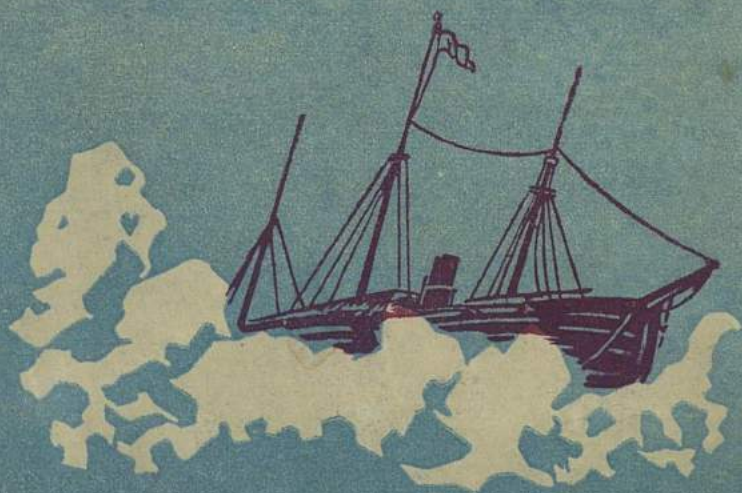


# ЗАВОЕВАНИЕ АРКТИКИ

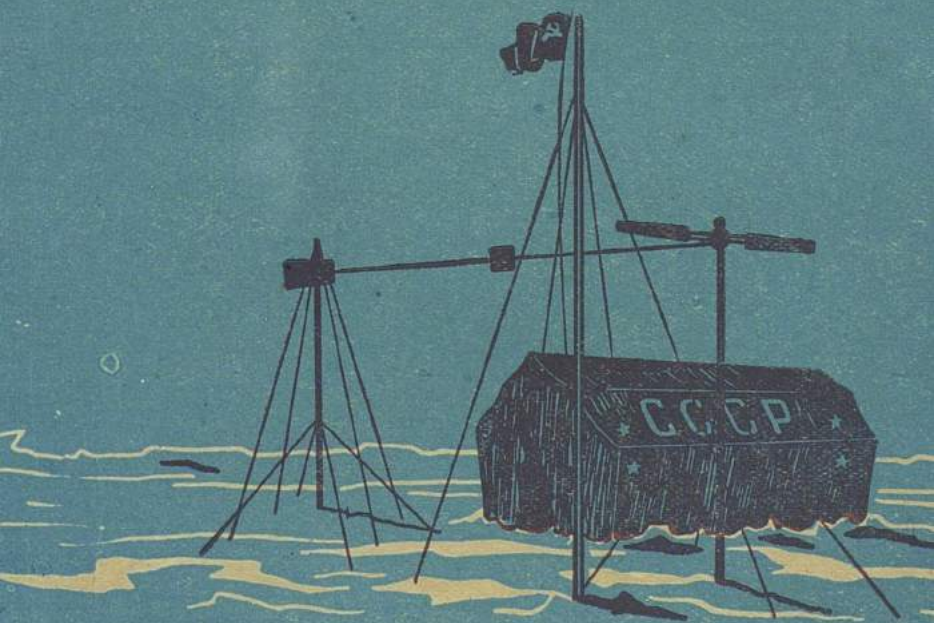


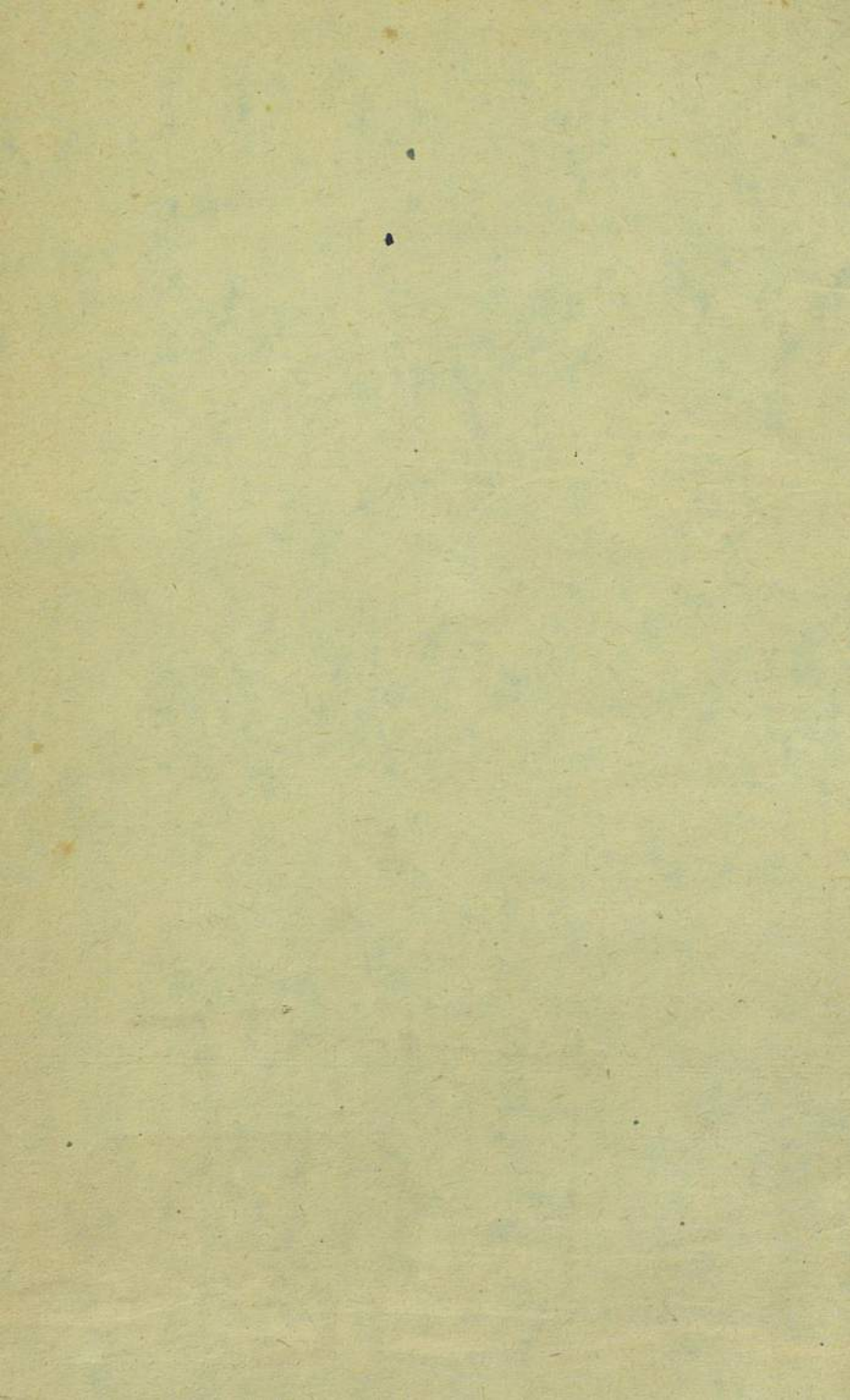
ОБЛАСТНОЕ КНИГОИЗДАТЕЛЬСТВО  
СТАЛИНГРАД

1937











37-4  
1247 а

# ЗАВОЕВАНИЕ АРКТИКИ

СОСТАВИЛ  
Н. ЛЕБЕДЕВ



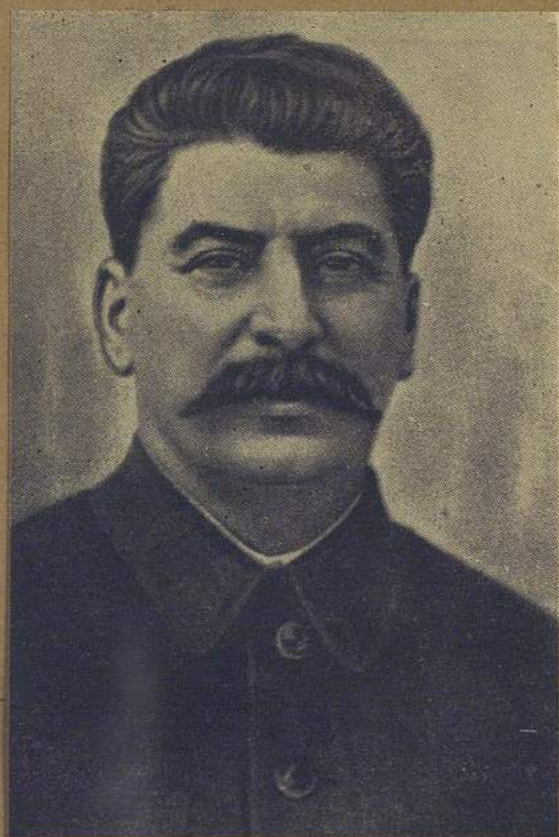
ОБЛАСТНОЕ КНИГОИЗДАТЕЛЬСТВО  
СТАЛИНГРАД

1937

Книга „Завоевание Арктики“, составленная Н. М. Лебедевым, знакомит читателя с историей борьбы за освоение Арктики.

Первая часть книги представляет обзор попыток достижения Северного полюса. Составлен обзор по первоисточникам (записки Нансена, Пири, Амундсена, дневник Андрэ, труды Визе, Самойловича и др.).

Во второй части книги, составленной по материалам газет и журналов, автор показывает, как большевики выполнили указание т. Сталина об овладении полюсом. В этой части использованы статьи героев Советского Союза О. Ю. Шмидта, Водопьянова, Папанина, зимовщиков на Северном полюсе Кренкеля, Федорова, Шершова и других виднейших наших полярников.













НАЧАЛЬНИКУ ЭКСПЕДИЦИИ  
НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

Товарищу О. Ю. ШМИДТУ

КОМАНДИРУ ЛЕТНОГО ОТРЯДА

Товарищу М. В. ВОДОПЬЯНОВУ

ВСЕМ УЧАСТНИКАМ ЭКСПЕДИЦИИ  
НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

Партия и правительство горячо приветствуют славных участников полярной экспедиции на Северный полюс и поздравляют их с выполнением намеченной задачи—завоевания Северного полюса.

Эта победа советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду работы по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых для Советского Союза.

Первый этап пройден, преодолены величайшие трудности. Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполняют порученную им задачу по изучению Северного полюса.

Большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса!

И. СТАЛИН  
В. МОЛОТОВ  
К. ВОРОШИЛОВ  
Л. КАГАНОВИЧ  
М. КАЛИНИН  
В. ЧУБАРЬ  
А. МИКОЯН

А. АНДРЕЕВ  
С. КОСИОР  
А. ЖДАНОВ  
Н. ЕЖОВ  
М. РУХИМОВИЧ  
В. МЕЖЛАУК

## СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС ЗАВОЕВАН НАМИ!

ЦК ВКП(б)—

Товарищу И. В. СТАЛИНУ

СОВНАРКОМ СССР—

Товарищу В. М. МОЛОТОВУ

Сообщаем полученную через радиостанцию острова Диксон радиограмму:

„Москва, Главсевморпуть Янсону, Бергавинову. Остров Рудольфа Шевелеву.

В 11 часов 10 минут самолет „СССР—Н-170“ под управлением Водопьянова, Бабушкина, Спирина, старшего механика Бассейна пролетел над Северным полюсом.

Для страховки прошли еще несколько дальше. Затем Водопьянов снизился с 1750 м. до 200, пробив сплошную облачность, стали искать льдину для посадки и устройства научной станции.

В 11 часов 35 минут Водопьянов блестяще совершил посадку. К сожалению, при отправке телеграммы о достижении полюса внезапно произошло короткое замыкание. Выбыл умформер рации, прекратилась радиосвязь, возобновившаяся только сейчас, после установки рации на новой полярной станции. Льдина, на которой мы остановились, расположена, примерно, в 20 километрах за полюсом по ту сторону и несколько на запад от меридиана Рудольфа. Положение уточним. Льдина вполне годится для научной станции, остающейся в дрейфе в центре полярного бассейна. Здесь можно сделать прекрасный аэродром для приемки остальных самолетов с грузом станции.

Чувствуем, что перерывом связи невольно причинили вам много беспокойства. Очень жалеем. Сердечный привет.

Прошу доложить партии и правительству о выполнении первой части задания. Начальник экспедиции Шмидт“.

И. о. начальника Главсевморпути Н. ЯНСОН.  
Начальник Политуправления С. БЕРГАВИНОВ.



## НОВАЯ ПОЛЯРНАЯ СТАНЦИЯ

По управлению полярных станций Главсевморпути опубликован приказ, в котором говорится:

„21 мая заработала новая полярная научная станция, расположенная на дрейфующей льдине. Состав новой станции: начальник станции И. Д. Папанин, магнитолог-астроном Е. К. Федоров, радист Э. Т. Кренкель и гидробиолог П. П. Ширшов“.

Новая станция приказом включена в списки советских полярных станций под названием „Северный полюс“. Позывные сигналы радиации „Северного полюса“—„УПОЛ“ (Union polus).

## СОГРЕТЫ СТАЛИНСКОЙ ЗАБОТОЙ

МОСКВА, ГЛАВНОМУ УПРАВЛЕНИЮ  
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ,  
ТАСС, РЕДАКЦИЯМ „ПРАВДЫ“  
И „ИЗВЕСТИЙ“

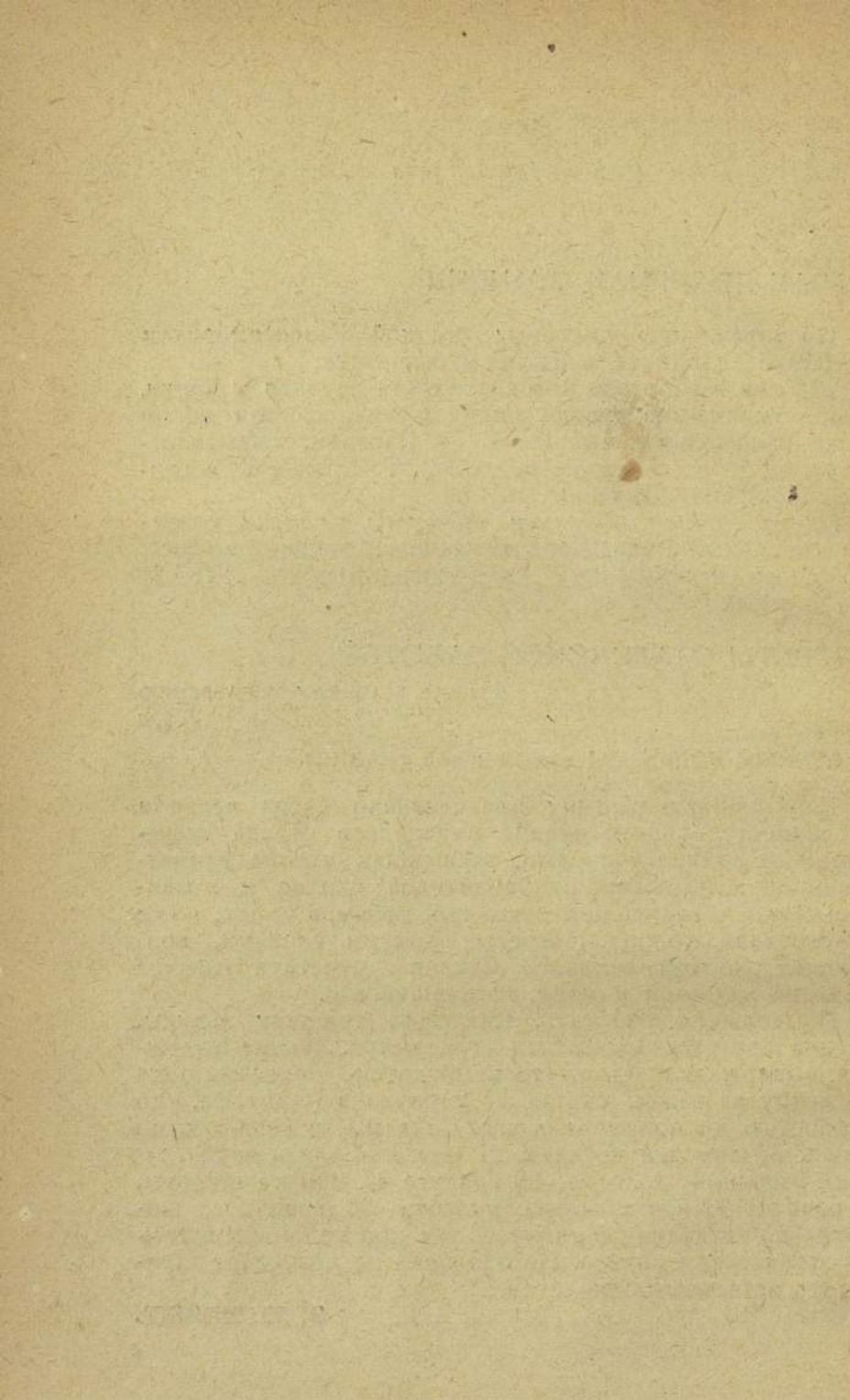
СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС, 24 мая 19 часов. (РАДИО)

Необычайную картину представляло вчера вечером собрание тринадцати членов передового отряда экспедиции на льдине у полюса, слушавших чтение приветственной телеграммы руководителей партии и правительства. Собрались под открытым небом, в пургу, но не чувствовали холода, согреты яркими словами, волнующей заботой великого Сталина, чувствуя горячее дыхание любимой родины, пославшей нас.

Продолжаем работать. Измерили толщину льдины, сделав прорубь. Оказалось—три метра. Льдина надежная, выдержала продолжительный дрейф. Несет нас пока по ветру на запад, считая от меридиана Рудольфа, со скоростью до полумили в час. Сели мы за полюсом, но уже к вечеру дня посадки, 21 мая, оказались на 87 градусе западной долготы, 89 градусе 41 минуте широты. В ночь на 23 мая западная долгота—58 градусов, широта—89 градусов 35 минут. С тех пор не определялись за отсутствием солнца. Погода пока не позволяет прилететь остальным самолетам.

О. Ю. ШМИДТ.





# ЗАВОЕВАНИЕ АРКТИКИ



## ПУТЬ К ПОЛЮСУ

Над льдами Центрального полярного бассейна поднят флаг Союза Советских Социалистических Республик.

Вековое безмолвие арктических пустынь нарушено голосами отважных сынов Страны Советов, построивших в самом центре Арктики дрейфующую полярную станцию.

На безжизненном белом пятне нашей планеты начинается полная мужества, настойчивости, большевистской решимости жизнь, маленькой по размерам, но гигантской по своему значению советской арктической научно-исследовательской станции.

Сотни человеческих поколений стремились разгадать загадку Северного полюса, тысячи отважных людей бросались в разные времена и из разных стран в опасное путешествие, но только поколению советских людей, только под флагом великого Советского Союза удалось проникнуть к полюсу и твердо стать на льды недоступного участка земного шара.

Еще в VII столетии до нашего летосчисления, когда греческий философ Талес пришел к убеждению, что наша планета имеет форму шара, человек „открыл полюсы“ и впервые устремил взгляд в сторону, лежащую за сказочной Гипербореей, в которую верило тогдашнее культурное человечество.



А через 15 столетий,—уже в IX веке нашего летоисчисления,—впервые отважные мореходы в своих утлых ладьях начали предпринимать походы на север.

В 861 году норвежец Наддор совершил отважный поход через Норвежское море и открыл Снежную землю, как назвал он Исландию.

Почти через полтора столетия, — в 985 году, — Эрик Рыжий, вынужденный бежать из Норвегии, проник значительно дальше Наддора и открыл Гренландию. Эрик Рыжий, желая увеличить в глазах соотечественников значение своего открытия, умышленно назвал найденную им землю Зеленой землей и распустил слухи о необычайной роскоши и богатствах природы далекого севера.

Вероятно, именно он, Эрик Рыжий, является родоначальником легенд, до сих пор гуляющих по всему миру, о субтропической стране Санникова, об „Уголке живых ископаемых“, о том, что где-то на севере есть клочок земли, защищенный неприступными скалами от мертвящего дыхания льдов. Этот клочек якобы согрет горячими гейзерами и теплым морским течением, проникающим сюда из Атлантического океана.

Легенда о Зеленой земле в Северном Ледовитом океане оказалась настолько живучей, что ей верило немало крупных ученых, отыскивать ее отправлялось немало отважных путешественников и о ней написано немало увлекательных книг.

Разыгрывавшаяся человеческая фантазия рисовала Зеленую землю, как остров, над которым и на котором пронесившиеся геологические эпохи не оставили того следа, какой оставили на всей остальной земле. Находились горячие головы, надеявшиеся найти в громадных, лежащих ниже уровня океана, впадинах Зеленой земли севера, живых не только мамонта и первобытного человека, но и различных завров, чуть ли не археоптерикса (первобытную птицу).

Вполне понятно, что одна мысль о возможности найти такой уголок на земном шаре разжигала чечемалый интерес к северу. Однако не поиски легендарной Зеленой земли в основном двигали путешественников в страну Белого Безмолвия, как картинно называли север многие исследователи.

В 1170 году в „Страну мрака“ предпринимали поход арабские моряки. Об этом походе остались только косвенные указания. Арабы шли в северную землю отыскивать новые торговые пути.



В 1496 году английский мореход Джон Кабот предпринял полярное путешествие. Он надеялся выйти через Полярные моря к берегам обширной и богатой земли, о которой носились смутные слухи. Вероятно, Джон Кабот искал американский материк и в нем богатую добычу. А северные моря его интересовали только как путь к богатой заморской стране.

Ни полюс, ни северные земли не интересовали Кабота, и о них он не оставил никаких известий.

Теперь ни один исследователь, ни один ученый, ни один практический работник Арктики не сомневается, что в районе Северного полюса, в Центральном полярном бассейне суши нет, а есть глубокий океан, покрытый почти сплошным льдом. Лед находится в постоянном дрейфе, т. е. перемещается в определенном направлении. Если допустить, что в какое-то время на самой точке Северного полюса стал человек, то в то же мгновение его отнесет с этой точки на некоторое расстояние, и он уже окажется не на полюсе, а в районе полюса.

Земные полюсы—это математические точки на поверхности земного шара, где сходятся все меридианы и где находятся оконечности воображаемой земной оси. Одна из этих точек находится на крайнем севере и называется *Северным полюсом*, другая—на юге и носит название *Южного полюса*.

На полюсе нет обычных стран света—востока, запада, севера и юга. Вместо них на Северном полюсе отовсюду мы видим только юг, а на Южном полюсе—только север.

Если на Северном полюсе дует ветер, то он может быть только южным.

С весны и до середины лета в районе Северного полюса тянется непрерывный день. Солнце совершенно не заходит за горизонт. После же захода солнца, во второй половине лета наступает долгая ночь. Тогда в течение многих месяцев,—до весны,—солнце совершенно не показывается на небосклоне.

Хотя летнее солнце и сияет на полярном небе непрерывно в течение пяти месяцев, но оно никогда не поднимается высоко над горизонтом. Солнечные лучи падают на земную поверхность под большим углом, почти не согревая ее даже в разгаре лета. Температура никогда не поднимается выше 6—8 градусов тепла, и солнце за короткое лето не успевает растопить в полярных областях мощного снежного покрова, образовавшегося в течение многомесячной и суровой зимы.





Северное сияние в виде волнующихся завес

Зима в полярных странах суровая. Холод достигает 40 и даже 50°, причем действие холода увеличивается свирепствующими здесь сильными ветрами и бурями.

Однако холод—не самое тяжелое испытание на полюсах. Все путешественники, бывавшие зимою в Арктике, единодушно отмечают, что самым тяжелым испытанием для них являлись мрак и мертвящее безмолвие долгой полярной ночи. Надо иметь железную волю, крепкую закалку и неисчерпаемое мужество, чтобы вынести этот мрак и это безмолвие.

