



Ю.К.Бурлаков

*Папанинская четверка:
взлеты и падения*

История вопроса

Первым мысль о высадке учёных на Северном полюсе высказал в 1925 году знаменитый норвежский полярник Фритъоф Нансен – глава международного общества «Аэроарктика». Он не сомневался, что доставить туда научную станцию сможет мощный дирижабль. И хотя замысел Нансена казался многим фантастическим, его поддержали советский исследователь В.Ю. Визе, норвежец Г.У. Свердруп, швед Ф. Мальмгрен.

Практика арктических полётов дирижаблей «Норвегия» и «Италия» показала, что идея Нансена сложнее, чем казалась на первый взгляд. «Аэроарктика» не захотела реализовать его замысел, недобрую роль сыграл экономический кризис 1929 года, а на следующий год ушёл из жизни и сам Нансен.

Из воспоминаний участника первой зимовки в 1929-1930 гг. на станции Бухта Тихая М.С. Мурова:

«В эти дни (декабрь 1929 года – Ю.Б.) из Института по изучению Севера пришло важное сообщение о готовящемся Фритъофом Нансеном полёте на дирижабле «Граф Цеппелин». Экспедиция, возглавляемая знаменитым норвежцем, намеревалась исследовать никем до сих пор не изученную как следует атмосферу Арктики, посетить Северную Землю, оставшуюся белым пятном на карте, и, наконец, высадить сроком на два года на дрейфующий лёд группу зимовщиков, устроив на льду радиостанцию...

Мы должны были кое в чём помочь участникам полёта. В сообщении, которое мы получили, указывалось, что в успехе экспедиции решающую

роль будут играть метеоданные, сообщаемые с Земли Франца-Иосифа. Для ускорения передачи сводок о погоде создавался специальный код...

А 13 мая пришла печальная весть о смерти человека, жизнь которого для нас была легендой и которого Ромен Роллан назвал «европейским героем нашего времени». На 69-м году неожиданно оборвалась замечательная жизнь Фритьофа Нансена. Мы все искренне переживали эту утрату». (Муров, 1971).

Добавим, что полет дирижабля состоялся через полтора года, но из его программы был вычеркнут пункт о создании дрейфующей станции.

Отто Юльевич Шмидт писал позднее:

«Первая разумная, оправдавшаяся идея о географической структуре Центрального полярного бассейна принадлежит Нансену. Современники его и слушать не хотели. Известно, что этот энергичный мужественный человек тем не менее не поколебался в своих теоретических воззрениях, сумел их претворить в практику на дрейфе «Фрама». Дрейф «Фрама» остаётся и до сих пор величайшим событием в истории полярных стран. Но дрейф «Фрама», происшедший в 90-х годах, остался одиноким. «Фрам» прошёл от Новосибирских островов, немного заходя за 85-й градус, через значительную часть Центрального полярного бассейна, но не был у полюса. Нансен предполагал повторить поход в других условиях, а именно, чтобы где-нибудь на север от Аляски судну такого же типа вмёрзнуть в льдину, надеясь, что она пройдет ближе к полюсу и, дрейфуя 4-5 лет, соберёт больше материала, чем «Фрам».

Из этого ничего не вышло. Он не смог реализовать эту идею, не смог собрать необходимые средства. Лишь в очень маленьком масштабе была, по инициативе Амундсена, но без его личного участия, сделана попытка совершить дрейф, начавшийся с Берингова пролива. Но судно было небольшое, проникнуть далеко в лёд не могло, и дрейф ограничился зигзагами на достаточно близком расстоянии от материка. Он дал не много нового.

