

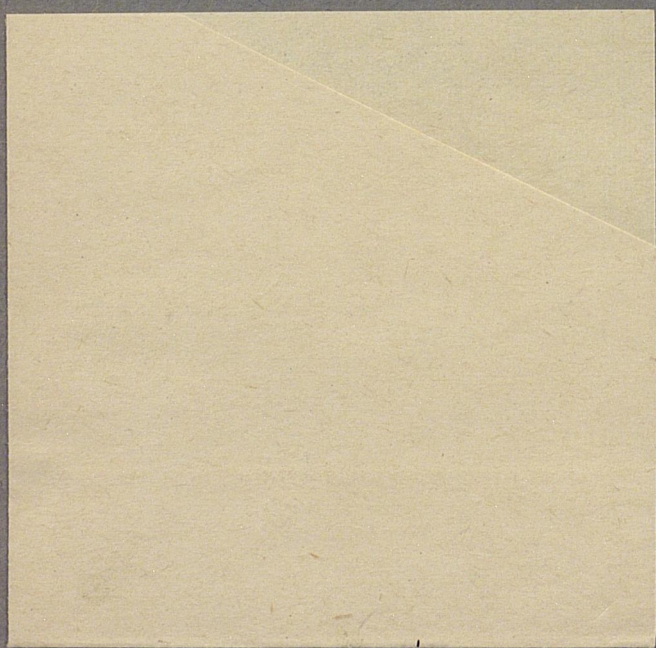
А. ЛАВРОВ.

„МАЛЫГИН“

В ПОИСКАХ ЭКСПЕДИЦИИ НОБИЛЕ
ВО ЛЬДАХ ВОСТОЧНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ СВАЛЬБАРДА.



ЛЕНИНГРАД
1929.



59-6
9776
12/11/29

А. ЛАВРОВ.

Дорожи
Лавровым от
Автог.

12.11.29.

„МАЛЫГИН“

В ПОИСКАХ ЭКСПЕДИЦИИ НОБИЛЕ

ВО ЛЬДАХ ВОСТОЧНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ СВАЛЬБАРДА.



ЛЕНИНГРАД
1929.

9(44)
11/3

924
23

(Отдельный оттиск из «Морского Сборника» № 12, 1928 г.)



«МАЛЫГИН» В ПОИСКАХ ЭКСПЕДИЦИИ НОБИЛЕ ВО ЛЬДАХ ВОСТОЧНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ СВАЛЬБАРДА.

Северо-западная часть Баренцова моря, омывающая восточные берега архипелага Свальбарда (Шпицбергена), является одним из наиболее трудно доступных районов Полярного бассейна. Там постоянно держатся льды, и лишь в короткий навигационный период, длящийся всего лишь около двух месяцев, со второй половины июля и до начала сентября, в некоторые годы эти воды бывают частично доступны мореплаванию. Беспрепятственное же плавание вдоль всего восточного побережья Свальбарда в истории отмечено лишь единичными случаями.

Помимо тяжелого ледового состояния, в тех местах мореплавание затрудняется до крайности и метеорологическими условиями. Дело в том, что в летний период времени, когда под влиянием тепла несколько подтаявший ледяной покров силами течений и ветров разламывается и временами разрежается, то появляются благоприятные условия для образования тумана при соприкосновении относительно согретого воздуха с охлажденной поверхностью воды. В летние месяцы туманы являются там постоянными спутниками мореплывателя и в большинстве случаев они бывают густые, как молоко. Это последнее обстоятельство очень затрудняет мореплавание, так как практика ледового плавания, основанная на выборе наиболее удобного прохода среди льдов, каналами, разводьями и полыньями, конечно, требует хорошей видимости. Насколько важен в условиях ледового плавания по возможности наибольший горизонт, видно из того, что обыкновенно во льдах не довольствуются управлением судна с капитанского мостика, а ледовый лодман выбирает наиболее удобный путь судну со специально для этой цели устроенного вороньего гнезда высоко на фок-мачте. Стремясь еще больше расширить дальность видимости, применяется хорошо известный полярным мореплывателям способ суждения о распределении льда за пределами видимого горизонта по отражению на облачном небе темных бликов над водой и светлых белесоватых—над льдом. Этот метод при некотором навыке пользования им позволяет с достаточной долей вероятности судить о состоянии льда за несколько десятков миль вперед.

В силу отмеченных неблагоприятных физико-географических условий этот район Баренцова моря посещался исследователями

крайне редко, и поэтому наши познания о нем весьма скудны. Глубины на картах нанесены очень редко; достаточно достоверных сведений о течениях не имеется и, конечно, совершенно нет данных о гидрологическом режиме водной толщи этого бассейна.

Не лучше обстоит дело и с нашими познаниями о метеорологическом режиме тех мест, каковой играет немаловажную роль для мореплавания, особенно в ледовом районе, когда успех продвижения вперед зависит в большей степени от ветров и, как говорилось выше, ясности погоды.

То же можно сказать и о самом восточном побережье Свальбарда, которое исследовано лишь частично и в большинстве случаев на карту нанесено лишь «в первом приближении», либо оно обозначается пунктирной линией, указывающей на полную неизвестность конфигурации береговой черты. Как на пример малой изученности берегов в том районе, можно указать на остров Надежды, положение которого на протяжении многих лет на морских картах менялось на десятки миль и лишь в самое последнее время в 1924 году норвежцу Иверсену удалось определить правильное положение острова и его конфигурацию.

Правда, у восточных берегов Свальбарда ежегодно плавают много небольших промысловых норвежских судов, но они обычно, в целях промысла морского зверя, далеко за кромку во льды не заходят, да и при полном к тому желании не могли бы это делать по причине слабости машин своих, по преимуществу моторных, судов. Так что, как видно, все их наблюдения в отношении распределения и состояния льда в западной части Баренцова моря касаются лишь района, сопредельного с кромкой льда. Но и то эти сведения норвежцы в большинстве случаев, повидимому, оберегают от широкой огласки, в целях сохранения монопольного права на промысел в них зверя.