Время от времени в течение полярной ночи в Арктике появляются величественные северные сияния, до сих пор не находившие достаточно полного объяснения. Теперь выяснено, что явление это происходит вследствие разрядов электричества в атмосфере, но разряды совершаются не с треском и громом, как в наших широтах во время гроз, а тихо, без всякого звука. Эти беззвучные ночные зимние „грозы“ производят потрясающее впечатление.

Трудно передать всю красоту и все величие северных сияний. Иногда на темном небе появляются огромные завесы, вытканые из золота и света и будто бы колеблемые ветром. Через несколько мгновений эти



завесы сменяются гигантскими разноцветными колоннами, медленно движущимися, беззвучно падающими и пропадающими.

Нередко во время северного сияния весь небосклон закрывается лучезарной аркой, которая сначала бывает ослепительно белой, затем становится яркокрасной и, наконец, начинает выделять пучки разноцветных лучей.

Ночь на севере обычно очень темная, с отчетливо видимыми светилами. Нет каких бы то ни было теней от неровностей ледового и снежного покровов. Взлет и посадка самолета в таких условиях весьма близки к слепому полету<sup>1</sup>.

Очень часты на севере явления миража.

Мираж возникает из-за значительной разницы в температурах водного покрова и воздушной среды и может создать большую путаницу: берег в это время невозможно опознать более или менее точно; разреженный лед выглядит на горизонте мощной ледяной стеной; суда нельзя опознать в ледяном хаосе.

По мере увеличения высоты, с которой ведется наблюдение,—„чудеса“ миража слабеют, сказываются менее резко.

Наконец, арктические туманы достигают такой густоты, что полярные моряки их не называют иначе, как молочными.

## ГЕОГРАФИЯ АРКТИКИ

Ряд морей, омывающих берега и земли СССР—Белое море, Баренцево море (наиболее глубокое из морей севера, с глубиной 200—400 м.), Карское море, море Лаптевых (характерное своим мелководьем—30-50 м.), Восточно-Сибирское море, Чукотское и Берингово—являются частями Северного Ледовитого океана.

Советский берег Северного Ледовитого океана, сильно изрезанный бухтами, губами и заливами, равняется примерно 25.000 км.

В Северном Ледовитом океане и его морях много островов, часть которых открыта только в последние годы, почти не описана и вовсе не исследована. Разработка природных богатств северных островов едва начата.

---

<sup>1</sup> Слепым полетом называется вождение самолета без ориентировки по местности, где ориентирами могут служить высокие здания, реки, дороги, горы и т. д.





Полуночное солнце (снято в Арктике в середине июня)



Из островов севера наиболее значительны: Шпицберген, архипелаг Земли Франца-Иосифа, Вайгач, Новая Земля, острова Шокальского, Вилькицкого, Визе, Ляховские, Врангеля.

Остров Рудольфа, откуда советская полярная экспедиция совершила последний этап пути перед высадкой на Северном полюсе, находится в архипелаге Земли Франца-Иосифа. От острова Рудольфа до полюса примерно 900 км. Таким образом, весь путь туда и обратно составляет около 1800 км.

Из полуостровов, расположенных вдоль советского северного берега, наиболее значительны Канинская земля, Кольский, Таймырский и Чукотский.

В Северный Ледовитый океан впадает много судоходных рек, по которым удобно проводить корабли с товарами и грузами из океана в глубь материка (Печора, Обь, Енисей, Нижняя и Верхняя Тунгуска с Ангарой, Лена, Индигирка, Колыма и др.).

Уже этих коротких справок достаточно, чтобы понять, что природа Арктики сурова и условия для арктических исследований очень тяжелы.

Однако, как мы увидим дальше, люди, рискуя жизнью, настойчиво, в течение веков пробивались к Северному полюсу. Гибли целые экспедиции, но снаряжались новые и шли в безмолвие вечных льдов, почти заранее зная, что их постигнет участь предыдущих экспедиций.

Только Советский Союз, только наша Социалистическая родина смогла успешно решить задачу не только достижения Северного полюса, но и положить начало его освоению.

## **ЗАЧЕМ ЖЕ НАМ НУЖЕН СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС?**

Чем же привлекает нас Северный полюс? Почему Советский Союз послал самых отважных своих сынов на завоевание этого сурового, самого недоступного из всех недоступных мест земного шара.

Прежде всего потому, что в кругах метеорологов уже давно признано мнение, что погода на нашем материке зависит целиком от атмосферных процессов, протекающих в полярном бассейне.

Воздушные массы, находившиеся известное время в районе Арктики, постепенно охлаждаются и начинают затем перемещаться на юг, вытесняя нагретый воздух.



Потоки арктического воздуха нередко доходят до теплых морей, вызывают понижение температуры, похолодание и изменение погоды.

Именно в Арктике зарождаются и развиваются в громадные системы циклоны и антициклоны <sup>1</sup>, которые, продвигаясь на юг, создают погоду. Там находится „тайна погоды“, „кухня погоды“. Достаточно сказать, что, если мы знаем осеннюю температуру в районе Гренландского моря, то мы будем иметь возможность предсказать вероятную температуру весны в Ленинграде, потому что из Арктики перемещаются воздушные массы в сторону Балтики.

Поэтому-то, чтобы во-время узнать, что делается на севере, какова погода в районе полюса, каковы ее колебания и каковы причины колебаний мы и направили в район полюса самых отважных сынов нашей родины, самых настойчивых исследователей и поручили руководство их работой самым глубоким ученым полярникам.

Совершенно ясно, что невозможно предсказывать погоду в различных широтах нашего полушария, пока не изучены полностью условия, в которых зарождаются циклоны и антициклоны, пока не уяснены законы их образования в приполярных областях.

Если же мы получим возможность систематически и всесторонне изучать и знать температурные и барометрические явления в районе полюса,—мы получим могучее средство предвидеть погоду на громадной территории нашего полушария.

Полет нашей воздушной эскадры на Северный полюс и организация там дрейфующей научно-исследовательской станции колоссальная победа Советского Союза, имеющая значение не только для нас, но и для всего подлинно культурного мира, подлинно передового человечества. Это—гигантский шаг к точному предвидению погоды.

Но не только в этом значение нашего завоевания. Оно кладет начало экономическому освоению громадного полярного бассейна, прокладывает кратчайшие воздушные пути между двумя великими странами—СССР и США.

Народы Советского Союза покоряют и осваивают Арктику под руководством великого вождя народов товарища Сталина.

<sup>1</sup> Циклоны—области воздуха с пониженным давлением в центре, антициклоны—области воздуха с повышенным давлением в центре.



Грандиозен и величественен Сталинский план освоения Арктики, в том числе полюса и приполярных странств.

Выполнение этого плана во всей полноте—дело чести, дело славы, дело доблести и героизма партийных и непартийных большевиков великой Советской страны. План этот будет выполнен, какие бы трудности не пришлось нам преодолеть.

## ПРОШЛОЕ

Полюс издавна привлекал многих путешественников.

Древние викинги,—норвежские морские разбойники—совершали смелые плавания на север и открыли Гренландию, Исландию и другие северные земли.

Русские поморы еще в XIII—XIV столетиях на небольших судах („кочах“) проходили по северному морскому пути в устья Оби и Енисея; им в это время уже была известна Новая Земля.

Первые исследовательские экспедиции, направлявшиеся в Арктику, относятся к XVI веку, когда путешественники хотели пройти северными морями из Европы в Азию.

20 мая 1553 года из Гринвича (в Англии) отплыла экспедиция, снаряженная компанией английских торговых мореплавателей; один из кораблей этой экспедиции дошел до устья Северной Двины и положил начало торговле России с Англией.

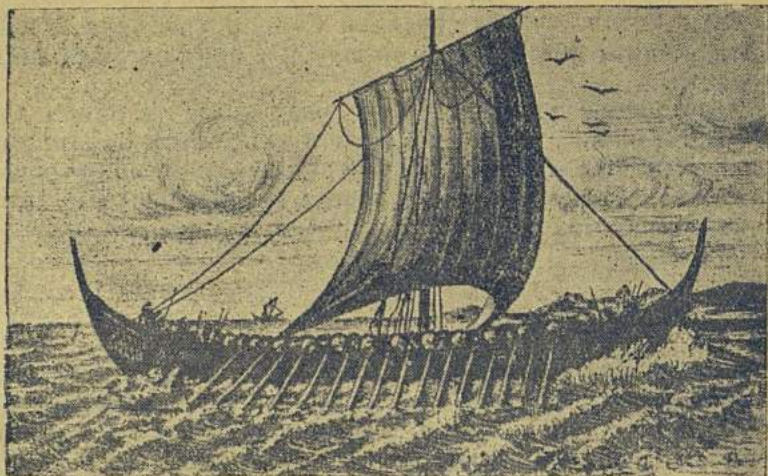
Тогдашние географы высказывали мнение, что кратчайший путь из Европы в Индию и Китай лежит мимо Новой Земли и через Северный полюс, а мореходы, заинтересованные в отыскании кратчайшего пути, много раз пытались отыскать этот путь, но, конечно, ни одна попытка не увенчалась успехом. Так, неудачей закончилась попытка английских мореходов пройти Северным морским путем в первой половине XVI века, как и две по следующим попытки, сделанные в начале XVII столетия.

Да иначе и быть не могло!

Ведь, эти экспедиции снаряжались отдельными купцами, стремившимися отыскать новые пути и новые рынки для сбыта своих товаров, не затрачивая на экспедиции больших средств.

Англичанин Джон Пуль в 1610—1614 годах попробовал не только отыскать проход через арктический бассейн из Европы в Азию, но и достичь Северного полюса.





Корабль викингов

Конечно, выполнить эту задачу Джон Пулю не удалось и он, несмотря на нечеловеческое упорство, смог, продвигаясь вдоль берегов Шпицбергена, достигнуть только  $79^{\circ}50'$  северной широты, откуда вынужден был вернуться обратно.

Одним из самых замечательных путешествий XVII в. является плавание в Северных морях русского морехода Дежнева, совершенное им в 1648 г.

Якутский казак Семен Иванович Дежнев отправился за моржовыми клыками из устья реки Колымы на реку Анадырь, обогнул восточную оконечность Азии и прошел проливом, отделяющим азиатский материк от американского.

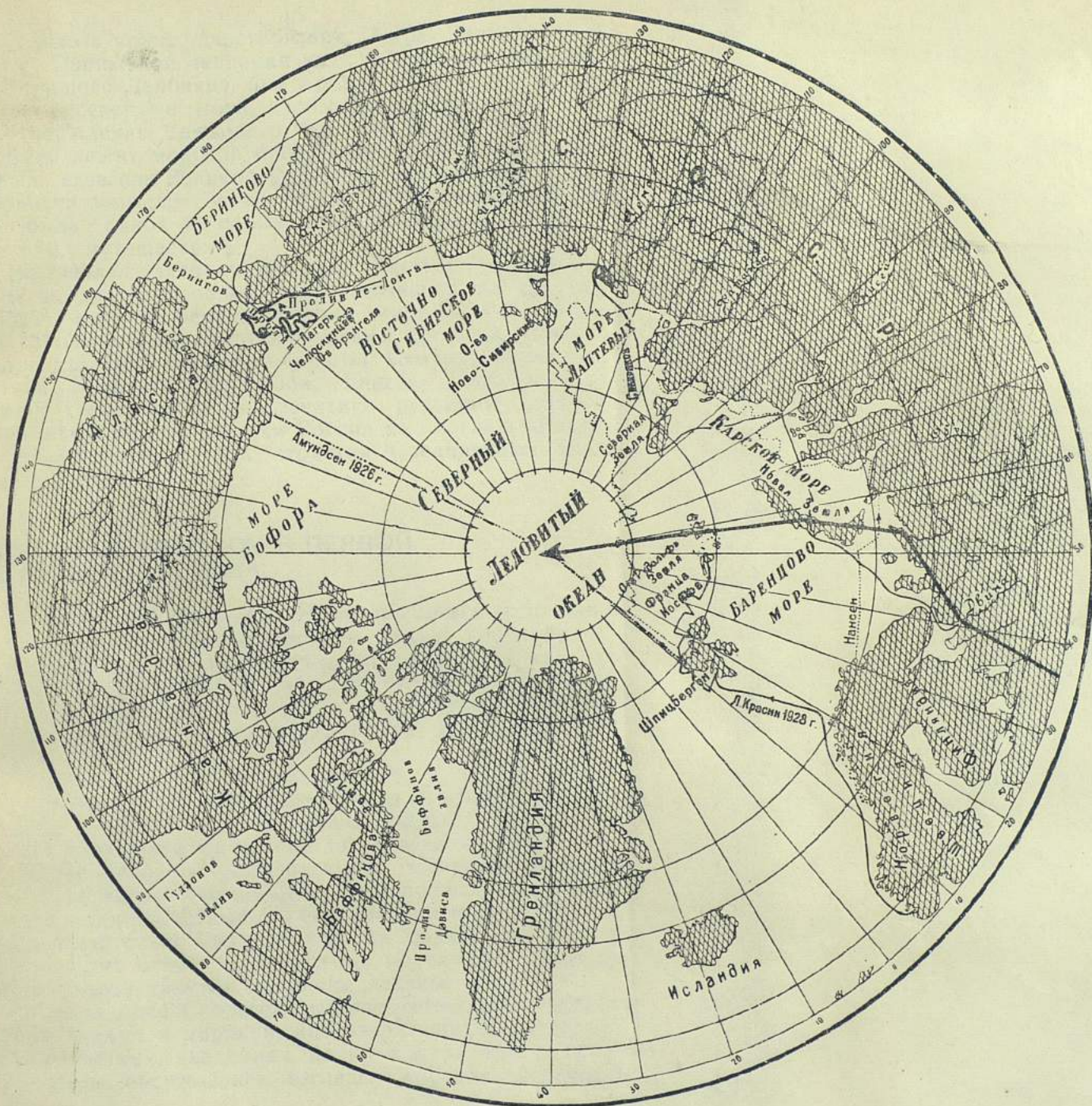
Дежнев не отыскивал кратчайшего пути в Индию. Едва ли он даже знал о существовании такой страны, но своим путешествием он впервые доказал, что азиатский материк не соединяется с американским, что они разделены водным пространством, дающим возможность пройти морским путем с северных берегов в теплые моря Азии.

Однако царское правительство, опасаясь беспощинного провоза товаров, запретило плавание по Северному морскому пути и вооруженная стража вылавливала в море не только купцов, но и зверопромышленников, направлявшихся в Карское море или к Новой Земле.









КАРТА СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА





Только в конце царствования Петра Великого, по совету Парижской академии наук и особенно знаменитого ученого Лейбница, было решено отправить экспедицию в северные моря, чтобы проверить, правильны ли утверждения Дежнева о том, что между Америкой и Азией лежит морской пролив. Эта экспедиция, получившая название Великой Северной экспедиции, по обширности замыслов и по объему выполненных ею работ была одной из самых замечательных в летописях северных путешествий.

Возглавлял экспедицию знаменитый мореплаватель XVIII в., датчанин родом, но состоявший на русской службе—капитан Беринг. Беринг доказал существование пролива, названного Беринговым проливом, руководил описанием северных берегов Сибири, изучением устьев северных рек (Оби, Енисея, Лены и др.). Беринг способствовал занятию русскими Аляски, удержать которую царская Россия не смогла и продала во второй половине XIX столетия Соединенным Штатам Америки.

## ПОХОДЫ К ПОЛЮСУ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

Если в XVIII веке количество полярных экспедиций было невелико и почти все они искали короткие северные пути в далекие страны, то начало XIX века ознаменовалось резким увеличением количества экспедиций, ставивших своей целью не только открытие и описание новых земель, но прежде всего достижение Северного полюса.

В 1806 году английский китобой и замечательный исследователь Скоресби предпринял морской поход к Северу и достиг  $81^{\circ}31'$  северной широты.

До него никто не уходил так далеко на север.

Вернувшись из этого плавания, Скоресби впервые высказал мысль, что до Северного полюса невозможно дойти в обыкновенных для его времени морских судах. Туда значительно легче дойти на санях, так как от крупнейших островов, известных мореходам, к Северному полюсу тянутся сплошные ледяные поля.

Утверждение Скоресби вызвало настоящую сенсацию среди ученых и моряков, интересовавшихся Арктикой. В европейских академиях наук, в журналах и среди мореходов обсуждались взгляды Скоресби, строились



проекты один смелее другого, но ни один из них осуществлен не был.

В 1816 году в Арктическом бассейне стояла необычайно мягкая зима. Китобои свободно доходили до 80° северной широты. Английское адмиралтейство решило использовать благоприятную зиму и послало экспедицию под командой Джона Росса. Однако эта экспедиция, вышедшая на верный путь в пролив Ланкастера, не смогла подняться севернее китобоев и, вследствие нерешительности и нерадивости Джона Росса, не добралась даже до льдов.

Неудача экспедиции Джона Росса усилила сторонников Скоресби, и в 1819 году английское адмиралтейство снарядило сухопутную экспедицию под командой капитана Франклина. Большинство участников этой экспедиции погибло от голода. Два человека умерли от изнурительных болезней. Пять замерзли. Два были съедены одним, доведенным до отчаяния, спугником Франклина. Один был убит, а убийца пристрелен доктором, помощником Франклина.

Печальный конец экспедиции Франклина не обезоружил сторонников Скоресби, и в 1827 году английский мореплаватель Парри решил добраться до полюса на санях, запряженных собаками. Путешествие на собаках применялось и до Парри. В частности, русские поморы давно уже пользовались в своих полярных походах нартами и собаками.

В 1827 году Парри на своем корабле „Гекла“ достиг острова Шпицберген, устроил здесь надежную базу и отправился к северу на двух ботах.

Боты Парри были специально приспособлены и снабжены полозьями, так что путешественники могли, закончив поход по чистой воде, вытащить боты на лед и превратить их в сани.

Задумано было не плохо, но Парри и его спутники упустили из виду, что им придется двигаться вперед не по гладкому льду, а по ледяным торосам, придется пересекать разводины, продвигаться в тумане.

На тяжелых и неуклюжих ботах, поставленных на полозья, двигаться было трудно и продвижение шло крайне медленно. Иногда дрейф льда относил путешественников назад и тогда нечеловеческие усилия по продвижению вперед сводились на-нет.

После 35-дневного путешествия Парри достиг 82°15' северной широты, что было тогдашним мировым рекордом. Так далеко на север еще никто не поднимался.





Д. Франклин

Но, дойдя до  $82^{\circ} 45'$ , Парри должен был с горечью признать, что двигаться дальше экспедиция не в силах и что о достижении полюса не может быть и речи. Надо было идти обратно, тащить громоздкие боты и, достигнув открытой воды, возвращаться на „Геклу“.

35 дней тяжелого пути и громадных лишений не привели к цели, хотя рекорд, достигнутый Парри, долго не был перекрыт кем-либо.

Из русских экспедиций первой половины XIX века широкую известность получил поход моряка Ф. П. Врангеля в 1820 г.

Врангель, направленный на север, не только подробно описал пустынные берега Восточной Сибири, не только составил карты северных пространств, неизвестных до него, но и предпринял попытку проникнуть на санях в Ледовитый океан. Врангель искал неизвестную ученым и мореходам землю, о которой рассказывали местные жители.

Однако найти эту землю Врангелю не удалось, хотя он собрал от жителей севера довольно подробные и точные сведения о ней.

Только в 1867 году американскому китолову Лонгу удалось наконец обнаружить неведомую землю именно в тех местах, где нанесла ее на карту русская экспедиция 1820 года. Земля эта была так точно описана и на-



несена Врангелем на карту, что Лонг не задумываясь назвал ее островом Врангеля.

На этом острове в настоящее время устроена одна из постоянных советских полярных станций и имеется промысловая северная колония.

Поход Врангеля был одним из крупнейших в первой половине XIX века. Он значительно раздвинул представление о севере и обогатил знания о нем.

Врангель не ставил своей целью достижение Северного полюса. Он шел исследовать северные берега и искать неведомую землю.

Попытку же послать экспедицию специально для достижения Северного полюса сделала в 1845 году Англия.

## АРКТИЧЕСКАЯ ТРАГЕДИЯ

Англия решила снарядить экспедицию каких до того никто не снаряжал. Она должна быть многолюдна и богато снабжена. Известнейшие купцы были привлечены к поставкам продуктов для экспедиции.

О готовящемся предприятии говорили в газетах всего мира. Им интересовались многие страны.

Почти никто не сомневался, что это будет одно из самых блестящих предприятий.

В Лондон прибыл 69-летний старик Франклин, тот самый, который в 1819 году водил на север сухопутную экспедицию. Франклин настаивал, чтобы его включили в число отправляющихся к Северному полюсу.

Франклину осторожно заметили, что не останавливает ли его почтенный возраст.

Старый полярник обиделся:

— Что вы, что вы! Ведь мне только 69 лет!.. Это не так уж много... Только-только достаточно, чтобы накопить опыт и научиться использовать его.

Настояниям Франклина уступили.

Он был поставлен во главе экспедиции, вошедшей в летописи арктических походов под именем „Трагической“.

Экспедиция Франклина состояла из двух кораблей и 145 человек. Провожали ее торжественно. За судьбу ее не тревожились.

Ведь эта экспедиция была лучше всех предыдущих снаряжена, и, хотя с момента выхода кораблей в море никаких вестей об экспедиции Франклина не имелось,



в течение первых лет все были спокойны. Еще бы! На корабли было погружено провианта на 5 лет. При уменьшении пайка его должно было хватить на 7 лет.

Возвращения экспедиции ждали в 1847 году. Но этот срок прошел, а известий об экспедиции не было, как не было их и в последующие годы.

Тогда о пропавшей экспедиции заговорили.

Судьба знаменитого путешественника и его спутников занимала умы не только Англии, но и всего культурного мира. Больше пятидесяти экспедиций посылались в Арктику, чтобы отыскать следы Франклина. И только одной из них удалось найти у мыса Виктории следующее письменное сообщение:

„25 апреля 1848 года. Корабли его величества „Террор“ и „Эребус“ оставлены 22 апреля в 15 морских милях к северо-западу от этого места, после того как их затерло льдами. С 12 сентября 1846 года офицеры и команда, всего в количестве 105 человек, под начальством капитана Крозье вышли на берег под 69° 37' 42" сев. широты и 98° 4' западной долготы. Сэр Джордж Франклин умер 11 июня 1847 года и общее число умерших до настоящего времени равно 9 офицерам и 15 членам команды. Крозье, капитан и старший офицер „Террора“, Джеймс Фитцджерес, капитан „Эребуса“.

Ниже приписано—„И уходим завтра—26 к рыбьей реке Бака“.

Это единственный документ, оставшийся от экспедиции Франклина. Позднее было найдено много ее следов у мыса Виктории и в других местах. Все участники экспедиции погибли.

Один из северных путешественников доктор Рэ встречал у эскимосов вещи, имевшие знаки экспедиции. Эскимосы рассказывали, что они обнаружили на побережье несколько десятков обезображенных человеческих останков, дававших основание предполагать, что эти трупы были кем то съедены.

Повидимому, наиболее выносливые участники франклиновской экспедиции, доведенные до отчаяния исключительно тяжелыми лишениями, съедали своих умерших или ослабевших товарищей.

В дальнейшем удалось установить, что положение экспедиции было действительно трагическим. Выйдя в море, Франклин произвел ревизию взятых запасов и обнаружил, что половина их явно недоброкачественна. Пришлось выбросить в море вонючие припасы. Позже пришлось убедиться, что купец, поставивший для экспе-





Гибель экспедиции Дж. Франклина

диции консервированное мясо, наполнил банки, вместо мяса, опилками и песком.

Люди, отрезанные льдами от всего мира и надеявшиеся на запасы консервированного мяса, оказались вдруг без провианта. Они метались по льдам, пытались на санях выйти на „Большую землю“, но сделать этого не смогли — и все погибли.

Недавно канадский исследователь Бэроуш, возвращаясь на самолете с Северного магнитного полюса, обнаружил на земле короля Вильяма два лагеря экспедиции Франклина, нашел там несколько скелетов и остатки снаряжения. Значит, здесь была какая-то часть экспедиции и здесь погибли некоторые спутники Франклина.