Ввиду неудачи своих попыток заинтересовать руководящие круги европейских стран повторением дрейфа «Фрама», Нансен в последние годы своей жизни возлагал большие надежды на возможность достижения полюса воздушным путем. Нансен был председателем Учёного совета общества «Аэроарктика». Успехи немцев в дирижаблестроении давали, казалось бы, надежду на то, что дирижабль и есть то орудие, которое может проникнуть в полярный бассейн. Но всё-таки правильная идея Нансена была с самого начала искажена. Нансен настаивал на том, что дирижабль или иной способ продвижения должен привести к тому, чтобы в районе по-

люса или где-нибудь в Центральном полярном бассейне высадилась группа учёных и поработала там некоторое время. В этом был центр идеи Нансена, который глубоко понимал нужды науки.

На деле же хотя и были совершены изумительные со спортивной точки зрения полёты через полюс, но это были именно полёты через полюс, которые могли собрать лишь крайне отрывочный, небольшой, недостаточно документированный материал. Таковы полёт Амундсена и Нобиле на «Норвегии», полёт Бёрда, сюда же относится второй полёт Нобиле, окончившийся на обратном пути катастрофой, после которой экипаж дирижабля «Италия» был спасён нашим ледоколом и нашими лётчиками». (Шмидт, 1960).

Когда в 1931 году В.Ю. Визе поставил на конференции «Аэроарктики» вопрос о создании дрейфующей станции и все участники поддержали его, немецкая фирма «Строительство цеппелинов» не выразила желания предоставить для этой цели воздушный корабль. Проект отложили на неопределённое время. Поэтому Советский Союз стал самостоятельно продвигаться к намеченной цели. К этому вопросу подключился О.Ю. Шмидт. Арктические походы на «Седове» в 1929 и 1930 годах, на «Сибирякове» в 1932 году и на «Челюскине» в 1933-1934 годах показали практическую возможность осуществления задуманного. Остро стоял только вопрос о транспортном средстве.

Спасение челюскинцев доказало, что авиация вполне приемлема для операций в Арктике, но самолеты Р-5 не годились для полётов на полюс. Нужны были машины помощнее. Одновременно следовало решить вопрос о способе высадки зимовщиков: на парашютах или с посадками самолётов.

Вот как вспоминает события тех дней Е.К. Фёдоров:

«Я узнал об экспедиции на Северный полюс зимой 1935-36 года от И.Д. Папанина, который был назначен её начальником. Он, в свою очередь, предложил мне участвовать в экспедиции в качестве геофизика – одного из двух учёных.

Решение о проведении такой экспедиции было вполне закономерным. Оно диктовалось не желанием удивить мир или поставить какой-то рекорд. Каждый полярник понимал, что это очередной этап советского исследования Арктики. Плавание Северным морским путем и освоение полярных районов нашей страны требовали всё большей информации о Северном Ледовитом океане...

Кое-какой опыт посадок на лёд был накоплен. Уже во время спасения экипажа дирижабля «Италия», потерпевшего катастрофу в Арктике в 1928 году, М.С. Бабушкин и Б.Г. Чухновский благополучно садились на ле-

дяные поля, выбирая подходящие места с воздуха, а затем взлетали. Садились на лёд и взлетали лётчики, спасавшие экипаж раздавленного льдами «Челюскина» в 1934 году. По мнению этих и других полярных пилотов, в любом районе Ледовитого океана можно было разыскать подходящие для посадки тяжёлых машин ледяные поля. Это и было принято в расчёт при планировании экспедиции.

Таковы были предпосылки к тому, чтобы правительство приняло предложение полярников, учёных и лётчиков об организации научной станции на полюсе». (Фёдоров, 1979).

Отто Юльевич вернулся в Москву после челюскинской операции больным, с осложнением туберкулёза, который проявился у него на льдине. Он сразу же поручил М.И. Швелёву, как начальнику Управления полярной авиации, и М.В. Водопьянову, которого очень уважал, продумать и разработать план возможного полёта на Северный полюс.