Учитывая все указанные обстоятельства, когда стал вопрос о посылке из Архангельска к восточным берегам Свальбарда экспедиции на поиски дирижабля *Италия*, решено было снарядить для этой цели один из пароходов, специально приспособленных для плавания во льдах. Из имеемых в Белом море ледокольных пароходов выбор пал на *Малыгин*, как на наиболее активный по форсированию льда, благодаря своим ледокольным обводам корпуса, а также и относительно мощной машине.

Ледокольный пароход *Малыгин* имеет вместимость брутто 1622 тонны, нетто—408 тонн, наибольшую длину 250 фут, ширину 36 фут, осадку в полном грузу на ровный киль 21 фут. Корпус *Малыгина* с ледокольными обводами, и обшивка его снабжена двумя ледовыми поясами, толщиной около $1\frac{1}{2}$ " : верхний, расположенный по ватер линии, имеет высоту 5 фут, а нижний—4 фута; оба эти пояса идут вдоль всей длины судна, при чем в носовой части обшивка крепится к солидному форштевню толщиной в $1\frac{1}{2}$ фута. Рулевое устройство по своему креплению

и составным частям сделано особой прочности, а винт, во избежание ударов лопастей об лед, расположен достаточно глубоко под ватер линией; каждая лопасть его отдельно крепится к муфте винта, в целях возможности на случай поломки лопасти ограничения лишь заменой ее, а не всего винта. Машина *Малыгина* 2800 инд. сил, число котлов—4. Запас угля при полной загрузке им как угольных ям, так и всех трех грузовых трюмов—900 тонн. При трех котлах на чистой воде *Малыгин* развивает скорость 12 узлов, тратя на это 25—27 тонн угля в сутки. В условиях ледового плавания обыденно держатся под парами 3 котла, но, так как во льдах судно часто вынуждено на бездействие своей машины в ожидании обстановки, возможной к продвижению вперед, можно считать, что запасов угля в 900 тонн при подобных условиях *Малыгину* хватает на 40—45 суток.

Имея в виду основную задачу экспедиции—поиски и оказание помощи экипажу дирижабля, потерпевшему аварию, было необходимо в наиболее короткий срок охватить обследованием возможно больший район. Но в то же время, зная условия ледовой работы в полярном бассейне, было очевидно, что *Малыгин* не сможет в том льду, который даже в годовалом своем возрасте к началу весеннего таяния достигает толщины $1\frac{1}{2}$ —2 метров и при том находится в постоянном движении, — идти напролом к поставленной цели. Эта работа непосильна даже и самому мощному ледоколу. Вот почему для успеха, главным образом, поисков людей, затерявшихся в ледяной пустыне, на борт *Малыгина* был взят самолет Ю-13 с одним мотором BMW в 180 сил, приспособленный к полетам как со льда на лыжах, так и с воды на поплавках. Для погрузки самолета на судно была сделана на кормовой рубке *Малыгина* площадка, где он крепился в разобранном виде, без плоскостей (крыльев).

Придавая большое значение радиосвязи в работе экспедиции, помимо длинно-волновой судовой станции мощностью в 1.5 киловатт, а на *Малыгине* было установлено еще 2 коротковолновых: одна—военного ведомства мощностью в 500 ватт и длиной волны 32,5 метра, а другая—Общества «Друзей радио», мощностью в 10 ватт и волной в 42 метра.

При снаряжении экспедиции должное внимание было обращено и на снабжение ее теплым обмундированием, оружием, а также неприкосновенным запасом провизии на 8 месяцев, на случай вынужденной задержки во льдах, для всего личного состава, находящегося на *Малыгине*, который состоял из 17 человек экспедиционного состава и 42-х человек судового состава.

Помимо указанного на *Малыгине* имелся еще запас всевозможного обмундирования и провизии на случай необходимости снабжения экипажа *Италии*, хотя бы при возможности сброса этих вещей с самолета на льдину.

В связи с заданием экспедиции, помимо основной ее цели, производить возможные научные исследования посещенного района, был взят инструментарий и нужное снабжение для производства гидрологических и метеорологических наблюдений.

Руководство всей экспедицией было поручено тройке в составе: начальника экспедиции гидролога, старшего физика Главной Геофизической Обсерватории В. Ю. Визе, его помощника, автора этой статьи гидрографа А. М. Лаврова, и политического руководителя—П. П. Стрелкова. В дальнейшем в состав руководящей тройки вошел также летчик М. С. Бабушкин. Кроме указанных лиц в экспедиции приняли участие синоптик М. А. Лорис-Меликов, морской летчик Г. И. Сергеев, два борт-механика, 2 радио-оператора коротковолновика, врач-хирург, оператор Совкино и 5 корреспондентов центральных и местных газет.

Ледокольным пароходом *Малыгин* командовал опытный в ледовых плаваниях капитан Д. Т. Чертков, помощники его штурмана и механики, а также и команда, в большинстве были люди, не раз принимавшие участие в плаваниях в северных водах нашего Союза.

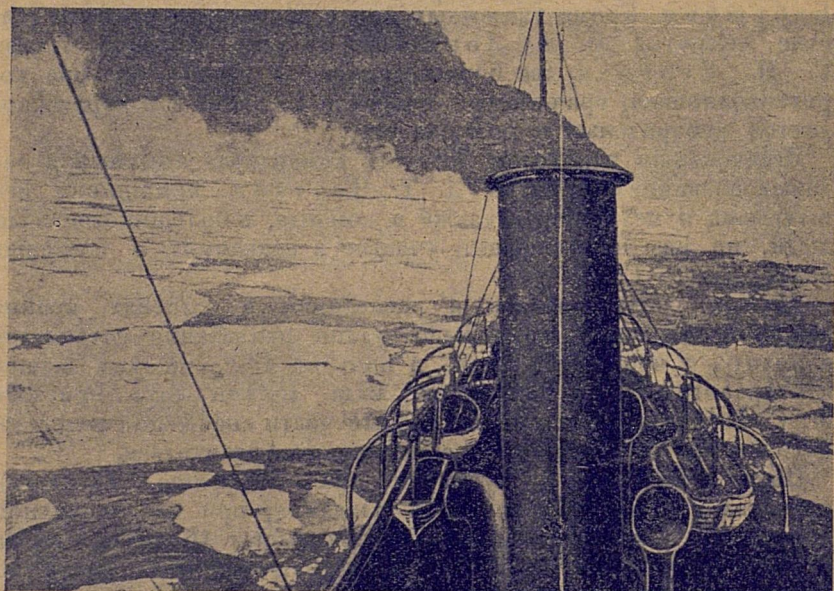
Малыгин подготовлялся к экспедиции в условиях крайне спешной работы. 7 июня было отдано приказание готовиться к походу, и через пять дней, в ночь на 13-е, он уже вышел из Архангельска в Мурманск, куда должен был приехать М. С. Бабушкин, а также некоторые части снабжения самолета, которых не успели из центра выслать в Архангельск.