От трупов до трупов можно было проследить печальное шествие трагической экспедиции. Бросив китоловные шлюпки, моряки Франклина продолжали путь пешком, волоча тяжелые сани и не заботясь об умиравших товарищах. Сильные убивали ослабевших и съедали их, но все же ни один человек из экспедиции не спасся. Все 145 человек нашли могилу во льдах Арктики.

Под впечатлением трагической гибели Франклина и его товарищей, знаменитый французский писатель Жюль Верн написал известный фантастический роман о капитане Гаттерасе.

Когда стало очевидным, что экспедиция Франклина



потерпела крушение, что личный состав экспедиции либо погиб, либо бедствует во льдах, на поиски путешественников был отправлен целый ряд спасательных партий.

Правда, следы Франклина были найдены и трагический путь экспедиции расшифрован значительно позже, но поиски Франклина и попытки оказать ему помощь сыграли огромную роль в изучении севера вообще, в исследовании путей к Северному полюсу и навигации в Арктике.

## ЭКСПЕДИЦИИ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XIX ВЕКА

В то время даже среди ученых господствовало фантастическое представление о районе Северного полюса. Одни были убеждены, что там существует большой остров, может быть даже материк.

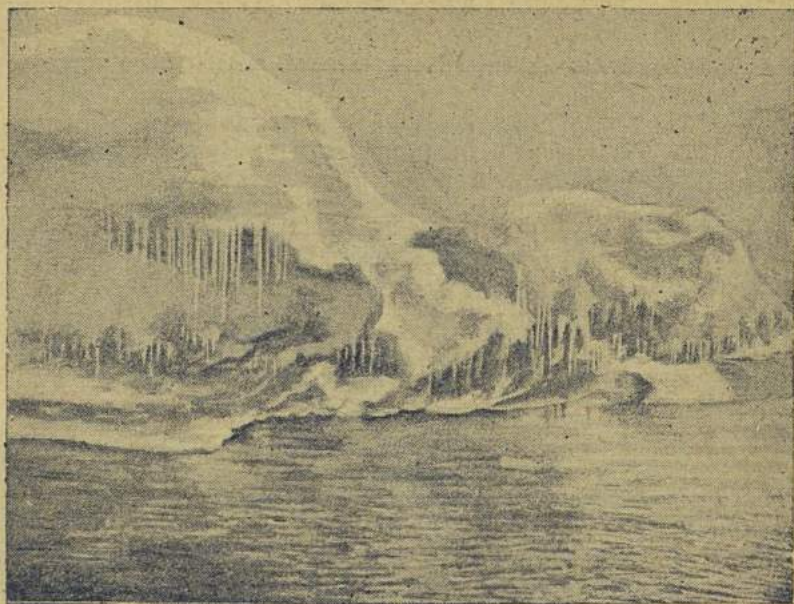
Другие, отвергая существование в Центральном полярном бассейне земли, считали, что этот бассейн представляет открытое море. Считали, что в течение большей части года или по крайней мере в течение всего лета льда нет совершенно или его настолько мало, что преодоление его не представляет большой трудности. Отсюда делался вывод, что обычные морские суда свободно могут проникнуть до самого полюса, если они выберут удачное время для плавания.

Особенно яростно гипотезу о существовании открытого полярного моря защищал авторитетный географ середины прошлого века Петерман. Правда, гипотеза эта была ложной, неверной, но она принесла громадную пользу изучению севера, так как целый ряд экспедиций был отправлен к полюсу в надежде дойти до него на морских судах.

Особенно подлила масла в огонь одна американская экспедиция, снаряженная в 1850 году.

Экспедиция эта, возвратившись из плавания, заявила, что хотя она и не смогла продвинуться на север дальше других, но установила, что по мере продвижения к северу животный мир становится богаче и разнообразнее, и что все признаки говорят о том, что на Северном полюсе или в непосредственной близости от него существует земля. На этой земле — прекрасный климат, роскошная растительность и богатое животное население. Не исключена возможность человеческих поселений.





Дрейфующая ледяная гора

Сообщение экспедиции дало пищу для многочисленных фантастических романов и толкнуло предприимчивых людей на снаряжение новых экспедиций. Многим хотелось найти „Затерянную землю“, „Зеленую землю“, „Северные субтропики“ и т. д., получившие к тому времени большую известность.

И многие экспедиции жестоко заплатили за свое увлечение красочной, но беспочвенной легендой.

## ГИБЕЛЬ „ПОЛЯРИСА“

В 1871 г. правительство Соединенных Штатов снарядило экспедицию к полюсу на специально построенном винтовом пароходе „Полярис“. Начальником экспедиции был назначен капитан Галл, хорошо знакомый с полярными странами. Он должен был пройти к полюсу, выйти в открытое полярное море и попытаться найти „Северные субтропики“.

Осенью льды преградили путь „Полярису“. Началась зимовка во льдах. Сам Галл простудился и умер, а в команде экспедиции, вообще не отличавшейся дисцип-



линированностью, начались раздоры, превратившие зимовку в тяжелое испытание.

Когда судно немного освободилось от льда, экспедиция решила отправиться в обратный путь, но во время обратного рейса „Полярис“ был затерт льдами, выброшен на поверхность ледяного поля, и гибель его становилась неизбежной.

Люди, дезорганизованные тяжелой предыдущей зимовкой, бросились выносить с „Поляриса“ на лед запасы провианта и снаряжение. Ночью, когда „Полярис“ был разгружен, льдина треснула, судно соскользнуло в воду и исчезло в морской пучине; часть продовольствия погибла, а люди оказались на дрейфующей льдине.

Началась тяжелая зимовка 1873—1874 года. Льдину носило из одного конца в другой. Ни в Америке, ни в Европе ничего не знали о трагедии полярной экспедиции. Правда, смертельная опасность подняла дисциплину среди участников экспедиции. Люди ходили на охоту, им удалось настрелять медведей, песцов и тюленей и продержаться зиму, но к концу зимовки все были так изнурены и их охватила такая апатия, что многие не могли или не желали подняться на ноги.

После семимесячного плавания на дрейфующей льдине, один из путешественников заметил дым парохода. Его возглас „пароход“ подействовал на истощенных людей магически. Все вскочили на ноги, заволновались и стали смотреть на море, где виднелся дымок парохода. Спасение казалось близким. Многие впервые заговорили за многие месяцы молчания. Но пароход прошел мимо. На нем не заметили сигналов со льдины. Вероятно, пароход был так уверен, что во льдах этих широт не может быть людей, что никто не наблюдал за сигналами.

Рухнувшая надежда на спасение грозила окончательным разложением уцелевшей части экспедиции. Однако на утро путешественники увидели еще один пароход, начали подавать сигналы и с радостью заметили, что пароходом сигналы со льдины приняты. Участники экспедиции были спасены.

Экспедиция „Поляриса“, несмотря на неудачу ее, имела громадное значение в истории арктических путешествий. Она показала, что на севере существует открытое море и нет никаких сказочных „Северных субтропиков“, что северная часть открытого моря забита льдами и недоступна для судоходства.



Вокруг результатов экспедиции „Поляриса“ снова разгорелись споры об Арктике и возникло немало различных теорий.

Одна группа ученых считала, что путь к полюсу является трудным только до некоторых рубежей, куда необходимо добираться, преодолевая ледовые препятствия и нагромождения, а в самих районах полюса существует открытая вода и плавание там свободно.

Другая группа ученых полагала, что в районах полюса имеется плотная ледовая масса, через которую не пробиться никакому пароходу. Северного полюса можно достигнуть каким угодно другим путем, при помощи каких угодно других средств, но только не по воде и не на корабле.

Ясно, что эта разногласица в утверждениях ученых объяснялась скудностью точных знаний об арктических областях и, естественно, она подсказывала необходимость посылки новых и новых экспедиций.

Впрочем, Америка, после неудачи с „Полярисом“, воздерживалась от организации новых полярных исследований. Среди американских ученых и государственных деятелей получила всеобщее признание теория, выдвинувшая существование „полюса недоступности“. Эта теория заранее обрекала на неудачу любую экспедицию на север со стороны американского материка, так как доказывала непроходимость западных приполюсных пространств.

На первое место по организации дальнейших исследований Арктики выдвинулась Англия.

## ЭКСПЕДИЦИЯ НЕРСА

В 1875 г. Лондонское географическое общество снарядило экспедицию к полюсу под начальством капитана Нерса, участвовавшего в одной из экспедиций по розыску Франклина. В плавание ушли два судна: „Алерт“ и „Дисковери“.

Став на зимовку выше того места, где зимовал „Полярис“, экспедиция Нерса провела ряд смелых вылазок для исследования полярных пространств.

Командир одного из кораблей Маркгам с несколькими спутниками смог подняться до 83° 20' северной широты, куда до него не поднимался ни один из полярных исследователей. Но подняться выше к северу Маркгам не смог и решил отправиться в обратный путь, тем бо-



лее, что среди его спугников начались заболевания цынгой и усилилась смертность.

Краткой телеграммой „Северный полюс недостижим“, посланной Географическому обществу, Нерс известил о неудаче экспедиции и об обратном походе.

Плавание Нерса и вылазки Маркгама показали, что свободного от льдов полярного моря не существует, что все пространство вокруг полюса представляет непроходимый полярный хаос, сквозь который не пробиться на обыкновенном корабле.

В своем отчете Нерс решительно заявил, что Северный полюс недостижим и что надежду водрузить на полюсе флаг какой-либо страны надо решительно оставить.

Путешествие Нерса было настолько удачным и собранные им материалы настолько обширны и обоснованы, что среди полярников его мнение не оспаривали. В дальнейшем перед экспедициями долгое время ставили задачей не достижение полюса, а изучение особенностей полярного бассейна.

И это, пожалуй, увеличило интерес к северным широтам во многих странах, за исключением разве царской России.

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РУССКИХ ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ

Царское правительство не поощряло работ по освоению севера. Достаточно сказать, что когда в 1877 году яхта „Утренняя заря“, совершив под командой капитана Шваненберга замечательный переход из устья Енисея в Балтийское море, пришла в Кронштадт, первым кто явился на борт яхты, был... жандарм. Он прибыл для того, чтобы арестовать матроса Цимбуленко, как бывшего ссыльного. Яхта совершила героический рейс, люди проделали изумительную работу, проложив путь от Енисея до Петербурга, преодолели колоссальные трудности, а царское правительство вспомнило о яхте только потому, что в составе команды оказался бывший ссыльный. Его арестовали раньше, чем подняли приветственные сигналы кораблю, закончившему прекрасный переход по северным морям.

Царское правительство не только само не поощряло полярников, не только не помогало северным экспедициям, но и душило всякую инициативу по освоению севера.



Из частных лиц особенно энергично вопросом освоения севера занимался красноярский купец Сидоров, обративший внимание на богатства Туруханского края. Местное население этого края в условиях царской России вымирало, а насильно завезенные сюда русские поселенцы разбегались.

Исследуя Туруханский край и изучая возможности эксплуатации туруханских богатств, Сидоров выдвинул идею организации северных морских рейсов из Балтики в устье Енисея. Сидоров доказывал, что это оживит край. Однако царское правительство решительно отвергло все предложения Сидорова.

Когда же настойчивый Сидоров познакомил со своей идеей Европу, заручился поддержкой Лондонского географического общества и добился средств на исследовательскую работу, царское правительство просто-напросто запретило „вредную затею“. Чиновники принудили прекратить исследования Северного морского пути.

Сидоров раз'езжал по отечественным и зарубежным городам, вербовал сторонников и розыскивал смельчаков, которые согласились бы совершить с ним поход в Карское море. В России он не нашел сторонников. Да и за границей их было не много. Только в 1872 году была организована австрийская экспедиция, отправившаяся в Карское море на корабле „Тегетгоф“. Корабль этот был затерт льдами и зиму экспедиция провела около корабля, дрейфовавшего со льдами. 30 августа 1873 года австрийцев принесло к какой-то суше, оказавшейся целым архипелагом. Экспедиция дала новому архипелагу название Земли Франца-Иосифа. У южных берегов земли экспедиция провела вторую зимовку.

Весной 1874 года помощник начальника экспедиции Ю. Пайер предпринял с шестью спутниками санный поход на север, но с большими усилиями смог достичь только мыса Флигели (81° 51' сев. широты). Двигаться дальше, при том снаряжении, которое имелось у Пайера, было бессмысленно, но все же и он, и экспедиция в целом добились успехов, не выпадавших еще на долю никакой другой экспедиции.

Возвращался „Тегетгоф“ с триумфом. Всюду ему устраивались торжественные встречи. О его победе писалось во всех газетах и журналах.

Однако русское царское правительство не изменило своей позиции, и Русское географическое общество под диктовку царских чиновников еще раз отвергло предложения Сидорова.



„Едва ли в настоящее время можно ожидать существенной пользы от подобной экспедиции, если принять в соображение ее существенные расходы, которые она повлекла бы за собой“,—такую резолюцию наложил на ходатайство Сидорова даже Литке, известный путешественник, прославившийся своим походом на Новую Землю еще в 1821—1824 гг.

Между тем известнейшие полярники того времени считали, что правильное морское сообщение между Сибирью и Западной Европой не представляло бы большого риска и больших опасностей чем те, каким подвергаются моряки на многих других путях, ежегодно посещаемых тысячами судов.

В частности, такое мнение было высказано исследователем Норденшельдом, известным своими походами на остров Шпицберген.

## ЭКСПЕДИЦИИ НОРДЕНШЕЛЬДА

Адольф Норденшельд совершил 4 экспедиции на Шпицберген, зимовал в Гренландии и, покинутый проводниками, прошел по льдам вдвоем с доктором Бергеном более 50 км.

В 1872 году Норденшельд пытался двинуться с острова Шпицбергена к полюсу на оленях. Попытка эта окончилась неудачей.

Через шесть лет Норденшельд предпринял новый поход на север, снаряженный усилиями Сидорова.

Перед Норденшельдом и его кораблем „Вега“ была поставлена задача отыскать судоходный проход из Северного ледовитого океана в Тихий океан.

Норденшельд совершил блестящее плавание, но задачи не решил до конца. В 200 км. от Берингова пролива „Вега“ была затерта льдами и Норденшельд на 246 дней ушел к чукчам изучать быт, историю и культуру этого самого северного народа.

В 1879 году Норденшельд вернулся из удачной экспедиции и доставил такое обилие научных данных о навигации в северных морях, о народах, населяющих север, и о северном побережье, какого не доставлял ни один исследователь.

О Норденшельде ходили легендарные рассказы. Слава о нем, как о выдающемся человеке и великольном полярном исследователе, была распространена по всему свету.

На отдельных, ярких эпизодах из походов Норден-



шельда воспитывался целый ряд отважных исследователей полярной природы, учившихся, следуя примеру Норденшельда, преодолевать трудности арктических путешествий и не терять присутствия духа ни в какой обстановке.

Во время енисейского плавания Норденшельда, по реке ходили такие большие волны, что ежеминутно грозили захлестнуть и потопить лодку с находившимся в ней знаменитым путешественником. Норденшельд, не колеблясь, уселся на самой корме и предоставил ледяным волнам разбиваться о его мощную спину. Так просидел он, рискуя своим здоровьем, несколько часов и спас лодку и своих спутников.

Царское правительство ненавидело Норденшельда за его враждебные самодержавию политические взгляды, всячески преследовало его и в конце концов изгнало из пределов тогдашней России (он был уроженцем Финляндии). Норденшельда приютила Швеция и свои удачные экспедиции он совершал уже под шведским флагом.

Долгое отсутствие Норденшельда и смутные слухи о судьбе „Веги“ вызвали тревогу во всем мире и в 1879 году—т. е. в год, когда Норденшельд возвратился из плавания,—из Сан-Франциско была отправлена на поиски „Веги“ американская экспедиция под командой американского лейтенанта де Лонг. Помимо поисков „Веги“, де Лонг должен был попытаться достичь Северного полюса со стороны северо-восточных берегов.

## ГИБЕЛЬ ДЕ ЛОНГА

Корабль „Жанетта“, вступивший в 1879 году в полярный бассейн, был зажат льдами. Судно дало течь. Сильное течение повлекло его на север. Двадцать два месяца „Жанетта“ держалась на воде. Экипаж корабля непрерывно откачивал воду. В июне 1881 года де Лонгу удалось вырваться из льдов и починить судно.

„Жанетта“ развела пары, но свободное продвижение продолжалось недолго. Льды снова сдавили „Жанетту“. Палуба корабля изогнулась. Судно накренилось. Огромная льдина надвинулась на корабль и покрыла его целиком. Команда едва успела выйти на лед, захватив с собой сани и шлюпки. Де Лонг разбил своих спутников на три отряда и поручил каждому самостоятельно пробиваться к материку.



Де Лонг

Поздней осенью сам де Лонг и следовавшая с ним часть команды добрались до устья Лены, но здесь де Лонг и часть его спутников погибли от голода и холода.

Когда были обнаружены следы экспедиции де Лонга, рядом с его трупом был найден дневник, доведенный до 30 октября.

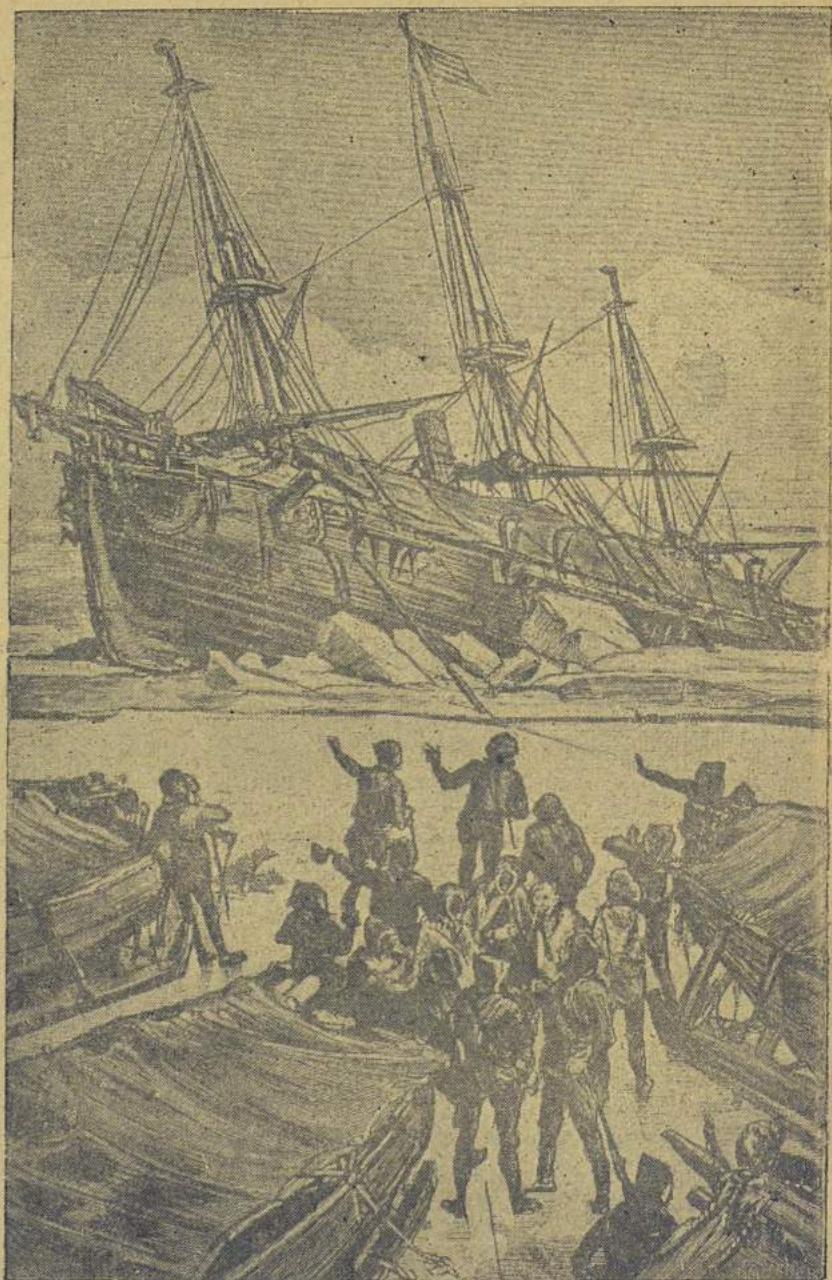
Дневник де Лонга—потрясающий документ о невероятных мучениях и страданиях, через нескончаемую цепь которых должны были пройти 12 полярных путешественников.

У них изнашивалось все платье. Все найденные трупы спутников де Лонга неизменно оказывались укутанными в невообразимое тряпье.

Ни у кого на ногах не осталось сапог. Найденные в карманах погибших обгрызанные куски кожи с несомненностью свидетельствовали, что несчастные полярники, мучимые голодом, должны были съесть собственные сапоги и кутать кочающиеся ноги в лохмотья.

Почти у всех найденных участников экспедиции конечности оказывались обожженными. Вероятно измученные голодом и измученные холодом полярники собирали остатки сил и перед смертью забивались прямо в огонь костров, питая безумную надежду согреться еще раз и продолжать путь.





„Жаннета“, затертая льдами в Северном Ледовитом океане.



Но, конечно, эти последние попытки только ускоряли гибель измученных людей.

До крайних северных поселений из всех участников экспедиции де Лонга добралась только третья партия, которой удалось избежать участи двух других отрядов. Однако люди этой партии почти все были больны и обморожены.

Крушение „Жанетты“ и гибель большинства ее команды привело к неожиданному и очень важному открытию.

Через три года после гибели „Жанетты“ три гренландских эскимоса нашли на пловучей льдине в бухте Юлианероб различные остатки одежды, доски, пистоны и клочки бумаги. Было это за тысячи километров от места гибели экспедиции де Лонга. Даже больше! На льдине был найден список принадлежащего „Жанетте“ провианта, подписанный лично де Лонгом. Находка эта была так необычайна и неожиданна, что первое сообщение о ней было принято за мистификацию.

В самом деле, как могли попасть к гренландскому берегу остатки экспедиции, погибшей у сибирских берегов?

Но находка была подтверждена авторитетными людьми, не могущими ошибаться. Остатки все-таки попали в Гренландию! Но как?

И вот молодой норвежский ученый и путешественник Фритиоф Нансен высказал смелое предположение, подтвержденное впоследствии рядом ученых:

— В полярном бассейне существует мощное морское течение из восточного полушария в западное. Течение это проходит или через самый Северный полюс, или вблизи от него.

Вот это-то течение и могло увлечь остатки „Жанетты“ к северу, пронести их через полюс и выбросить на льдине в бухте Юлианероб, на гренландском побережье.

Предположение Ф. Нансена произвело впечатление разорвавшейся бомбы, но оспаривать его было трудно. Слишком убедительно оно объясняло находку в бухте Юлианероб.

## НОВОЕ В ИЗУЧЕНИИ АРКТИКИ

Трагический конец большинства направлявшихся на север экспедиций и незначительность научных мате-



риалов, добытых ими, усилили в последней четверти XIX века число противников экспедиционных „погонь за полюсами“.

Исследователь Карл Вейпрехт,—а за ним и десяток других,—выдвинули предложение о том, чтобы дорогостоящую погоню за полюсом“ заменить постоянными научно-исследовательскими пунктами в северных широтах, причем создание и содержание этих станций должно стать международным делом.

Однако осуществление идеи длительных наблюдений в определенных пунктах Арктики началось с трагедии.

В 1881 году американец Грилли снарядил экспедицию для стационарных наблюдений на северном побережье Гренландии. Сам Грилли, бывший кавалерист, лихой наездник, большой знаток верховых лошадей, не имел ни малейшего опыта полярных плаваний и отправлялся в Арктику, как кавалерист отправляется в короткий и лихой кавалерийский набег. Большинство участников экспедиции были закалены в арктических путешествиях не больше самого Грилли.

