

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

УДК 91.(091); 91.(092)

Поступила 15 апреля 2012 г.

ПОКОРЕНИЮ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА – 75 ЛЕТ

*д-р геогр. наук Л.М.САВАТЮГИН**ГНЦ РФ Арктический и антарктический научно-исследовательский институт, Санкт-Петербург, savat@aari.ru*

«За выдающийся подвиг, совершенный во славу советской науки и в деле освоения Арктики», – такие слова прозвучали во время награждения участников первой в мире полярной научно-исследовательской дрейфующей станции «Северный полюс». Однако началу работы станции предшествовала невероятно сложная подготовка, немалая роль в которой была отведена полярной авиации.

В январе 1935 г. в Политбюро СССР было одобрено предложение Героя Советского Союза С.А.Леваневского о сверхдальнем перелете без посадки по маршруту Москва – Северный полюс – США (Сан-Франциско), протяженностью 13 тысяч километров. Политбюро утвердило состав экипажа (С.А.Леваневский – командир экипажа, В.И.Левченко – штурман, Г.Ф.Байдуков – второй летчик, А.В.Беляков – запасной штурман, М.В.Гуревич – запасной летчик), а общее руководство подготовкой перелета возложило на К.Е.Ворошилова и Г.К.Орджоникидзе. Самолет РД стартовал из Москвы 3 августа, но через несколько часов, долетев до Баренцева моря, по приказу Леваневского повернул назад и приземлился в районе Новгорода. Комиссия, возглавляемая начальником штаба ВВС В.В.Хрипиным, признала причину прекращения полета необоснованной, поскольку никаких неисправностей не обнаружила. А уже 21 августа 1935 г. полярный летчик М.В.Водопьянов направляет начальнику Главсевморпути О.Ю.Шмидту записку, в которой предлагает новый вариант перелета через Северный полюс в Америку:

«Наличие радиометеорологических станций не только на побережье материка, но и в отдельных пунктах (Земля Франца-Иосифа, Шпицберген, Северная Земля, Врангель и т.д.) дает возможность при их обслуживании осуществить в 1936–1937 гг. комплексную воздушную экспедицию на Северный полюс... Для осуществления полета и посадки на Северном полюсе мы должны подходить не с позиций голого рекордсменства, а с планомерного и систематического изучения районов, прилегающих к Северному полюсу. Этот полет может быть и должен быть совершен с исключительно подготовленными кадрами, людьми, изучившими технику своего дела. В нашей стране такие люди и самолеты есть».

Стало ясно, что планомерное освоение северной полярной области, являвшееся одним из важнейших направлений политики советского государства, невозможно без изучения водного, атмосферного и ледового режима Северного Ледовитого океана. 13 февраля 1936 г. в Кремле состоялось совещание высшего руководства СССР об организации транспортных полетов по маршрутам Северного морского пути. На совещании начальник Главсевморпути академик О.Ю.Шмидт доложил разработанный им план организации воздушной экспедиции на Северный полюс и создания дрейфующей станции в его районе. Правительство одобрило этот план и приняло постановление, поручившее Главному управлению Севморпути организовать в 1937 г. экспедицию в район Северного полюса, доставить туда на самолетах оборудование

научной станции и зимовщиков. Руководство этой операцией было возложено на О.Ю.Шмидта. С этого момента началась активная подготовка к высадке на полюсе.

Местом промежуточной базы для штурма полюса был выбран самый северный остров в архипелаге Земля Франца-Иосифа – о. Рудольфа, где еще в 1932 г. была создана советская полярная станция. Весной 1936 г. туда на разведку отправились летчики М.В.Водопьянов и В.М.Махоткин, а в августе в направлении о. Рудольфа вышел ледокольный пароход «Владимир Русанов» с грузом для строительства и оборудования аэродрома. На борту ледокола находился И.Д.Папанин – начальник экспедиции.