Поход *Малыгина* в Мурманск (куда он пришел 14 июня), протекал в обыденных условиях плавания, при благоприятной погоде. Из Кольского залива *Малыгин* вышел 16 числа, держа курс на остров Надежды. Идя в продолжении двух суток по чистой воде, 18 числа в широте около 76° была встречена кромка льда, близость которой по температурам поверхностного слоя воды сказала уже за 70 миль, когда она начала резко падать.

У кромки держался мелко-битый сплоченный лед, который *Малыгин* успешно форсировал. Дальше к северу лед стал более разреженным, но размеры льдин постепенно увеличивались. Пройдя еще 30 миль к северу, картина льда изменилась к худшему. Мы подошли к огромным ледяным полям, между которыми совершенно не оставалось чистой воды, они были в сплоченном состоянии. Толщина этих полей доходила до $1\frac{1}{2}$ метров. В таком льду не только л/к. *Малыгин*, но и любой мощный ледокол бессилён продвигаться вперед.

Как уже отмечалось, практика плавания в полярных льдах основана на всемерном использовании физико-географических факторов, главным образом ветров и течений, под влиянием которых во льдах появляются каналы, разводья и полыньи, которыми может пройти судно. Ледокольные суда и ледоколы перед другими типами судов в подобной обстановке имеют

преимущество лишь в возможности в некоторых случаях успешного форсирования ледяных перемычек между двумя смежными полыньями или разводьями. Но это преимущество ледоколов приобретается главным образом за счет большой мощности машины, вызывающей, в свою очередь, очень большой расход все же ограниченного на судне запаса топлива, и тем самым очень неблагоприятно отражается на крайне ценном при условиях работы в Арктике качестве судна—возможности длительного там пребывания. И, конечно, чем мощнее судно, тем



Малыгин в разбитом льду к югу от о-ва Надежда в середине июня ¹⁾.

острее выступает это отрицательное качество ледоколов для применения их в полярных экспедициях.

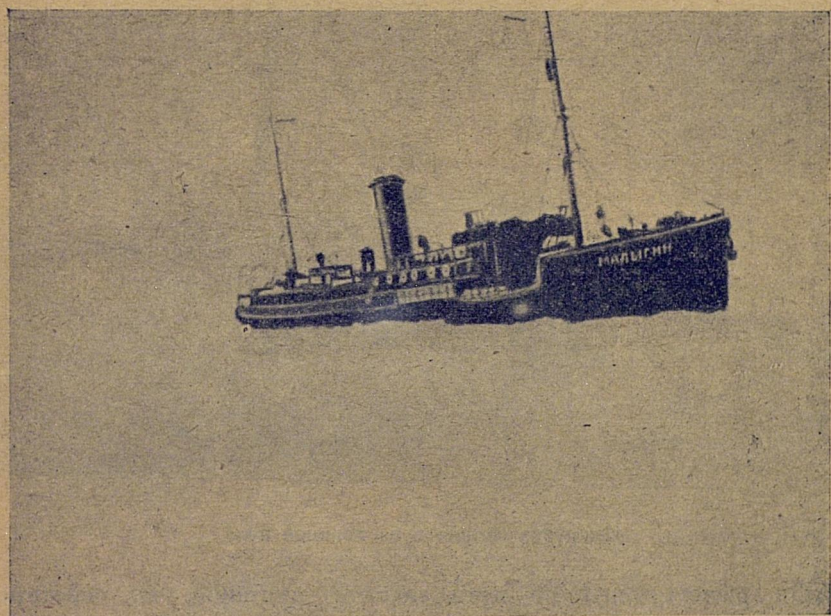
Картина льда, в котором находился *Малыгин*, производила впечатление зимнего ледяного покрова, не начавшегося еще разрушаться. Огромнейшие однолетние ровные поля были покрыты не начавшим таять снежным покровом, который сглаживал довольно редкие торосы осеннего взлома. Весенних торосов, указывающих на взлом льда после зимы, совершенно не было видно.

Простояв несколько часов среди этих полей, *Малыгин* в тот же день, пользуясь появившимися разводьями, начал пробиваться дальше к северу, но больших результатов в продвижении вперед нам достигнуть не удалось, так как очень скоро

¹⁾ Фотографии, помещенные в настоящей статье, засняты корреспондентом «Рабочей газеты» З. Г. Островским и оператором Совкино И. А. Валентей.

опять закрылись все разводья между полями, которые дальше к северу все увеличивались в размерах. В продолжение двух дней мы в период временных разводий пробивались вперед, когда, наконец, 20 июня *Малыгин* оказался затертым льдами на 2 недели.

