американских и английских самолетов. Они совершили более 2200 боевых вылетов, сбросив на объекты противника более 2000 тонн бомб¹⁰⁷. К концу сентября 1944 г. советские войска значительно продвинулись на запад, а войска союзников – на восток. Необходимость в проведении челночных операций отпала. Подводя итог взаимодействию советских и американских авиаторов на Полтавском аэродромном узле, заместитель командующего ВВС Красной армии генерал-полковник авиации А.В. Никитин вспоминал, что все виды обеспечения для прибывших авиационных подразделений союзников были организованы на высочайшем уровне. Не менее лестно отзывались и представители американского командования: *«Взаимодействие и понимание, проявленные русскими союзниками при подготовке американских баз в России, достойны высокой оценки»*¹⁰⁸.

Деятельность метеорологов по обеспечению «челночных операций» была по достоинству оценена Метеорологической службой штаба ВВС. Её представитель И.С. Николаев так охарактеризовал деятельность метеорологической службы 169 авиабазы особого назначения: *«Работа по обеспечению «челночных» операций группы И.В. Кравченко велась в тесном взаимодействии с авиационными метеорологическими службами батальонов аэродромного обслуживания и американскими метеорологами, прибывшими в Полтаву. Мне довелось участвовать в работе комиссии штаба ВВС по проверке работы базы. Я побывал на всех аэродромах Полтавского аэродромного узла и убедился, что работа группы ГАМС и метеорологических подразделений базы была чрезвычайно трудной и*

¹⁰⁶ Куропаткина Л.В. Оперативное метеорологическое обеспечение. В сборнике. – М.: ГГМЦ МО РФ. 2012. С. 28.

¹⁰⁷ Военная энциклопедия. – М.: Воениздат. 2004. Т. 8. С. 381.

¹⁰⁸ ЦАМО Ф. 169 абон. Оп. 286075. Д. 6. Л. 60.

ответственной. Работали метеоспециалисты с большим напряжением, но с заданием справлялись успешно. Нельзя не отметить большой труд техников-носителей, метеонаблюдателей, радистов-кодировщиков – ближайших помощников инженеров-синоптиков»¹⁰⁹.

Метеорологическое обеспечение операции «Фрэнтик» осуществлялось в полном объеме, в назначенные сроки и с высоким качеством. Оно обогатило отечественную военную метеорологию уникальным опытом обеспечения массовых боевых вылетов на большие дальности. Совместная оперативно-прогностическая работа на Полтавском аэродромном узле показала американским метеорологам высокий уровень профессионализма советских специалистов и позволила коллегам из стран-союзниц поучиться друг у друга.

Когда враг был изгнан за пределы Советского Союза, Гидрометеорологическая служба стала более широко практиковать направление высококвалифицированных кадров из центральных учреждений ГУГМС КА на действующий фронт. Многим офицерам Главной авиационно-метеорологической станции в 1944 – 1945 гг. довелось работать на передовой и участвовать в полетах в глубокий тыл врага. Здесь, в самой напряженной боевой обстановке международное сотрудничество военных метеорологов продолжилось. К примеру, офицеры Н.М. Сальников и Н.И. Давыдов были откомандированы для оказания оперативно-прогностической помощи партизанской армии Югославии¹¹⁰.

Завершающим, но оттого не менее интересным эпизодом международного сотрудничества военных гидрометеорологов стран Антигитлеровской коалиции стало обеспечение Ялтинской конференции в феврале 1945 г. Как и в Тегеране, гидрометеорологическое обеспечение конференции и перелетов глав правительств осуществлялось в тесном

¹⁰⁹ Николаев И.С. Метеорологическая служба ВВС в период ВОВ 1941 – 1945 гг. В сборнике. – С.-Пб.: Текст. 1995. С. 44.

¹¹⁰ Астапенко П.Д. Хорошая школа профессионального и воинского мастерства. Обнинск. ВНИИГМИ-МЦД. 1985. С. 5.

взаимодействии синоптиков СССР и Великобритании. От советских ВВС в Ялту были направлены лучшие прогнозисты Главной авиационно-метеорологической станции полковник А.И. Бердоносков (Рис. 13) и подполковник Н.А. Северов. (Рис. 14) От Королевских ВВС в Крым прибыл начальник метеорологической службы транспортного командования Д.А. Дэвис.

Спустя годы, уже, будучи Генеральным секретарем Всемирной Метеорологической Организации (ВМО), Д.А. Дэвис с теплотой и благодарностью вспоминал о сотрудничестве с советскими коллегами в период подготовки и проведения конференции в Ялте (Рис. 15): *«... Я был хорошо осведомлен о погоде над Северной Атлантикой и Западной Европой, но почти ничего не знал о метеорологических условиях над Черным морем. Поэтому перед отъездом в Ялту было отправлено послание с просьбой о предоставлении помощи со стороны опытных русских метеорологов. Когда я прибыл в Ялту, то меня уже ожидали два метеоролога: полковник Бердоносков и подполковник Северов. Они были чрезвычайно дружелюбны и оказывали большую помощь, но с самого начала существовала одна трудность – язык. Хотя в нашем распоряжении были переводчики, но для детального обсуждения технических вопросов они были мало пригодны. Тем не менее мы вскоре справились с этой проблемой, используя цифровые коды ВМО для объяснения различных точек зрения и, таким образом, не испытывая трудностей достигали согласованных решений. И с тех пор я всегда утверждал, что существует только три действительно международных языка: математика, музыка и цифровые коды ВМО. Когда конференция завершилась, мы обменялись сувенирами – я получил русский учебник по метеорологии с дарственными надписями на русском и английском языках, который храню до сих пор. Как все знают, перелеты У. Черчилля и президента Ф. Рузвельта прошли без сучка и задоринки, что принесло мне огромное облегчение»¹¹¹.*

¹¹¹ Бюллетень ВМО. Том 40. № 1. 1999 г.

