

облачность и снегопад, которые скрыли от нас АНТ-25. Самолет шел поверх облаков, сообщая, что погода прекрасная».

За полюсом самолет попал в сплошную облачность, временами летчикам пришлось вести его вслепую. На несколько часов связь с самолетом пропала – как выяснилось позже, оборвалась антенна передатчика. Вечером того же дня позывные чкаловского экипажа услышали многие радиостанции Америки.

Маршрут самолета был проложен над островом Бенкса (Канада), затем над Большим Медвежьим озером и рекой Маккензи. Путь вдоль побережья Тихого океана также проходил в сплошной облачности, сильно затруднявшей полет. Поскольку ни один из членов экипажа не владел английским языком, по-

лет над Америкой протекал практически без связи с землей.

20 июня в 19 часов 30 минут (по московскому времени) самолет совершил посадку на аэродроме Баракс вблизи американского города Портленд. Полет продолжался 63 часа 25 минут, за это время самолет пролетел более 22 000 километров, из которых более 12 000 километров – над водой.

Месяц спустя, в июле 1937 года перелет по маршруту Москва – Северный полюс – Лос-Анджелес совершил самолет АНТ-25 под командованием М.М.Громова (второй пилот А.Б.Юмашев, штурман С.А.Данилин). Самый короткий воздушный путь между Европой и Северной Америкой был открыт.

*М.В.Дукальская (РГМАА)*

## К 75-ЛЕТИЮ НАЧАЛА РАБОТЫ ПЕРВОЙ ДРЕЙФУЮЩЕЙ СТАНЦИИ «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

21 мая 2012 г. исполнилось 75 лет со дня начала работы первой советской дрейфующей станции «Северный полюс». В этой статье предлагается краткий исторический обзор, рассказывающий о зарождении и развитии идеи организации научных станций на дрейфующем льду, а также о подготовке к открытию первой советской дрейфующей станции.

По всей видимости, первой научной дрейфующей станцией можно считать станцию, развернутую во время проведения Первого международного полярного года (МПГ). Осенью 1882 г. в ледовый плен в Карском море попало судно голландской экспедиции «Варна», шедшее к о. Диксон, где голландцы планировали открыть полярную станцию. На льду неподалеку от дрейфующего судна полярники организовали станцию и во время вынужденной зимовки проводили на ней наблюдения по программе МПГ. Отметим, что судно дрейфовало в юго-западном районе Карского моря и наблюдения, выполненные участниками экспедиции, были ограничены небольшим участком этого моря.

Первая дрейфующая станция, организованная по специально разработанному плану, также дрейфовала в ограниченном районе вблизи побережья. Она была открыта в марте 1918 г. участниками Канадской арктической экспедиции в море Бофорта, в нескольких сотнях километров от Аляски. План организации станции был разработан В.Стефансоном, руководил экспедицией С.Сторкенсон. Пятеро зимовщиков достигли места организации станции на лыжах и собачьих упряжках, а затем в течение 238 дней проводили гидрометеорологические наблюдения на дрейфующем льду. За это время льдина прошла 740 км в западном направлении.

Первой научной экспедицией в центр Арктики стала норвежская экспедиция под руководством Ф.Нансена. Специально построенное судно «Фрам», вмороженное в лед на 78° 50' с. ш. и 133° 37' в. д., в 1893–1896 гг. продрейфовало через весь Арктический бассейн с востока на запад. Метеорологические и океанографические данные, полученные во время

экспедиции, на протяжении четырех десятилетий оставались практически единственными сведениями о приполюсной области Арктики. После окончания экспедиции Нансен высказал идею организации подобных наблюдений не на дрейфующем судне, а на научной станции, устроенной на дрейфующем льду.

Проект организации дрейфующей станции в центре Арктики впервые обсуждался в 1924 г. на заседании Международного общества по изучению Арктики с помощью воздушных средств (Аэроарктика), а в конце 1920-х гг., во время подготовки к проведению Второго МПГ 1932–1933 гг. Нансен предложил организовать такую станцию в рамках МПГ. Его инициативу поддержала Германская морская обсерватория, включившая создание дрейфующей станции в программу своих исследований.

Осуществить намеченные планы ученым Германии не удалось из-за экономического кризиса в Европе. В 1931 г. на конференции общества Аэроарктика с идеей организовать в рамках МПГ советскую дрейфующую станцию выступил В.Ю.Визе.

Самым сложным вопросом в разработке подобного проекта была доставка грузов и людей на льдину в район полюса. На рубеже 1920–1930-х гг. наиболее перспективным воздушным средством для этого считались дирижабли. Успешный трансарктический перелет дирижабля «Норвегия» в 1926 г. показал возможность полета в центр Арктики, а полет дирижабля «Граф Цеппелин» к Земле Франца-Иосифа (ЗФИ) в 1931 г. подтвердил ее. В начале 1930-х гг. в нашей стране еще не было собственных воздушных средств для такой экспедиции, и осуществить ее было возможно лишь при иностранном участии. Но фирма «Строительство цеппелинов» отказалась предоставить дирижабль для устройства советской дрейфующей станции, и проект ее организации в рамках МПГ остался нереализованным.