Это вынужденное ожидание было использовано для работы самолета. После выгрузки его на ледяное поле и пробного полета была произведена воздушная ледовая разведка, при чем имелось в виду разведкой осветить состояние льда до земли короля Карла, расположенной в 120 милях к северу от местоположения *Малыгина*. В силу нашедшего тумана, самолет вынужден был повернуть обратно, не долетев до земли Карла



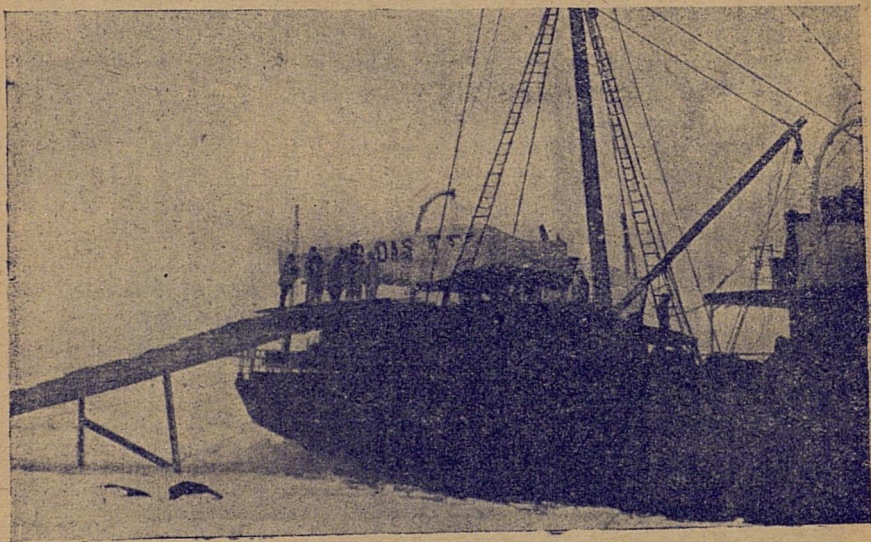
Малыгин затертый льдами в районе о-ва «Надежда» (конец июня).

50 миль. Но тем не менее этим полетом удалось выяснить, что к северу от *Малыгина* на расстоянии 25 миль держится лед такой же, что и у судна, далее—он несколько реже и нет уже там таких огромнейших ледяных полей. В то же время с высоты казалось, что причиной сплоченности льда в районе, где находился *Малыгин*, является остров Надежда, который как-бы принимает на себя всю лавину движущегося с севера льда. Под островом, у северных его берегов, виднелись большие нагромождения льда и в направлении к нему количество торосов на льду все более и более увеличивалось.

Предпринятая *Малыгиным* после воздушной ледовой разведки попытка пробиться через эти 25 миль тяжелого льда ни к ка-

ким положительным результатам не привела, и мы опять выгрузили самолет на ледяное поле, на сей раз с целью попытки воздушным путем оказать помощь экспедиции Нобиле.

В то время от группы Нобиле нас отделяло расстояние свыше 400 километров¹⁾, т. е. превышающее радиус действия самолета *Ю-13* более чем на 50 километров, и поэтому для возможности с места стоянки *Малыгина* достичь самолетом итальянцев было решено организовать промежуточную базу горючего на одном из островов земли короля Карла, которые



Выгрузка самолета на ледяное поле.

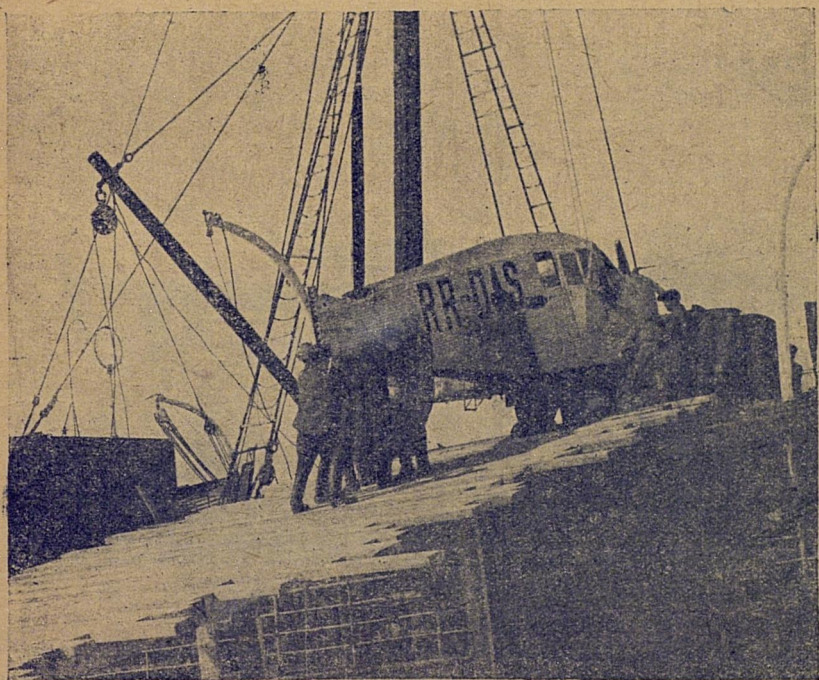
были расположены по пути полета, примерно по середине маршрута.

24 июня самолет вылетел для организации этой базы и вернулся обратно лишь на другой день, при чем радиосвязь с ним очень быстро после отлета прекратилась, что, конечно, доставило нам много беспокойства. Как потом выяснилось, самолет через $2\frac{1}{2}$ часа полета благополучно снизился на припай южного берега большого острова из группы короля Карла и через несколько часов после устройства базы вылетел в обратный путь. Не долетя 15-ти миль до *Малыгина*, М. С. Бабушкин из-за тумана был вынужден сесть на льдину, где самолет и оставался до следующего дня, когда прояснело. Радиосвязь

¹⁾ Как известно, катастрофа с дирижаблем *Италия* случилась под северным берегом Свальбарда у острова Фоина 25 мая. В дальнейшем льдину, на которой находилась группа Нобиле вместе с остатками гондолы, все время дрейфовало в общем в направлении к северо-восточной оконечности архипелага—к мысу Лей Смит.

отсутствовала из-за неисправности аппаратуры на самолете. После устройства базы можно было предпринимать полет к группе Нобиле, но предварительно необходимо было на самолете заменить новым мотор, уже отработавший свои гарантийные часы. На замену мотора потребовалось несколько дней.

В отмеченном выше положении *Малыгин*, конечно, не оставался на одном и том же месте, его постоянно дрейфовало вместе со льдом в различных направлениях, главным образом, повидимому, под влиянием приливо-отливных течений. В то время стояли ясные дни, и о дрейфе мы могли судить, определяя место судна по высоким берегам острова Надежды.