В подготовке к экспедиции, ее оснащении были задействованы многие промышленные предприятия страны: московский завод «Каучук» строил палатку для жилого лагеря, с надувным резиновым полом и брезентовыми стенами с двойным слоем гагачьего пуха; ленинградский судостроительный завод им. Каракозова по специальным чертежам создал нарты из ясеня, прочные и легкие (20 кг); институт

инженеров общественного питания подготовил для экспедиции спецпродовольствие, которого хватило бы на полтора года. Очень важная задача была поставлена перед Центральной радиолaborаторией – обеспечить экспедицию надежной радиосвязью. Были спроектированы 2 радиостанции, основная и аварийная, а также система подзарядки источников питания. Все радиооборудование, вплоть до мельчайших запасных деталей, было изготовлено под личным наблюдением Э.Т.Кренкеля, радиста экспедиции, уже приобретшего бесценный опыт радиосвязи во время зимовок на полярных станциях Маточкин Шар и Бухта Тихая.

Ровно через год, 13 февраля 1937 г., О.Ю.Шмидт отчитался перед правительством о проделанной работе и подборе участников экспедиции. 14 февраля Политбюро постановило: «Разрешить Главсевморпути (т. Шмидт О.Ю.) осуществить в марте-апреле 1937 года экспедицию в район Северного полюса для высадки полярной станции на льду». В состав дрейфующей станции вошли четыре человека: И.Д.Папанин – руководитель, Е.К.Федоров – метеоролог и геофизик,



Слева направо: Э.Т.Кренкель, И.Д.Папанин, Е.К.Федоров, П.П.Ширшов перед вылетом.

Э.Т.Кренкель – радист и П.П.Ширшов – гидробиолог и океанограф (на него также были возложены обязанности врача). Руководителем экспедиции был утвержден О.Ю.Шмидт. В состав воздушной экспедиции вошли начальник полярной авиации, заместитель О.Ю.Шмидта М.И.Шевелев, командир летного отряда, Герой Советского Союза М.В.Водопьянов, флагштурман И.Т.Спирин, летчики – Герой Советского Союза В.С.Молоков, А.Д.Алексеев, И.П.Мазурук, П.Г.Головин, Л.Г.Крузе, М.С.Бабушкин, синоптик Б.Л.Дзерждзеевский, спецкор «Известий» Э.Виленский, кинооператор М.Трояновский, механики, радисты. Правительство дало согласие на участие в экспедиции самого О.Ю.Шмидта.

22 марта 1937 г. эскадрилья из 4-х четырехмоторных самолетов АНТ-6 и двухмоторного разведчика Р-6 (АНТ-7) поднялась в воздух с московского аэродрома и взяла курс на Архангельск. Первая посадка была совершена в Холмогорах, где колесные шасси заменили лыжными, вторая, 30 марта – в Нарьян-Маре, где аэродромом послужил лед на реке Печора. 31 марта в Нарьян-Маре состоялось общее собрание экспедиции, на котором О.Ю.Шмидт предложил высказаться всем, выявить все недостатки: «Нужно проверить себя критически. Предстоит более трудный этап. Надо наладить то, что не совсем налажено». Оказалось, что в действиях эскадрильи много несогласованности, командиры недостаточно информированы, технический состав испытывает трудности, связанные с эксплуатацией машин, с радиосвязью. Все высказанное на этом собрании подытожил О.Ю.Шмидт: «Экспедиция наша трудная и опасная. Нужна храбрость, но нужна и большая организованность. Наш полет не только полезное и нужное дело, но, в известной степени – честь страны. И честь страны мы в обиду не дадим».

12 апреля по плану экспедиции самолеты должны были достичь аэродрома на о. Рудольфа, но лед подтаял, и полностью загруженным машинам не удалось взлететь. Пришлось слить часть топлива и взять

курс на более близкий аэродром – на станции Маточкин Шар (Новая Земля). Лишь 19 апреля им удалось достичь о. Рудольфа.

