

ПРОЕКТЫ СТАЛИНА

после марта 1953-го

обходились нам в десятки миллиардов золотых рублей. А если бы действовала Трансполярная магистраль, мы могли бы получить всё это с гораздо меньшими затратами.

Дорога была заброшена, но тема эта не забыта. О необходимости восстановления Трансполярной магистрали заговорили в начале 2000-х годов. В 2003 году даже было анонсировано возобновление строительства, однако затем оно было перенесено на десять лет, на 2013 год.

В 2018 году во время предвыборной кампании В.В. Путина к этой теме вернулись и заявили, что дорога в любом случае будет построена: мы обретаем суверенитет, страна восстанавливается, экономика растёт, и Трансполярная дорога нам нужна, несмотря на то, что и сегодня, по прошествии семидесяти лет, перспективы строительства этой дороги пугают наших западных «партнёров».

ПРЕКРАЩЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ТУННЕЛЬНОГО ПЕРЕХОДА НА САХАЛИН

Туннельный переход на Сахалин был необходим в первую очередь для перемещения на остров значительной воинской группировки в случае возникновения угрозы на дальневосточных рубежах нашего Отечества. Паромная переправа не позволяла быстро перебросить значительную группировку, а вместительные грузовые самолёты тогда ещё не было. Также строительство моста или туннеля обеспечивало эффективное включение острова в народно-хозяйственный комплекс.

Строительство моста было сопоставимо по расходам со строительством туннеля, и ставка была сделана на туннель. Весной 1950 года было принято решение о строительстве, в соответствии с которым планировалось построить 540 км железной дороги и сделать десятикилометровый туннельный переход от мыса Лазарева к мысу Погиби. К марту 1953 года на материке была проложена часть железнодорожной ветки длиной 120 километров, прорыт ствол шахты, отсыпаны дамбы, сооружены пирысы и т.п.

21 марта 1953 года строительство было остановлено. По сути, остановка строительства туннеля была на руку тем, кто не хотел усиления СССР на Дальнем Востоке, кто мечтал об иной архитектуре международных отношений и другом раскладе сил.

Тема туннеля либо моста на Сахалин актуальна и в наши дни. На самом высоком уровне, на уровне президента страны, обсуждается этот вопрос. Стоимость работ и в наше время необыкновенно высока, и трудно принять политическое решение. Но тогда, в 1950 году, высшее политическое руководство страны по инициативе Иосифа Виссарионовича Сталина такое решение принимало.

СВОРАЧИВАНИЕ СТАЛИНСКОГО ПЛАНА ПРЕОБРАЗОВАНИЯ ПРИРОДЫ

В октябре 1948 года было принято Постановление Совета министров СССР и ЦК ВКП(б) "О плане полезащитных лесонасаждений, внедрения травополюсных севооборотов, строительства прудов и водоёмов для обеспечения высоких устойчивых урожаев в степных и лесостепных районах Европейской части СССР". В печати этот план сразу же стали называть "сталинским планом преобразования природы".

Комплексная программа научного регулирования природы предполагала, что за 15 лет будут отобраны у степной зоны и включены в сельскохозяйственный оборот 120 миллионов гектаров земли, высажены более четырёх миллионов гектаров леса и созданы государственные полезащитные полосы длиной свыше пяти тысяч километров. Эти полосы должны были предохранять поля от жарких юго-восточных суховеев.

Кроме основных государственных лесополос, тянувшихся на сотни километров, высаживались лесополосы местного значения: вокруг отдельных полей, по склонам оврагов, вдоль старых и новых водоёмов, на песках и т.п.

В соответствии с планом улучшались методы обработки полей, вводились чёрный пар, зябь и лущение стерни. Совершенствовалась система применения минеральных и органических удобрений, производились посев отборных семян высокоурожайных сортов, приспособленных к местным условиям. Росли капиталовложения в сельское хозяйство, колхозы и совхозы получали новую технику.

Всё это позволило получить в первый же год реализации сталинского плана высокие урожаи: зерновые дали прирост по урожайности до 30%, овощи — до 70%, травы — до 200%. Была создана прочная кормовая база для развития животноводства. Значительную роль в реализации плана сыграли машинотракторные станции.