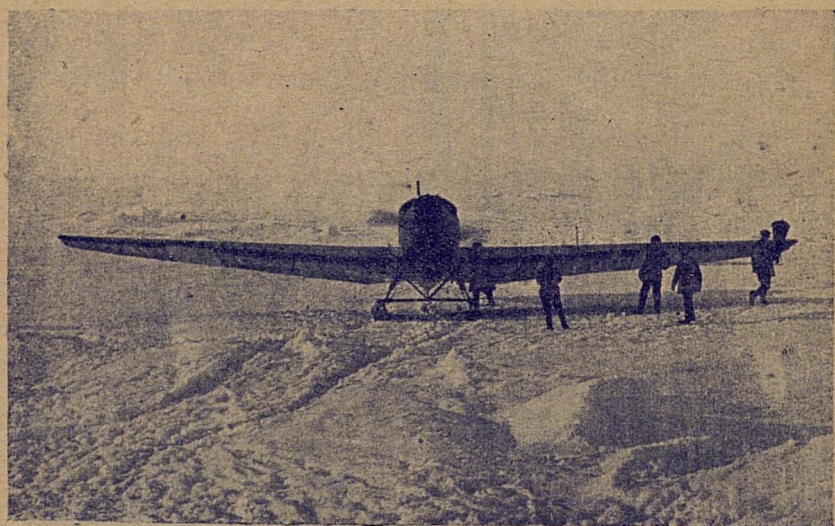
Выгрузка самолета.

В общем величины этого дрейфа были незначительны, всего лишь по несколько миль за сутки.

Тем временем короткое полярное лето начало вступать в свои права. В последних числах июня на снежном покрове ледяных полей начали появляться отдельные небольшие лужицы талой воды, быстро затем увеличивающиеся как в количестве, так и в размерах, доходя до целых озер, в дальнейшем соединяющиеся между собой целыми лабиринтами каналов. Вскоре в таких озерах начали появляться сквозные проталины, а еще оставшийся местами на льду снег пропитался водой.

Помимо процесса таяния, попутно с ним шло и разрушение льда под влиянием многообразных движений в его массе. При сжатии ледяных полей, отчасти из-за ослабления толщи льда по причине его таяния, на кромках их громоздились причудливой формы целые гряды торосов, которые при дальнейшем рассжатии рассыпались на отдельные куски льда, заполнявшие собой разводья. При повторных сжатиях эти куски размельчались и впоследствии превращались в ледяную кашу. Так шло разрушение зимнего ледяного покрова, прикрытого слоем снега.

29 июня самолет после нескольких проб вновь установленного мотора вылетел на север. Этот день не был благоприятным для полета, стояла пасмурная погода при низкой облач-



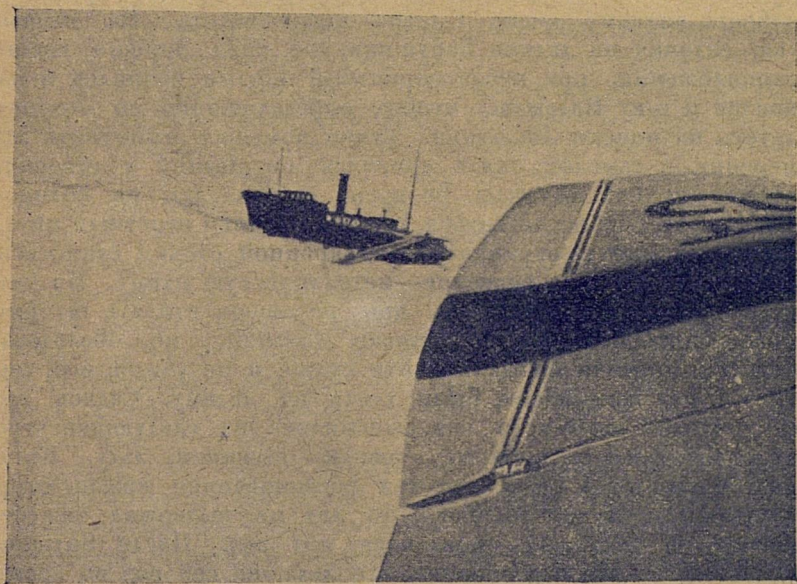
Самолет перед стартом.

ности. Но по предсказанию синоптика М. А. Лорис-Меликова предполагалось, что такая, все же допускавшая полеты, погода продержится несколько более суток, а затем в районе восточного Шпицбергена надо было ожидать штормовых погод. М. С. Бабушкин, учитывая важность быстрой помощи погибшим людям, решил, не ожидая дальнейшего улучшения погоды, на что можно было рассчитывать лишь через длительный промежуток времени, лететь сразу же по готовности самолета.

Из этого полета самолет вернулся лишь 4 июля, а радиосвязь прекратилась с ним уже через 20 минут после старта. Томительны и жутки были эти 5 суток отсутствия наших товарищей—летчиков Бабушкина, бортмеханика Грошева и радиста Фоминых.

Дело в том, что вскоре после отлета Бабушкина погода испортилась, нашел туман, а затем поднялся ветер, который 1 июля перешел в восточный шторм. Под влиянием нажимного на берег ветра ледяные поля на наших глазах начали быстро разламываться, вся масса льда пришла в большое движение. Леды с большой быстротой начали перегруппировываться, причем *Малыгин* за это время испытал несколько серьезных сжатий, когда лед громоздился по его бортам до верхней палубы.

В тот день была пасмурная туманная погода, и мы не могли правильно учесть дрейф *Малыгина* под влиянием этого шторма. Лишь на другой день, 2 июля, когда при несколько прояснев-



Малыгин затертый во льдах у о-ва Надежда (снято с самолета в конце июня).

шей погоде в расстоянии 3-х миль открылись очертания высокого берега (как правильно в тот момент мы считали его северным мысом о-ва Надежды), стало очевидным, что нас меньше, чем за сутки, продрейфовало на 25 миль к западу, и мы оказались в жуткой близости к необследованным восточным берегам острова Надежда, где на береговых отмелях громоздились стамухи и в некотором отдалении от берега стояли на грунте колоссальные айсберги.