Поражение Германии и окончание войны в Европе перенесло эпицентр международного сотрудничества в сфере военной гидрометеорологии на Тихий океан, где боевые действия продолжались. Воюя с Японией, американцы широко применяли военно-морские и военно-воздушные силы. Здесь прогнозистам США пришлось столкнуться с проблемой, не понаслышке знакомой советским синоптикам – слабой освещенностью театра военных действий в гидрометеорологическом отношении. В июле 1945 г. президент Г.С. Трумэн обратился к И.В. Сталину с просьбой о размещении на территории Дальневосточного военного округа СССР ряда метеорологических подразделений Вооруженных сил США. Разрешение было получено и в Хабаровске и Петропавловске-Камчатском начали работу американские военные аэрологические станции¹¹².

Подводя итог сотрудничеству гидрометеорологов стран-союзниц по Антигитлеровской коалиции, стоит признать, что оно оказалось успешным. Выгода СССР была очевидной, а о выгоде союзников говорят многочисленные благодарности, объявленные американцами и англичанами тем подразделениям ГУГМС КА, с которыми им приходилось сотрудничать. К примеру, отдельной благодарности от Великобритании за надежное обеспечение проводки союзных конвоев получила Гидрометеорологическая служба Северного флота¹¹³.

Без сомнения, важной составляющей успеха общего дела можно считать личные контакты, завязавшиеся за годы совместной работы между офицерами-гидрометеорологами разных стран. Спустя полвека после окончания войны, известный американский ученый, директор Института прикладных метеорологических исследований Техасского университета доктор Ричард Орвилл обнародовал часть переписки своего отца – кэптэна Говарда Томаса Орвилла с коллегами из СССР. Письма говорят о том, что между офицерами по разные стороны океана в годы войны сложились не

¹¹² Клепиков В.А., Удриш В.В., Попов Д.А. 90 лет Гидрометеорологической службе ВС РФ. 2005. С. 60.

¹¹³ Каневский З.М. Цена прогноза.- Л.: Гидрометеиздат. 1976. 128 с.

только деловые, но и теплые дружеские отношения. Вот фрагмент письма К. Сперанского своему американскому коллеге: *«Мембрану для патефона получил. Не нахожу слов, чтобы выразить Вам свою признательность. Вы так избаловали меня – в течение короткого времени я получил уже три подарка. Каждый из них заставляет меня вспоминать о лучших днях моей жизни – днях, проведенных в Вашей цветущей, прекрасной стране. Чувство благодарности к Вам, доктору Рейхельдерфер, адмиралу Трейн, кэптэну Попп, полковнику Бассет, доктору Флеминг и другим настолько велико, что меня уже начинают упрекать в излишке «американизма». Но это пока не имеет значения. До тех пор, пока я могу быть хоть в чем-нибудь полезен Вам, доктору Рейхельдерфер, доктору Флеминг, я буду честно выполнять свое обещание – всеми силами содействовать укреплению дружественных отношений между Гидрометеорологической службой СССР и родственными организациями в США»¹¹⁴. На щедрость американских коллег советские офицеры отвечали своими сувенирами: «рыцарский железный крест, снятый с убитого во время штурма Одессы немецкого полковника» и «набор пластинок с любимыми песнями советских моряков, переживший блокаду Ленинграда и ставший свидетелем разгрома немцев»¹¹⁵ (Рис. 16).*

Это было в духе того времени. Многие из тех, кто в годы войны в силу занимаемого служебного положения, прилагал титанические усилия для получения бесценной информации от союзников, сразу после ее окончания были осуждены по статье с парадоксальным названием - «низкопоклонничество перед западом». Среди осужденных «судом чести» оказались такие выдающиеся советские гидрометеорологи, как папанинец, Герой Советского Союза Е.К. Федоров и его заместитель, заслуженный полярник-зимовщик полковник Я.С. Либин. Последний, не дожидаясь неминуемого ареста, предпочел застрелиться¹¹⁶.

¹¹⁴ Из письма К. Сперанского Г. Орвиллу от 22 июля 1944 г.

¹¹⁵ Из писем К. Сперанского Г. Орвиллу от 15 мая и 21 июня 1944 г.

¹¹⁶ Каневский З.М. "И станут возвращаться имена..."// Земля и Вселенная. 1989. № 1. С. 60 – 66.