При таких темпах роста сельского хозяйства мы могли полностью закрыть внутреннюю потребность в продовольствии к 1960 году и выйти на рост экспорта. Но в 1953 году реализация плана была прекращена, более того, посадки леса стали вырубаться, 570 лесозащитных станций было закрыто.

Вся та техника, которая была задействована в соответствии со сталинским планом преобразования природы: автомобили, трактора, комбайны и т.д., — была переброшена на целину. Вскоре по инициативе Хрущёва были закрыты и машинотракторные станции.

Вопрос продовольственной безопасности нашего государства не решён до сих пор. Будет ли это путинский план преобразования природы или ещё что-то — покажет время, но такой проект нам необходим.

ПРЕКРАЩЕНИЕ ЕЖЕГОДНОГО СНИЖЕНИЯ ЦЕН И ЛИКВИДАЦИЯ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

При Сталине в экономике главными были натуральные показатели: тонны, метры и т.д. Для каждого вида продукции в соответствии с планом устанавливались контрольные цифры. Это позволило восстановить экономику страны, разрушенную в годы Великой Отечественной войны, провести программу перевооружения, решить крупные инфраструктурные задачи и, начиная с 1947 года, снижать ежегодные цены.

После смерти Сталина предприятия стали отчитываться по стоимости произведённой продукции, в результате чего у нас исчезла сама возможность понижать цены.

При Сталине в стране было развитое артельное производство, в котором было занято почти шесть миллионов человек. Поощрялось индивидуальное предпринимательство: стоимость патента была доступной и являлась своеобразным налогом на вменённый доход. Индивидуальные мастера и артели производили одежду, обувь, мебель, игрушки, бытовую технику, патефоны и т.п.

При Хрущёве производственные артели были уничтожены, более 140 тысяч предприятий было закрыто. В краткосрочной перспективе это привело к дефициту продукции, а по многим видам продукции — к товарному голоду.

РАЗРЕШЕНИЕ АБОРТОВ

По инициативе Иосифа Виссарионовича Сталина в 1936 году было принято специальное Постановление Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров СССР "О запрещении абортов, увеличении материальной помощи роженицам, установлении государственной помощи многодетным, расширении сети родильных домов, детских яслей и детских садов, усиле-



Московское международное экономическое совещание 1952 года

ни уголовного наказания за неплатёж алиментов и о некоторых изменениях в законодательстве о разводах".

Благодаря этому комплексу мер, мы уже к 1953 году восстановили довоенную численность населения страны.

Закон о запрете абортов действовал в Советском Союзе до 23 ноября 1955 года, когда указом Президиума Верховного Совета СССР производство операций искусственного прерывания беременности было разрешено. В итоге наша страна потеряла десятки миллионов неродившихся сограждан.

ПРЕСЛЕДОВАНИЕ ЦЕРКВИ

Со смертью Сталина закончилась эпоха "сталинского церковного ренессанса" и начался своеобразный рванцы трюизма.

7 июля 1954 года вышло Постановление ЦК КПСС о серьёзных недостатках в научно-атеистической пропаганде и мерах её улучшения. В нём отмечалось, что оживление в деятельности Русской православной церкви и других религиозных групп, рост числа граждан, отправляющих религиозные обряды, наносит ущерб государственным интересам. В связи с этим партийным и комсомольским организациям, Министерству просвещения было предписано активнее проводить антирелигиозную работу, систематически, со всей настойчивостью разъясняя верующим, что они находятся "в плену религиозных верований и предрассудков".

Это Постановление запустило атеистическую кампанию, в результате которой основная масса храмов и монастырей, открытых при Сталине, была вновь закрыта. Многие из них были не просто закрыты, но и разграблены, а некоторые храмы были полностью разрушены.

Всего за десять лет антирелигиозной кампании, продолжавшейся вплоть до отставки Никиты Хрущёва в 1964 году, было закрыто более десяти тысяч православных храмов, а число православных приходов сократилось вдвое.