Когда мы приблизились к острову, дрейф наш изменил свое направление—мы начали дрейфовать к югу вдоль восточных берегов о-ва Надежды со скоростью 3—4 миль в час, при чем нас протащило между двумя айсбергами, стоящими друг от друга на расстоянии меньше мили.

К вечеру 3 июля при стихнувшем ветре и ясной погоде мы находились у южного мыса о-ва Надежды, в 4—5 милях к востоку от него, среди довольно сплоченного крупно-битого и мелко-битого льда. Там же были и обломки полей. Под самым берегом держалась полоса чистой воды.

Наконец утром 4 июля при ясной погоде вернулся долгожданный самолет. К тому времени на возвращение самолета у нас уже мало оставалось надежды, и тем радостнее была наша встреча.

Как выяснилось, самолет 29 июня смог отлететь от корабля всего лишь на 50 миль и из-за тумана снизился на льдину. Еще до посадки туман все время прижимал самолет книзу, и Бабушкин не мог лететь выше 50 метров, почему пришлось подобрать антенну очень быстро после старта. На вторые сутки сидения на льдине Бабушкин, не зная хорошо своего местоположения, при неблагоприятной погоде поднялся и направился к о-ву Надежды, чтобы, определившись по острову, полететь на поиски *Малыгина*. Туман помешал выполнить это намерение, и самолет опять снизился на льдину у северной оконечности о-ва Надежды. Во время шторма лед, на котором сидел самолет, начал ломаться, и наши летчики пережили много неприятных минут, охраняя от разъяренной стихии единственную надежду на свое спасение—металлическую птицу. На четвертые сутки своих скитаний, при начавшем стихать шторме, самолет опять поднялся на поиски *Малыгина*, но, обследовав район, где летчики ожидали найти судно, и не увидев его, они в третий раз вынуждены были сесть на льдину. Садясь при весьма плохой видимости, как выяснилось на следующее утро, самолет оказался на тонком, очевидно весеннем, льду. Когда радист Фоминых 4 июля помогал раскачиванием крыла оторваться лыжам от талого снега, то лед не выдержал тяжести человека, и Фоминых провалился под лед. После больших трудностей, все же отделившись ото льда, на сей раз во время полета, когда уже мало оставалось бензина, борт-механик Грошев первый заметил *Малыгина* на неожиданном для летчиков месте, у южного мыса о-ва Надежды.

Остановиться несколько подробнее на этом полете Бабушкина я считал нужным, так как он происходил в совершенно исключительной по трудности обстановке. Ведь база, откуда вылетел самолет, и те льдины, на которых он отсиживался впродолжение 5-ти суток, находились в постоянном движении, учесть которое было невозможно, и тем не менее наш летчик сумел вернуться обратно на *Малыгин* со всем своим экипажем и с совершенно неповрежденным самолетом. В истории арктических полетов не имеется примеров аналогичных этому, кончившемуся вполне благополучно лишь благодаря выдающейся выдержки в редком сочетании со смелостью и, конечно, того искусства, с каким Михаил Сергеевич Бабушкин владеет самолетом.

Переходя к описанию дальнейшего плавания *Малыгина*, следует отметить, что восточный шторм, сперва грозивший воз-

можными неприятными последствиями, затем помог нам высвободиться из столь продолжительных ледяных объятий. 4 июля ветер сменился на западный и в значительной мере уже разломанные поля обусловили появление порядочных разводий и каналов чистой воды, которыми *Малыгин* сравнительно легко вышел за кромку льда на чистую воду в 20-ти милях на ОСО от о-ва Надежда.

Интересно было наблюдать, насколько последний шторм изменил картину льда. Пробираясь к чистой воде, мы уже не видели старых огромных ледяных полей. Наличие в каналах и разводьях ледяной каши — массы истертого в мелкие куски льда — ясно указывало на недавнее большое здесь сжатие под влиянием сильного нажимного на берег ветра.

Мы вышли из льда, имея в виду попытаться пройти к северу иным, более восточным путем, где по теоретическим вычислениям В. Ю. Визе над распределением температур поверхностного слоя воды Баренцова моря намечались струи теплого течения Гольфштрема, направляющегося к северу, которые, естественно, казалось должны были повлиять на местоположение кромки льда в том районе, оттесняя ее дальше к северу. Эти теоретические предпосылки оправдались и на деле.

По выходе на чистую воду и затем идя вдоль кромки льда в северо-восточном направлении, *Малыгин* по чистой воде 5 июля достиг широты почти 77° на меридиане $31\frac{1}{2}^\circ$ вост. долготы от Гринвича. Далее направление кромки льда менялось, она сворачивала к востоку, и поэтому мы в указанной точке вошли в лед, имея намерение приблизиться к земле короля Карла.

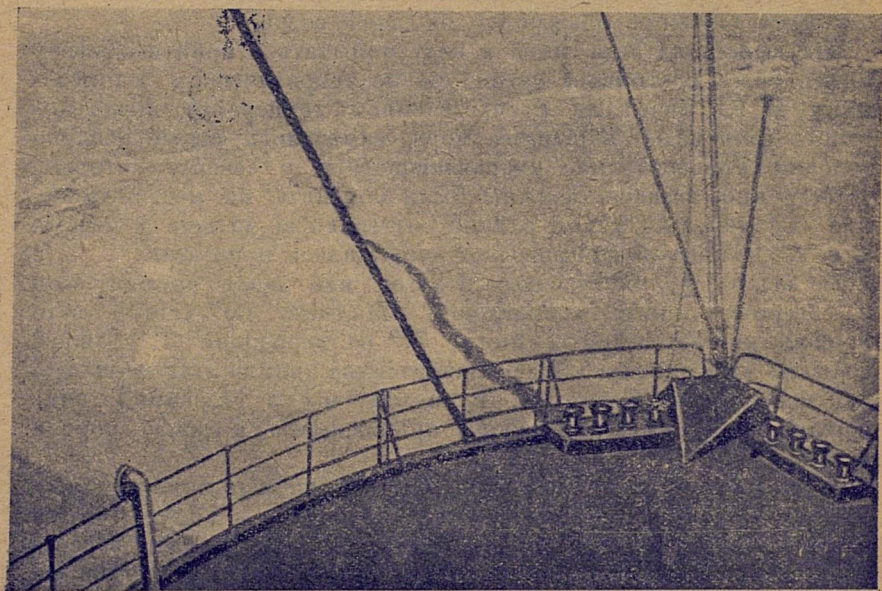
Здесь картина льда была иная, чем оставленная нами в районе острова Надежды. Состояние его было близко к тому, что мы встретили при первоначальном подходе к о-ву Надежда в середине июня. Очень близко за крупно-битым льдом у кромки мы опять увидели огромнейшие ледяные поля, по своим размерам во много раз превосходившие виденные нами ранее. Мы часто часами шли в полыньях и каналах вдоль кромки все одного и того же поля и границ его до горизонта не видели. Эти поля, толщиной до 2-х метров, были покрыты снегом. Местами виднелись на нем небольшие озерки талой воды, покрытые коркой льда, запорошенного снегом. Эта картина создавала впечатление, что в этих широтах процесс таяния еще не успел развиваться с той интенсивностью, чему мы были свидетелями в более южных широтах. Здесь также не было заметно результатов недавнего шторма, которым взломало поля в районе острова Надежды.