Из воспоминаний О.Ю. Шмидта:

«Одним из наиболее активных сторонников развития наших полётов в глубь Арктики был Герой Советского Союза Михаил Водопьянов. К нему я и обратился в 1935 году с вопросом, возьмётся ли он за разработку технического проекта полёта на полюс и доставки туда станции и её зимовщиков. Разумеется, Водопьянов с радостью согласился, тем более, что он уже давно обдумывал технику полётов на далёкий Север. Он взялся представить подробную докладную записку и технические расчёты.

Но этот разносторонне талантливый человек и здесь пошёл своим путём. В назначенный срок Водопьянов сообщил мне, что бюрократических записок он составлять не умеет, а вместо этого изложил техническую идею полёта в виде романа. Так родилась его книга «Мечта пилота». Правда, тот технический вариант, который осуществляет лётчик Бесфамильный в этой книге, сильно отличается от окончательного плана, который мы впоследствии приняли. Но всё же первая разведка была сделана, начало большому делу было положено.

Разрабатывая постепенно план экспедиции, я ждал удобного случая, чтобы сообщить о нём правительству. Однако авторство в постановке этого вопроса в руководящих организациях принадлежало не мне.

Я был вызван в Кремль к товарищу Сталину. Он очень интересовался возможностью трансполярных полётов и, как оказалось, вызвал меня и несколько выдающихся лётчиков, в том числе Героев Советского Союза С.А. Леваневского и М.М. Громова., для обсуждения вопроса: что нужно сделать для максимальной безопасности этих полётов». (Каминский, 2006).

Предоставим слово ещё одному непосредственному участнику тех событий М.И. Шевелёву:

«Весь 1935 год у нас прошёл в разработке плана и подготовке всего необходимого. Надо сказать, что Шмидт и Главсевморпуть взяли на себя ответственность начать работу, пока не имея на то санкции правительства.

В феврале 1936 года у нас многое уже было проработано. Во время одного из заседаний коллегии Главсевморпути раздался телефонный звонок «вертушки», телефона правительственной связи. Шмидт взял трубку и через несколько секунд у него вдруг изменилось выражение лица. Повесив трубку, объяснил, что придётся прервать коллегию, надо ехать в Кремль на заседание Политбюро.

Вечером Шмидт позвонил мне из дома отдыха, где он подлечивался, и сказал, что план экспедиции на полюс одобрен и попросил приехать к нему вместе с Водопьяновым и Бабушкиным.

«Запряг» я свою «Эммочку» и мы помчались в «Сосны» к Шмидту. Запомнилась мне дорога: вокруг темно, в свете фар крутится снег, а мы гадаем, что же было в Кремле.

Шмидт рассказал, что к нему обратились за консультацией по поводу просьбы экипажа Чкалова разрешить им дальний беспосадочный перелёт через Северный полюс в США на самолёте АНТ-25, том самом, на котором в предыдущем, 1935 году, Леваневский попытался вместе с Байдуковым и Левченко лететь по дальнему маршруту, но вернулся из-за выбивания масла. Леваневский тогда на Политбюро доложил, что на этом самолёте лететь нельзя, а Чкалов с товарищами попросился лететь именно на нём.

Шмидт рассказал, что мы надеемся начать эксперимент на наших самолётах, так как считаем их надёжными. Доложил о наших планах дрейфующей научной станции. Она могла бы помочь перелёту, давая сводки погоды, а в крайнем случае, служила бы точкой, где живут люди, и это обеспечивало бы помощь дальнему полёту.

Идея понравилась, все одобрительно кивали головой, а Сталин сказал: «Вот-вот, это очень хорошо, давайте так и сделаем: пусть Главсевморпуть высаживает свою станцию, а экипаж Чкалова пока пролетит по нашей территории такое расстояние, какое нужно, чтобы перелететь в США. Проверим, действительно ли годна материальная часть самолёта». (Шевелёв, 1999).