СВОРАЧИВАНИЕ ПЛАНОВ ПО СОЗДАНИЮ БЕЗДОЛЛАРОВОЙ ЗОНЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ

В апреле 1952 года по инициативе Советского Союза в Москве прошло Международное экономическое совещание,

в котором приняли участие представители 49 стран. Страны-участники согласовали создание широкоформатного блока и бездолларовой зоны торговли.

За время работы московского совещания было подписано более 40 торговых и научно-технических соглашений сроком от трёх до пяти лет, которые предусматривали расширение Советским Союзом торговых операций со странами Латинской Америки, Азии и Африки.

В феврале 1953 года, за несколько дней до смерти Сталина, в столице Филиппин Маниле по инициативе СССР прошло совещание по созданию зоны бездолларовой рублёвой торговли для стран Азии и Океании. На 1953 год были запланированы подобные региональные совещания в Буэнос-Айресе и Аддис-Абебе.

Сталин регулярно запрашивал цифры по торговле, интересовался внешнеэкономическими вопросами. На встрече с послом Аргентины Леопольдо Браво, которая состоялась 7 февраля 1953 года, Сталин расспрашивал, что желала бы покупать Аргентина, сколько тракторов, сельхозтехники, другой продукции было бы нужно для развития экономики южноамериканской страны. Посол отвечал, что Аргентина хотела бы закупать в Советском Союзе оборудование для нефтяной промышленности, сельскохозяйственные машины и многое другое.

На этой встрече Сталин отметил, что ангlosаксы привыкли сидеть на чужих шеях и что с этой политикой надо кончать! Всё это говорит о том, что Советский Союз готов был создать свой международный рынок — рублёвый, а не доллар-овый. После смерти Сталина этот экономический и, безусловно, стратегический проект оказался забыт.

Нереализованные крупные проекты, как и реализованные в сталинскую эпоху индустриализация, коллективизация и восстановление народного хозяйства после войны показывают, что развитие нашего государства, исходя из его природно-климатических условий и масштабов, возможно только через государственные мобилизационные проекты. Вокруг этих проектов собираются не только предприятия, вокруг них мобилизуется сам народный дух. Сегодня нам жизненно необходим большой проект, и тогда мы сможем сказать, что сталинские идеи вернулись в жизнь, сталинские идеи побеждают!

А можно отложить все рассуждения и констатировать: состоялся триумф не просто социо-экономико-географического уникума под названием СССР. Победу одержала планета на планете или, по меньшей мере, отдельный континент евразийского материкового массива, причём не только из-за своих размеров, природных и рукотворных богатств. Это было подкреплённое мудрым вождизмом торжество политической и неподдающейся никакому бескрылому земному толкованию общности — советского народа во главе с блистательным народом русским.

Как эта непреклонная воля была реализована на столь фантастическом удалении — в 13—17 тысяч километров от Москвы (по воздуху и смотря до какой точки)?

СРАЖЕНИЕ В АНТАРКТИДЕ

В январе 1947 года наш Тихоокеанский флот был разделён на два флота: 5-й с главбазой во Владивостоке и 7-й с главбазой в Советской Гавани. В апреле 1953-го, т.е. сразу после смерти Сталина, оба флота снова были объединены. Разъединение флотов лишь на первый взгляд казалось непродуманным решением, якобы осложняющим оперативное управление. Нет, оно диктовалось насущной военно-политической необходимостью.

Ещё в 1939 году советское правительство разослало ноту протеста в адрес государств, уже проникших в Антарктиду либо намеревавшихся присоединиться к тем, которые "занимались необоснованным разделом на секторы земель, некогда открытых российскими исследователями и мореплавателями и являющихся неотъемлемой территорией Советского Союза". Нота касалась неправомочных притязаний США, Великобритании, Франции, Германии, Японии, Норвегии, Аргентины, Чили, Австралии. Начавшаяся мировая война помешала Сталину продолжить эту борьбу на политическом фронте. Зато после её окончания он подкрепил дипломатические демарши решительными военными мерами, прекрасно отдавая себе отчёт, что в мире капитала понимают и уважают только язык силы.

