

# Страницы истории ТПУ

УДК 621.37/.39(091)

## УЧАСТИЕ РАДИОТЕХНИКОВ ТПУ В ОСВОЕНИИ СЕВЕРА

С.И. Кузнецова

Томский государственный университет  
E-mail: svetateneva@mail.ru

*Среди членов полярных экспедиций прошлого века были сотрудники и студенты ТТИ (ТПИ–ТПУ): Н.Н. Урванцев, Н.А. Байкузов и Е.Н. Силов. В 1931 г. радист ледокола «Малыгин» Н.А. Байкузов обменивался радиogramмами с радистом дирижабля «Граф Цеппелин» Э.Т. Кренкелем. В 1934 г. в Арктике затонул пароход «Семён Челюскин». В спасении челюскинцев принимал участие томский радист Е.Н. Силов.*

### **Ключевые слова:**

*История радиоэлектроники, радиосвязь, первые радиотехники г. Томска.*

В тридцатые годы прошлого века освоение Заполярья начиналось с экспедиций по Северному морскому пути. Большим достижением считалось преодоление пути за одну навигацию. Требовались суда, оборудованные для плавания во льдах, надёжная радиосвязь с материком и применение авиации для ледовой разведки. Среди полярников были радисты-томичи: Николай Афанасьевич Байкузов и Евгений Николаевич Силов. Оба они в детстве жили в г. Томске и учились в томских школах. Николай Байкузов окончил с отличием Алексеевское реальное училище в 1918 г. и поступил на первый курс Томского технологического института, а завершил высшее образование в Москве в 1933 г. Евгений Силов учился во второй томской школе, закончил её в 1929 г., служил в армии, поступил в Томский государственный университет, затем началась война. Окончил университет Е.Н. Силов в 1945 г. Этим томичам выпала судьба встретиться в Северо-восточной Полярной экспедиции, участвовать совместно в её подготовке и осуществлении. Причиной этой встречи было их увлечение любительскими радиопередачами на коротких волнах.

В 1922 г. в нашей стране заработала первая «Центральная радиотелефонная станция имени Коминтерна». Дальность передач на длинных волнах была невелика, так как зависела от мощности передатчика и условий распространения радиоволн вдоль земной поверхности. Иначе вели себя

короткие волны, отражающиеся от заряженного слоя ионосферы. В стране тогда из 16 тысяч радиоприёмников большинство были кустарными. Конструирование самодельной радиоаппаратуры сблизило Николая Байкузова с Вадимом Востряковым, таким же радиолюбителем-коротковолновиком.

Созданные Николаем Афанасьевичем Байкузовым совместно с Вадимом Борисовичем Востряковым опытные радиостанции устанавливались на новых линиях аэрофлота, но они были наземными. Вопрос о радиосвязи в авиации и на флоте с помощью небольших коротковолновых радиостанций практически решался радистами на просторах Арктики.

В 1931 г. Н.А. Байкузов впервые принимает участие в научно-туристическом походе в Арктику ледокольного парохода «Малыгин». В этом рейсе, организованном Арктическим институтом и «Интуристом», Николай Байкузов оказался среди многих полярных знаменитостей. Научную экспедицию возглавлял профессор В.Ю. Визе, начавший свой арктический путь в трагической экспедиции Г.Я. Седова к Северному полюсу. Среди пассажиров были знаменитый итальянский воздухоплаватель Умберто Нобиле, возглавлявший в 1928 г. печально закончившийся полёт дирижабля «Италия». А также американская миллионерша миссис Бойс, прославившаяся тем, что разыскивала пропавший в Арктике во время спасения «Италии» экипаж Руала Амундсена с помощью спиритических сеансов.

сов. В бухте Тихой архипелага Земли Франца-Иосифа «Малыгину» предстояло обменяться корреспонденцией с дирижаблем «Граф Цеппелин», на котором в числе советских специалистов находился радист Эрнст Кренкель. Экспедиция на дирижабле была предпринята международной организацией «Аэроарктик». На борту «Малыгина» было организовано почтовое отделение, которым заведовал, также впервые попавший в Арктику, И.Д. Папанин, описавший своё путешествие в автобиографической книге «Лёд и пламень». Часть расходов по рейсу на «Малыгине» покрывалась за счёт продажи конвертов и гашения марок, посвящённых этой экспедиции [1].