4 мая был совершен разведывательный полет к полюсу. Экипаж в составе П.Г.Головина (командир), А.С.Волкова (штурман), Н.Л.Кекушева, В.Д.Терентьева (бортмеханики) и Н.Н.Стромилова (радист) поднялся в воздух в 11.23, достиг полюса в 16.32 и благополучно приземлился на о. Рудольфа в 22.45. По результатам полета состоялось совещание, на котором П.Г.Головин доложил, что в районе полюса наблюдалась сплошная низкая облачность, и О.Ю.Шмидт принял решение послать только один четырехмоторный самолет флагмана на полюс, а уже по его радиомаяку навести на посадку остальные.

12 мая на самолете Р-5 полярной авиации (командир Л.Г.Крузе), который помогал экспедиции на этапе разведки, в район полюса вылетел метеоролог Б.Л.Дзерждзеевский. Основной задачей полета было исследование атмосферы. Из-за сплошной облачности самолет потерял ориентиры, и Л.Г.Крузе посадил его вслепую на лед, когда топливо было уже на исходе. На помощь к нему вылетел П.Г.Головин на Р-6, доставил топливо, еду и теплые вещи. В ожидании подходящей погоды они просидели на льдине 5 дней и 17 мая вернулись на о. Рудольфа.

Рано утром 21 мая в направлении полюса вылетел один четырехмоторный самолет, управляемый М.В.Водопьяновым. На борту кроме него находились О.Ю.Шмидт, М.С.Бабушкин, И.Т.Спирин, Ф.И.Бассейн,



М.В.Водопьянов.

К.И.Морозов, П.П.Петенин, С.А.Иванов, «папанинская четверка» и кинооператор М.Трояновский. Непрерывно поддерживалась радиосвязь, уточнялась погода и характер ледяного покрова. Во время полета произошла авария: в верхней части радиатора третьего мотора образовалась течь во фланце, стала испаряться охлаждающая жидкость (антифриз). Морозову и Петенину пришлось разрезать обшивку крыла и подкладывать тряпку, которая впитывала жидкость, выжимать ее в ведро, а из него насосом перекачивать в бачок мотора. Эту операцию механикам приходилось проводить, высовывая голые руки из крыла при -20°C и стремительном ветре (они выполняли эту работу до самой посадки). В 10.50 достигли полюса, при посадке самолета впервые использовался тормозной парашют. А в 11.12 связь внезапно оборвалась. С этого дня началась работа дрейфующей станции «Северный полюс».

Командиром оставшегося авиаотряда был назначен В.С.Молоков, главным штурманом – А.А.Ритсланд. 25 мая 3 четырехмоторных АНТ-6 стартовали с о. Рудольфа на север. В 5.25 самолет, управляемый В.С.Молоковым, достиг Северного полюса, довольно быстро нашел стоянку и лагерь

полярников и вскоре приземлился рядом. Экипажам двух других самолетов не удалось сориентироваться и отыскать нужное место. А.Д.Алексеев посадил самолет ближе других к полюсу – всего в 8 километрах и сразу связался с В.С.Молоковым, а 27 мая добрался до той же льдины, где находился лагерь. С И.П.Мазуруком, управлявшим третьим самолетом, связь прервалась на несколько суток, поэтому 29 мая на поиски отправился экипаж В.С.Молокова. Не найдя товарищей, они вернулись в лагерь, но в тот же день восстановилась радиосвязь. Однако самолет И.П.Мазурука достиг нужной льдины только 5 июня. С собой полярные летчики привезли «пятого папанинца» – пса Веселого.

С момента основания лагеря полярники занимались установлением радиосвязи с Москвой, монтажом жилой палатки и приборов для гравитационных наблюдений, а П.П.Ширшов, чтобы не терять времени, изготовил самодельную лебедку для проведения гидрологических измерений (стационарная была в машине И.П.Мазурука). Сразу же взяли гидрологическую станцию: температура воды на глубине 300 м – $+0,62^{\circ}\text{C}$; 500 м – $+0,42^{\circ}\text{C}$; 1000 м – $-0,17^{\circ}\text{C}$. Всего было взято 15 горизонтов.



Герои Советского Союза (слева направо): И.Т.Спирин, М.И.Шевелев, М.С.Бабушкин, О.Ю.Шмидт, М.В.Водопьянов, А.Д.Алексеев, В.С.Молоков.