Начиная с 1945 года, в советской печати, на собраниях в научных и общественных организациях, производственных коллективах выступали академики, профессора, специалисты, писатели, партработники с аргументированными доказательствами не только наших арктических прав, но также и антарктических. Выступления бывали резкими, разоблачающими наглые действия Запада. В частности, нацумела статья "Освоение полярных районов Соединённых Штатами и Канадой в военных целях", напечатанная в журнале "Морской сборник" в 1947 году.

А в 1950-м был обнародован "Меморандум Советского правительства по вопросу о режиме Антарктики". Сталин ещё раз официально заявил, что мы оставляем за собой право претендовать на весь антарктический материк как правопреемники первооткрывателя — Российской империи. Меморандум подвигнул грозный итог череде событий, происходивших во льдах за пять последующих лет. Самым важным из них являлось кровопролитное боестолкновение между СССР и США.

Советская разведка отслеживала многое, связанное с военной активностью немцев на шестом континенте. Она же установила, что война ещё не закончилась, когда аналогичную активность проявили англичане. Вскоре к ним подключились японки. Нелепо предполагать, чтобы Сталин сквозь пальцы взирал на суету открытых врагов (немцев) и скрытых (британцев и японки), возмечтавших прибрать к рукам наши антарктические наследие. Официально первая советская станция "Мирный" появилась здесь в 1956 году. Однако имеются пусть скудные, но факты, которые свидетельствуют, что моряки, авиаторы, другой советский персонал прибыли на континент, если не раньше, то и не позже 1946 года.

Сталинская внешняя политика обходилась без рекламной крикливости. Не забудем, что атомное оружие появилось у нас лишь в 1949 году, а США, отблотившись по Хиросиме и Нагасаки, за пару лет успели изготовить ядерную начинку для полусотни бомб. Это не снижало нашу решимость пресекать эгоистичные, экспансионистские устремления японки и отстаивать русские, а в широком смысле — советские и общечеловеческие интересы. Соблюдались жёсткие и гибкие нормы: а) не пасовать ни перед кем; б) проявлять выдержку и осторожность. Поэтому наше присутствие за Южным полярным кругом являлось государственной тайной.

Новость из прошлого впервые, в урезанном виде попала в отечественную печать в 1990-х. При этом обрела множеством сплетен, догадок, "жареных" баек. Но если отсечь шелуху, то вырисовывается реалистичная картина. Её мозаика неполная. В том числе потому, что одновременно появились явно инсигнированные публикации с целью опровергнуть обстоятельство, являющееся неудобным для постсталинских и оставшееся таковым для постсоветских властей.

Боестолкновение двух ещё недавно союзнических держав и победа в нём СССР... Для хрущёвцев признание сего факта означало бы недопустимое возвеличивание сталинской эпохи и нарушение пресловутой политики мирного сосуществования. Для правящей верхушки США — несмываемый стыд и позор. Последнее непременно также для последователей Горбачёва и Ельцина, пресмыкающихся перед заокеанскими покровителями.

В конце 1946 года США отправили в Антарктику внушительную эскадру под командованием адмирала Ричарда Бэрда. Прославленный североамериканский флотоводец был опытным исследователем южнополярных пространств, ранее совершив туда три экспедиции. Теперь он возмнил самую ответственную, замкуплированную под научную, но осуществлявшуюся под эгидой военно-морских сил. Была разработана наступательная оперативно-стратегическая операция "Высокий прыжок".

Бэрду предписывалось завладеть созданной в Антарктике инфраструктурой немцев, а в случае обнаружения их живой военной силы, уничтожить её. Урановые "запахи" дразнили "обоняние" военно-промышленного комплекса США, и адмирал должен был выполнить целую программу соответствующих изысканий. США не сомневались, что в будущем они обязательно столкнутся с Советским Союзом в Арктике, дабы установить контроль над стратегическим Северным морским путём. На этот счёт имелись заявления самого адмирала и высокопоставленных чиновников вашигтонской администрации. Поэтому японки дополнительно намечали обработать штабную организацию и тактику ведения боевых действий в полярных условиях, испытать различное снаряжение.