Николай Афанасьевич Байкузов получил предложение участвовать в экспедиции в качестве радиоста-коротковолновика. Специальных передатчиков тогда не было, монтировать радиостанцию пришлось своими руками на ходу ледокола, который 19 июля 1931 г. покинул г. Архангельск, и отправился на север.

Через несколько дней Н.А. Байкузов уже вышел в эфир. Тогда каждая радиосвязь была уникальной. Большую радость приносили передачи Н.А. Байкузова радисту Василию Ходову, участнику экспедиции Г. А. Ушакова на Северную Землю. Эта экспедиция, в которой участвовал выпускник Томского технологического института геолог Николай Николаевич Урванцев, впервые нанесла на карту в 1930–1932 гг. огромный архипелаг.

Во время обмена радиограммами с дирижаблем Н.А. Байкузов познакомился с Э.Т. Кренкелем, и с той поры они крепко подружились. Дружба эта, скреплённая коротковолновыми позывными, продолжалась до последних дней жизни Николая Афанасьевича [2].

Для следующих полярных экспедиций Н.А. Байкузов и В.Б. Востряков решили подбирать радистов из лучших коротковолновиков, известных им по любительской радиосвязи.

Евгений Николаевич Силов в это время жил в г. Томске, был радиолюбителем-коротковолновиком, имел самодельный передатчик с собственным позывным. Почерк его морзянки был известен многим радистам страны. Предоставим ему слово: «В 1932 г. я получил письмо от известного коротковолновика Вадима Вострякова, где он предлагал принять участие в первой Северо-восточной полярной экспедиции. Я принял приглашение, и уехал в Москву, где был принят в радисты экспедиции».

У Н.А. Байкузова в Москве, неподалёку от Большого театра, была комната в коммунальной квартире, где Е.Н. Силов впервые встретился с ним. Начались сборы, в которых принимали участие многие члены будущей экспедиции. Н.А. Байкузов, В.Б. Востряков и Е.Н. Силов помогали доставать и изготавливать радиоаппаратуру. Некоторые материалы Е.Н. Силов получил на заводах, после обращения лично к наркому К.Е. Ворошилову. Оборудование было отправлено в г. Владивосток по

железнодорожной дороге, следом выехали участники экспедиции.

Во г. Владивостоке Е.Н. Силов был назначен радистом на флагманский корабль — ледорез «Фёдор Литке». Вместе с двумя другими радистами Е.Н. Силов оборудовал на «Литке» радиорубку для дальней связи.

От моряков участники экспедиции узнали, что для плавания по Северному морскому пути использовалась далеко не новая яхта «Лорд Грей», переделанная в ледорез «Фёдор Литке». Эта яхта была куплена ещё царским правительством в Англии, вместе со второй яхтой «Леди Грей», на которой в первую Мировую войну размещался госпиталь. Медсёстрами в нём должны были служить императрица Александра Фёдоровна и царские дочери.

Суда Северо-восточной полярной экспедиции вышли из г. Владивостока, и дошли до устья Колымы, где встали в бухте Амбарчик. Море штормило, разгрузка с рейда шла медленно. На пароходах находились грузы северного завоза: мука, консервы, горючее, строительные материалы, которыми запасались на трёхгодичный срок. Прогнозы лётной разведки становились всё хуже. Было принято решение разгрузку прекратить и отправиться на зимовку в порт Певек.

Погода помешала разгрузиться до конца и в следующую навигацию — летом 1933 г. Те суда, которые были разгружены, ушли, в том числе и ледорез «Литке». Евгений Силов был переведён на пароход «Сучан».

Ещё раньше вернулся из экспедиции Н.А. Байкузов. Весной 1933 г. он защитил дипломную работу в МЭИ и летом начал работу над радиомаяком для аэрофлота.

При разгрузке пароходов Полярной экспедиции в сентябре 1933 г. в бухту Амбарчик прибыл пароход «Семён Челюскин», который в августе вышел из г. Мурманска на восток. Это был комфортабельный пароход, изготовленный по заказу советского правительства в 1932 г. в Дании, но он, по мнению специалистов, был мало приспособлен для плавания во льдах. Научная экспедиция под руководством Отто Юльевича Шмидта на этом корабле должна была пройти по Северному Ледовитому океану за одну навигацию от Белого моря до Берингова пролива, имея на борту исследователей Севера, их жён и детей. Среди них была новорожденная девочка Карина, названная так в честь своего появления на свет в районе Карского моря. «Челюскин» пришвартовался, и в бухте Амбарчик произошла встреча полярников, длившаяся лишь несколько часов из-за плохой погоды.