3 июня О.Ю.Шмидт по радиосвязи распорядился выслать для экспедиции ледокол с колесными шасси для самолетов, а 6 июня перед отлетом состоялся прощальный митинг (с пением «Интернационала») и подъемом флагов с государственным гербом СССР и портретом Сталина в честь открытия станции «Северный полюс».

Возвращение тоже было нелегким. Около 9 часов на о. Рудольф приземлились только три из четырех самолетов. Машине А.Д.Алексеева не хватило горючего и он сел на лед, не долетев до острова. Примерно в 100 км от этого места находился Р-5 с Л.Г.Крузе и Б.Л.Дзержевским, обеспечивающий полярников метеосводками. 8 июня на помощь А.Д.Алексееву вылетел П.Г.Головин на Р-6 с запасом топлива на борту. Поздно ночью все 3 машины вернулись на о. Рудольфа.

16 июня был совершен перелет всей эскадрильи на материк, приземлились на аэродроме Амдермы. Чтобы обеспечить посадку самолетов с лыжными шасси, местным рабочим пришлось на грузовиках привозить снег на аэродром, так как уже наступило лето и снег на аэродроме растаял. А 19 июня в Амдерму пробился ледокольный пароход «Садко» с колесными шасси. В тот же день самолеты вылетели в Архангельск.

Этот день – 19 июня 1937 г. – ознаменовался еще одним важным событием в истории страны: АНТ-25, управляемый Героем Советского Союза В.П.Чкаловым и следовавший по маршруту Москва–Ванкувер, пересек Северный полюс. История этого полета такова: в 1930-е гг. многие страны стремились стать обладателями рекорда дальности полета, и для СССР это также было вопросом престижа. В 1935 г. перелет С.А.Леваневского, Г.Ф.Байдукова и В.И.Левченко на самолете АНТ-25 по запланированному маршруту Москва–Северный полюс–Сан-Франциско был прерван командиром. Весной 1936 г. В.П.Чкалов, Г.Ф.Байдуков и А.В.Беляков обратились в правительство с предложением провести перелет из СССР в США через Северный полюс, но И.В.Сталин,

опасаясь повторения неудачной попытки перелета С.А.Леваневского, указал другой план маршрута: Москва–Петропавловск–Камчатский. Перелет продолжался 56 часов, общая протяженность рекордного полета составила 9375 км. Все члены экипажа были удостоены звания «Героев Советского Союза». Об исключительной важности этого перелета для того времени говорит тот факт, что возвращающийся в Москву самолет приехал встречать на аэродром лично И.В.Сталин.

С этого момента В.П.Чкалов приобрел всенародную известность в СССР. Он продолжал добиваться разрешения на совершение перелета в США, и в мае 1937 г., после организации полярной станции «Северный полюс» на дрейфующей льдине, такое разрешение было получено. Безусловно, связь между этими событиями есть. Ведь важной частью успешного перелета являлось составление максимально точного метеопрогноза, поэтому данные о погоде в районе Северного полюса, полученные благодаря работе Б.Л.Дзержевского, а позднее – четверки «папанинцев», были использованы при подготовке и осуществлении перелета.

Вспоминая момент прохождения АНТ-25 над Северным полюсом, Г.Ф.Байдуков писал в своих мемуарах: «Взглянув вниз, мы с Сашей [Беляковым] с большой теплотой вспоминали четырех советских полярников, которые трудились на благо Родины и мировой науки на станции СП-1. Штурман передал по радио Папанину, Кренкелю, Федорову и Ширшову наш привет, низкий поклон и огромное спасибо за те сообщения с полюса, которые позволили центру разрешить нашей тройке полет. Привет, друзья! Счастливого вам плавания в полярном море на льдине! Прощай, Северный полюс!».