После перелёта летом 1936 года на остров Удд чкаловский экипаж стал настойчиво добиваться от вождя разрешения на перелёт через полюс, но ответа не получал. В начале осени, во время отдыха на Черноморском по-

бережье, лётчики вместе с семьями были приглашены отобедать на дачу Сталина. Здесь Чкалов снова обратился к нему с той же просьбой. Вождь посоветовал им не спешить, так как неизвестно, какая погода встретит их одномоторный самолёт в Арктике.

Из воспоминаний штурмана чкаловского экипажа А.В. Белякова, который несколько по-своему трактует информированность Сталина о дрейфующей станции:

«Тут меня осенила мысль: Сталин упирает на то, что мы не будем знать погоду. Но мы уже тайком знали, что Главсевморпуть будет готовить экспедицию на самолётах для высадки на Северном полюсе. Вот тогда-то информация о погоде будет обеспечена. И я обратился к Сталину:

– Мы знаем, что полярники готовят высадку станции на полюсе. Можно ли надеяться, что после этого нам будет разрешён перелёт в Америку?

Сталин помолчал, а затем неожиданно для нас совершенно серьёзно сказал:

– Мне об этой экспедиции ничего не известно...». (Каминский, 2006).

Судя по воспоминаниям Шмидта, вождь узнал о дрейфующей станции в феврале 1936 года, Беляков же считает, что тот услышал об этом от него только в сентябре. Думается, что ближе к истине первый, так как именно с февраля высадка «СП-1» получила статус государственной программы.

В ряде книг можно прочесть: план экспедиции на Северный полюс на заседании Политбюро докладывал Папанин. Дело в том, что когда О.Ю. Шмидт, настоящий организатор экспедиции и отвечающий за неё, оказался в опале, некоторые полярники стали недостойно вести себя по отношению к нему. В частности, Кренкель рассказывал о том, что в конце 30-х годов у Папанина спросили на высоком уровне мнение по поводу присвоения имени Шмидта новому ледоколу. Папанин ответил, что Шмидт среди полярников непопулярен. Ледоколу присвоили имя «Микоян». Трудно судить о справедливости этого утверждения, так как перечень названий остальных ледоколов этой серии свидетельствует о том, что были запрограммированы имена членов Политбюро: «Сталин», «Молотов», «Каганович» и «Микоян».

Идею создания станции «Северный полюс» Папанин трактовал по-своему, в свою пользу. Хотя кем он был в 1936 году? Малоизвестным начальником строительства радиостанции на Алдане, обсерваторий в бухте Тихой и на мысе Челюскина. Никакого опыта работы на дрейфующих льдах у него не было, на заседание Политбюро его и близко бы не подпустили. К сожалению, версию Папанина об «СП-1» повторил в своих мемуарах Н.Н. Стромиллов. Но это можно понять, так как он впервые попал в Арктику и занимался только подготовкой радиоаппаратуры.

Чтобы не быть голословным, сошлёмся на мнение уважаемого в Арктике человека – М.И.Шевелёва:

«После завершения дрейфующей экспедиции на Северный полюс в двух разных издательствах – в «Советской России» и «Политиздате» готовились две книги: бортрадиста на самолёте Головина – Стромилова «Впервые над полюсом» и книга Папанина «Лёд и пламень». Из обоих издательств меня попросили дать рецензии. Встретившись с утверждением, что в Политбюро ЦК партии докладывал Папанин, я вынужден был внести серьёзную поправку, рассказал, как было на самом деле». (Шевелёв, 1999).

Надо сказать, издательства внесли соответствующие изменения, смягчив формулировки. Но всё же...

Слово И.Д.Папанину:

«В одном из своих выступлений академик О.Ю. Шмидт подчеркнул, что нельзя приписать тому или иному человеку инициативу постановки вопроса о создании дрейфующей станции в районе Северного полюса. Справедливо. Ещё Нансен высказал идею о целесообразности высадки учёных на лёд в районе Северного полюса и организации там стационарных наблюдений. Профессор В.Ю. Визе писал в 1930 году: «Проект устройства постоянного жилья на дрейфующих льдах Центральной Арктики, казавшийся нелепым в те времена, когда Пири совершал свои удивительные походы к полюсу, теперь, после завоевания человеком воздуха и изобретения радио, стал вполне осуществим...»