В послевоенные годы сотрудничество с военными гидрометеорологическими службами иностранных государств осуществлялось в основном по линии Штаба Объединенных Вооруженных Сил Варшавского договора. Постоянно оказывалась практическая помощь по вопросам совершенствования гидрометеорологического обеспечения войск гидрометеорологическим службам вооруженных сил Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши и Чехословакии. В этот период проводились совместные тренировки гидрометеорологических служб по обмену гидрометеорологической информацией и другие совместные мероприятия.

На протяжении 1970-х гг. офицеры Метеорологической службы ВВС систематически откомандировывались в Алжир для осуществления подготовки метеоспециалистов национальных ВВС. Практическая помощь в развитии метеорологических служб оказывалась так же в Мали, Мадагаскаре, Эфиопии и других африканских странах. В 1980-е гг. советские военные гидрометеорологи неоднократно принимали или посещали с визитами коллег из вооруженных сил иностранных государств. К примеру, в 1984 г. Главный авиационно-метеорологический центр Министерства обороны посетила делегация Гидрометеорологической службы Национальной народной армии ГДР (Рис. 17). В основном, конечно, в обмене опытом участвовали страны Варшавского договора, но случались и исключения. В 1986 – 1987 гг. состоялся обмен визитами между Метеорологической службой ВВС СССР и Метеорологической службой ВВС Швеции¹¹⁷ (Рис. 18).

Наиболее широко в 1980-е гг. развернулось международное сотрудничество в сфере авиационной орнитологии. ВВС СССР испытывали затруднения, связанные с опасностью столкновения самолетов с птицами. Отечественные технические средства и методики не всегда давали нужный эффект, и метеорологам ВВС, на которых была возложена задача борьбы с птицами, приходилось прибегать к иностранному опыту. Начальник

¹¹⁷ Клепиков В.А., Удриш В.В., Попов Д.А. 90 лет Гидрометеорологической службе ВС РФ. 2005. С. 60.

лаборатории авиационной орнитологии Главного авиационно-метеорологического центра ВВС подполковник В.С. Школа (Рис. 19) вспоминает: *«Помню такое нововведение, как «шар-глаз». Японцы предложили ВВС СССР закупить у них эффективное средство борьбы с птицами. В районе взлетно-посадочной полосы в воздух на тросе поднимался надувной шар с изображением глаза ястреба. Птицы должны были думать, что это глаз хищника, пугаться и улетать. Мы опробовали шар на одном из аэродромов и выяснили, что он действительно работает. ВВС закупило у японцев крупную партию шаров, которые распределили между всеми объединениями. Вскоре, однако, выяснилось, что птицы привыкают к присутствию «шар-глаза» и со временем начинают его игнорировать. Использование японского новшества само собой завяло, а на даче у каждого уважающего себя аэродромного метеоролога появились не востребуемые шары»¹¹⁸.*

В конце 1980-х метеорологи ВВС СССР в рамках специальной программы сотрудничали в сфере авиационной орнитологии с военными метеорологами Чехословакии. В 1986 г. Советский Союз посетила делегация чешских авиаторов во главе с заместителем начальника Тыла ВВС Чехословакии генерал-майором Ю. Грушевским. Гостям безвозмездно передали нескольких птенцов сокола-балобана из птичьего питомника города Фрунзе, а спустя год благодарные чехи пригласили советских метеорологов познакомиться с опытом применения хищников на своих аэродромах. В 1987 г., по приглашению чехословацкой стороны Прагу посетил начальник Метеорологической службы ВВС генерал-майор авиации В.И. Литвинов и начальник научно-исследовательского отдела 7 ГАМЦ Министерства обороны полковник Д.В. Финогеев. Советским гостям была организована экскурсия на аэродром и показаны киргизские соколы в действии. Это было

¹¹⁸ Школа В.С. На заре авиационной орнитологии. В сборнике. ГГМЦ МО РФ. 2012. С. 99.

взаимовыгодное сотрудничество. СССР предоставил Чехословакии идею и птиц, а чехи поделились опытом и методикой их применения¹¹⁹.

С декабря 1979 по февраль 1989 г. специалисты Метеослужбы ВВС принимали участие в обеспечении боевых действий соединений и частей Ограниченного контингента советских войск в Демократической Республике Афганистан (ДРА). До войны Национальная гидрометеорологическая служба Афганистана была укомплектована советским оборудованием и работала с использованием советских руководящих документов и методик. Большинство инженерных и технических кадров прошли обучение в советских учебных заведениях. С началом боевых действий советские авиационные полки стали базироваться на афганских аэродромах совместно с авиацией ДРА. Авиационные метеорологи двух стран, обычно, занимали соседние помещения и по правилам, установленным для аэродромов совместного базирования, должны были осуществлять между собой взаимодействие.

В целях организации сотрудничества между метеорологическими подразделениями ДРА и метеослужбой Ограниченного контингента в 1982 г. была введена в действие специальная инструкция, предписывавшая метеорологическим подразделениям двух стран осуществлять оперативный обмен метеорологической информацией. Однако, в жизни инструкция афганцами исполнялась крайне неудовлетворительно. Наблюдения велись ими с грубыми нарушениями правил с помощью устаревших технических средств. Афганские военнослужащие, среди которых единицы обладали высшим образованием, относились к своей работе халатно, синоптический материал обрабатывался ими небрежно и анализировался поверхностно. Вместо систематического предоставления данных афганские метеорологи передавали их лишь по запросам, и то не всегда. О взаимодействии с коллегами вспоминает начальник Метеорологической службы ВВС генерал-майор авиации В.И. Литвинов (Рис. 20): *«Мне довелось пообщаться с этими*

¹¹⁹ По воспоминаниям генерал-майора авиации В.И. Литвинова.