Но чествовать В.П.Чкалова и его отважный экипаж в Советском Союзе будут позже, после триумфа в США и Европе. А пока, 25 июня 1937 г. Москва встречала героев полярной авиации – мужественных летчиков, механиков и радистов, которые, невзирая на все трудности и неожиданности такой рискованной операции, «честь

страны в обиду не дали». Самолеты приземлились на центральном аэродроме им. М.В.Фрунзе. Героев встречало правительство. С речами выступили О.Ю.Шмидт и М.В.Водопьянов. Затем состоялся триумфальный проезд участников воздушной экспедиции через Москву к Большому Кремлевскому дворцу, где в Георгиевском зале прошел праздничный прием-ужин, а затем концерт. 27 июня 1937 г. звание «Герой Советского Союза» было присвоено А.Д.Алексееву, П.Г.Головину, И.П.Мазуруку и М.И.Шевелеву.

Триумфальное возвращение участников легендарного дрейфа стало вершиной славы для Главсевморпути, но вскоре его постигла и страшная неудача, которая стала отправной точкой в череде трагических событий: практически весь арктический флот в 1937 г. остался вмороженным в лед в разных секторах СМП. Остались «на зимовку» в проливе Вилькицкого – ледорез «Литке», ледокольные пароходы «Урицкий», «Крестьянин», «Моссовет», буксир «Молоков»; в устье Хатанги – ледоколы «Красин» и «Ленин», ледокольные пароходы «Седов», «Малыгин», «Садко»; в районе Диксона – ледокол «Ермак», шесть испанских судов, пароход «Сталинград»; в бухте Тихой (ЗФИ) – пароходы «Русанов», «Пролетарий», «Рошаль». В конце октября 1937 г. О.Ю.Шмидт пишет оправдательную записку на имя В.М.Молотова, в которой указывает на ряд основных причин такого положения. Среди прочих была и очень популярная в то время формулировка: «Особо останавливаюсь на наличии врагов и вредителей в системе Главсевморпути... Очищая аппарат, я в течение этого лета уволил около 30 человек, в какой-то степени сомнительных. Некоторые из них впоследствии были арестованы. Наши территориальные управления оказались исключительно зараженными троцкистами, зиновьевцами, бывшими белогвардейцами и просто жуликами».

В ноябре 1937 г. был арестован П.П.Ковель – руководитель морских операций в западном секторе, начальники территориальных управлений, управлений морского

транспорта, гидрографического, политического. После возвращения с вынужденной зимовки на транспортных судах в начале 1938 г. подверглись арестам заместитель начальника гидрографического управления Н.И.Евгенов, директор Всесоюзного Арктического института Р.Л.Самойлович и его заместитель Н.Н.Урванцев и другие. Так сталинский режим «оценил» невероятный труд людей, имена которых, может быть, не украшали газетные заголовки, но без вклада которых могли не состояться такие героические прорывы, как штурм Северного полюса.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Байдуков Г.Ф. Москва – Северный полюс – США. Год 1937 // Новая и новейшая история. 1987. № 2. С. 96–124.

Бронтман Л.К. На вершине мира. М.: Гослитиздат, 1938. 232 с.

Бронтман Л.К. Экспедиция Папанина на Северный полюс. Ч. 1–6. 1937 г. (Опубликовано С.Р.Рындиным, внуком Л.К.Бронтмана, в Интернет-издании «Журнал “Самиздат”» http://samlib.ru/r/ryndin_s_r/).

Водопьянов М.В. Полярный летчик. М.: Детгиз, 1959. 320 с.

Жуков Ю.Н. Сталин: арктический щит. М.: Вагриус, 2008. 544 с.

Кренкель Э.Т. Четыре товарища. М.: Художественная литература, 1940. 316 с.

Кренкель Э.Т. РАЕМ – мои позывные. М.: Советская Россия, 1973. 436 с.

Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. 388 с.

Спирин И.Т. Записки военного летчика. Иваново: Ивгиз, 1947. 164 с.

Сталин И.В. Сочинения. Т. 18. Тверь: Информационно-издательский центр «Союз», 2006.

Федоров Е.К. Полярные дневники. Л.: Гидрометеоздат, 1982. 312 с.

Фото из архива ААНИИ, РГМАА и автора материала