Я знаю, что и на «Сибирякове» в 1932 году велись жаркие дебаты о необходимости станции. Только теперь речь шла уже о программе и способах выполнения работ. В лагере челюскинцев эти споры велись ещё жарче.

В своей книге «РАЕМ – мои позывные» Эрнст Кренкель написал:

«Штурм полюса начал О.Ю. Шмидт. К этому обзывали и положение руководителя, и душа романтика». Я согласен с мыслью и о положении руководителя, и о душе романтика. Но об остальном сказал бы иначе: О.Ю. Шмидт был в числе первых энтузиастов Севера, энергично взявшихся за штурм полюса». (Папанин, 1977).

...В течение двух лет после дрейфа «Челюскина» О.Ю. Шмидт – начальник Главсевморпути, В.Ю. Визе – заместитель директора Арктического института, М.И. Шевелёв – начальник Полярной авиации и лётчик М.В.Водопьянов провели много дней за разработкой и обсуждением различных вариантов планов воздушной экспедиции на Северный полюс и программы научных работ. Шмидт писал позже:

«Разработав последовательно ряд проектов, мы окончательно остановились на решении отправить на полюс тяжёлые четырёхмоторные самолёты с посадкой их прямо на лёд без предварительной подготовки аэродрома на льдине». (Шмидт, 1960).

Были распределены и роли в предстоящей операции: Шмидт – начальник экспедиции, Визе – начальник дрейфующей станции, Шевелёв – начальник лётной части, Водопьянов – командир авиаотряда, Ширшов – гидробиолог и гидролог, Кренкель – радист. Это было справедливо, так как именно эти люди стояли у истоков проекта, они сработались и подружились во время предыдущих арктических экспедиций, походов на «Сибирякове» и «Челюскине». Кандидатуры Папанина и Фёдорова появились позднее.

Итак, руководство Управления полярной авиации проработало несколько вариантов заброски дрейфующей станции на Северный полюс. В качестве транспортного средства рассматривались ледоколы, самолёты, дирижабли, парашюты, собачьи упряжки. Из воспоминаний О.Ю. Шмидта:

«Хотя мы и не старались много шуметь о нашей экспедиции до её завершения, но кое-что у нас в прессе появилось и кое-какая дискуссия развернулась. Даже один из главных участников нашей экспедиции, один из инициаторов этой экспедиции в её лётной части – Герой Советского Союза М. Водопьянов, – в своей известной книжке «Мечта пилота» боязливо подходит к вопросу о посадке на полюс. У него большой самолёт имеет на горбу маленький самолёт, который должен опуститься и расчистить площадку для посадки большого самолёта.

В прессе появилась статья другого Героя Советского Союза М. Слепнёва о том, что на парашютах нужно сбросить людей, и когда они сумеют приготовить площадку, тогда может спуститься самолёт. Профессор П.А. Молчанов (аэролог) уверял, что нужен для этого дирижабль, причём нужно, чтобы он много раз летал на полюс (поскольку дирижабль не может перевезти большой груз) и таким образом кормил живущих там». (Шмидт, 1960).

Принят был следующий вариант: тяжёлые самолёты садятся на многолетние льды в районе полюса и выгружают экспедицию со всем оборудованием. М.В. Водопьянов, изучив дневники Пири, Нансена и Бэрда, пришёл к твердому убеждению: в приполюсном районе место для посадки подыскать вполне возможно. Вместе с докладной запиской он написал целую повесть под названием «Мечта пилота», опубликованную издательством «Молодая гвардия». К слову, в тот день, когда через год Водопьянов совершил посадку на полюсе, в московском Реалистическом театре состоялась премьера спектакля по этой книге.