Главное — предусматривалось на веки вечные воткнуть в Антарктиду звёздно-полосатый флаг, воплотить замысел, о котором накануне поболтался заместитель госсекретаря Дин Ачесон: "США не признают претензий какой-либо страны в отношении Антарктики и резервируют все свои права на неё".

Эскадра Бэрда включала новейший ударный авианосец "Филиппин Си". Сообщалось, что на его борту находилось 25 самолётов и 6 вертолётов, хотя корабли этого типа могли нести до ста самолётов. Также ей был придан эскортный авианосец "Каса-бланка", который мог нести около тридцати самолётов, в то действительности их было якобы 18. Кроме того, в распоряжении Бэрда находились: два эсминца, два ледокола, два танкера, четыре транспортных судна, десантный командно-штабной корабль, подводная лодка. Всего на борту отряда кораблей находилось порядка 4,5 тысячи человек. В их числе, кроме моряков, лётчиков, авиатехников, был батальон морских пехотинцев, подразделение рейнджеров, команда подрывников, куда входила группа боевых пловцов. Чисто научных работников насчитывалось матовато — 25 человек. Зато эскадру сопровождала дюжина журналистов — плавание должно было с помпой освещаться в прессе. В нужном, естественном, свете.

"Помпы" не получились. Разделившись на три группы, корабли Бэрда долго лавировали между ледяными полями, пока в феврале подошли к Земле Королевы Мод. Заклепа работа: высадка на берег, воздушное и наземное обследование территории, закладка будущей базы... И — неожиданности: через три недели адмирал срочно свернул всю деятельность, отдал приказ возвращаться домой.

Возвращение смахивало на паническое бегство. Из 14 кораблей в Штаты вернулось не то 13, не то 11. Несколько судов были сильно потрепаны. Недосчитались японки и самолётов: от 6 до 20 штук. Погибло нескольких сотен человек личного состава — приблизительно 400 человек. Есть и более скромные цифры: 30-35 человек. Разногласия вызвана тем, что компетентные ведомства США преобладали в шок и растерянность, несли оклеветки, противоречили друг другу. А средства массовой информации так запутались, так метались между желанием оповестить мир об антарктическом футоре и страхах быть наказанными, что завеса из правды, полуправды и откровенной лжи не рассеяна до сих пор.

В качестве "заметок на полях" затрону полную свободу волеизъявления властей США во всём, что относится к их физическому потерям. Период Второй мировой войны оставим в покое. Но скрупулёзное изучение документов и свидетельств очевидцев обнаруживает, что японки забили свои людские потери в корейской войне в пять раз, во вьетнамской — в два раза, существенно уменьшили аналогичные показатели своей агрессии в Афганистане, Ираке, Сирии и других странах, утаили гибель десятков гражданских и сотен военных самолётов и вертолётов, потопление не только малых, но и крупных кораблей. Командование вооружённых сил США составляет свои сводки по геббельсовским лекалам. Оно большой мастак по части сокрытия правды. А хваленая информированность американского общества — красивая, но глупая сказка.

В негостеприимной Антарктиде адмирал Бэрд, готовый к возможной встрече с разгромленными гитлеровцами, столкнулся с теми, кто этих гитлеровцев недавно разгромил!

Его вооружённую до зубов эскадру встретили не деморализованные и беглые нацисты, а надводные и подводные корабли того самого советского 5-го флота. Плюс авиация, базировавшаяся на прекрасно оборудованном аэродроме. Плюс новость откуда взявшаяся во льдах крепкие бойцы в белых масках. Скоротечный бой на ледяной равнине, несколько грозных торпедных атак, огневые налёты на непроницаемые визитёров, стремительные перехваты американских самолётов — и вот визитёры уносят ноги, спасая, как они любят выражаться, свои задницы.

ПОДГОТОВКА СОВЕТСКОГО ОТВЕТА

Одной из ведущих причин разделения Тихоокеанского флота была потребность в создании военно-морского соединения, которому условно можно дать название "Антарктический флот СССР". Эту потребность наглядно подтвердила схватка с эскадрой Р. Бэрда. Борьба за шестой континент виделаась напряжённой и длительной, и только флот мог сыграть в ней решающую роль. Снова объединить 5-й и 7-й флоты предстояло не ранее практического распространения на Антарктиду советского суверенитета.