После разгрузки караван из оставшихся судов также двинулся на восток к Берингову проливу в надежде выйти на чистую воду. «Сучан» постоянно поддерживал связь с «Челюскиным». Из радиограмм стало известно, что «Челюскин» у чистой воды, по этому случаю на пароходе пускают ракеты, и готовится банкет. Но торжество отменила погода. В

Беринговом проливе начался шквальный ветер с юга, и пароход «Семён Челюскин» отнесло далеко на север в Чукотское море. В феврале 1934 г. пароход затёрло, на него обрушилась льдина размером с многоэтажный дом, и он исчез в глубокой трещине. Более ста человек высадились на лёд, так возник лагерь Шмидта.

По решению правительственной комиссии из г. Владивостока для спасения людей был послан пароход «Смоленск» со звеном из пяти военных лётчиков, возглавляемых Н.П. Каманиным, чтобы доставить их к самой северной точке Чукотки — посёлку Уэлен на мысе Дежнёва. На четвёртый день плавания радист «Смоленска» принял радиogramму О.Ю. Шмидта о том, что лётчик А.В. Ляпидевский, совершавший грузовые рейсы на Крайнем Севере, 5 марта достиг ледового лагеря и вывез десятирех женщин и двух детей. В условиях штормовой непогоды «Смоленск» лишь на седьмые сутки вошёл в бухту г. Петропавловска-Камчатского, где ещё двое суток шла погрузка горючего и продовольствия.

В эти дни широко развернулась организация помощи челюскинцам. Из г. Хабаровска вылетели известные своим мастерством лётчики, в их числе был М.В. Водопьянов. Пилоты М.Т. Слепнёв и С.А. Леваневский во главе с уполномоченным правительственной комиссии Г.А. Ушаковым поехали в Америку для срочной закупки самолётов. Готовились к отправке дирижабля. В г. Ленинграде ударными темпами ремонтировали ледокол «Красин». На Чукотке готовились собачьи упряжки для подвоза горючего на авиабазы. Круглосуточное дежурство несли радиослужбы, чтобы не пропустить ни одного сигнала Э.Т. Кренкеля с льдины.

В это время Е.Н. Силов находился на зимовке с караваном судов в районе между мысом Северным и мысом Биллингса, где суда попали в тяжёлые льды. Радисты на судах несли вахту по очереди. Во время зимовки с мыса Северного обратились с просьбой прислать радиста. Выбор пал на Е.Н. Силова. Он доехал на собаках на мыс Северный, и стал работать на местной радиостанции. Там предполагалась работа радистов до начала следующей навигации. На мысе Северный было установлено круглосуточное дежурство по связи с пароходом «Челюскин». Когда пароход был раздавлен льдами, и люди высадились на льдину, связь была временно прервана. Затем связь восстановили с аварийного передатчика, и информация о происшедшем была немедленно передана в Москву через радиостанцию на мысе Челюскин. Базой спасательных работ был выбран мыс Ванкарем, как место, самое близкое к лагерю Шмидта. Кроме того, в Ванкареме были запасы авиационного бензина. Эти события отражены в интервью радиста с мыса Северный Тойво Хааполайнена, опубликованном в журнале «Радиофронт» в 1934 г. Т. Хааполайнен о Е.Н. Силове отзывался как о человеке, показавшем «исключительные образцы отважной работы, обеспечившей непрерывную радиосвязь на линии лагерь Шмидта — Ванкарем» [3].

Е.Н. Силов вспоминает: «Мне и бортмеханику Николаю Аникину с мыса Северного было предложено отправиться на мыс Ванкарем, захватив с собой радиостанцию и инструменты, для устройства аэродрома, используя местное население.