людьми. Все они были выпускниками Ленинградского Гидрометеорологического института и немного говорили по-русски. Я толком не знаю, чем вообще занимались эти люди. На мою просьбу показать, как они обрабатывают карты, афганский синоптик сказал, что начальник запретил их обрабатывать. На мою просьбу показать мне начальника инженер сказал, что тот спит. Больше у меня вопросов к афганским коллегам не было»¹²⁰.

В свою очередь, советская сторона исполняла свои обязательства образцово, оказывая коллегам оперативно-прогностическую, техническую и методическую помощь. Зачастую деятельность афганских метеорологов сводилась к предоставлению своему командованию синоптических карт и прогнозов, разработанных в соседних советских метеорологических подразделениях.

В 1990-х в связи с изменением политической обстановки в мире международное сотрудничество в области военной гидрометеорологии получило дальнейшее развитие. В эти годы состоялся обмен визитами с гидрометеорологическими службами вооруженных сил Венгрии, Германии и Китая. В 1990 г. Главный авиационно-метеорологический центр ВВС принимал гостей из Польши. В благодарность за радушный прием поляки предложили русским коллегам посетить их с ответным визитом. В ходе трехдневной поездки, состоявшейся в 1991 г., офицеры ГАМЦ познакомились с организацией метеорологического обеспечения Командного пункта ВВС Польши¹²¹.

В ходе участия российских воинских контингентов в миротворческих операциях на Балканах (Босния и Герцеговина 1995 – 2002 гг., Косово 1999 – 2003 гг.) было организовано оперативное взаимодействие по обмену гидрометеорологической информацией и проведению взаимных консультаций о развитии синоптических процессов с

¹²⁰ Литвинов В.И. Колоссальный опыт. В сборнике. ГГМЦ МО РФ. 2012. С. 32.

¹²¹ Головатенко Г.М. Как это было. В сборнике. ГГМЦ МО РФ. 2012. С. 10.

гидрометеорологическими подразделениями вооруженных сил США, Великобритании, Италии и других стран, входивших в состав международных миротворческих сил (Рис. 21). Гидрометеорологические службы Балтийского, Черноморского и Тихоокеанского флотов в рамках программы «Партнерство ради мира» обеспечивали совместные действия сил Российского флота и флотов иностранных государств¹²².

В 1992 г. ряд государств, принимавших участие в совещании по безопасности и сотрудничеству в Европе, заключили Договор об обычных вооруженных силах в Европе, в котором речь шла о сокращении обычных вооружений. Для контроля над соблюдением условий договора странами-участницами был создан так называемый режим «открытого неба»¹²³. С тех пор уже более двух десятков лет иностранные самолеты, оборудованные средствами фотоконтроля, совершают полеты над территорией Российской Федерации, а российские самолеты летают над Европой. Метеорологическое обеспечение самолета, совершающего полет по договору «открытое небо», возлагается на принимающую сторону. Непосредственным доведением метеорологической информации до экипажа иностранного самолета занимается авиационная метеослужба принимающего аэродрома, а разработка прогнозов погоды в целях обеспечения договора «открытое небо» в России возложена на Главный гидрометеорологический центр Министерства обороны¹²⁴.

В начале 1990-х гг. на постсоветском пространстве было образовано Содружество Независимых Государств. Взаимодействие, осуществлявшееся ранее по линии Варшавского договора, нашло продолжение в создании Совета Министров обороны стран-участниц СНГ. Одной из основных задач Совета стала координация международного военного сотрудничества¹²⁵.

¹²² Клепиков В.А., Удриш В.В., Попов Д.А. 90 лет Гидрометеорологической службе ВС РФ. 2005. С. 61.

¹²³ Договор по открытому небу. Организация Объединенных Наций. 24 марта 1992 г.

¹²⁴ Головатенко Г.М. Как это было. В сборнике. ГГМЦ МО РФ. 2012. С. 12.

¹²⁵ Решение Совета глав государств Содружества Независимых Государств от 14.02.1992 г.

Наряду с другими направлениями сотрудничества страны-участницы СНГ договорились о взаимодействии в сфере военной гидрометеорологии. В мае 1999 г. решением Совета Министров обороны государств – участников СНГ был образован Координационный комитет гидрометеорологических служб вооруженных сил государств – участников СНГ (Рис. 22). С тех пор в работе Комитета на постоянной основе принимают участие гидрометеорологические службы вооруженных сил Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Кыргызстан, Российской Федерации и Республики Таджикистан. В качестве наблюдателя в заседаниях Комитета участвуют представители гидрометеорологической службы вооруженных сил Республики Азербайджан.