Другой фактор. Полным ходом шла гражданская война в Китае. Близилось поражение чанкайшстов и победа маоистов, что означало фактически поражение США и победу СССР. В мире возникла возможность интеграционная антиазиатская ось Москва — Пекин, что звучало в ушах японки и их сателлитов похоронным звоном.

Словом, 5-й флот оказался вовсе не пятым колемсом в телеге, а, напротив, повысил уровень мобильности и боеготовности военно-морских сил СССР. Затем по мере ввода в строй новых кораблей должна была повыситься его способность защищать упомянутую ось с южного направления, охранять интересы Родины на сверхдальнем расстоянии от её евразийских берегов.

В этой связи часто упоминаются три эскадренных миноносца, включённых в "Антарктический флот": "Высокий", "Важный" и "Внушительный". Многие материалы о месте и времени их постройки не стыкуются между собой. Судя по большинству данных, эсминцы сошли со ступеней в Комсомольске-на-Амуре. Следует подчеркнуть, что никакое отрицание фактов, касающееся этих военных судов, не влияет на ключевое событие — сражение в Антарктиде. Разве что несколько меняет состав участников сражения. Однако придётся констатировать нелепых аргументов так называемых отрицателей.

Первое. Кое-кто уверяет, что таких эсминцев вообще не существовало или, что их было не три, а два или даже один. Это — позиция из разряда "ничего не вижу, ничего не слышу", хотя словоохотлива до чрезвычайности. Она игнорирует официальные советские документы и заслуживающие доверия зарубежные справочники.

Второе. Кое-то доказывает, что эти эсминцы никак не могли попасть в Антарктику из-за недостаточного запаса хода — 5000 миль. Сдётся, эти авторы ничего не слышали о танкерах и других судах сопровождения и снабжения, позволяющих любым кораблям совершать переходы любой дальности, включая кругосветные плаванья.

Третье. Говорилось, что при их закладке были использованы японские судостроительные технологии. Кое-кто настаивает: заимствованные технологии были устаревшими, корабли имели плохие тактико-технические характеристики, отчего один миноносец едва ли не сразу после постройки встал на прикол. По-видимому, некоторые авторы, выросшие в постсо-

ветском "демократическом" бардаке, имеют смутное представление о сталинском СССР, где этакое головопалство было невозможно в принципе. А случись вездельничество подобного рода — мы бы до сих пор обсуждали грандиозный шум от него и от репрессий, обрушившихся на головы виновных.

Четвёртое. Повышенная секретность вокруг эсминцев налицо. Отсутствуют даже их фотографии. На одном-единственном снимке корабля из этой троицы, сделанном где-то в полярных широтах, нельзя увидеть никаких опознавательных знаков. Однако проявляемая по этому поводу нервная прыть ряда публикаторов весьма подозрительна. Не знаю, долго ли они думали, прежде чем дали отсутствию фотографий забавное объяснение: эскадренные миноносцы данного проекта "были не самыми лучшими кораблями" и никого не интересовали.

Верно, кораблям потребовалась модернизация. Не по вине проектировщиков и судостроителей, а из-за новых задач, поставленных перед флотом. Сведения о переоборудовании отрывочны. Но дополнительно известно: в 1946 году на эсминцах велась работа по усилению корпуса, обновлению судовых систем для действий при низкотемпературной и сложной ледовой обстановке. Кроме того, на "Важном" демонтировали одну из орудийных башен, установив катапульту и ангар для гидросамолёта.

Как гражданских, так и военных судов в Советском Союзе тогда, конечно, не хватало. После нападения Германии все грузы, конуно, пассажирские, рыболовные, вспомогательные, специальные, технические и другие плаведницы перешли на режим военной службы. За войну наши потери на море составили свыше 750 кораблей — от крейсеров до мотоботов. Поэтому в акциях по приведению в чувство тех, кто позарился на принадлежащую нам по праву Антарктиду, участвовали и небоевые суда. Среди них выделим китобойную флотилию "Слава", доставшуюся Советскому Союзу от Германии по репарации. Она состояла из флагмана — крупнотоннажной китобазы "Слава" — и небольших китобойных судов.