На всякий случай я захватил кроме сухих батарей ещё штук 80 водоналивных гальванических элементов и немного радиодеталей. На трёх упряжках собак до мыса Ванкарем мы добирались около двух суток. Приехали поздно ночью. Весь посёлок представлял собой двенадцать чукотских яранг и три деревянных дома. Нас встретил заведующий охотничьей факторией. У него в домике мы расположились. На рассвете нашли место для временного аэродрома и начали налаживать связь. Радиостанция, которую мы привезли, состояла из радиопередатчика фирмы «Маркони», а приёмник был наш, РК-1. Передатчик питался от умформера, вращаемого бензиновым движком. Запустили движок. Он немного времени поработал и остановился. Однако восстановить связь было необходимо. Пришлось залить водоналивные элементы. Пока они пропитывались, из захваченных с собой деталей собрал маломощный передатчик (на одной лампе УБ-107). После того, как передатчик был настроен по приёмнику на нужную волну, передал в эфир позывной CQ, и мне сразу ответили мыс Северный и Уэлен. Они сообщили мою волну в лагерь Шмидта. Связь была восстановлена и продолжалась до конца спасательной эпопеи».

Об этих событиях упоминается в книге лётчика Молокова «Родное небо»: «В определённые часы радист Женя Силов выходил на связь с лагерем Шмидта, но дежурил он у своего приёмника сутками» [4].

Е.Н. Силов вспоминает: «На мою маленькую радиостанцию обрушился шквал радиопередач. Я поддерживал связь с лагерем Шмидта, запрашивал метеосводки ежечасно, принимал сводки из Уэлена, с мысов Северного и Челюскина, через нас передавали радиogramмы Хабаровск, Анадырь, Номе и Сиэтл. В Ванкареме прибыло множество журналистов, их сообщения в центральные газеты также шли через радиостанцию.

Прилетел Слепнёв с американским бортмехаником. От чукчей узнали об аварии самолёта у мыса Онман. Оттуда на собаках привезли Леваневского, Ушакова и ещё одного американца. В домике фактории, где жарко топилась чугунная печка, сталолюдно и тесно. На самолётах Р-5 прилетели Каманин, Молоков и Доронин. Все ждали прилёта Водопьянова. Вскоре всё было готово к приёму, кормлению и расселению спасённых людей. Водопьянов увёз на льдину восемь лохматых пассажиров — упряжку собак, для облегчения доставки челюскинцев к самолётам. Из Ванкарема спасённых полярников отправляли на санях в Уэлен. Челюскинцы шли пешком за нартами, чтобы не мёрзнуть. Я непрерывно получал и отправлял информацию между лагерем Шмидта и Большой Землёй.

Из ледового лагеря доставили укутанного в меха, больного, с температурой 40°, Шмидта. Слепнёв на своём самолёте увёз его лечиться в американский госпиталь. Наконец, привезли остальных челюскинцев, среди которых был Кренкель, и последним рейсом вернули хозяевам-чукчам собак.

В конце спасательных работ я принял радиogramмы о награждении всех челюскинцев орденами Красной Звезды, а позднее пришла телеграмма о награждении лётчиков орденами Ленина и присвоения им звания Героев Советского Союза.

Ванкарем опустел. На самолёте У-2 я вернулся на мыс Северный. Туда пришла радиogramма о награждении ряда товарищей и меня в их числе орденом Трудового Красного Знамени». Так закончилась одна из полярных эпопей, в которой активное участие принимали радисты-томичи.

Николай Афанасьевич Байкузов в Великую Отечественную войну занимался аэронавигацией, служил в авиации дальнего действия, стал генералом, до последнего дня жизни он занимался радиотехникой. Евгению Николаевичу Силову, бывшему заведующему кафедрой радиотехники в Томском политехническом институте, а затем в ТУСУРе, ныне пенсионеру, в 2008 г. исполнилось 97 лет. Он живёт в г. Томске. Дома у него находится карта Севера с отмеченными пунктами, между которыми он поддерживал радиосвязь 75 лет назад.

В 2008–2009 гг. исполняется 75 лет со времени начала и окончания полярной экспедиции под руководством О.Ю. Шмидта на пароходе «Семён Челюскин». Без участия радистов-полярников и налаженной ими радиосвязи операция по спасению челюскинцев была бы невозможной.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Папанин И.Д. Лёд и пламень. – М.: Политиздат, 1988. – 432 с.
2. Григорьева Н.А. Радиолобитель, инженер, генерал. – М.: ДОСААФ, 1985. – 96 с.
3. Мой радиопуть. Беседа с радистом мыса Северный тов. Хаапалайненом // Радиофронт. – 1934. – № 22. – С. 7.
4. Молоков В.С. Родное небо. – М.: Воениздат, 1987. – 128 с.

*Поступила 12.02.2009 г.*