Вопрос об организации дрейфующей станции вновь был поднят во время разработки плана исследования высоких широт. В августе 1933 г. в ВАИ

состоялось межведомственное совещание, на котором была одобрена программа проведения систематических исследований Арктического бассейна на «кораблях, самолетах и дирижаблях». Первым этапом реализации этой программы стал ряд морских экспедиций, наиболее выдающейся из которых была Первая высокоширотная экспедиция на пароходе «Садко» в 1935 г.

К середине 1930-х гг. Главное управление Северного морского пути (ГУСМП) уже имело все технические возможности для открытия дрейфующей станции в Арктическом бассейне: на побережьях и островах Арктики была создана сеть радиофицированных полярных станций, советскими учеными был накоплен богатый опыт проведения полярных экспедиций, а Управление полярной авиации ГУСМП располагало десятками самолетов, которыми управляли опытные полярные летчики.

27 октября 1935 г. в Географическом обществе в Ленинграде на заседании, посвященном итогам экспедиции на «Садко», О.Ю.Шмидт выступил с сообщением: «В ближайшее время в Арктике будет высажена с аэроплана на дрейфующий лед, к северу от известных нам земель, группа зимовщиков для создания научной станции с целью полного и разностороннего изучения поведения льдов, воды и ветров в самом центре Арктики, на пространствах центральной области Северного океана». Спустя несколько месяцев руководство ГУСМП представило правительству подробный проект организации дрейфующей станции в районе полюса. Проект был одобрен, началась интенсивная подготовительная работа.

В коллектив дрейфующей станции вошли опытные полярники – И.Д.Папанин, Е.К.Федоров, П.П.Ширшов и Э.Т.Кренкель. Исходя из собственного опыта, они контролировали процесс подготовки оборудования, приборов, специальной одежды и продовольствия для станции. На подготовку экспедиции не жалели средств и времени, в ней участвовали многочисленные организации и ведомства нашей страны.

Подготовка воздушной экспедиции велась в двух направлениях: готовились летные средства и создавалась база экспедиции. Для высадки зимовщиков и доставки грузов на льдину были построены четыре тяжелых транспортных самолета, представлявших собой специальную модификацию бомбардировщика АНТ-6. В марте 1936 г. была произведена разведка трассы – самолеты под управлением М.В.Водопьянова и В.М.Махоткина совершили перелет из Москвы на о. Рудольфа (ЗФИ), на котором предполагалось построить базу для полетов к полюсу. В том же году началась постройка станции и аэродрома на острове, которой руководил И.Д.Папанин.

К весне 1937 г. подготовка к экспедиции была завершена. В апреле–мае 1937 г. самолеты под ко-



Участники работы первой дрейфующей станции «Северный полюс». Фото из архива РГМАА

мандованием М.В.Водопьянова, В.С.Молокова, И.П.Мазурука, А.Д.Алексеева и П.Г.Головина совершили перелет по маршруту Москва – Архангельск – Нарьян-Мар – Маточкин Шар – о. Рудольфа. 21 мая первый самолет под командованием М.В.Водопьянова сел на лед в районе Северного полюса. На его борту находилась четверка папанинцев, О.Ю.Шмидт, журналисты и кинооператор. Через несколько дней остальные самолеты доставили на станцию все грузы, необходимые для организации и работы станции.

На льдине была установлена жилая палатка, подготовлены павильоны с приборами, развернуты наблюдения. 6 июня 1937 г. состоялось торжественное открытие дрейфующей станции «Северный полюс», а затем воздушная экспедиция покинула станцию.

Работа первой советской научной дрейфующей станции продолжалась в течение 274 дней. Льдина, на которой находилась станция, дрейфовала в южном направлении и в феврале 1938 г., пройдя путь более 2500 км, была вынесена в Гренландское море. 19 февраля 1938 г. в связи с угрозой разлома льдины станция была закрыта, ее участники эвакуированы ледокольными пароходами «Таймыр» и «Мурман». 15 марта героев-папанинцев торжественно встретил Ленинград.

6 марта 1938 г. папанинцы представили общему собранию АН СССР научные результаты, полученные в уникальном дрейфе. Эти результаты получили высокую оценку специалистов, а методика проведения исследований с дрейфующего льда была признана удачной. Вторая советская дрейфующая станция была открыта в 1950 г., а уже с 1954 г. станции на льду Арктического бассейна, сменяя друг друга, стали работать постоянно.

*М.В.Дукальская*  
(РГМАА)