Флагман представлял собой пароход водоизмещением свыше 28 тысяч тонн. Он не только разделял и обрабатывал добычу китобойцев, но и пополнял другие суда запасами топлива, провианта, воды (имелась высокопроизводительная опреснительная установка). Снабжал их запчастями, другими расходными материалами. На борту "Славы" имелась возможность производить ремонт различных машин, агрегатов, приборов. В конце 1946 года флотилия приступила к промыслу китов в антарктических водах. Командовал её первым рейсом капитан В.И. Воронин — живая легенда советского ледокового флота, участник и начальник ряда экспедиций, а также военных походов в советском Заполярье.

Впрочем, рейс состоялся не только как промысловый, о чём свидетельствует ещё одна легендарная фигура, имевшая руководящее отношение к описываемым событиям, — И.Д. Папанин. Выдающийся учёный-полярник, контр-адмирал, дважды Герой Советского Союза, Папанин всю войну был начальником Главсевморпути — жизненно важной для страны водной магистрали. Но вовсе не за это он в 1951 году получил ещё более высокую должность, пусть её название выглядело довольно невинно: руководитель Службы космических исследований Отдела морских экспедиционных работ Академии наук СССР Военно-морская разведка — вот что на самом деле оказалось в его руках. Это было признанием неоспоримых заслуг Папанина в ответственной области государственной безопасности, куда логично вписывалось выигранное им сражение с эскадрой адмирала Бэрда.

Несмотря на засекреченность пребывания И.Д. Папанина на шестом континенте, в среде советских полярников ходили определённые толки о его деятельности там. Хуже в информативном плане обстояло с И.П. Мазурком. Между тем, его популярность в своё время была не меньшей. Он был знаменитым лётчиком, Героем Советского Союза, облетевшим все районы Арктики, неоднократно прилетавшим в Антарктику (впервые посадил самолёт на айсберг). Некоторое время он занимал должность начальника управления авиации Главсевморпути, дослужился до звания генерал-майора. Во время войны руководил перегоночной трассой "Алсиб" ("Аляска — Сибирь"), по которой в СССР перегонялись самолёты, получаемые по ленд-лизу.

Сталин знал, кому поручить авиаприкрытие процесса советизации и освоения Антарктиды, и какую мацатность для этого использовать. Из всех доставляемых через Алсиб самолётов внимания в нашем случае заслуживает истребитель "Кингкобра". Вооружённый 37-миллиметровой пушкой и четырьмя крупнокалиберными пулемётами, он имел очень приличную дальность полёта — до четырёх тысяч километров. Максимальная скорость — до 650 километров в час. Примечательно, что "Кингкобры", поступавшие в СССР с 1943 года, так и не участвовали в боях на советско-германском фронте. Дальновидный Сталин берёт этот истребитель как будущий перехватчик стратегических бомбардировщиков США. В период господства в воздухе поршневой авиации только "Кингкобра" и "Мустанг" были способны на высоте 11-12 тысяч метров эффективно поразить летающую суперкресть Б-29.

Компания "Белл Эйркрафт", как и остальные компании США наживавшаяся на военных поставках, с готовностью учитывала все пожелания советских заказчиков. Она устраняла недостатки и улучшала конструкцию самолёта, делая его максимально пригодным для применения в высоких широтах. Компания произвела 3300 "Кингкобр". Ирония судьбы: две с половиной тысячи машин были отправлены в СССР, 300 — во Францию, ещё какое-то количество перепало другим странам и почти ничего не досталось военно-воздушным силам США. Те, правда, уповали на истребитель "Мустанг", но он имел меньшую дальность полёта и совершенно не годился для эксплуатации в морозную погоду. Когда японки спохватились, "Кингкобры" уже влились в нашу ПВО. А вскоре были подготовлены к отправке в Антарктиду.

Судя по всему, они, а также транспортные самолёты Ли-2 были доставлены на континент в разобранном виде китобазой "Слава". Собраны и облётаны на аэродроме, построенном немцами в Новой Швабии.