Высадившись на северном берегу Гренландии и устроив здесь обсерваторию и жилье, названное „Фортом Конгер“, Грилли отослал обратно судно, доставившее участников экспедиции в Гренландию, и условился, что судно вернется через год. Провианта у зимовщиков было запасено на два года. Зимовка прошла благополучно. Зимовщики вели систематические наблюдения, производили санные поездки, не особенно заботясь о запасах провианта. Все расчеты строились на том, что в назначенный срок придет судно и возьмет экспедицию обратно.

Но прошел назначенный срок, а судно не появлялось, потому что необычайно тяжелые ледовые условия не позволяли ни одному судну пробиться к северу. Запасы продовольствия, раньше всяких сроков, подходили к концу. О второй зимовке нечего было и думать.

Тогда Грилли решил покинуть „Форт Конгер“ и передвинуться на юг Гренландии. По дороге Грилли посчастливилось найти остатки продовольствия экспедиций, проходивших в этих местах раньше; но найденных запасов продовольствия было все же слишком мало, чтобы обеспечить путешественников, уже выбивавшихся из сил и начинавших голодать.

Развились болезни. Усилилась смертность. Кое-как Грилли со своими друзьями добрал до показавшегося удобным места и стал здесь на зимовку. Паек был уре-



зан до минимума, охота почти не приносила добычи. Когда наконец наступило лето, участники экспедиции были так изнурены, что о продолжении пути не могло быть и речи. Надо было лежать и ждать. И сколько ждать — неизвестно. А запасы продовольствия были съедены. Наступил настоящий голод.

Грилли и его спутники уже питались только горячей водой, вареными кусками спальных мешков, да ремнями от собачьих постромок. Однако и этот „провиант“ подходил к концу. Его охраняли очень строго. Когда один измученный голодом участник экспедиции совершил покушение на кражу куска вареного ремня, его застрелили на месте.

Грилли и его товарищам гибель казалась неизбежной. Подсчитывались уже последние часы. Кипятился последний котел воды и был съеден последний кусок собачьей упряжки, когда Грилли и его спутников разыскала спасательная партия. Но из 23 участников экспедиции в живых осталось только семь человек. Вернувшись в Америку, Грилли писал, что эти семеро были оставлены без всякой награды, а „обещанные с самого начала скудные прибавки за службу в Арктике до сих пор еще не выплачены полностью, и вдовы и сироты погибших все еще остаются необеспеченными“. Так капитализм „заботился“ о судьбе отважных исследователей и об их семьях.

Неудача первой длительной экспедиции не остановила, однако, подготовительных работ к постройке целого ряда более или менее постоянных станций.

Вейпрехт и его сторонники настойчиво продолжали вербовку сторонников и в 1881 году, в год экспедиции Грилли, было наконец заключено соглашение об организации первого международного полярного года (с августа 1882 г.). В течение этого года по определенным программам должны были начаться обширные и систематические работы по одновременному наблюдению за состоянием погоды в Арктике, по изучению животного и растительного мира, магнитных явлений и др.

В проведении этого года приняла участие и Россия, которая создала две станции: в устье Лены и на Новой Земле.

Было начато чрезвычайно важное дело систематического изучения севера. Но дело это двигалось медленно, требовало больших сроков, и попытки пополнить знания о севере путем посылки экспедиций не прекратились.

Новые экспедиции родили замечательных путешест-



венников. Имена их навсегда останутся на золотых страницах истории завоевания севера.

И одно из самых почетных мест на этих страницах займет норвежский ученый исследователь Фритиоф Нансен.

## НАНСЕН И ЕГО РАБОТЫ В АРКТИКЕ

Еще в детстве мысль Нансена была пленена возможностью совершать походы в северные моря, в заполярье, к Северному полюсу. Он слышал немало рассказов о неустрашимости и отваге одного из своих далеких предков Ганса Нансена, выпустившего в 1663 году книгу, под характерным для тех времен заголовком:

„Краткое описание всего мира, где даются понятия о небе, солнце, месяце вместе с другими планетами и звездами, об их движении и направлении, а также о четырех стихиях и их свойствах, и о царствах и государствах земных с их достоважаейшими градами. К сему присовокупляется нечто о море и мореходстве и о вспомогательных к оному науках, извлеченное из различных книг и составленное и написанное Гансом Нансеном“.

С детства Фритиоф Нансен знал наизусть длинное заглавие труда своего предка и мог процитировать многие страницы из этой книги.

Любимой игрой молодого Нансена была игра в „Бореалию“, „Бореалией“ в книге Ганса Нансена назывались все земли, лежащие к северу от Европы, Азии и Америки, до Северного полюса.

— Когда-нибудь я действительно поеду на полюс! — так заявил юный Фритиоф Нансен одному своему другу.

Прошли студенческие годы. Перед Нансеном вырисовывалась возможность научной работы в качестве биолога, но его продолжала манить возможность стать исследователем Арктики.

В ноябре 1887 года Нансен познакомился с Норденшельдом (о котором речь шла выше) и изложил ему свой план перехода на лыжах через материковый лед Гренландии.

Ласковое слово и моральная поддержка Норденшельда имели для Нансена огромное значение. Однако на проведение затейной экспедиции требовались еще и средства, а их не было. И достать было неоткуда.

Правительственные газеты были против проекта Нансена и злобно писали:



Ф. Нансен

„Нет необходимости для норвежского народа тратить значительную сумму, чтобы доставить некоему молодому человеку возможность совершить увеселительную прогулку по Гренландии“.

„Увеселительной прогулкой“ правительственные газеты называли экспедицию, получившую впоследствии мировую известность. Нансена называли в тогдашних газетах то „сумасшедшим“, то „самоубийцей“, то „молодым человеком, желающим развлечься за счет государственных средств“. Газеты пестрели карикатурами на Нансена, в широких кругах распространялись язвительные насмешки над молодым потомком старого Ганса.

Но Нансен не сдавал. Человек железной воли, он твердо шел к цели и знал, что через Гренландию он пройдет.

До Нансена только Норденшельду удалось пройти глубоко внутрь Гренландии и доказать, что вся эта страна покрыта сплошным льдом. Нансен подобрал пять спутников, заручился поддержкой одного норвежского купца и тронулся в путь.

Преодоление всех трудностей, под'ем на ледники, достигавшие 2716 метров, преодоление исключительных трудностей путешествия по мертвой стране, наконец,



удачное завершение всего перехода через Гренландию дали Нансену славу отважного исследователя полярной природы. Нансен накопил большой опыт и закалку, смог подобрать группу людей, ставших его деятельными помощниками в борьбе за достижение Северного полюса.

14 ноября 1892 года Нансен сделал в Лондонском географическом обществе доклад о своем плане путешествия к Северному полюсу. План был необычайный.

Вспомнив находку эскимосами у берегов Гренландии досок и одежды с корабля де Лонга, потерпевшего крушение против азиатского берега, вспомнив находки в Гренландии бревен и сучьев, занесенных из Сибири, Нансен выдвинул решительное утверждение: существует морское течение от берегов Сибири к берегам Гренландии. И течение это проходит вероятно через полюс.

— Если дело обстоит так,—говорил Нансен,—то наиболее простой способ пересечь неизведанные области, это отправиться вместе с дрейфующими льдами, то есть войти в морское течение с той стороны, где оно направляется к северу, и дать ему занести себя к Северному полюсу. Для этого нужно судно, снабженное сильной машиной, оснащенное и снаряженное, чтобы кратчайшим путем, через Карское море, пройти к мысу Челюскина, а после, выждав удобнейший момент, пройти по свободной воде и, врезавшись в лед, предоставить льду нагромождаться и чем больше—тем лучше, так как от этого судно уляжется прочно и безопасно. Затем, вместе с дрейфующим льдом пройти через полюс и выйти в море между Гренландией и Шпицбергенем“.

После всех этих смелых гипотез, Нансен заявил, что путешествие в дрейфующих льдах дело решенное и что по его проекту уже строится корабль особой конструкции. Корпус корабля будет иметь яйцеобразную форму, никакие льды не смогут его раздавить и на корабле, затертом льдами, Нансен совершит свое путешествие.

„Мы,—говорил дальше Нансен,—отправляемся не для отыскания математической точки, составляющей северный конец земной оси, так как достижение этого пункта само по себе малоценно, но для исследования большой неизвестной части земного шара, окружающей полюс“.

После длительной подготовки, Нансен 24 июня 1893 года на своем корабле „Фрам“ („Вперед“) отправился в беспримерную экспедицию.

Пройдя в одну навигацию мимо мыса Челюскина „Фрам“ вмерз в лед у Новосибирских островов и вместе





„Фрам“ во льдах

со льдами начал исторический трехлетний дрейф к Северному полюсу.

Однако расчеты Нансена на то, что постоянное течение проходит через полюс, не вполне оправдались. Корабль Нансена все время сносило к западу и для исследователей становилось очевидным, что „Фрам“ пройдет южнее полюса. Тогда Нансен, поручив дальнейшее руководство экспедицией капитану Свердрупу, своему спутнику по гренландскому переходу, покинул корабль и с молодым студентом Иогансеном отправился к полюсу на собаках.

Это было в полдень 14 марта 1894 года. „Фрам“ находился под  $82^{\circ} 30'$  северной широты.

Путешественники преодолевали громоздившиеся льды, пересекали трещины и неустоимо шли на север. Нансен и Иогансен подталкивали сани и поднимали их каждый раз, когда они опрокидывались, перетаскивали через торосы и неровности льда.

Отдыхали в спальных мешках, прижимаясь друг к другу, но, укладываясь на отдых, погоняли собак на север—к полюсу.

Исследователям удалось достигнуть  $86^{\circ} 10'$  сев. шир. До полюса оставалось 419 км. Таких широт до Нансена никто не достигал. Но продвигаться дальше становилось





Нападение медведя на Иогансена

невозможным. Истощались запасы, наступало опасное время года, отказывались служить собаки. Путешественники решили направиться в обратный путь на юг, к Земле Франца-Иосифа, и 24 апреля, через 15 дней, увидели землю.

В пути, подвергаясь крайним опасностям, путешественники могли добывать себе пропитание только охотой на белых медведей.

Вот один из многочисленных эпизодов во время их путешествия: „Когда Иогансен вышел, чтобы отсчитать термометр,—рассказывает Нансен,—он увидел медведя, направлявшегося к месту, где мы брали пресную воду, а оттуда дальше по льду к лежавшему там трупу моржа. Следы показывали, что медведь был у самой нашей хижины, где он с удовольствием обонял запах жареного сала и свежего человеческого мяса. Так как я не мог в данный момент воспользоваться ружьем, то я взял ружье Иогансена и один пошел на медведя. Он был так прилежно занят обглаживанием трупа моржа, что я мог подойти к нему сзади совсем близко, причем мне не было надобности даже искать прикрытия. Он услышал мои шаги только тогда, когда я подошел почти вплотную к нему,—настолько он был поглощен



своим делом. Он обернулся и вызывающе изумленно посмотрел на меня. Я приветствовал его зарядом прямо в морду. Зверь вскинул голову вверх и засопел, в то время как кровь брызнула на снег; после этого он повернулся и побежал. Я хотел зарядить ружье, но патрон крепко застрял, так что я мог его вынуть только при помощи ножа. Пока я занимался этим, медведь переменил намерение, остановился, повернулся в мою сторону и яростно зарычал. Повидимому, он решился напасть на меня. Затем он направился на неподалеку лежащую кучу льда, встал на ней в оборонительную позу и протянул в мою сторону шею, в то время как кровь текла из его морды и носа. Пуля прошла ему через голову, но не затронула мозга. Наконец мне удалось загнать второй патрон в дуло. Но я дал еще пять выстрелов, прежде чем окончательно добил медведя. После каждого выстрела он падал и опять подымался. Наконец меня это взорвало, я подбежал и прикончил медведя“.

Добравшись до земли Франца-Иосифа, путешественники решили перезимовать здесь, сложив хижину из камней и обтянув ее крышу моржевými и медвежьими шкурами. Работы предстояло много, тем более, что Нансен и Иогансену все приходилось делать голыми руками. В качестве рычага для выламывания примерзших камней они пользовались санными полозьями, лопату сделали из плечевой кости моржа, а кирку—из моржевого клыка.

Только в конце сентября, почти через два месяца, хижина была готова и Нансен с Иогансеном могли переселиться в нее. Вернее это была не хижина, а просто нора, но жить в ней все же было лучше, чем в палатке. Хижина имела в длину 3 метра, и в ширину 1,8 метра. Стоять, не согнувшись, в ней можно было только в самой середине.

В хижину вел небольшой коридор, вырытый в земле и прикрытый сверху льдинами. Чтобы попасть в хижину, этот коридор надо было проползать на животе. Но Нансен и Иогансен радовались своему убогому жилищу, защищавшему их от жестокой стужи и от страшных полярных ураганов больше, чем можно радоваться постройке великолепного дворца.

Во время постройки хижины к мысу часто подходили медведи, и Нансен с Иогансеном не упускали случая сделать запасы мяса на зиму. Топливом служило сало убитых моржей.



Наступила зима. Хижина освещалась жировой лампой, сделанной из железа и аптечной марли.

Ели зимовщики исключительно медвежье мясо и закусывали горелым салом, вылавливаемым из лампы. Нансен называл эти куски сала „пирожным“ и уверял, что они казались ему необыкновенно вкусными.

Жизнь в „норе“ тянулась однообразно: еда, сон и небольшие прогулки, если позволяла погода.

Больше всего путешественники страдали от грязи. Белье, превратившееся в тяжелые засаленные лохмотья, прилипало к телу. „Хуже всего приходилось ногам — писал Нансен.—Кальсоны так крепко прилипали около колен, что при ходьбе царапали и рвали кожу до такой степени, что образовались раны и кровь сочилась по бедрам. Больших забот стоило, чтобы в эти раны не попадали грязь и сало. Насколько возможно, я промывал раны мхом и небольшой тряпочкой, намоченной в воде, которая нагревалась над лампой.

Никогда прежде я не представлял себе какое в сущности прекрасное изобретение мыло. Мы сделали много разных попыток очистить себя от жирной грязи, но все попытки оканчивались одинаково неудачно. Вода не отмывала ворвани. Лучше было прибегать к песку и мху.

Самым же действительным средством было намазать руки теплой медвежьей кровью и ворванью, а затем оттирать их мхом. Тогда они становились такими мягкими и белыми, как руки самой нежной девушки. Когда нам не был доступен этот отмывающий материал, приходилось соскабливать грязь ножом“.

Зимовка прошла благополучно.

В мае 1895 года Нансен и Иогансен пустились в дальнейший путь.

17 июня Нансен неожиданно услышал в отдалении собачий лай. Оказалось, что путешественники набрали на экспедицию англичанина Джексона, занимавшегося детальным обследованием архипелага Земли Франца-Иосифа.

Это была изумительная встреча. Вдали чуть-чуть виднелись ледники. Еще дальше нависли жестокие поллярные туманы.

К стоянке Джексона подошел дикарь с длинными всклокоченными волосами и щетинистой бородой, с лицом настолько почерневшим, что естественного цвета невозможно было различить под толстым слоем ворвани и сажи. Для удаления грязи с лица впоследствии было



испробовано все, вплоть до ножа. Одет дикарь был в невообразимо грязные лохмотья.

Это был Нансен.

Его встретил цивилизованный европеец в клетчатой английской одежде, в высоких прорезиненных сапогах, старательно выбритый, причесанный и благоухающий душистым мылом, запах которого издали доносился до острого обоняния одичавшего полярника. Это был Джексон.

— Я Нансен, — заявил „дикарь“.

И экспедиция Джексона с радостью встретила знаменитого путешественника, которого многие считали погибшим.

Теперь Нансен мог назвать свой поход удачно законченным.

7 августа корабль Джексона выехал в Норвегию и доставил Нансена и Иогансена на их родину. Однако отсутствие сведений о судьбе „Фрама“ омрачало радость Нансена и поздравления, которые он получал со всех сторон, не радовали его. Только 20 августа Нансен получил известие о том, что „Фрам“ находится на пути в Норвегию. 9 сентября, после 17 месяцев разлуки, Нансен снова встретился со Свердрупом, командовавшим „Фрамом“ во время санного похода к полюсу самого Нансена.

К числу географических открытий, совершенных во время этой экспедиции, следует отнести открытие многих островов у мыса Челюскина, а также на Земле Франца-Иосифа. Было сделано много интересных наблюдений над животными и птицами в северных широтах. Медведи были обнаружены на  $84^{\circ}$  с. ш., а следы песцов были видны даже на  $85^{\circ}$ . Особенно большое значение имели океанографические и метеорологические наблюдения.

Дрейф „Фрама“ целиком подтвердил общее направление дрейфа льдов с востока на запад. Выяснилось, что Северный Ледовитый океан не мелкий водоем с громадным количеством островов, как многие предполагали раньше, а обширный открытый бассейн, достигающий глубины до 3000—3500 м. Эти наблюдения Нансена, Свердрупа и др. совершенно меняли представление о Северном Ледовитом океане.

Поход „Фрама“ явился одной из величайших попыток человека открыть тайны полярных стран. Нансеном был собран колоссальный материал об Арктике, открыт ряд островов и проливов. На северо-восточной оконеч-



чности Земли Франца-Иосифа Нансен открыл группу из четырех островов, названную им Белой землей.

После Нансена эти острова не посещались вплоть до 1931 г., когда их видели с дирижабля, совершавшего арктический рейс. В 1932 году к Белой Земле подходило советское экспедиционное судно „Книпович“, а позже зверобойное судно „Нерпа“.

Нансен написал о своем путешествии увлекательнейшую книгу, равной которой нет во всей литературе, посвященной полярным путешествиям.

13 мая 1930 года Нансен умер в г. Осло, оставив о себе память, как об одном из тех героев, которые смело пролагали путь к завоеванию Арктики.

## ЭКСПЕДИЦИИ КОНЦА XIX И НАЧАЛА XX ВЕКА

Неудачи, преследовавшие полярных путешественников, стремившихся к Северному полюсу, не только не убивали интереса к Арктике, но заставляли исследователей еще настойчивее стремиться к таинственной точке земного шара. Ряд исследователей обратил внимание на возможность посылки экспедиций со стороны Гренландии, так как эта страна далеко простирается на север. Особенно заинтересовал этот путь капитана Отто Свердруп, одного из ближайших товарищей Нансена.

В июне 1898 года Свердруп снова на „Фраме“ (значительно переделанном) отправился из Христиании и взял курс вдоль западного берега Гренландии на север. Под 78° 47' с. ш. „Фрам“ стал на зимовку у западного берега пролива Смита.

Когда на следующее лето корабль освободился от льдов, Свердруп переменял план и, вместо похода к полюсу, решил заняться подробным исследованием арктических стран. Эту работу Свердруп проводил в течение трех лет, совершая далекие санные поездки (в районе Земли Гранта).

Были исследованы и нанесены на карту неизвестные земли, занимающие около 300 тысяч кв. км. В отложениях арктических островов найдены отпечатки папоротников. Это позволило доказать, что до самого каменноугольного периода в областях, близких к полюсу, господствовал почти субтропический климат.

Во время этой зимовки разыгралась одна из полярных трагедий.



На западном берегу Земли Вильчека остались зимовать норвежцы Бентсен и Бьервик. Зимой Бентсен умер и перед смертью просил своего товарища отсрочить его похороны до весны. Он очень боялся, что труп его сделается добычей медведей, песцов и моржей.

Бьервик в точности выполнил волю покойного. Всю долгую полярную ночь он оберегал труп товарища и в хижине зимовщика, — одинокого в ледяной пустыне, — лежал труп умершего полярника. Труп смерзся со спальным мешком, но Бьервик не нарушил воли покойного и похоронил Бентсена только весной.

В эти же годы на Земле Франца-Иосифа побывала итальянская экспедиция герцога Абрुццкого, стремившаяся как можно выше продвинуться в северные широты.

Один из участников экспедиции капитан Каньи, после очень тяжелой санной поездки, достиг 24 апреля 1900 года  $86^{\circ} 33'$  северной широты и не дошел до полюса только 383 километра, продвинувшись на 36 км. дальше Нансена.

Одна из партий этой экспедиции, состоявшая из трех человек, пропала без вести.

Хотя Каньи и продвинулся к полюсу дальше, чем знаменитый норвежец, но эта вылазка, ставившая перед собой чисто рекордсменские цели, не принесла большой пользы науке и мало чем обогатила наши знания о Северном полюсе.

Добившись мирового рекорда в продвижении на крайний север, экспедиция герцога Абрुццкого вернулась обратно, бросив на произвол судьбы трех отбившихся товарищей и не приняв даже необходимых мер к розыску их.

Вокруг этой экспедиции, мало занимавшейся научными исследованиями и наплевательски относившейся к целым группам участников, печать, подкупленная друзьями герцога Абрुццкого и итальянским правительством, подняла большую рекламную шумиху, но в летописях завоевания севера эта экспедиция занимает одну из позорнейших страниц.

Через 28 лет, в 1928 году другая итальянская экспедиция на Северный полюс, проводившаяся по заданию Муссолини на дирижабле „Италия“, сопровождалась такой же крикливой рекламой. Даже тогда, когда экспедиция эта позорно провалилась, дирижабль потерпел катастрофу, и экспедиция потеряла половину участников, официальные итальянские сообщения были отредактированы так, что все спасательные экспедиции оказались





Прыжок через полыню

зведенными в заблуждение относительно судьбы шести человек, оставшихся в гондоле дирижабля.

В 1901—1902 гг. на Земле Франца-Иосифа зимовала экспедиция американца Болдуина, организованная на средства американского миллионера Циглера. Экспедиция эта ставила задачей достижение Северного полюса, была очень тщательно и богато подготовлена (51 человек, 420 собак, 15 пони и 60 саней), для нее были заблаговременно выброшены вперед базисные склады и т.д., но, вследствие непрерывных раздоров между участниками экспедиции—американцами и норвежцами—экспедиция не достигла Северного полюса, хотя дала ценные научные сведения о приполярной природе.

На средства Циглера в 1903 году была снаряжена новая экспедиция на судне „Америка“. Возглавлял экспедицию Фиала. В августе 1903 года „Америка“ стала на зимовку в одной из бухт Земли Рудольфа, а весной Фиала совершил первую попытку продвинуться на север, выслав 7 марта партию в 26 человек. Фиала дошел только до северной оконечности острова Рудольфа и вернулся обратно. Вторично эта партия выступила в путь через 17 дней, но и этот поход не удался. Помешали многочисленные полыньи и неблагоприятное состояние льда.



Зимовка Фиала едва не закончилась трагедией. „Америка“, сильно пострадавшая от жестокого напора льдов, погибла во время полярного урагана, а путешественники смогли продержаться до лета только благодаря тому, что случайно нашли и использовали запасы, оставленные прежде бывавшими здесь экспедициями Джексона, Абруццкого и Болдуина.

## ПОПЫТКИ ДОЙТИ ДО ПОЛЮСА НА ЛЕДОКОЛЕ

Многочисленные неудачи в использовании кораблей обычного типа вызвали попытки создать такие суда, которые бы смогли не только сопротивляться напору льдов, но и продвигаться вперед, невзирая на напор льдов. К началу XX века техника борьбы со льдом значительно шагнула вперед.

По проекту русского адмирала С. О. Макарова, одного из наиболее талантливых руководителей флота царской России, в конце XIX века было построено судно совершенно нового типа—ледокол „Ермак“. Яйцеобразная форма металлического корпуса и большая мощность машин (10 тысяч лошадиных сил) позволяли ледоколу колоть лед, давить его и пробивать дорогу в ледяных полях. Однако выполнить план Макарова,—„пройти напролом к полюсу“,—не удалось даже могучему „Ермаку“.

На „Ермаке“ было совершено несколько опытных походов для определения прочности корпуса судна, а в 1901 году „Ермак“ участвовал в производстве описи северной части Новой Земли.