С момента образования Комитета были разработаны и введены в действие положения по обмену гидрометеорологической информацией, взаимодействию при обеспечении мероприятий по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. Регулярными стали тренировки с участием оперативно-прогностических подразделений стран СНГ по обмену штормовыми оповещениями и предупреждениями об опасных и стихийных гидрометеорологических явлениях¹²⁶ (Рис. 23).

В XXI в., несмотря на то, что наиболее интенсивные связи в области военной гидрометеорологии Российская Федерация поддерживает с государствами СНГ, продолжилось сотрудничество и с другими странами, включая государства – члены НАТО. К примеру, 2001 г. делегация Гидрометеорологической службы ВС РФ посетила с визитом коллег из Бундесвера (Рис. 24).

В наши дни, когда в условиях обострения отношений между Россией и государствами Североатлантического альянса взаимные посещения делегаций едва ли возможны, российским военным гидрометеорологам доступны данные наблюдений с аэродромов, кораблей, метеостанций,

¹²⁶ Клепиков В.А., Удриш В.В., Попов Д.А. 90 лет Гидрометеорологической службе ВС РФ. 2005. С. 61.

спутников и радиолокаторов вероятного противника. Взаимный обмен возможен благодаря участию стран в деятельности Всемирной метеорологической организации.

Почему же, когда политики переходят на язык ультиматумов, а военное сотрудничество между Российской Федерацией и НАТО предельно свернуто, военные гидрометеорологи разных стран продолжают предоставлять друг другу сведения о погоде? Ответ находим в бессмертной книге Андрея Евгеньевича Снесарева «Введение в военную географию»: *«Горе полководцу, если он будет нерадив или невежественен в географической области... влияние географии на войну и военные действия является вечным; оно было всегда, оно и всегда останется»*¹²⁷. Ни один полководец не желает быть невежественным в географической области, не желает терять военнослужащих и технику в результате ударов стихии. Это значит, что военное руководство, к какому бы военно-политическому лагерю оно не принадлежало, предпримет все возможное для нормального и надежного функционирования своей военной гидрометслужбы. Таковая возможна лишь при интенсивном сотрудничестве и взаимном обмене информацией о погоде. Благо, что все инструменты для такого сотрудничества созданы и работают безупречно.

Международное сотрудничество России в сфере военной гидрометеорологии имеет насыщенную историю. Его зарождение произошло в годы Первой мировой войны, когда пытаясь компенсировать недостаток сведений о погоде к западу от линии фронта, российские метеорологи нарастили взаимодействие с коллегами из нейтральных государств. Становление пришлось на межвоенный период. Усиливая обороноспособность дальневосточных рубежей, СССР создал сеть метеорологических станций и бюро на территории Монголии, оказав этой стране помощь в организации собственной метеорологической службы. Период максимального развития выпал на годы Второй мировой войны.

¹²⁷ Снесарев А.Е. Введение в военную географию. М. 1924. С. 5.

Советские метеорологи совместно с коллегами из стран Антигитлеровской коалиции обеспечивали перегонку авиационной техники по программе Ленд-Лиз, участие лидеров государств в конференциях, боевые вылеты самолетов США и Великобритании. Послевоенные годы охарактеризовались совершенствованием международного сотрудничества в сфере военной гидрометеорологии, принявшего в 21 веке форму системного ширококомасштабного взаимодействия с коллегами из десятков государств.

На сегодняшний день российские военные гидрометеорологи в рамках Всемирной метеорологической организации обмениваются информацией о погоде с коллегами из сотен стран мира, включая государства, последовательно проводящие в отношении России недружественную политику. Наиболее интенсивно развивается сотрудничество военных гидрометеорологов Российской Федерации с коллегами из государств СНГ. Интеграционные процессы в современном мире набирают обороты, а это значит, что партнерство российских и зарубежных военных гидрометеорологов имеет неограниченные перспективы. Это самобытное и уникальное направление международного сотрудничества, которому уготована роль своеобразного «голубя мира». Оно останется последней нитью, связывающей военнотружущих противоборствующих лагерей, даже тогда, когда все остальные нити будут оборваны.

В. Прямыцын

Рисунки:



Рис. 1
А.Е. Снесарев



Рис. 2
Г.А. Ушаков



Рис. 3
Е.К. Федоров

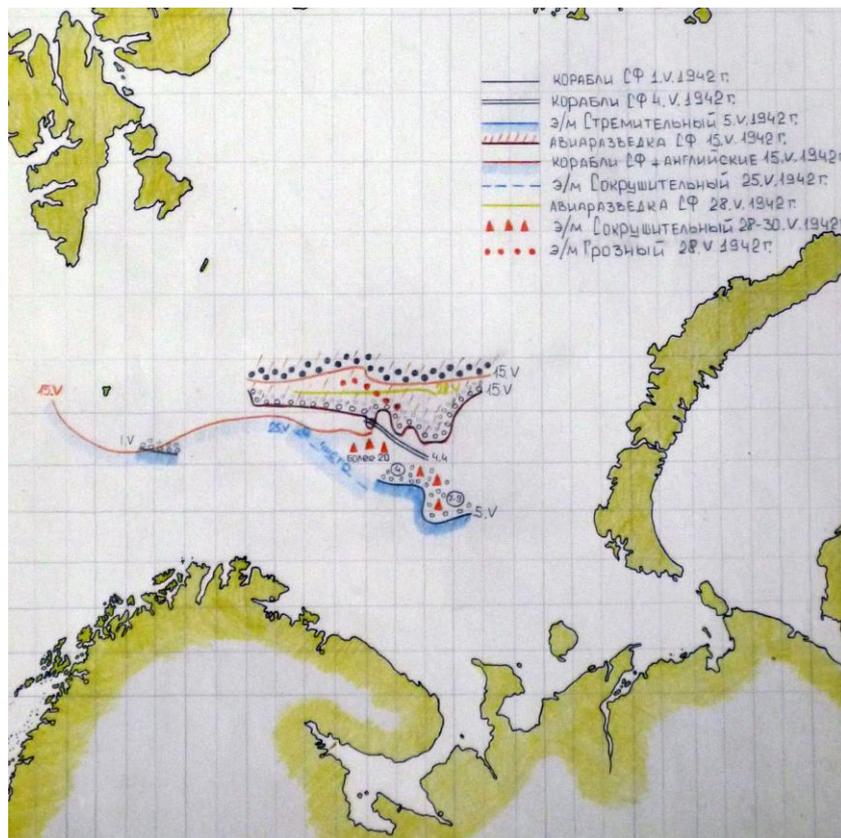


Рис. 4. Фрагмент карты ледовой обстановки за 5 мая 1942 г.
15 мая датировано донесение от английских кораблей

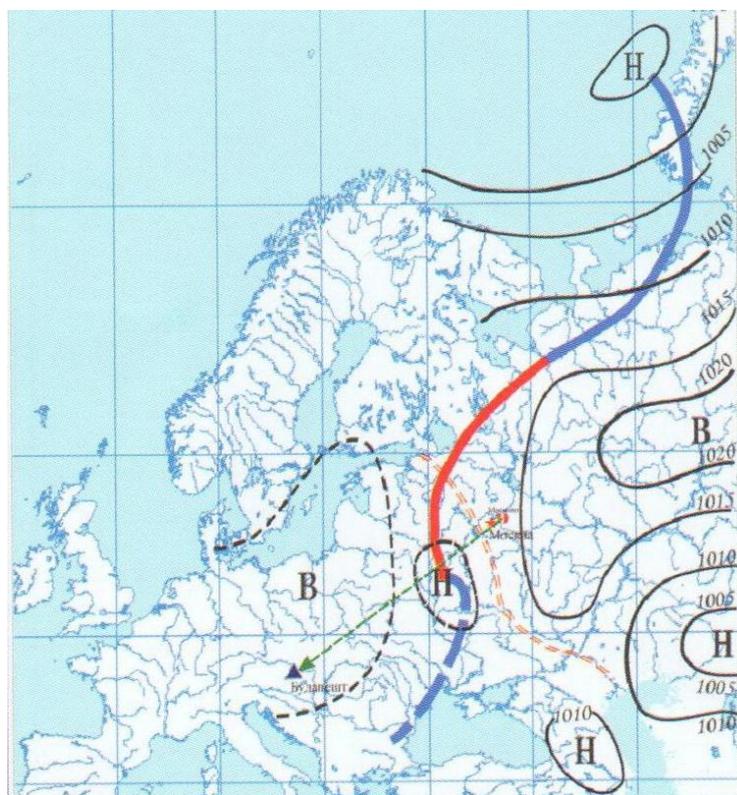


Рис. 5. Обрезанная карта за 19 часов 8 сентября 1942 г.



Рис. 6. Подразделения метеослужбы СССР и Великобритании в Иране в 1942-1945 годах