Разводьями и полыньями, местами форсируя ледяные перемычки, за сутки добрались до 78° параллели, далее *Малыгин* впродолжение 11 суток плутал во льдах, главным образом вынужденным дрейфом.

Постоянный спутник полярных мореплавателей — туман, не позволял производить полетов. Но все же 11 числа удалось

выбрать подходящую для полета погоду, и Бабушкин полетел к группе Вильери, в то время находившейся от *Малыгина* в расстоянии 240 км. Туман и на этот раз помешал самолету достигнуть цели. Отлетев с места старта на 90 км, пришлось повернуть обратно. Возвращаясь из этого пятнадцатого по счету и последнего полета, Бабушкин при посадке на ледяной аэродром (сделавшийся под влиянием таяния очень неровным), повредил одну лыжу настолько, что судовыми средствами ее починить не представлялось возможным.

Учитывая пятнадцать подъемов и посадок нашего самолета на случайные ледяные аэродромы, конечно повреждение лыж



Ледяное поле в районе земли короля Карла (середина июля).

нельзя рассматривать как аварию и правильное считать, что они просто погибли естественной смертью.

К середине июля и в этих широтах мы наблюдали процесс интенсивного летнего таяния и разрушения льда, и надо думать, что *Малыгин* в то время мог бы достичь желаемых по цели экспедиции широт. Это предположение тем более справедливо, что по имеемым у нас сведениям от мест нахождения *Малыгина*, где он был 17 июля, в крайней достигнутой им в это плавание широте $79^{\circ}09' N$, в направлении к северу состояние льда в отношении его проходимости значительно улучшалось. Но к тому времени у нас оставалось угля лишь на 2—3 дня сверх того запаса, который был необходим *Малыгину* на обратный путь в Архангельск.

Этот последний запас угля было решено использовать для поисков Амундсена у южных берегов Свальбарда ¹⁾). Лишившись лыж, наш самолет имел возможность производить полеты лишь с воды. У восточных берегов архипелага ледовая обстановка не допускала полетов с поплавков; что же касается южной части архипелага, то здесь мы могли ожидать встретить в Стур-фиорде нужную нам чистую воду, тем более, что, как мы знали, незадолго перед тем этим фиордом прошло на северноевропейское промысловое судно *Весликари*.

17 июля, пользуясь разводьями, появившимися под влиянием благоприятного северо-западного ветра, мы вечером вышли из льда в $\varphi=77^{\circ}33'$ и $\lambda=34^{\circ}27'$ и пошли вдоль его кромки, которая тянулась в направлении на SW, оставаясь примерно в том же положении, какое она занимала 5-го июля.

Наши ожидания встретить чистую воду в Стур-фиорде не оправдались. Еще за 20 миль к югу от южного мыса архипелага мы 19 июля встретили лед, но здесь он был другого вида. Вместо сравнительно ровных огромных полей годовалого льда, которые мы видели у восточных берегов Свальбарда, в Стур-фиорде держался мелко-битый и крупно-битый сплоченный лед, при чем среди этого льда было много многолетнего, доходившего до 3-х и в отдельных случаях 5-ти метров толщины.

По крепости этот лед много превосходил однолетний и, если последний от удара по нему форштевня в большинстве случаев давал трещины, то при аналогичном маневре с многолетних льдин *Малыгин* неизменно сползал, оставляя на них едва заметную пометку.

Встреченные нами в Стур-фиорде условия состояния льда совершенно исключали возможность полетов с поплавков. *Малыгину* единственно, что оставалось, это возвращение в Архангельск, куда мы и пришли 25 июля. Последний переход в Барендовом море сопровождался свежим восточным ветром, в Белом же море погода нам благоприятствовала.

Совершенно очевидно, что эти вольные и невольные скитания во льдах северо-западной части Барендова моря не прошли даром для *Малыгина*.

В результате двух ледовых сжатий, а также форсирования ледяных перемычек между смежными разводьями чистой воды, у него оказались две большие вмятины по обоим бортам, в носовой части корпуса, в расшатанных заклепках и разошедшихся швах наружной обшивки появилась течь, треснула одна лопасть винта, погнуто перо руля и повреждено его крепление. Кроме этого, погнуто 27 бимсов и сгофрировано несколько поперечных переборок.

Учитывая все трудности ледового похода, выпавшего на долю *Малыгина*, следует признать, что в отношении поврежде-

¹⁾ Как известно, в то время группы Цалпи, Мариано и Вильери были уже спасены «Красным» (12 июля); искать же без помощи самолета группу Алессанри, неизвестно где находившуюся, было явно безнадежным делом.

ний он все же сравнительно легко отделался от ледовых объятий Полярного бассейна.

Как видно из сказанного, ледовые условия посещенного нами района в большинстве случаев создавали непреодолимую преграду для плавания, но для более полного представления похода *Малыгина* необходимо несколько остановиться и на чисто навигационной стороне дела.