Главная же задача адмирала Макарова,—использовать ледокол для достижения Северного полюса,—оказалась неосуществимой для этого судна.

Правительство отрицательно относилось к возможности плавания ледокола в приполюсных широтах и „Ермаку“ было предписано не заходить севернее 78—79° широты. Мало того! Царское правительство вообще решило отказаться от постройки ледоколов, считая этот тип судов ненужным.

Только после Октябрьской революции, когда Советская власть во всю ширину поставила задачу освоения севера, ледоколы были оценены по достоинству.

Крупнейший советский знаток севера проф. В. Ю. Визе пишет:

„Мощный ледокол не сказал еще своего последнего слова в вопросе полярных плаваний. Если сейчас доста-





Великий русский ученый  
Д. И. Менделеев

точно ясно, что такой ледокол, как „Ермак“, не может пройти далеко в полярный бассейн, то это не значит, что такое задание не выполнит сверхмощный ледокол, может быть даже в 20 тысяч лошадиных сил, как первоначально проектировал Макаров“.

Правильность идеи Макарова о значении ледоколов для северных морей проявилась во время арктических походов советских ледоколов.

## ПРОЕКТ Д. И. МЕНДЕЛЕЕВА

Идею достижения Северного полюса при помощи ледоколов горячо поддерживал знаменитый русский химик Д. И. Менделеев, имевший с адмиралом Макаровым по этому вопросу ряд совещаний.

Д. И. Менделеев пытался даже организовать экспедицию к полюсу с помощью ледокола, но в условиях царизма даже великий ученый Д. И. Менделеев не мог найти поддержки. В письме по поводу проекта такой экспедиции Менделеев писал министру финансов Витте в 1901 году:

„... Я получил полное убеждение в возможности решительной победы над полярными льдами при помощи соответственных для того приспособлений и, главное,—

ясного понимания сил, до сих пор препятствующих кораблям проникнуть в неведомую околополюсную область“.

К докладной записке о проекте путешествия к полюсу было приложено большое количество чертежей ледокола, разработанных Менделеевым, который просил приспособить к плаванию во льдах ледокол „Ермак“. На снаряжение экспедиции, по расчетам Менделеева, нужно было ассигновать 200.000 рублей, о чем он и просил министерство.

В заключение Менделеев писал:

„Если обстоятельства, встреченные в неизвестной области, окружающей полюс, окажутся совершенно неблагоприятствующими выполнению всего плана, намеченного выше, все же я надеюсь, что испрашиваемые средства не пропадут даром, так как на них считаю возможным сделать ряд наблюдений научного свойства, могущих раз'яснить еще ныне темные стороны многих полярных явлений“.

Однако, несмотря на всю скромность проектов Менделеева и незначительность требовавшейся суммы, царское правительство отказало в утверждении проектов великого русского ученого.

К вопросу о достижении Северного полюса Менделеев возвращался не раз. В своей книге „К познанию России“ уже 70-летний Менделеев писал:

„У России так много берегов Ледовитого океана, что нашу страну справедливо считают лежащею на берегу этого океана. Если бы хоть десятая доля того, что потеряно при Цусиме, было затрачено на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, пришла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море, и Цусиму, а главное было бы много опытных моряков, привыкших взрывать сопротивляющиеся массы, плавать под водой и вести бой с природою и людьми силою осторожно-смелой предусмотрительности... Лучше всего на один из первых планов поставить завоевание Ледовитого океана... Если победили твердыни гор, надо и льды побороть, а у нас их больше, чем у кого-нибудь. А около тех льдов немало и золота, и всякого иного добра. Своя Америка“...

В другой книге „Заветные мечты“ Менделеев опять возвращается к этому вопросу и пишет:

„В Ледовитом океане будущая Россия должна найти свои пути выхода и, думается мне, что это будет на-верное, когда для богатств громадного края необходим будет морской выход. Льды по существу своему не





„Воздушный поезд“ Чейна

страшны. Если пробивают туннели, то проходы во льдах, лежащих на воде, не могут задержать“.

## НА ПОЛЮС ПО ВОЗДУХУ

К концу XIX века, после неудачи ряда полярных экспедиций, начались попытки достичь полюса при помощи летательных аппаратов.

Идея завоевания полюса с воздуха родилась давно.

Еще в 1709 году португальский монах Гусмао, считающийся изобретателем аэростата, указывал, что с помощью аэростата будут открыты новые страны, ближайшие к полюсам земли.

Однако попы не только прекратили дерзновенные опыты своего ученого собрата, но и заставили его самого бежать за границу, где он, скрываясь от инквизиции, окончил дни в нищете.

После первых же полетов на воздушных шарах, когда они были изобретены во Франции братьями Монгольфье (1793 г.), начали возникать планы использования их для полетов в полярные страны.



В 1816 году воздухоплаватель Кларк совершил под'ем на воздушном шаре у самого полярного круга.

В 1845 году во время подготовки знаменитой экспедиции Франклина, француз Дюпюи Делькур выдвинул проект достижения полюса на аэростате, но проект этот осуществлен не был.

Один из виднейших исследователей Арктики Пайер, считая полярные льды почти совершенно непреодолимыми, указывал в 1874 году: „Было бы полезно исключить из полярных исследований всякие попытки к достижению полюса до тех пор, пока мы не окажемся в состоянии посылать туда, вместо беспомощных морских судов, суда воздушные“.

В 1876 году командор Чейн предлагал соединить три больших воздушных шара между собой при помощи деревянных штанг. Образовав систему большой грузопод'емности, Чейн на этом своеобразном воздушном поезде попытался достичь полюса. Чейн, желая обеспечить связь своего воздушного поезда с землей, предлагал соединить шары с выдвинутой подальше к северу базой телеграфным проводом. Запасный провод должен был постепенно разматываться и все время соединять „воздушный поезд“ с его базой.

Чейн очень настойчиво защищал свой план полета к полюсу. Однако ему не удалось собрать необходимых средств, и план осуществлен не был.

## ПОЛЕТ АНДРЭ

Первыми, попытавшимися достигнуть Северного полюса по воздуху, были шведы Соломон Андрэ, Нильс Стринберг и Кнут Френкель.

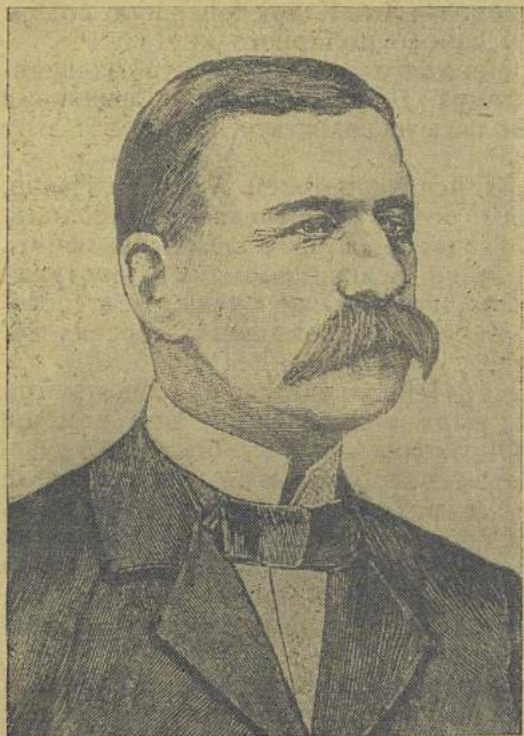
К осуществлению своего смелого плана Андрэ приступил в 1897 году. В это время единственным средством, которым располагали люди для полетов по воздуху, были неуправляемые воздушные шары.

Шар „Орел“, предназначенный для этого полета, был построен в Париже. Вместимость его 4800 куб. м., а грузопод'емность 300 кг.

Базой экспедиции была выбрана бухта Вирго на берегу острова Шпицберген.

11 июля 1897 года „Орел“ вылетел в северо-восточном направлении, но уже при вылете оборвались все три тайдروпа (канаты, спускавшиеся из корзин шара до земли и служившие для того, чтобы удерживать шар





Воздухоплаватель  
Андрэ

на более или менее постоянной высоте). Вследствие этого, воздушный шар лишился 550 кг. драгоценного балласта и ушел далеко вверх.

Через 8 часов полета Андрэ выбросил на лед буюк с вложенной в него запиской. Этот буюк был найден три года спустя у северного берега Норвегии. Через час Андрэ сбросил еще один буюк, найденный два года спустя у берегов Исландии.

На следующий день шар Андрэ стал снижаться и даже выбрасывание балласта не могло удержать его на нужной высоте.

В 3 часа дня шар опустился так низко, что гондола дважды ударилась о лед, а затем удары о лед последовали один за другим. „Мы штемпелевали лед“—пишет Андрэ в своем дневнике.

Было выпущено четыре почтовых голубя, один из которых был найден промысловым судном.

14 июля утром, Андрэ, отчаявшись в возможности дальнейшего полета, открыл клапаны и спустился на

лед. Сделал это Андрэ только после того, как шар в течение двух дней уже не летел, а волочился по льдам, о которые часто ударялась корзина шара. Почти тринадцать часов шар провисел на месте, медленно поворачиваясь вокруг оси.

Высадившись на льды, Андрэ и его спутники решили попытаться достигнуть Земли Франца-Иосифа, где они могли бы найти запасы продовольствия.

Несколько дней прошло в подготовке к походу и, наконец, Андрэ с своими спутниками двинулись пешком по льдам.

Снаряжена экспедиция была хорошо; у путешественников имелись сани, брезентовая лодка, спальный мешок, патроны, ружья и провиант на шесть месяцев.

Ни Андрэ, ни его спутники не сомневались в том, что поход они проделают благополучно. Однако за первые четыре дня путешественниками было пройдено только два—три километра. Льды находились в постоянном движении, были изборождены предательскими трещинами и покрыты нагроможденными торосами.

В ночь на 4 августа Андрэ и его спутники решили изменить направление и идти на Семь островов в надежде дойти туда в шесть—семь недель, но и этот расчет не оправдался.

Бесконечные льды, непроходимые скопления торосов, внезапно разверзающиеся трещины, талая вода, метели, холод, голод и полная неуверенность в завтрашнем дне сопровождали полярных храбрецов в этом ледяном походе.

Полюньи, встречавшиеся на каждом шагу, заставляли то пускаться вплавь, то поднимать тяжелую поклажу на льдины.

Однако погубили экспедицию не столько трудности пути, сколько дрейф льдов. Путники шли по льдам к Земле Франца-Иосифа, а в это самое время льды несло к Шпицбергену. Когда же Андрэ и его спутники решили повернуть к Шпицбергену, льды изменили направление дрейфа и относили экспедицию к Земле Франца-Иосифа.

Только 17 сентября путешественники увидели землю. Это был Белый остров. Потребовалось еще три недели, пока наконец три исследователя вышли на берег холодного и безлюдного острова, но здесь путники были застигнуты налетевшей снежной бурей и погибли.

Все сведения об Андрэ и его спутниках в течение 33 лет ограничивались краткими записками, найденными в буйках и в голубеграмме.





„Орел“, снизившийся на лед к северу от Шпицбергена  
(снято Андрэ в 1897 г.)

Только летом 1930 года удалось более подробно выяснить судьбу экспедиции.

В этом году из Норвегии на Землю Франца-Иосифа вышла научно-промысловая экспедиция на судне „Братвог“, во главе которой стоял геолог Хорн. 5 августа экспедиция Хорна пристала к острову Белому и на следующий день обнаружила лагерь Андрэ.

Здесь были найдены трупы Андрэ и Стриндберга, записные книжки, сани, лодки, ружья, одежда, различная утварь и даже фотографические пленки, которые удалось проявить. Найденные снимки рассказали о судьбе и трагическом конце экспедиции, показали отдельные моменты из жизни экспедиции после гибели воздушного шара, эпизоды ее борьбы со льдами, попытки выйти на землю.

Из дневника Андрэ выяснилось, что его шар „Орел“ погиб, вследствие обледенения оболочки, в 800 км. от полюса, пролетев за 65 часов 480 км.

Хорн так описывает находку лагеря Андрэ:

„Метрах в десяти от лодки на голой скале лежал труп. Он вмерз в лед, но кости его лежали в самом естественном положении. На ногах у скелета были налеты полярные башмаки, частью зарывшиеся в снег. Немного выше сквозь одежду торчали кости. Кругом



валялись лоскутья одежды. От верхней части туловища осталось немного, череп тоже отсутствовал, очевидно, здесь побывали медведи. Мы осторожно расстегнули куртку и увидели внутри ее на спине большую вышитую монограмму „А“, из чего заключили, что перед нами останки Андрэ. Во внутреннем кармане мы нашли его дневник. Неподалеку от Андрэ лежало ружье со стволом, ушедшим в снег. У верхнего края одежды лежал примус. Мы потрясли его и оказалось, что в нем еще был керосин. Когда мы накачали примус, керосин потек тоненькой струйкой сквозь горелку; все оказалось в порядке. Если бы нам нужно было бы что-либо вскипятить, мы могли бы воспользоваться тридцатипятилетним примусом Андрэ.

Приблизительно в тридцати метрах к северу от лагеря мы нашли могилу между двух скал. Первое, что мы увидели, был череп. Мы стояли перед настоящей арктической могилой. Труп был положен прямо на землю и покрыт камнями. Ноги в лопарских каньгах торчали из камней, а дальше было видно левое плечо. На камнях была найдена лопатка, следовательно и здесь хозяйничали медведи. Судя по инициалам на одежде, это был труп Стриндберга...

Когда весть об обнаружении лагеря Андрэ дошла до Европы, шведская пресса зафрахтовала норвежское моторное судно и командировала журналиста Стубендорфа, дав ему поручение посетить Белый остров и более тщательно осмотреть лагерь Андрэ.

„Когда я ломом откалывал лед около какого-то предмета,—пишет Стубендорф,—который мы первоначально приняли за остатки оленьей шкуры, то послышался звук, заставивший меня приостановиться. Я лег ничком на землю и удалил руками ледяную кашу. Тогда я увидел верхнюю часть человеческого туловища и череп. Мертвец лежал, примерзнув прямо к земле, и у меня получилось впечатление, что он лежал погребенный во льду в нетронutom состоянии с того самого момента, как пришла смерть. Голова была засунута в чашеобразное углубление в скале и крепко к нему примерзла. Мы положили труп в корзину и отнесли его к лодке. Это был третий участник полета на „Орле“—Френкель“.

Так погибли первые пионеры завоевания полюса по воздуху.

Но печальный исход экспедиции Андрэ не остановил дальнейших попыток достичь Северного полюса с помощью летательных аппаратов.



## ПОЛЕТ ДИРИЖАБЛЯ „АМЕРИКА“

В 1906 году намечалось отправить со Шпицбергена к Северному полюсу дирижабль „Америка-1“ с экспедицией Уэльмана. Вследствие технических недостатков дирижабля, экспедиция отправилась только в 1907 году. Вскоре после взлета дирижабль был прижат к берегу и потерпел аварию, но неудача не остановила Уэльмана. Он построил второй дирижабль „Америка-II“ об'емом в 10.000 куб. м. У дирижабля имелся кожаный гайдроп, волочившийся по поверхности суши, льда или воды. Как и у Андрэ, он должен был регулировать высоту полета без затраты газа и балласта. Внутри гайдропа были вложены свертки с различными запасами продовольствия.

В состав экспедиции входил и Николай Евграфович Попов, один из первых русских летчиков.

О своем участии в экспедиции на Северный полюс Попов красочно рассказал в воспоминаниях, напечатанных в журнале „Самолет“ за 1924 год.

„В 1908 году я ехал в рыбацкий городок Грэт Гримбси (Англия), чтобы, изучив навигацию, стать капитаном. Я решил организовать экспедицию на Северный полюс на особом моторном судне. Молодое славное время!

Но в мире рождалось нечто более заманчивое, нежели оба полюса и все океаны.

Люди полетели на крыльях!

Братья Райт увлекли мое сердце. Поехал и я на выставку победы над воздухом в Лондоне. Воздушный корабль „Америка“ Уэльмана, предназначенный для экспедиции на Северный полюс, занимал там главное место. Смелая мысль захватила меня, я поступил к Ваниману, конструктору дирижабля, на котором предстояло вести экспедицию Уэльмана.

Я был рабочим при постройке дирижабля и его последней монтировке; получал 75 франков в неделю, плюс стол в семье „хозяина“, а для жилья мне дали комнатку при сарае.

— Возьмут ли меня летать на полюс?—это был первый мой вопрос при поступлении на службу.

Ваниман ответил искренно, что посмотрит что я за человек, как работаю, а затем, с приездом Уэльмана, они вместе разрешат этот вопрос.

Работалось весело! У американцев я научился любить работать, находить прелесть в большом утомлении и в чудесном благодатном отдыхе после работы. При-



Н. Е. Попов участник экспедиции к Северному полюсу на дирижабле „Америка“



ехал Уэльман, серьезный и красивый. Мы втроем стали упражняться в навигации, то есть в определении по солнцу и хронометру своего местонахождения.

Вскоре мне об'явили, что берут меня на Шпицберген, но про полюс не сказали ни слова. Пока в экипаже трое: Уэльман, Ваниман и его племянник Ляуд. Возьмут ли четвертого—никто не знал. Добрались до острова. Идет стройка ангара. Воздушный корабль готов. И я оказался его кормчим. Это вышло как-то само собою и было для меня большим и светлым праздником. К полюсу вместе со всеми! Дождались попутного ветра. Был отдан приказ и все мы сели на свои места. Рабочие вывели корабль из ангара, и мы поднялись выше стен фиорда. Ветер кидал нас и казалось, что вот-вот мы разобьемся об отвесные скалы. Нас несло то вправо, то влево. Летим над серо-зеленым Ледовитым океаном. Неопишуемая картина ширины и дали. Нет конца этому простору и величию. Летим царственно хорошо, полсотни километров в час. Если так пойдет дальше, то через 15 часов мы должны быть у полюса, своими ногами коснемся старого недотроги.

Но нет! Судьба повела по-иному.

Мы ощущаем вдруг сильный и странный толчок. Оказалось, что наш гайдроп оборвался, и мы стремительно взвиваемся на огромную высоту. Ведь, упало более 700 кг.



Что будет дальше? Полетим ли?

Пищи на самом корабле было всего на несколько дней, главный запас ее погиб с гайдропом. Запас пищи в гайдропе предназначался для того, чтобы в случае неудачи помочь нам пробиться через льды океана, как это сделал Нансен.

Недаром же в трюме были взяты с собой лайки, сани, упряжь.

Уэльман пошел к Ваниману очевидно держать совет. Я направляю путь, как и раньше,—на север!

Проходит полчаса.

Наконец Уэльман возвращается мрачный и садится за свой столик.

Я понимаю, что решено вернуться. Но он, погруженный в свои думы, забыл отдать мне приказание. Молчал и я.

Но вот Уэльман как бы проснулся, глядит на компас и изумленно спрашивает:

— Куда вы правите?

Я объясняю подробно, сохраняя совершенно серьезный вид.

Уэльман внимательно смотрит мне в глаза и вдруг решительно произносит:

— Поверните обратно!

Я в точности исполняю это приказание, ставлю корабль носом к югу.

Надо спускаться вниз, где воздушное течение слабее.

Выпускаем газ, приближаемся к земле, ко льдам. Вот уже и океан под ногами. Видим норвежское судно, производящее научные изыскания. Сговариваемся с ним через рупор.

Нас берут на буксир. Ветер рвет. Выпускаем много газа, падаем в море.

Бока нашей „Америки“ глубоко впали. Она выглядит отощавшей.

Прежде свободная и вольная, она тащилась теперь на веревке, тянувшей ее за собой.

У норвежцев мы встретили того самого Иогансена, с которым Нансен сделал свое дивное путешествие. Вспомнился эпизод, как Иогансен, облапленный и поваленный белым медведем, вразумительно сказал Нансену: „Пожалуйста, милый Нансен, цельтесь лучше“.

Когда „Америку“ начали вытаскивать из воды, весь такелаж ее порвался и освободил оболочку с газом. Она взвилась вверх, заревела, завывала, и наконец, упала в море и затонула.



## ПЕРВЫЕ РАБОТЫ АМУНДСЕНА

Летом 1903 года знаменитый норвежец Руал Амундсен, впоследствии побывавший на обоих полюсах, решил осуществить свою давнишнюю мечту и занять место рядом с Нансеном, героем своих юношеских лет.

Долго и тщательно готовился Амундсен к своему путешествию, мысль о котором возникла у него впервые в день чествования Нансена после возвращения его из перехода на лыжах по Гренландии.

В первое свое арктическое плавание Амундсен пошел в 1894 году. Затем в 1897—1899 году он совершил знаменитый поход к Южному полюсу и наконец в 1903 году предпринял новый поход в Арктику. Собрав с огромным трудом необходимые средства, Амундсен приобрел небольшое моторное судно „Йоа“ и тайком от кредиторов, собиравшихся наложить арест на судно, вышел со своими шестью товарищами в ночь с 16 на 17 июня 1903 году из Христиании (Осло).

Изучив работы всех экспедиций в северные воды, Амундсен использовал опыт предшественников, внес в него крупнейшую поправку и решил использовать для плавания по трудному и почти неизвестному фарватеру мелкосидящее судно.

„Йоа“ Амундсена имела всего лишь 47 т. водоизмещения и 13-сильный мотор, но обладала хорошими мореходными качествами. Мотор должен был только приходиться на помощь парусам и лишь иногда заменять их.

На тяжелой зимовке у земли короля Вильяма в американских арктических водах Амундсен был принужден пробыть 23 месяца. Задерживали морозы, достигавшие 61 градуса. Но задержка на одном месте не пропала даром.

Участники экспедиции занимались магнитными наблюдениями, собрали материал о положении северного магнитного полюса. Количество сделанных наблюдений было настолько велико, что их обработка, произведенная многочисленным коллективом виднейших ученых, заняла более 20 лет.

В августе 1905 года „Йоа“ наконец получила возможность покинуть место своей стоянки. Судно тронулось на запад и в продолжении трех недель плыло по незнакомому фарватеру, выводившему в пролив Симпсона.

Наконец путешественники увидели парус. Это был китобой. Амундсен торжествовал. Раз здесь мог пройти глубокосидящий китобой—маленькая „Йоа“ сво-





Р. Амундсен

бодно могла пройти. А китобой мог попасть в эти воды только через Берингов пролив!