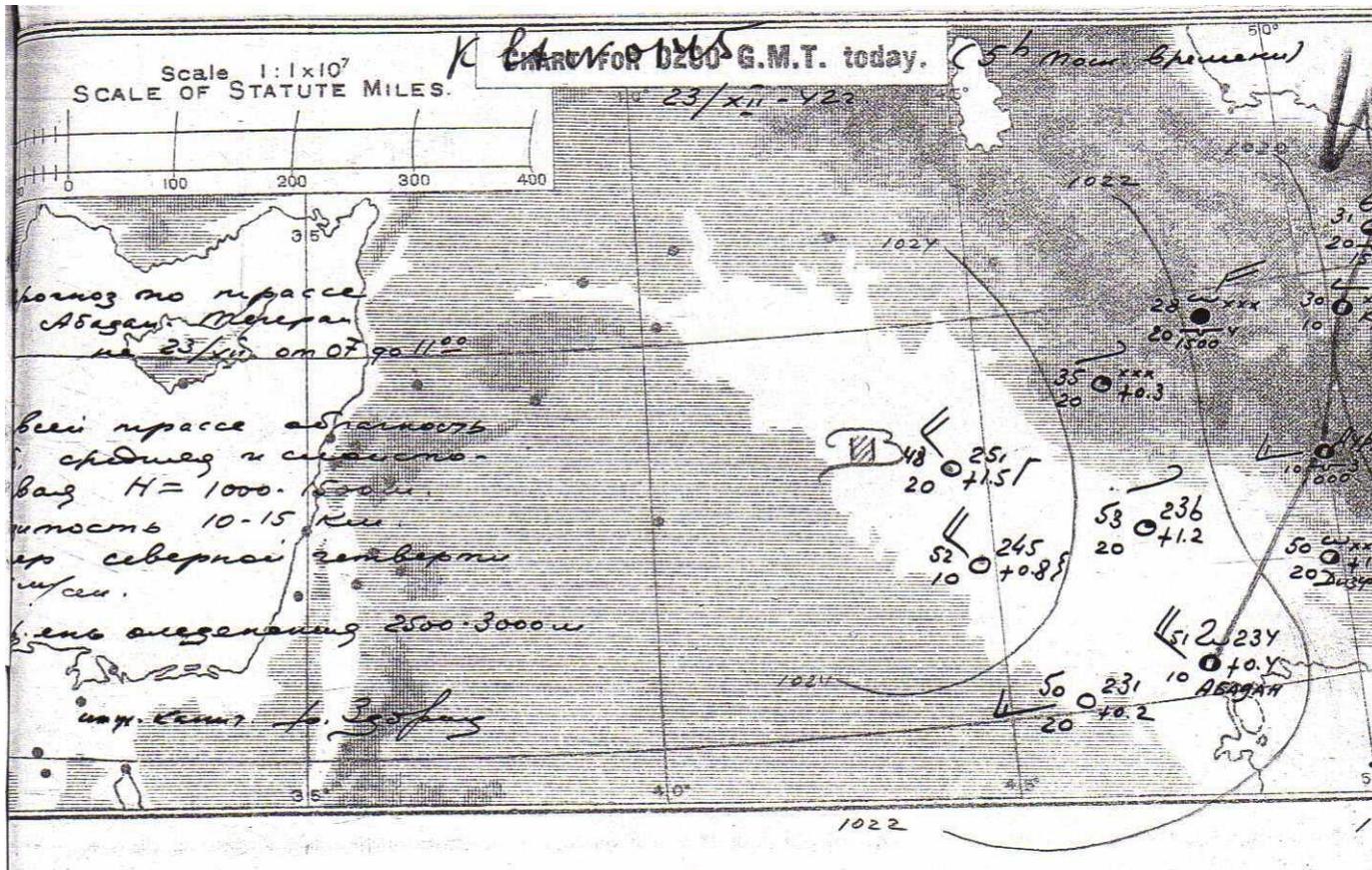


Рис. 7. Карта погоды. Иран

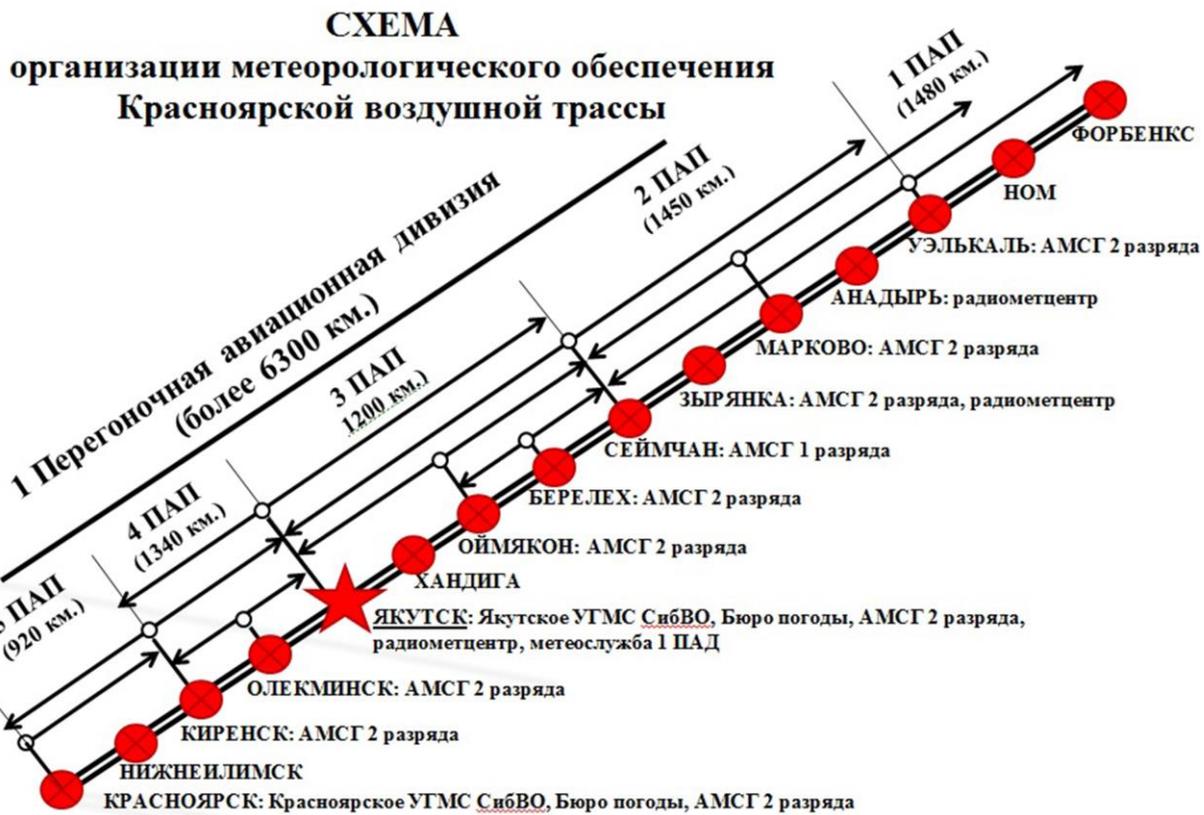


Рис. 8.
 Советский и американский участки трассы АЛСИБ



Рис. 9.
 Доведение прогноза погоды до советских летчиков



Рис. 10
И.В. Кравченко



Рис. 11
Доведение прогноза погоды до американских
летчиков



Рис. 12.
Оперативная группа метеорологического
обеспечения в Полтаве 1944 г.
Третья справа Н.В. Родченко



Рис. 13
А.И. Бердонос



Рис. 14
Н.А. Северов



Рис. 15
Д.А. Дэвис

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ
СССР

МОСКВА,
улицы Горького, 18-6
Тел. К-6-23-40

5 - АВГУСТА 1949 г.
М. 22122

НАЧАЛЬНИКУ ГИДРОМЕТСЛУЖБЫ ВМС США
ЭЙТОНУ Т.А. ОРВИЛЛУ

Позвольте случаем выразить Вам свою признательность за большую помощь, оказанную Вами и реализации заказов на необходимое для Гидрометслужбы СССР оборудование и приборы, в том же за активное сотрудничество в обмене гидрометеорологической информацией и публикациями.

Для лучшего взаимодействия с гидрометеорологическими учреждениями в США командирован лейт.-кап. З.Р. РИЖКОВ Константин Илларионович, который будет работать в качестве сотрудника морской сети военной Инициативы СССР.