Как упоминалось выше, обычные в высоких широтах туманы в летнее время почти совершенно исключают возможность крайне важных при плавании во льдах астрономических наблюдений для определения местоположения судна. При ледовом плавании нельзя придерживаться определенное время постоянного курса, как то практикуется при плавании по чистой воде. В той обстановке курсы постоянно меняются, в зависимости от расположения льда, и невозможно также держать постоянную скорость хода судна. Эти два главных элемента счисления пути: первый, определяемый лишь примерно средней величиной за определенный промежуток времени, а второй — глазомерно за то же время, внося, конечно, много ошибок в счисление, сильно отражаются на правильности прокладки пути, в результате чего нельзя быть уверенным в каждый данный момент в точности местоположения судна. Последнее обстоятельство, особенно при отсутствии отвечающих действительности карт восточных берегов Свальбарда, много усложняло плавание.

Несмотря на крайне неблагоприятные навигационные условия плавания, экспедиции все же удалось собрать некоторый материал для пополнения скудных сведений по лоции восточных берегов Свальбарда, главным образом в отношении глубин омывающего их Баренцова моря.

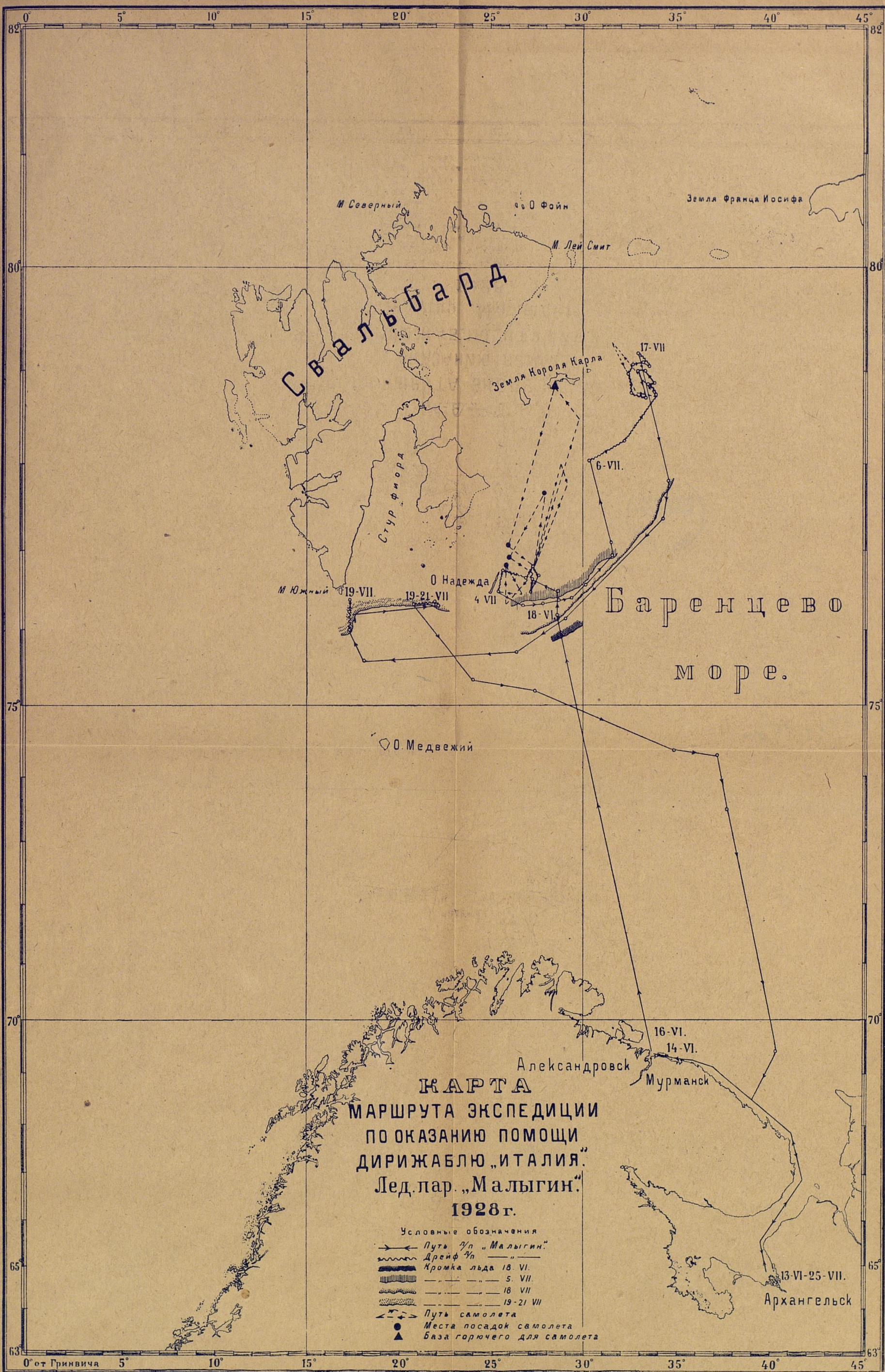
Как видно из этого краткого описания похода *Малыгина*, ему не удалось достигнуть реальных результатов по оказанию помощи экспедиции Нобиле, но нужно отметить, что в отношении поисков отважного норвежского полярного исследователя Роальда Амундсена, тоже направившегося спасать Нобиле на французском самолете, *Малыгиным* проделана не малая работа именно в том районе, где вероятнее всего можно было ожидать катастрофы с самолетом *Латам*.

Помимо этого, полеты Бабушкина, совершавшиеся в разнообразных условиях погоды и со случайных ледяных аэродромов, конечно, представляют существенный интерес в целях приобретения навыков и опыта работы самолетов в условиях Арктики, особенно в настоящее время, когда при пробудившемся интересе к Полярному бассейну этому способу передвижения, для чисто исследовательских задач, в ближайшие годы предположено уделить большое внимание.

Что же касается научных материалов, собранных экспедиций в отношении ледового режима, гидрологии и метеорологии, то они представляют особый интерес потому, что охватили собой как раз тот район Баренцова моря, который наиболее трудно доступен для изучения.

А. Лавров.

6Р-47292



80 u

16 u

59-6

9776