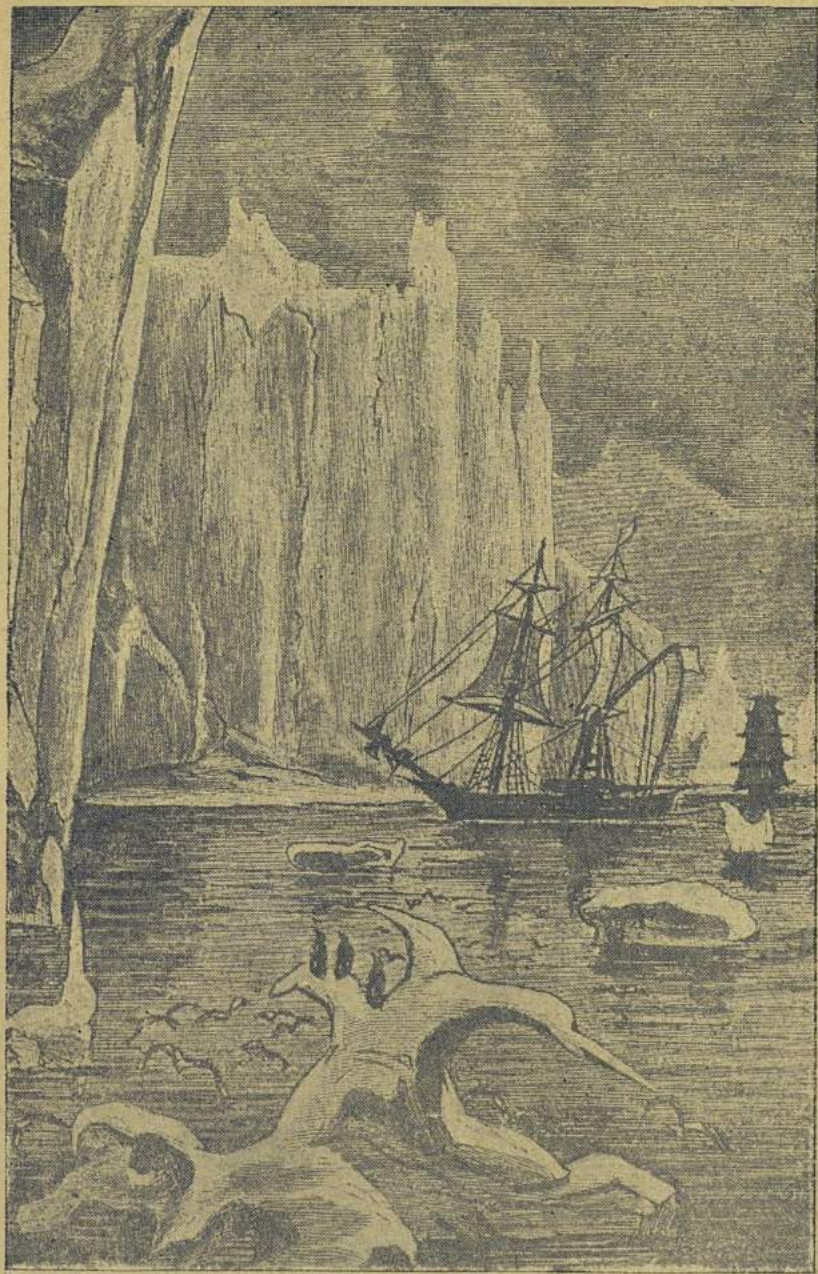
Амундсен думал, что его экспедиция уже благополучно заканчивается, но понадобился еще год, чтобы завершить плавание. Льды надвигались все больше и больше. „Йоа“ вынуждена была стать на вторую зимовку.

Амундсен решил использовать время вынужденной зимовки и пройти к какой-нибудь телеграфной станции, чтобы поведать миру о своем путешествии. Но денег у него не было, и он не знал как ему организовать такое путешествие. Помог случай. Амундсен узнал, что капитан зимовавшего неподалеку китобоя решил отправиться в Сан-Франциско для снаряжения нового промыслового судна. У капитана были деньги, но он был не энергичен и не знал как ему осуществить свой план. Амундсен же не имел денег, но был предприимчив и имел опыт, необходимый для тяжелого перехода.

В результате достигнутого соглашения, капитан китобоя отправился на материк вместе с Амундсеном, причем капитан ехал в санях, а Амундсен бежал впереди капитана на лыжах, управляя санной запряжкой.

Капитан, как настоящий владелец капиталистического предприятия, беззастенчиво эксплуатировал энергичного норвежца, и держал его впроголодь. В конце концов





Корабль среди ледяных гор



Амундсен, доведенный до крайности хамством капитана, потребовал немедленного улучшения питания и пригрозил покинуть капитана одного со своими собаками в снежной пустыне. Капитан насмерть перепугался и удовлетворил все требования Амундсена. А требования были более чем скромные: знаменитый исследователь севера требовал, чтобы его кормили три раза в день и досыта, как кормил капитан... своих собак.

5 декабря путники, пройдя за шесть недель 700 км. при морозе, достигавшем иногда 50°, прибыли в форт Эгберт, и Амундсен впервые сообщил своим друзьям о проделанной работе.

В феврале 1906 года Амундсен возвратился на свое судно, выждал удобное время и отправился в обратный путь, причем на этот раз путешествие не доставило ему „ничего, кроме чистейшего удовольствия“, как пишет он. В июле лед вскрылся и „Йоа“ без труда дошла до мыса Барроу, посетив район, где погибла экспедиция Франклина. Из Барроу судно Амундсена отправилось через Берингов пролив в Сан-Франциско и прибыло туда в октябре 1906 года.

Амундсен подарил городу Сан-Франциско свою „Йоа“ и с тех пор маленькое судно большого полярника стоит в сан-францисском городском парке у Золотых Ворот.

Путешествие принесло Амундсену мировую известность, как замечательному полярному исследователю.

## ПЕРВЫЙ ЧЕЛОВЕК НА ПОЛЮСЕ

Много путешественников,—талантливых и бездарных, серьезных и легкомысленных,—предпринимало экспедиции в северный бассейн, намереваясь достигнуть Северного полюса, но до XX века ни один из них не достиг поставленной цели.

Честь первым вступить на недоступную до того точку земного шара принадлежит американцу Роберту Пири.

Пири родился в 1856 году в штате Пенсильвания. Служил в военном флоте Соединенных Штатов Америки.

Чтение полярной литературы привлекло внимание Пири к арктическим странам.

Свою деятельность полярного исследователя Пири начал с посещения Гренландии. Первую поездку по Гренландии Пири совершил в 1886 году уже тридцатилетним инженером, а в 1891—1892 годах Пири на санках переехал Гренландию по ее северной оконечности.



Уже в этом гренландском путешествии во всей полноте проявилась железная выдержка американского полярника, который не останавливался ни перед какими трудностями и не прервал путешествия даже тогда, когда сломал себе обе кости ног. Благодаря заботливому уходу доктора Кука, который впоследствии стал непримиримым врагом Пири, сращение костей произошло хорошо и весной следующего года Пири отправился в новый поход, во время которого прошел 2400 км.

В 1893—1894 годах Пири снова отправился к северо-полярным берегам Гренландии, на этот раз с женой, у которой здесь, в суровой гренландской обстановке, родилась дочь. Санное путешествие 1894 года было необычайно трудным. Пири с женой и новорожденным ребенком удалось пройти только четверть своего пути, причем путешественники потеряли 66 собак и фактически лишились возможности передвигаться дальше. Однако настойчивый путешественник не мог примириться с неудачей похода и решил остаться в Гренландии на следующий год, отправил обратно жену, дочь и других участников экспедиции, оставил только двух спутников и в 1895 году, повторив поход, пересек считавшийся непреступным ледяной щит Гренландии.

Возвратившись из Гренландии, Пири разработал подробный план экспедиции к Северному полюсу, создал особый „Арктический клуб Пири“ для финансирования похода и получил возможность, в противоположность Амундсену и многим другим полярным путешественникам, не стесняться в средствах при организации экспедиций к Северному полюсу.

Первая экспедиция Пири, имевшая целью непосредственное достижение Северного полюса, состоялась в 1898—1899 годах. Пири вышел на корабле, до этого обслуживавшем экспедицию Джексона на Землю Франца-Иосифа. Вследствие неблагоприятного состояния льдов, Пири вынужден был стать на зимовку в проливе Смита и ограничиться устройством продовольственной базы, необходимой для путешествий к Северному полюсу.

Во время одной из санных поездок Пири отморозил ноги и ему пришлось ампутировать пальцы на ногах, но даже на костылях неутомимый путешественник продолжал работу по устройству базы.

В 1900 году Пири снова отправляется на север и на этот раз уже на целых три года. В начале весны Пири перебрался на северное побережье Гренландии, открыл самую северную оконечность громадного острова, на-





Пири

звал ее мысом Джезупа, дошел до  $83^{\circ} 50'$  северной широты, но отсюда вернулся, убедившись, что северная Гренландия не может служить базой для санной экспедиции к северу.

Следующая попытка Пири, предпринятая в 1901 году, также кончилась неудачей.

Но Пири не сдавался. Зиму 1901—1902 годов провел в гавани Пайера (пролив Смита) и весной опять вышел на север. Через месяц он достиг Земли Гранта, вступил на льды и 21 апреля достиг  $84^{\circ} 17'$  северной широты. Однако многочисленные разводья заставили Пири снова вернуться обратно.

И опять Пири не сдавался. В 1905 году он на средства Арктического клуба оборудует полярное судно „Рузвельт“, достигает на нем мыса Шеридан (на северном берегу Земли Гранта) и весной 1906 года предпринимает поход по морскому льду на север, к полюсу. Этот поход принес Пири мировой полярный рекорд: он достиг  $87^{\circ} 06'$  северной широты. До полюса оставалось меньше 3 градусов.

В 1908 году Пири отправляется в свою последнюю экспедицию.

6 апреля 1909 года он достигает Северного полюса. Он был, повидимому, первым человеком, ступившим на ту



самую точку, недостижимость которой подтверждали крупнейшие полярники.

Во время своих многочисленных попыток продвинуться на север, Пири изумительно овладел техникой полярных походов, с помощью собак. Все же он не достиг бы цели, если бы систематически не привлекал к участию в экспедициях представителей племени *эта*—самого северного из эскимосских племен.

Пири брал эскимосов в качестве погонщиков ездовых собак (каюров), заимствовал у эскимосов наиболее целесообразную, легкую и в то же время теплую одежду, методы упряжки и т. д.

„Достижение Северного полюса можно до некоторой степени сравнить с выигранной шахматной партией, в которой все ходы, приводящие к благоприятному исходу, были задуманы задолго до начала игры“,—такими словами Пири начинает свою книгу „Северный полюс“.

Еще в начале мая 1908 года Пири опубликовал в печати краткий план своего похода к Северному полюсу, в котором писал:

„Экспедиция отправится на том же судне, как и в 1905 году—на „Рузвельте“. Я покину Нью-Йорк в начале июня проследую на север через Сидней—пролив Дэвиса—Баффинов пролив—пролив Смита и приложу все усилия, чтобы провести судно к тому же месту зимовки у северного побережья Земли Гранта, что и в 1905—1906 годах.

Экспедиция будет состоять главным образом из эскимосов, которых я найму в Китовом проливе; там же возьму и собак.

Санний поход начнется, как и в 1906 году, в феврале, но путь партий будет несколько изменен: сначала мы пойдем вдоль северного побережья Земли Гранта до мыса Колумбия, затем, покинув землю, направимся на северо-запад, чтобы избежать восточного движения льдов между северным берегом Земли Гранта и полюсом, обнаруженного во время моей прошлой экспедиции.

В отличие от похода 1906 года, я буду держать санные партии ближе друг к другу, чтобы участники не могли оказаться разобщенными подвижками льда, как это было в 1906 году.

На обратном пути я вероятно возвращусь к северному побережью Гренландии (по диагонали), вместе с движением льда, вместо того чтобы пытаться вернуться к северному берегу Земли Гранта (против движения льда). В результате этого решения придется устроить склад на севере Гренландии.



Экспедиция применит для похода сани и эскимосских собак“.

План Пири оказался почти полностью выполненным.

Поход к полюсу от мыса Колумбия потребовал 57 дней, а обратный путь—только 16 дней.

Эскимос Ута, сопровождавший Пири с последнего этапа к полюсу, говорил по поводу успешного продвижения обратно: „Это дьявол либо спит, либо ссорится с женой, а то нам бы не удалось так легко вернуться обратно“.

Нужно отметить, что обратно Пири вернулся не к северному берегу Гренландии, как им было задумано, а к мысу Колумбия.

Пири пишет:

„Трудности и лишения похода к Северному полюсу многочисленны. Приходится бороться с торосистыми нагромождениями льда, преодолевать страшные ураганы, сбивающие с ног и людей, и собак; пересекать неожиданно возникающие полыньи; выносить лютые леденящие кровь морозы, порою достигающие 50° ниже нуля и, наконец, делать мучительные усилия, чтобы перетащить через коварный полярный пак достаточно пеммикана, сухарей, чая, сгущенного молока и жидкого топлива для поддержания жизни участников партии.

Во время нашего полюсного похода бывало так холодно, что водка замерзала, керосин становился белым и вязким, а дыхание собак стлалось густым паром, скрывающим из вида самих животных.

Бывало идешь целый день при ослепляющей пурге, против беснующегося ветра, словно раскаленными иглами режущего лицо и тело сквозь малейшее отверстие в одежде. Кому приходилось совершать хотя бы небольшую прогулку в сильный ураган,—хотя бы и при легком морозе,—наверно сохранили о ней яркое воспоминание. Возможно, что он помнит, каким блаженством показалось ему тепло домашнего очага, к которому удалось вернуться. Так пусть же он представит себе путешественников, странствующих в течение долгих нескончаемых часов в метель, при 50-градусном морозе, среди хаотически нагроможденных льдин; путешественников, которых не ждет в конце их дневного похода надежный кров, а лишь тесный холодный снежный дом, который они сами должны себе построить прежде, чем преклонить усталые головы.

Испытывали ли мы чувство голода во время похода? Я затрудняюсь ответить на этот вопрос. Утром и вече-



ром мы питались пеммиканом, сухарями и чаем; если бы ели больше—нам бы не хватило наших запасов. В общем могу сказать, что с момента выхода с корабля и до возвращения на него я лично потерял 13½ килограммов в весе“.

О самом открытии Северного полюса Пири пишет:

„Наш последний северный маршрут закончился 6 апреля, в 10 часов утра. От того места, где мы расстались с Бартлеттом (капитаном „Рузвельта“), мы сделали пять переходов. Наше местоположение было 89° 57' северной широты.

Итак, полюс был фактически на виду. Но я был так измучен, что буквально не имел сил сделать последние несколько шагов. Форсированные марши, отсутствие сна, постоянное волнение,—все это внезапно сказалось. После нервного под'ема наступила страшная реакция.

Я лег и заснул мертвым сном. Спустя несколько часов я проснулся и записал в свой дневник: „Северный полюс наконец завоеван. Моя мечта и цель двадцати лет жизни претворилась в действительность. Не верится! Все кажется таким простым и обычным“.

Мы находились у точки земли, где сутки соответствуют году, а сто суток—веку.

На следующий день, 7 апреля 1909 года, в 6 часов утра, я измерил высоту солнца. Оказалось, мы находимся в 4 и 5 милях от полюса в сторону Берингова пролива.

Убедившись, что мы действительно находимся на 90-й северной параллели, я водрузил на „краю света“ пять американских флагов.

В небольшое отверстие между ледяными глыбами тороса я вложил стеклянную бутылку с запиской об открытии Северного полюса.

Победа Пири была огромной. Он первым осуществил то, к чему стремилось столько отважных людей. Однако научные и практические результаты его похода были невелики и не находились ни в каком соответствии с затраченными усилиями.

Дело в том, что Пири по самой технике своей экспедиции стремился как можно скорее пройти к полюсу и вернуться обратно, не задерживаясь для наблюдений и измерений, кроме самых необходимых. Иначе у него не хватило бы корма для собак. В районе самого полюса Пири смог пробыть лишь немного больше суток, около тридцати часов. Следовательно, Пири не мог произвести сколько-нибудь ценных наблюдений, так как не взял с собою почти никаких инструментов. Его попытка изме-





Во льдах Арктики

рить глубину полярного бассейна окончилась неудачей. Не достав дна, он потерял лот и значительную часть троса, лопнувшего, когда было вытравлено 2742 метра.

„Быть может читатель будет разочарован,—писал Пири,—но я должен чистосердечно признаться: когда я убедился, что мы действительно достигли цели экспедиции, я жаждал лишь одного—сна“.

Ни сил, ни средств для постановки научной работы на полюсе у Пири, как и у многих других замечательных исследователей, не было. Полюс был открыт, но не был поставлен на службу науке и человечеству.

И остался еще один вопрос:

— Побывал ли Пири на самом полюсе?

Этот вопрос продолжает дебатироваться до настоящего времени. Одним из доводов, нередко приводившихся против Пири, является изумительная быстрота, с которой Пири совершил обратный переход с полюса до суши: расстояние в 924 км. Пири прошел в 16 дней, что дает средний суточный переход по морскому льду более 56 км.,—скорость, далеко оставляющую позади все переходы, совершенные и до и после Пири.

Серьезные сомнения возбуждает и точность астрономических наблюдений Пири на полюсе. Сам Пири считал, что в его определениях возможна ошибка в пределах 19 км.

Есть много исследователей, утверждающих, что на самом полюсе Пири мог и не быть, почему американский конгресс, передавая Пири грамоту о производстве его в адмиралы и о назначении ему ежегодной пенсии в 6000 долларов, слова „за открытие Северного полюса“ вычеркнул.

## ШАНТАЖ КУКА

Пири, возвращаясь в Нью-Йорк, считал себя одержавшим победу над полюсом. Но он был огорашен известием, что за год до него, 21 апреля 1908 года, на Северном полюсе побывал другой американец, доктор Фредерик Кук, тот самый Кук, который был другом Пири, принимал, в качестве этнографа, участие в гренландской экспедиции 1891—1892 годов, лечил Пири, когда тот сломал ноги. Кук бывал в Арктике, был известен Амундсену и имел некоторую известность среди полярников.

Еще не ознакомившись со всеми материалами Кука, Пири обрушился на него, обвиняя в наглом обмане.



В свою очередь Кук с неменьшей энергией стал защищать свой приоритет<sup>1</sup>, не отрицая того, что Пири побывал на полюсе, но только после него.

В течение нескольких лет шел этот скандальный спор, столь типичный для американских буржуазных нравов.

Позже полярным исследователям Кнуту Расмуссену и Мак-Миллану удалось встретиться с эскимосами, которые сопровождали Куку в его экспедиции к полюсу. Выяснилось, что Кук прошел по морскому льду ничтожное расстояние, отдалившись от берега всего лишь на 20—25 км. Здесь, на расстоянии 950 км. от полюса, Кук волрузил американский флаг, запечатлев его на фотографической пленке.

Кук оказался ловким мошенником. Что касается Пири, то ни один серьезный исследователь не сомневается в его добросовестности. Вопрос заключается только в том, достаточно ли точны были его инструменты для астрономических наблюдений, учитывались ли атмосферные влияния и т. п.

Пири представил подлинные записи своих вычислений на суд официальных научных учреждений Соединенных Штатов. Комиссия из виднейших американских специалистов проверила его вычисления и нашла их правильными. Однако другие ученые, более подробно анализируя каждое наблюдение, приходили к выводу, что в них могла быть допущена ошибка не на два десятка километров, а значительно больше.

Для нас не представляет большого интереса спор о том, был ли Пири на самом полюсе или не был. Мы далеки от того, чтобы дать спортивным соображениям перевес над соображениями научными. Для нас важно, что Пири был в Центральном полярном бассейне, где с несомненностью установил наличие в районе полюса глубокого моря, покрытого льдом.

Перед советскими исследователями стояли и стоят совсем иные проблемы, нежели водружение флага на земной оси. Для нас Арктика есть прежде всего большое хранилище неисследованных ресурсов, которые необходимо изучить, а изучив, поставить на службу социалистическому строительству.

Надо помнить, что отдельные посещения полюса или какой-либо другой точки океана не могут привести к окончательным и бесспорным выводам и результатам.

<sup>1</sup> Приоритет—право на первенство.



Необходимы длительные систематические исследования, многократные астрономические наблюдения, тщательное измерение скорости и направления дрейфа льдов. История похода Пири лишний раз подтверждает, что дело не в „открытии“ полюса, а в том, чтобы в районе полюса поработать, а, стало быть, и пробыть достаточно длительное время.

После Пири эта задача оставалась невыполненной до наших дней, хотя к исследованию полюса и были привлечены новейшие технические средства—самолеты и дирижабли.

Полюс несколько раз пересекали по воздуху, или крайней мере пролетали где-то близко от него, но на полюсе не высаживались.

Чем же объяснить, что с конца XIX века и в первые десятилетия XX века как самый полюс, так и окружающие его малогостеприимные пространства, оказались свидетелями „горячки северных полярных экспедиций“, сопровождавшейся значительными жертвами? Из года в год полярные пространства становились ареной острой борьбы, в которой энергично участвовали такие государства, народнохозяйственные интересы которых никаким образом не связываются с арктическими землями.

Ясный ответ на этот вопрос находим в сочинениях Ленина, который еще в 1916 году в своем анализе империализма писал:

„Техника с невероятной быстротой развивается в наши дни и земли, непригодные сегодня, могут быть сделаны завтра пригодными, если будут найдены новые приемы...“

Далее Владимир Ильич писал: „Финансовый капитал вообще стремится захватить как можно больше земель, каких бы то ни было... боясь отстать в бешеной борьбе за последние куски неподеленного мира...“

Действительно, еще задолго до экспедиции Пири, в канадском парламенте было высказано требование о необходимости сделать заявление о завладении землями и островами, расположенными к северу от Канады и „простирающимися до Северного полюса“.

После же того, как Пири телеграфировал президенту Соединенных Штатов Америки Тафту о том, что „Северный полюс находится в вашем распоряжении“, правительство Канады выступило с декларацией о претензии с его стороны на земли, лежащие между Канадой и полюсом.



## РУССКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ

В 1912—1913 годах русским правительством были организованы полярные экспедиции Седова, Брусилова и Русанова.

Судьба всех этих экспедиций сложилась исключительно неудачно и большинство участников, во главе с их руководителями, погибло.

Экспедиция под начальством Г. Я. Седова ставила непосредственной целью достижение Северного полюса.

Георгий Яковлевич Седов, сын бедного русского рыбака с хутора „Кривая коса“ на Азовском море, родился в 1877 году. Почти с детства Седову, помогавшему отцу заниматься подледным рыболовным промыслом, пришлось иметь дело со льдом. Впоследствии молодому Седову, находившемуся в услужении у генерала Иловайского, удалось поступить на мореходные курсы и окончить их в 1898 году.

Когда в 1909—1911 годах разгорелся спор между Пири и Куком и когда Амундсен проектировал новую экспедицию к полюсу, Седов подал „по начальству“ рапорт о своем плане экспедиции.

Схематически план экспедиции Седова самим автором излагался так:

„В середине предстоящего лета экспедиция выходит из Архангельска в составе 14 человек и 50 собак. На Земле Франца-Иосифа происходит зимовка, во время которой должны быть произведены гидрографические работы, а также изучена флора и фауна этой земли.

В 1913 году, как только наступит солнечное время года, идем к полюсу или на корабле, или пешком по льду. В шесть месяцев,—примерно с марта по сентябрь,—необходимо достигнуть полюса и вернуться обратно, или же, в крайнем случае, пройти в Гренландию к Америке.

Экспедиция вернется не ранее осени 1913 года и не позднее лета 1914 года. Обойдется она, по моим расчетам, от 60 до 70 тысяч рублей, то есть сравнительно дешево, именно вследствие ее легкости. Надо заметить, что экспедиция Циглера стоила до миллиона рублей, да и Нансена—почти столько же“.

Несмотря на убедительность доводов Седова и на скромные запросы, „рапорт по начальству“ удовлетворен не был.

Да и кто мог помочь одинокому смельчаку? Родина была закована в кандалы царизма. Частные дельцы,



если бы они и отпустили жалкие копейки на снаряжение экспедиции, интересовались бы больше барышами, которые им должно было принести „выгодное предприятие“, чем получением материалов, имеющих научную ценность.

Расчеты Седова были построены на энергии участников экспедиции, на их готовности к подвигу, но „начальство“ недоброжелательно отнеслось к проекту, а некоторые газеты занялись высмеиванием и травлей отважного моряка.

Путем сбора частных пожертвований Седов собрал часть необходимых средств и 27 августа 1912 года экспедиция отправилась из Архангельска на старом деревянном судне „Фока“, построенном в 1870 году. До чего скромно была снаряжена экспедиция можно судить хотя бы по тому, что в составе команды не было врача и его обязанности исполнял заведующий хозяйством.

1912 год был весьма неблагоприятным для путешествий. Уже на 76° северной широты „Фока“ встретил у Новой Земли тяжелые льды, принудившие судно начать зимовку. Непредвиденная зимовка вызвала более быстрое истощение и без того скудных запасов продовольствия, взятых экспедицией.

Освободившись от льда 3 октября 1913 года, „Фока“ направился к Земле Франца-Иосифа и зазимовал в бухте Тихой.

Начались лишения. Появилась цынга. Заболел цынгой и сам Седов, не терявший, однако, бодрости и веривший в осуществление своей мечты.