Со своей стороны прошу Вас оказать ему возможное содействие и считать его представителем Главного управления Гидрометслужбы СССР и офицером связи.

Используйте име выразить уверенность, что приютствие данного представителя в США облегчит расширение контактов и обмена гидрометеорологической информацией, полученной также большое развитие за последние полтора года.

Искренне желаю успеха, как лично нам, так и руководимой Вами службе.

К. ФЕДОРОВ
генерал-майор
начальник Гидрометслужбы
Р.С.С.Р.

Рис. 16.
Письмо Е.К. Федорова
Г.Т. Орвиллу



Рис. 17.
Делегация ННА ГДР
в ГАМЦ МО



Рис. 18.
Начальник 7 ГАМЦ МО
полковник Е.А. Шклярук
выступает перед шведской делегацией



Рис. 19
В.С. Школа



Рис. 20
В.И. Литвинов



Рис. 21 Российские военные
гидрометеорологи в Косово



Рис. 22

Заседание координационного комитета

СХЕМА
проведения тренировки
органов управления и оперативно-прогностических органов
гидрометеорологических служб вооруженных сил
государств-участников СНГ по обмену штормовой информацией об
опасных и стихийных гидрометеорологических явлениях

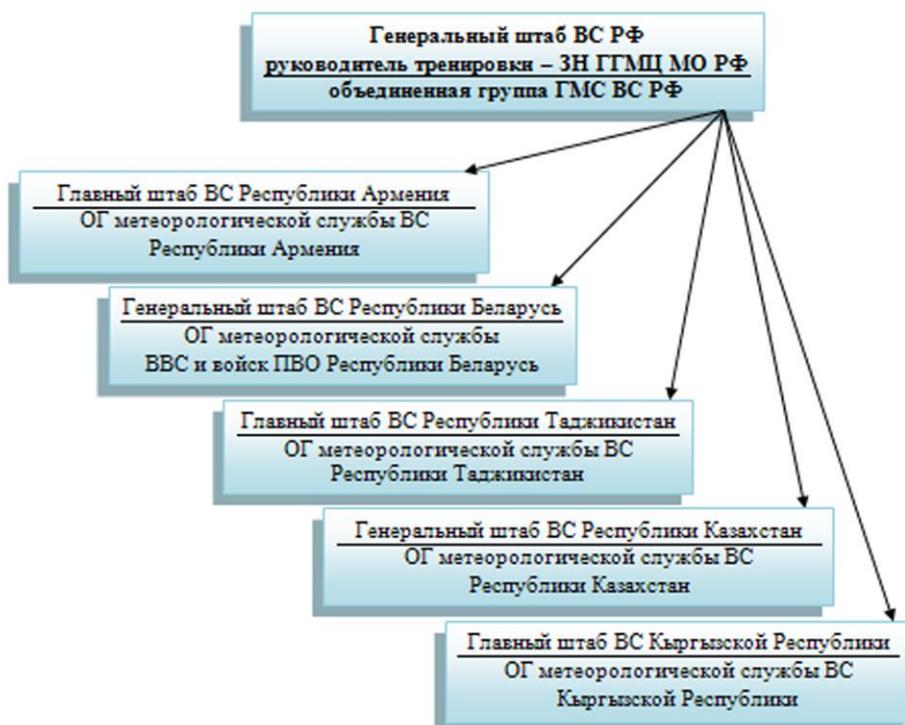


Рис. 23

Схема тренировки



Рис. 24
Делегация ГМС ВС в Германии