Ни указания на болезненное состояние, ни настойчивые просьбы товарищей не смогли удержать Седова от похода.

15 февраля 1914 года он двинулся к полюсу, снарядив три нарты по 8 собак в каждой и захватив пищи на 4 месяца.

Художник Н. В. Пинегин, участник этой экспедиции, рассказывает:

„15 февраля—пасмурный рассвет. Буря окончательно стихла: от нее остался слабый ветерок. 23° Ц.

Седов с утра ушел на разведку, в половине одиннадцатого вернулся. Дорога тяжелая. С лицом бледным, задыхаясь, Седов поднялся на корабль. Он жаловался на боль в ногах и на одышку.

Все воспринималось не так, как было на самом деле, а сквозь тяжесть предчувствия.

Неистощимый рассказчик, выдумщик анекдотов и смешных историй, кумир команды, бесстрашный охот-



ник, всегда насыщенно бодрый, даже к работе приступавший не иначе, как с шуткой, Седов в этот день явился иным: сосредоточенно решительным, как будто бы какая-то мысль завладела им до перевоплощения.

Он стоял несколько минут с закрытыми веками, как бы собираясь сказать прощальное слово. Все ждали. Но, вместо слов, вырвался едва заметный стон, и в углах сомкнутых глаз сверкнули слезы.

Седов с усилием овладел собой; открыл глаза и начал говорить сначала отрывочно, потом спокойнее и плавнее. Голос затвердел:

— Я получил сегодня дружеское письмо. Один из товарищей предупреждает меня относительно моего здоровья. Это правда: я выступаю в путь не таким крепким, как нужно и каким хотелось бы быть в этот важнейший момент.

Пришло время: сейчас мы начнем первую попытку русских достичь Северного полюса. Трудами русских в историю исследований севера записаны важнейшие страницы. Россия может гордиться ими. Теперь на нас лежит ответственность оказаться достойными преемниками наших исследователей севера. Я прошу: не беспокойтесь о нашей участи. Если я слаб, то спутники мои крепки. Если я не вполне здоров, то посмотрите на товарищей, уходящих со мной: они так и пышут здоровьем. Даром полярной природе мы не сдадимся!

Седов помолчал.

— Совсем не состояние здоровья беспокоит меня, а другое. Разве с таким снаряжением нужно идти к полюсу? Разве с таким снаряжением рассчитывал я достичь его? Вместо 80 собак—у нас только 20. Одежда износилась. Провиант ослаблен работами на Новой Земле и сами мы не так крепки здоровьем, как нужно. Все это, конечно, не помешает исполнить свой долг. Долг мы исполним. Наша цель—достижение полюса. Все возможное для осуществления ее будет сделано“.

В спутники себе Седов выбрал матросов Линника и Пустошного. Оба шли добровольно, едва ли представляя себе неизбежный исход так слабо подготовленного похода. Провиант,—которого могло хватить только до полюса, но никак не на обратный путь,—был уложен на три нарты, в которые впрягли по 8 собак.

Участник этой экспедиции В. Ю. Визе, ныне профессор и один из крупнейших советских знатоков Арктики, так рассказывает об исходе этого похода Седова:

„Путь полюсной партии лежал по восточной стороне





Г. Я. Седов (справа) и судно „Фока“ (слева)

Британского канала, к северу. Уже в первые дни Седов мог проходить только небольшие расстояния, так как у него сильно болели опухшие от цыги ноги.

На седьмой день по выходе с судна Седов уже не мог идти и был вынужден сесть на нарту. Линник и Пустошный все время убеждали его вернуться, но Седов не желал об этом и слушать. „Улыбнется и махнет рукой“, — рассказывает Линник.

28 февраля путники дошли до какого-то пролива, где их остановила большая полынья. К этому времени Седов уже часто терял сознание. Однако, лежа привязанным к нарте, он крепко держал в руке компас и



время от времени поглядывал на него, опасаясь, что матросы повезут его на юг.

Чтобы добраться до острова Рудольфа, который уже виднелся впереди, пришлось сделать большой обход на восток кругом полыньи. Но до этого острова Седову уже не суждено было дойти. Он стал жаловаться на невыносимый холод и просил спутников стать лагерем. Это было 2 марта, когда Седов чувствовал себя уже настолько плохо, что перестал вести дневник.

Разбили палатку. До нее Седов добрался на четвереньках. После того, как матросы натерли Седову ноги, — на них уже появились темные цынготные пятна. Седов приказал везти себя дальше. Линник пошел впереди, Пустошный вел сзади нарту с Седовым.

На одном повороте Седов, лежавший на нарте в мешке, свалился на снег. Он был без сознания и не заметил падения. Только когда матросы уже стали разкидывать палатку, он спросил: „Линник, почему нарта стоит на месте, а не движется вперед?“

Лагерь, насколько можно судить со слов матроса, был раскинут в проливе Неймайера в трех км. от острова Рудольфа.

На следующий день неистовствовала буря. Жестокий шторм продолжался три дня. Двигаться вперед было невозможно, а 5 марта, в 2 часа 40 минут, Седов скончался.

От мысли везти покойника на судно пришлось отказаться, и матросы решили похоронить Седова на острове.

Гроб заменили брезентовым мешком. Над небольшой кучей камней, наваленных на тело, был поставлен крест из лыж, а рядом был положен флаг, который Седов хотел водрузить на полюсе.

Судя по описанию матросов, Седов похоронен на мысе Бророк на острове Рудольфа.

В двадцатых числах марта Линник и Пустошный возвратились на судно.

30 июля, после того как взломало лед в бухте Тихой, „Фока“ смог тронуться с места своей зимовки, направляясь к мурманскому побережью.

Седовская экспедиция дала весьма ценные научные результаты: была исследована северная часть Новой Земли, произведена съёмка ее внутренней части, на Земле Франца Иосифа произведены геологические наблюдения и наблюдения над движением ледников.

Участников экспедиции Седова на родине ждало горькое разочарование. О них и об их семьях никто не заботился. Семьи буквально нищенствовали.



Имя Седова, как отважного и сильного духом полярного деятеля, обладавшего огромной решимостью и выдержкой в изучении севера—увековечила только Советская власть. Один из наших ледоколов назван его именем.

24 мая 1937 года, после посадки экспедиции академика О. Ю. Шмидта на Северном полюсе, жена Г. Я. Седова прислала на имя Шмидта следующую телеграмму:

„Радуюсь, что мечта моего мужа осуществилась. Честь освоения Северного полюса досталась нашей великой родине.

Поздравляю вас и всех участников экспедиции на Северный полюс. В. Седова“.

Один из спутников Седова по походу на нартах на полюс, матрос Пустошный, ныне работает лоцманом в Архангельском порту.

Когда Александру Матвеевичу Пустошному сообщили о высадке на дрейфующий лед вблизи полюса советских полярников, лоцман Пустошный задумался и неожиданно произнес:

— Мой бедный Георгий Яковлевич! Так и похоронил я его, не дойдя до полюса!

Лоцман обнажил голову и, немного помолчав, сказал:

— Жил бы Георгий Яковлевич при Сталине, был бы он спутником Шмидта.

## ГИБЕЛЬ ЭКСПЕДИЦИИ БРУСИЛОВА

2 августа на обратном пути „Фоки“ были подобраны на мысе Флора на Земле Франца-Иосифа и спасены два оставшихся в живых участника экспедиции Брусилова—штурман Альбанов и матрос Конрад.

Экспедиция Брусилова была выслана в северные полярные воды, имея целью пройти возможно выше к северу и, занимаясь в походе звериным промыслом, совершить плавание Северным морским путем из Атлантического в Тихий океан.

Судну экспедиции „Анна“, вышедшему из Петербурга 10 августа 1912 года, удалось 16 сентября проникнуть в Карское море. В начале октября судно было затерто льдами на 71° 45' северной широты. Начался ледовой дрейф, вынесший „Анну“ в 1913 году в Полярный бассейн.

Потеряв надежду вырваться из ледового плена, „Анна“ готовилась ко второй тяжелой и голодной зимовке. Среди участников экспедиции свирепствовала цынга.



На освобождение судна летом 1914 года надежд не было, и весь состав экспедиции был обречен на гибель от голодной смерти. Ведь на „Анне“ имелся запас продовольствия на одну зиму, а экспедиции приходилось становиться на вторую зимовку.

К концу полярной ночи „Анна“ была отнесена дрейфующими льдами к северу и оказалась севернее Земли Франца Иосифа, за 82° северной широты.

В апреле 1914 года с судна были отпущены штурман Альбанов и 10 участников экспедиции, согласившихся добираться пешком до земли.

Судьба „Анны“ до сих пор неизвестна. Вероятнее всего, что судно в конце концов было раздавлено льдами и затонуло.

Альбанов в течение всего пути своей партии вел дневник, в котором имеется следующая запись:

„Мои спутники безучастно относились к будущему и предпочитали при первой же возможности где-нибудь прилечь, уставившись в небо глазами“.

Но сам Альбанов не терял мужества; он заставлял спутников подниматься и двигаться вперед, напрягая последние силы.

8 июля несчастные, имея в запасе 2 кг. сухарей, 200 г. сушеного мяса и 1 кг. соли, дотащились наконец до земли. Но земля не порадовала полярников.

Вследствие крайнего истощения и отсутствия продовольствия, смертность среди спутников Альбанова достигла громадных размеров, и к 22 июля только два человека, — Альбанов и Конрад, — добрались до мыса Флоры, где нашли дом и продовольствие.

Альбанов принес с собой судовой журнал „Анны“.

Пеший переход Альбанова весьма важен в географическом отношении, он позволил установить, что значившихся на тогдашних картах земель Петермана и короля Оскара в действительности не существует.

## ГИБЕЛЬ РУСАНОВА

Трагедией закончилась и следующая экспедиция русского геолога В. Л. Русанова, принадлежавшего к числу выдающихся русских исследователей. Русанов в течение нескольких лет производил тщательные исследования на Новой Земле и в 1910 году первый совершил плавание вокруг Новой Земли. Особенно трудно было



В. Л. Русанов

пройти Карское море, этот „мешок со льдом“, как называл его Русанов.

Экспедиция ставила целью—исследовать залежи каменного угля на Шпицбергене, организовать их эксплуатацию и затем исследовать пути к Берингову проливу. Однако экспедицию постигла участь большинства плохо организованных походов на север. Все участники ее погибли и никаких сведений об обстоятельствах гибели Русанова и его спутников не сохранилось.

Одну из экспедиций, отправившихся для поисков Брусилова и Русанова, возглавлял известный норвежский полярник капитан Свердруп, спутник Нансена. Свердруп, подобрав команду из норвежцев, отправился в 1914 году на судне „Эклипс“, но и эта экспедиция не дала никаких результатов.

В розысках Русанова и Брусилова впервые в истории исследования Арктики приняла участие авиация. Летчиком Нагурским было совершено пять полетов на Новой Земле. Конечно, тогдашний самолет был еще неусовершенствован, ненадежен, не имел радиустановок и не смог оказать существенной помощи.



## ПОХОД ЛЕДОКОЛОВ „ТАЙМЫР“ и „ВАЙГАЧ“

Значительно больших успехов, чем все предыдущие русские полярные экспедиции, добилась экспедиция, предпринятая на ледокольных пароходах „Таймыр“ и „Вайгач“. Эта экспедиция сыграла весьма важную роль в изучении географических особенностей полярных морей и стран и сделала ряд крупнейших географических открытий.

„Таймыр“ и „Вайгач“ были построены специально для плавания в арктических условиях. Корпус каждого корабля, подобно корпусу нансеновского „Фрама“, был сделан так, чтобы при напоре льдов, судно выпиралось сверху.

В 1909 году „Таймыр“ и „Вайгач“ покинули Петербург, через южные моря направились во Владивосток, который в дальнейшем и являлся базой ледоколов. Ледоколы в 1910—1911 годах должны были производить гидрографические работы в Ледовитом океане к востоку от Колымы; в 1912 году—продолжать работы до устья Лены и, если позволяло состояние льдов, до мурманского берега. Однако эту последнюю задачу экспедиция выполнить не смогла.

В 1913 году была повторена попытка пройти в Атлантический океан. Следуя вдоль восточного берега Таймырского полуострова, корабли под командованием Вилькицкого находились уже в 40 милях от мыса Челюскина, но здесь лед преградил им дорогу и вынудил изменить маршрут.

2 сентября экспедиция открыла остров Малый Таймыр, а затем встретила айсберги и решила, что они занесены сюда с ледников Новой Земли или Земли Франца-Иосифа. Однако все разъяснилось на следующий день.

3 сентября утром были замечены очертания неизвестной до того гористой земли. „Вайгач“ остановился у южного берега, а „Таймыр“ пошел на север, чтобы нанести на карту берега вновь открытой земли, известной теперь под именем Северной земли.

В 1914 году „Таймыр“ и „Вайгач“ снова пытались пройти из Тихого в Атлантический океан, но, затертые льдами, принуждены были стать на зимовку. Зимовка проходила в чрезвычайно тяжелых условиях.

Только в конце июля 1915 года „Таймыр“ и „Вайгач“, в результате нечеловеческих усилий всей команды, освободились от льдов и вышли в конце концов на чи-



стую воду, а 16 сентября 1915 года прибыли в Архангельск.

Начавшаяся в августе 1914 года мировая империалистическая война почти совершенно прекратила полярные исследования. Перед полярниками ставились узко утилитарные цели, исключительно связанные со стремлением продлить навигацию в полярных морях, используя их для военных целей.

## ЭКСПЕДИЦИЯ АМУНДСЕНА

Только в скандинавских странах (Норвегии и Швеции), непосредственно не втянутых в войну, еще продолжались кое-какие разработки проектов путешествия к Северному полюсу.

Неутомимо работал в этом направлении Амундсен, побывавший в 1911 году на Южном полюсе и пользовавшийся мировой славой „ледового капитана“.

Во время войны 1914—1918 годов Амундсен занимался коммерческой деятельностью, близкой к спекуляции, разбогател и смог организовать полярную экспедицию на собственные средства, построив специальное арктическое судно.

На этом судне, названном „Мод“, Амундсен вышел в плавание в июне 1918 года вокруг северных берегов Европы и намеревался пройти мимо Ново-Сибирских островов, вдоль берегов Северной Европы и Азии. Амундсен предполагал, что „Мод“ войдет в то самое течение, которое в свое время унесло к Гренландии обломки „Жанетты“, а после унесло к северу нансеновский „Фрам“. Течение это несомненно проходит через весь Полярный бассейн.

В сентябре „Мод“ обогнул мыс Челюскина и принужден был стать на зимовку, продолжавшуюся ровно год, затем, после непродолжительного плавания, „Мод“ снова оказался во льдах, и Амундсен был вынужден стать на вторую зимовку. И так продолжалось семь лет.

Только в августе 1925 года закончился дрейф судна „Мод“.

В течение семи лет Амундсен, пользуясь дрейфующими льдами, пытался достичь полюса, но, несмотря на неудачу этой основной задачи, сделал так много по исследованию Арктики, что считать его экспедицию неудавшейся никак нельзя.

На проведение экспедиции Амундсен израсходовал



все личные капиталы и для продолжения работ вынужден был изыскивать средства, обращаясь к частной и общественной поддержке.

Во время одной из зимовок Амундсен, прыгая с борта корабля на лед, сломал предплечье и целый месяц пролежал без движения.

Оправившись, Амундсен едва не попал в еще худшую беду. Во время прогулки на него напал медведь.

„Увидев меня,—рассказывает Амундсен, — медведь остановился, сел на задние лапы, поднял передние лапы вверх и стал разглядывать меня. С криком: „медведь“, „медведь“ я бросился к судну.

Но медведь оказался опытным спортсменом. В тот миг, когда я бросился наутек, он развил такую скорость, что без сомнения на гонках вызвал бы бурное одобрение.

Нужно хорошо бегать, чтобы поспевать за медведем, но надо бегать еще лучше, чтобы удирать от него.

Я развил феноменальную скорость, добежал до сходни, схватился за борт и уже собирался перемахнуть через него, как вдруг услышал у самого уха торжествующее рычание. В следующий момент хорошим ударом я был уложен на сходню.

„А что ты думал, дедушка, когда лежал под медведем?“—по всей вероятности—спросят меня внуки.

„Я не сомневался, дети мои,—отвечу я,—что через секунду—две в затылок мне вонзится медвежий клык“. Лежа под медведем, я ожидал быстрого конца, но вдруг собака отвлекла внимание медведя.

Молнией я вскочил на ноги и прыгнул на палубу.

В это время подоспел Свердруп и Вистинг, раздался выстрел, медведь выкинул сальтомортале и грохнулся на лед. Я же отделался четырьмя ранами в бедро, следящими когтями зверя“.

Не добившись успехов в использовании корабля для достижения Северного полюса, Амундсен превращается в ревностного сторонника использования для этой цели авиации.

Если в 1909 году,—на заре развития самолетной техники, — Пири писал, что „воздушные корабли — средства еще непроверенные, годные только для привлечения внимания публики“, то тот же самый Пири в 1919 году,—когда авиация шагнула далеко вперед,—считал, что „будущие полярные исследователи используют механические средства передвижения. Я лично думаю, что в Арктику будут летать по воздуху. Во всяком случае,



прежней эпохе, когда собаки ташили сани, а человек плелся рядом или позади—пришел конец”.

Амундсен еще перед войной предполагал использовать самолет „Фарман“ для полярной экспедиции, но начавшаяся война расстроила его план.

Узнав в 1922 году, что самолеты Юнкерса отличаются большой продолжительностью полета и надежностью работы мотора, Амундсен счел возможным использовать самолет для того, чтобы попытаться перелететь через Ледовитый океан от европейского материка до американского. Весною 1922 года приобретенный Амундсеном Юнкерс был переправлен в Ситтль, а в 1923 году на нем совершались пробные полеты.

Во время плавания на „Мод“, Амундсен уже использовал для разведывательных полетов самолет Кертисса, но при одной из посадок самолет разбился.

Амундсен, совершая полеты с летчиком Омдалем над заливом Коцебу, убедился, что самолет может служить средством для осуществления большой воздушной полярной экспедиции.

К этому времени Амундсен остался без всяких средств. Внимательный и заботливый к делам экспедиций, продумывавший каждую мелочь, Амундсен был совершенно наивен и беззаботен в денежных делах, и многие беззастенчивые люди этим пользовались. В конце концов имущество Амундсена пошло с молотка и исследователь, чтобы собрать деньги на следующую экспедицию, стал раз’езжать по Америке с докладами и лекциями. Однако сбор средств подвигался крайне медленно.

Неожиданно на помощь Амундсену пришел американский миллионер Эльсворт, предложивший 85000 долларов на организацию воздушной полярной экспедиции, при условии, что экспедиция будет называться экспедицией Эльсворта.

21 мая 1925 года Амундсен с пятью спутниками вылетел на двух гидросамолетах Дорнье-Валь на остров Шпицберген. 22 мая предпринял первый полет к полюсу, но достиг только 87° 43' северной широты и 40° 20' западной долготы. До полюса оставалось 400 км. О новом путешествии к полюсу—не могло быть и речи. Надо было возвращаться обратно, но самолет не мог оторваться от льда. Сделали уже несколько неудавшихся попыток взлететь в воздух и 15 июля решили совершить последнюю попытку. Если она не увенчалась бы успехом, Амундсен думал покинуть во льдах самолет и



отправиться пешком до мыса Колумбия, на земле Гранта (в Гренландии), а оттуда в Европу. Из самолета было выброшено на лед все, кроме самого необходимого. Всех волновал один вопрос: оторвется ли самолет от льда?

«... Мгновения были самыми волнующими,—писал Амундсен,—все ближе и ближе, все быстрее подходили мы к концу нашего разгона, но толчки продолжались; они показывали, что мы еще не оставили льда. С возрастающей скоростью мы приближались к развине, достигли ее, перемахнули через озерко, попали на льдину на другой стороне озерка и... поднялись в воздух».

Значит, только последняя попытка принесла успех. Самолет Амундсена оказался в воздухе.

Через 8 часов 35 минут самолет вернулся на остров Шпицберген, а затем и в Норвегию, где участников полета ожидала пышная встреча.

Эта первая большая воздушная экспедиция к Северному полюсу доказала, что самолет может быть с успехом использован для больших перелетов в Арктике. Во время этого полета был обследован район в 100 тыс. кв. км.

## ПЕРВЫЕ ПОЛЕТЫ НАД СЕВЕРНЫМ ПОЛЮСОМ

После этого полета, Амундсен приступил к организации новой воздушной экспедиции, на этот раз на дирижабле, что давало возможность увеличить число участников экспедиции и производить за время полета научные наблюдения.

Узнав о том, что итальянское правительство продает воздушный корабль „№ 1“, Амундсен пригласил конструктора корабля, полковника Нобиле, в Осло для переговоров. Эльсворт, совершивший с Амундсеном полет к полюсу на самолетах, отпустил крупную сумму для приобретения дирижабля.

Дирижабль был куплен и переименован в „Норге“ („Норвегия“), 7 мая он был доставлен на Шпицберген в Кингсбей, а 11 мая экспедиция поспешила лететь через полюс к берегам Аляски.

Одной из причин, побуждавших ускорить перелет, явилось опасение потерять не только первенство в достижении полюса по воздуху, но и интерес к перелету, т. к. американец Бэрд, позже прославившийся своими полетами в Антарктике, опередил Амундсена.





Р. Бэрд

Бэрд побывал на Северном полюсе, совершив полет туда и обратно из Кингсбея за 16 часов. Этот полет Бэрда ничего не дал науке, так как носил исключительно рекордсменский характер и являлся своего рода „прыжком“ на самолете со Шпицбергена на полюс. Для этого прыжка Бэрд выбрал самолет Фоккера, наименованный „Жозефина Форд“, в честь дочери миллионера Форда, субсидировавшего экспедицию.

На самолет было взято около 4500 кг. груза,—максимальный запас горючего, спасательные принадлежности (лодка, ружья, медикаменты).

9 мая, в 9 часов 2 минуты по гринвичскому времени, самолет Бэрда находился над полюсом. Было сделано несколько солнечных наблюдений, самолет описал над полюсом круги, в 9 час. 15 мин. взял курс для обратного полета в Кингсбей.

В отличие от Бэрда, целью экспедиции Амундсена—Нобиле и субсидировавшего их перелет Эльсворта, являлось не только достижение самого полюса, но и пересечение огромного пространства между Шпицбергом и Аляской.

## ПОЛЕТ „НОРВЕГИИ“

11 мая 1926 года „Норвегия“ стартовала из Кингсбея и начала свой перелет к северу.

12 мая, в 1 час 30 минут по гринвичскому времени, дирижабль находился над полюсом, сделал большой



круг, сбросил норвежский, итальянский и американский флаги и продолжал полет над местностью, никем никогда не посещавшейся. Через 46 часов 45 минут после вылета из Кингсбея, экспедиция совершила спуск около селения Теллер, в 90 км. от Номэ, на американском берегу.

Дирижаблем было пройдено 2700 миль по курсу (3393 путевых мили).

По поводу этого перелета проф. Р. Л. Самойлович, крупнейший советский знаток полярной работы, пишет: „Не подлежит сомнению, что экспедиция Амундсена—Нобиле не только вписала блестящую страницу в историю полярных исследований, но создала эпоху в деле географических исследований вообще. Пересечение Северного полярного моря на дирижабле „Норвегия“ открыло северный проход из Атлантического океана в Тихий, причем за все время полета не было замечено земли. Впервые в истории было наблюдаемо Полярное море на протяжении 2000 миль. При этом был посещен не только Северный полюс, но „полюс недоступности“, который представляет собой,—как и район Северного полюса,—на расстоянии сотен миль море, покрытое льдом, изобилующим трещинами и полыньями. Полет „Норвегии“ был самым продолжительным, который когда-либо совершался по одному меридиану. При этом нужно было с особым искусством пользоваться радиопеленгованием, магнитным и солнечным компасами, что составило новую эпоху в истории навигации. Нужно помнить при этом, что эта экспедиция не стоила ни одной человеческой жизни, что является редким и тем более отрадным фактом“.

## ЭКСПЕДИЦИЯ НОБИЛЕ НА ДИРИЖАБЛЕ „ИТАЛИЯ“

После экспедиции на дирижабле „Норвегия“, сам Нобиле принялся за подготовку новой полярной экспедиции на дирижабле „Италия“,—того же типа, что и „Норвегия“.

Нобиле хотел побывать над полюсом один, без Амундсена, громкое имя которого оставляло в тени имя Нобиле, ставшего к этому времени генералом.

Среди участников экспедиции был только один человек (профессор Мальмгрем), ранее знакомый с Арктикой. Остальные или были в полярных странах впервые, или участвовали только в полете „Норвегии“.



Нобиле, стоявший во главе экспедиции, заявлял, что он первым спустится на льды, а затем будут спущены ученые для производства наблюдений. Трудно сказать, как Нобиле представлял осуществление спуска, так как никаких опытов и тренировки для этого не производилось.

Необходимо указать, что наши полярники проф. Р. Л. Самойлович, В. Ю. Визе и др. отговаривали Нобиле от задуманного им предприятия. Они указывали на малые размеры и недостаточную мощность дирижабля „Италия“ для достижения поставленных целей, на огромный и неоправдываемый риск для жизни тех трех людей, которые должны были представлять собою „десант“, но ничто не подействовало.

24 мая, в 0 часов 20 минут, дирижабль „Италия“ был над полюсом и стал спирально спускаться, пересекая туман на высоте 150—200 м. Вследствие ветра, спуск на лед не состоялся.

Пробыв над полюсом два часа, Нобиле повел дирижабль к Шпицбергену и 25 мая уже приближался к Шпицбергену, когда дирижабль неожиданно и быстро опустился и со страшным грохотом ударился о лед кормовой моторной гондолы, а затем передней частью командной гондолы. На месте был убит моторист Помелла, а Нобиле получил переломы ноги и руки.

На лед были выброшены сам Нобиле, проф. Мальмгрен и семь итальянцев. Шесть остальных итальянцев (группа Александрины) были унесены дирижаблем в неизвестном направлении.

По счастью, выброшенным на лед участникам экспедиции, удалось среди обломков дирижабля найти довольно значительную часть провианта и коротковолновую радиостанцию, благодаря которой они смогли, спустя 12 дней, оповестить мир о гибели „Италии“.

Началось сорокаосьмидневное сидение на льдине. Пытаться пройти к берегам Шпицбергена, сравнительно недалекого от места катастрофы, было почти бесцельно, т. к. отсутствовали теплая одежда, лыжи, лодки и не доставало провианта. Наличие же раненых не позволяло рассчитывать на сколько-нибудь быстрое продвижение по неровной, затянутой рыхлым снегом, ледяной поверхности.

На помощь потерпевшей крушение экспедиции разными государствами было отправлено много спасательных экспедиций.

Повторилась история Франклина, только на этот раз





Подготовка летающей лодки к взлету

темпы отвечали стремительности XX века. Все закончилось в одно лето.

Среди погибших при попытках оказать помощь экипажу „Италии“ был сам Амундсен,—ветеран полярных исследований, побывавший на обоих полюсах. Он вылетел на розыски экспедиции Нобиле на гидросамолете и пропал без вести.

В спасении Нобиле и в розысках его спутников приняло участие 14 судов различных наций, три советских ледокола, двадцать два самолета различных систем и целая флотилия мелких рыбачьих и промысловых судов.

3 июня вечером советский радиолюбитель Шмидт в селе Вознесенье-Вохма Северной области принял по радио какие-то непонятные сигналы на иностранном языке. Известие об этом быстро распространилось по всему свету.

Радиограмма, принятая Шмидтом, сыграла решающую роль, так как на морской базе экспедиции Нобиле—пароходе „Читта ди Милано“, стоявшем в Кингсбее,—не считали нужным следить за возможностью радиосигналов с „Италии“. Мир только из радиограммы, принятой Шмидтом, узнал о катастрофе.

Начальник базы объяснял это впоследствии тем, что, мол, „мы думали, что на „Италии“ радио бездействует и не считали нужным прислушиваться“.



6 июня группа Нобиле слушала по радио сообщения о приеме русским радиолюбителем сигналов с „Италии“. Это вдохнуло надежду в измученных полярников.

## ПОМОЩЬ И ПОХОДЫ СОВЕТСКИХ ЛЕДОКОЛОВ

Советское правительство и советская общественность приняли все меры к спасению экипажа „Италии“. Уже 29 мая утром президиум Осоавиахима оповестил по радио северные окраины Союза о необходимости войти в связь с „Италией“ и оказать ей всяческое содействие.

На долю советских полярников выпало совершить подвиг величайшего героизма и спасти от неминуемой гибели всех участников экспедиции, кого еще можно было спасти.

Только советские полярники имели в своем распоряжении все средства и возможности для того, чтобы обеспечить спасение экспедиции Нобиле.

Только с установлением советской власти развернуты в Арктике большие исследовательские работы, в том числе гидрографические, расширена сеть радиостанций по побережью Карского моря и созданы первые маяки на северном побережье. Рейсы через Карское море стали проводиться ежегодно, вне зависимости от состояния льдов.

В 1923 году была создана полярная геофизическая обсерватория на Новой Земле, а годом позже над льдами Карского моря появился первый советский самолет.

Горячим сторонником применения самолетов для арктических исследований выступил талантливый советский морской летчик Б. Г. Чухновский. По его настоянию, в распоряжение гидрографической экспедиции в районе Новой Земли был выделен летом 1924 года самолет на поплавках. Чухновский, совершая полеты, выяснил картину распространения льдов у берегов Новой Земли и обслуживал карскую экспедицию в 1925 году.

В последующие годы на самолет стали уже смотреть, как на необходимую принадлежность каждой полярной экспедиции.

После гибели „Италии“, наши ледоколы „Малыгин“, „Седов“ и „Красин“ были отправлены на розыск потерпевших крушение участников экспедиции Нобиле.

Посылка ледоколов объясняется тем, что ледокол может преодолевать льды силой, форсировать их. Самые



крупные и мощные ледоколы во всем мире входят в состав советского флота („Красин“, „Малыгин“, „Седов“, „Ермак“, „Ленин“, „Трувор“, „Литке“ и др.). Мощность машин у ледоколов огромна (у „Красина“, например, 10 000 лошадиных сил).

Нос ледокола слегка подрезан. Такое устройство дает ему возможность вползать с разбега на лед, который не выдерживает тяжести корабля и ломается. Тогда ледокол раздвигает трещину корпусом, а остальное доделывают мощные винты, размалывающие в кашу, попадающие под винты, льдины.

Экспедицией „Малыгина“ руководил проф. В. Ю. Визе. На „Малыгине“ находился летчик М. С. Бабушкин.

Во время этой экспедиции летчик Бабушкин совершил ряд тренировочных полетов и произвел больше 15 посадок самолета на дрейфующие льдины. До Бабушкина подобных посадок никто не делал.

Экспедицией на ледоколе „Красин“ руководил проф. Р. Л. Самойлович. На этот ледокол был взят летчик Б. Г. Чухновский, а в качестве летчика-наблюдателя А. Д. Алексеев. Перед „Красиным“ стояла трудная задача — пробиться в северные воды насколько возможно дальше и оказать помощь пострадавшим.

25 июня весь мир облетело известие о том, что шведский летчик Лундборг спас самого Нобиле.

При втором полете Лундборг сделал неудачную посадку, разбил самолет и сам остался на льдине. Только через две недели шведскому летчику Шибергу удалось вывезти Лундборга.

Нобиле, немедленно после того, как его доставили на самолете Лундборга, был арестован. Рассерженный Муссолини, подобно древнему восточному деспоту Ксерксу, приказавшему высечь море за то, что оно потопило его корабли, решил ликвидировать дирижаблестроение в Италии.

## ГЕРОИЧЕСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ „КРАСИНА“

Следующими спасенными оказались итальянцы Цаппи и Мариано, которых обнаружил на пловучем льду самолет летчика Б. Г. Чухновского. Это было 10 июля. Цаппи и Мариано, вместе с профессором Мальмгренем, еще 30 мая получили разрешение Нобиле оставить ледяное поле, чтобы добраться до Шпицбергена и опо-





Летчик Б. Г. Чухновский—пер-  
вый советский исследователь  
Арктики с воздуха

вестить мир о происшедшей катастрофе. Когда через два дня после обнаружения этой группы летчиком Чухновским, ледокол „Красин“ подошел, чтобы взять их на борт, Мальмгрена с ними не оказалось.

Из расспросов выяснилось, что итальянцы на четырнадцатый день по выходе из лагеря Нобиле покинули обессиленного Мальмгрена и перед тем, как бросить товарища, вырыли ему углубление во льду. Мальмгрен дал им свой компас с просьбой передать его матери.

В то время, когда Чухновский обнаружил Цаппи и Мариано, они уже не надеялись больше на спасение. Мариано был совершенно истощен. На Цаппи же оказалось две верхних одежды, две пары обуви, тогда как Мариано лежал полураздетый. Мариано находился между жизнью и смертью. Ему должны были ампутировать ногу.

По рассказам Цаппи, Мальмгрен будто бы отдал свою теплую одежду здоровым спутникам и добровольно лишил себя продовольствия.

Под влиянием сбивчивых рассказов Цаппи возникло подозрение, которое тяготеет над спасенными итальянцами, подозрение в том, что Цаппи и Мариано съели Мальмгрена.

Оправившись и отдохнув, Цаппи быстро принял облик фашистского офицера, посвистом стал вызывать



к себе ухаживавшего за ним санитаря, проявлял офицерские замашки, требовал, чтобы на ледоколе его называли господином. Наши свободолюбивые моряки не чувствовали никакой симпатии к этому животноподобному человеку.

В тот же день, когда были подобраны Цаппи и Мариано, „Красин“ была спасена еще и группа Вильери, оставшаяся на льдине. Спасение этой группы произошло в один из самых острых моментов в жизни экспедиции, когда льдина начинала быстро таять и во многих местах появились углубления, наполненные водой.

## ГИБЕЛЬ АМУНДСЕНА

Гибель „Италии“ повлекла за собой много человеческих жертв. Кроме 8 человек с „Италии“, погибли 3 итальянских летчика, работавших по спасению, и весь состав самолета „Латам“, на котором Амундсен вылетел 18 июня на розыски итальянцев.

Амундсен сидел с друзьями в кафе, обсуждая судьбы экипажа „Италии“ и мероприятия по оказанию ему помощи, когда получил телеграмму французского правительства, предлагавшего в его распоряжение гидросамолет „Латам“ под управлением летчика Гильбо. Амундсен немедленно ответил согласием и с четырьмя французскими летчиками и Дитрихсоном, спутником Амундсена по его полету в 1925 году, отправился на розыски потерпевших крушение.

С момента вылета об Амундсене и его спутниках не поступало никаких известий. Через два с половиной месяца, 1 сентября, весь мир облетела телеграмма, сообщавшая, что у берегов Тромсо, откуда вылетал Амундсен, найден поплавок гидросамолета „Латам“.

Поздней осенью 1929 года рыбаками был выловлен бензиновый бак с медной дощечкой и надписью „Латам“. Бак помещался в корпусе самолета и его могло выбросить из глубины только после того, как аппарат пошел ко дну.

Самые тщательные поиски Амундсена и его спутников остались безрезультатными.

\* \* \*

Выдающийся успех советской экспедиции на ледоколе „Красин“ явился мощным стимулом к дальнейшему расширению советских исследований на крайнем севере.



В 1929 году была создана научно-исследовательская станция в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа. В следующем году была осуществлена, под начальством О. Ю. Шмидта, первая экспедиция по исследованию труднодоступной северо-восточной части Карского моря. Эта экспедиция открыла несколько островов и впервые нанесла на карту западные берега Северной Земли. Была создана новая научно-исследовательская станция, работники которой Г. А. Ушаков и Н. Н. Урванцев с 1930 по 1932 год провели большую работу по исследованию Северной Земли.

Расширились карские морские транспортные операции. К участию в них с 1929 года был привлечен мощный ледокол, а воздушная разведка стала применяться регулярно.

Начали развиваться исследовательские работы и в восточной части советского сектора Арктики. Были исследованы реки Оленек, Яна, Индигирка и Колыма.

## ПЕРЕЛЕТ ГИДРОСАМОЛЕТА „СОВЕТСКИЙ СЕВЕР“

В то же лето 1928 года, когда весь мир следил за полетами советских летчиков, работавших по спасению участников экспедиции Нобиле, и за походом ледокола „Красин“, был организован большой перелет гидросамолета „Советский Север“ (летчик Волюнский). Мощный гидросамолет должен был покрыть 14.000 км., пройдя над береговой полосой от Владивостока до Архангельска и Ленинграда.

Перелет этот не удалось довести до конца. Пролетев 6000 км., гидросамолет во время вынужденной посадки в тумане разбился недалеко от мыса Дежнева на пути в Нижне-Колымск.

О последних минутах „Советского Севера“ Н. Родзевич, участник этого перелета, рассказывал следующее:

„Третьи сутки мы носимся по воле волн. Рассвело. Не видно ни зги. Один туман.

Оба якоря не держат. Волны накренили самолет уже на 25°, обдавая его водой и все больше и больше топя и накрывая левую сторону, ломая левый элерон и конец левого крыла.

Механик, совсем обессиленный от напрасных усилий запустить моторы, мокрый, с замерзшими руками и ногами, лежит в задней кабине почти без сознания.



„Земля справа!—кричит пилот самолета Кошелев.

В самом деле, на востоке, в 5—6 км. выглянули из тумана высокие, покрытые снегом, скалы; выбросит нас ветер на них—гибель неизбежна.

„Приготовить спасательные пояса“—несется команда. Но и это бесполезно. Обессиленные трехсуточной борьбой, мы все равно не можем сопротивляться стихии.

Крыло самолета торчит уже вверх под углом около 60°:

„Снять обшивку с верхнего крыла! Руби полотно!“—доносится голос Волинского, теряясь в грохоте волн и в вое ветра.

Мы с механиком обрезаем обшивку с левого крыла, чтобы ветром не перевернуло самолет. Но крен все увеличивается.

„Приготовить шлюпку! Приготовить продукты!

Приготовьтесь покинуть самолет!“

Но шлюпка, за которую мы взялись, вырывается из рук и больно бьет по лицу. Нам не удастся накачать ее воздухом. Перед нами открывается полоса низкого песчаного берега, заливаемого прибоем.

Гнетет мысль о неизбежной гибели самолета.

Еще миг и наша машина вынесена левым бортом на песчаный берег. Налетают валы один за другим и в столбах воды и белой пены бьется изуродованное тело „Советского Севера“.

Только через пять дней, после странствия по безлюдному пространству тундры, экипажу самолета удалось добраться до жилья чукчей.

В течение первых же лет работы советских самолетов в Арктике были достигнуты большие успехи в использовании самолетов для обслуживания разнообразных народнохозяйственных целей: самолеты совершали полеты для зверобойных экспедиций (полеты летчика Бабушкина), для доставки продуктов и медикаментов зимовщикам, для аэрофотосъемок и др.

В ноябре 1929 года пароход „Ставрополь“, возвращавшийся от устья р. Колымы, принужден был остаться на зимовку в проливе де Лонга. Невдалеке от „Ставрополя“ стала на зимовку шхуна „Нанук“, принадлежавшая американскому промышленнику Свенсену, закупившему груз пушнины.

На помощь советскому пароходу „Ставрополь“ был послан ледорез „Литке“, на котором находились два самолета летчиков Слепнева и Галышева. На помощь же американской шхуне поспешил директор американского авиационного общества летчик Бен-Эйельсон вместе со



своим механиком Борландом. Во время второго полета самолет Эйельсона потерпел катастрофу и был впоследствии найден летчиком Слепневым в районе острова Врангеля. Трупы американских пилотов были перевезены на мыс Северный.

Полет летчика Слепнева, ныне Героя Советского Союза, показал еще раз исключительное умение советских арктических летчиков работать в тяжелых условиях безлюдных ледовых пустынь.

## К ПОЛЮСУ НА ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ

Помимо путешествий к Северному полюсу по морю, по суше и по воздуху, была высказана мысль о возможности проникнуть к нему под водой.

Известный французский писатель Жюль Верн захватываяще описал плавание подводной лодки „Наутилус“ в романе „80.000 лье под водой“. Жюль Верн создал свой роман в то время, когда подводная лодка еще не имела практического применения, когда имелись только отдельные робкие попытки создать подводное судно. Однако и Жюль Верн вряд ли думал, что его богатая фантазия о подводном плавании может в сравнительно короткое время претвориться в действительность и что подводная лодка станет средством достижения полюса.

Англичанин Уилкинс давно носился с мыслью об организации арктической экспедиции на подводной лодке. В 1928 году он пытался превратить эту идею в жизнь. Однако только летом 1931 года, при содействии американского географического общества и частных жертвователей, в особенности Эльсворта, помогавшего Амундсену,—Уилкинсу удалось осуществить свою попытку.

В состав экспедиции были включены весьма опытные полярники (в том числе Х. Свердруп, плававший на судне „Мод“ Амундсена). Для осуществления своего плана Уилкинс получил у американского правительства старую подводную лодку и назвал ее „Наутилус“.

„Наутилус“ смог покинуть берега Норвегии только 5 августа. Время для арктических плаваний было уже столь позднее, что поход мог носить только опытный характер. О пересечении всего полярного бассейна не могло быть и речи.

18 августа „Наутилус“ прибыл к берегам Шпицбергена. Однако уже в момент подготовки к погружению под лед, чтобы произвести опытное плавание, заметили,



что потерял руль глубины, отломившийся при первом же вхождении под кромку льда. Экспедиция была прервана.

## ПОЛЕТ НА ДИРИЖАБЛЕ ЦЕППЕЛИНА

В том же 1931 году намечался арктический научный полет на дирижабле „Граф Цеппелин“. Намечалось, что между подводной лодкой „Наутилус“ и „Цеппелином“ должна произойти встреча в районе Северного полюса.

Во главе воздушной экспедиции стоял руководитель постройки цеппелинов в Германии инж. Эккнер. Руководителем научной части был наш проф. Р. Л. Самойлович. Кроме проф. Самойловича, от СССР приняли участие проф. Молчанов (аэролог), радист Кренкель, ныне зимующий на станции Северный полюс, и инж. Ф. Ассберг.

24 июля 1931 года воздушный корабль вылетел из Фридрихсгафена и к вечеру того же дня был в Берлине. Запасшись здесь водородом, корабль в тот же день достиг Ленинграда.

Советское правительство оказало всемерную поддержку перелету международной экспедиции.

26 июля воздушный корабль был над Архангельском. Уже в пути стало ясно, каким прекрасным средством является дирижабль для наблюдений над большими пространствами. В Архангельске предстояло решить вопрос, куда именно лететь: на север или же на восток. На основании синоптических сводок выяснилось, что более целесообразным является полет сначала на Землю Франца-Иосифа.

Полет от Канина носа до Земли Франца-Иосифа длился около 20 часов. 27 июля в 17 часов 53 минуты воздушный корабль был в бухте Тихой у советской геофизической обсерватории.

Впервые в истории Арктики воздушный корабль сделал посадку непосредственно на воду. Здесь он простоял около 15 минут на якорях, обменявшись почтой с ледоколом „Малыгин“.

Далее корабль был направлен для фотограмметрических съемок в район наименее изученных островов архипелага Земли Франца-Иосифа. Здесь обнаружилась неправильность карт, в особенности северного района Земли Александры.

28 июля воздушный корабль был уже на крайнем



северном острове архипелага—острове Рудольфа, взял курс на Северную Землю и в этот же день был над Таймырским полуостровом. Здесь выяснилось наличие к востоку от Таймырского озера высокой горной цепи (до 1500 м. вышины), „Граф Цеппелин“ перелетел к острову Диксон, а отсюда к мысу Желания.

С Новой Земли „Граф Цеппелин“ взял курс через Ленинград на Берли́н.

Если на долю арктических экспедиций капиталистических стран и выпадали удачи, то они были совершенно случайными и не приближали человечество к овладению севером.

Только планомерные, рассчитанные на долгий срок и ставящие перед собой научные проблемы, советские экспедиции во всю ширину и глубину решали задачи освоения севера. Советскими полярниками было совершено много героических походов от плавания ледокола „Седова“ в северной части Карского моря (1930 г.) до замечательного похода ледокола „Сиби́ряков“, открывшего много островов и прошедшего в одну навигацию путь от Белого моря до Тихого океана.

Одна из наиболее блестящих страниц советских арктических экспедиций связана со спасением челюскинцев—походом парохода „Челюски́н.“

## ЧЕЛЮСКИНСКАЯ ЭПОПЕЯ

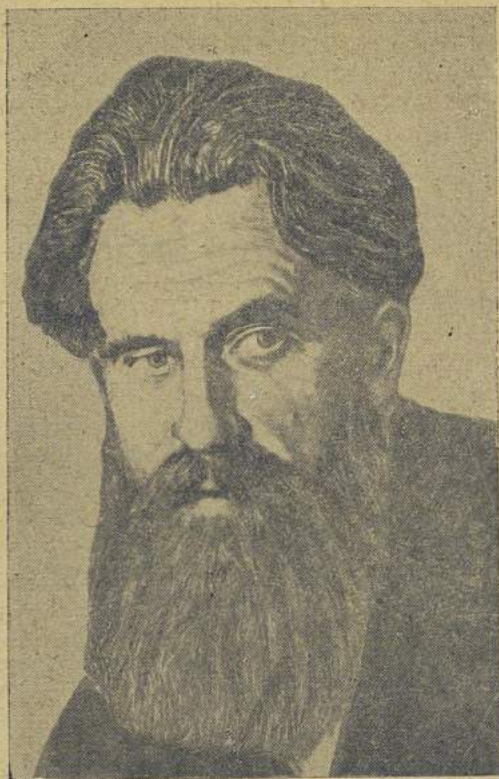
Совершая переход в одну навигацию по Северному морскому пути из Ленинграда во Владивосток, пароход „Челюски́н“ должен был снабдить всем необходимым колонию на острове Врангеля и завезти туда новых работников станции.

Во главе экспедиции стоял проф. О. Ю. Шмидт. Судном командовал капитан Воронин. Продвигаясь с большими трудностями во льдах полярных морей, „Челюски́н“ находился уже в Беринговом проливе в расстоянии полумили от чистой воды, когда был снова зажат льдами и принужден был дрейфовать обратно в Чукотское море.

Началась зимовка во льдах.

Не выдержав напора льдов, „Челюски́н“ 13 февраля 1934 года погиб. Весь состав экипажа, за исключением завхоза Могилевича, благополучно выгрузился на льдину, став „лагерем Шмидта“, получившим мировую известность.





Герой Советского  
Союза  
О. Ю. Шмидт

Уже на следующий день после гибели „Челюскина“, в Москве была создана правительственная комиссия для оказания помощи челюскинцам, возглавлявшаяся В. В. Куйбышевым.

В кратчайший срок были мобилизованы все виды транспорта для оказания помощи челюскинцам: посланы собачьи упряжки, самолеты, аэросани, дирижабли, а позже и мощный ледокол („Красин“).

Базой спасательных операций самолетов было избрано селение Ванкарем на Чукотском побережье.

Крайне неблагоприятные условия погоды долго препятствовали полетам в лагерь челюскинцев. Первый полет на льдину был совершен 5 марта летчиком Ляпи-девским, который доставил со льдины 10 женщин и двоих детей. Вскоре самолет Ляпи-девского вышел из строя и операции по вывозу челюскинцев были временно прекращены.

30 марта из Номы на Аляске вылетел летчик Леванев-



ский с уполномоченным правительственной комиссии Г. А. Ушаковым и достиг лагеря челюскинцев. 7 апреля в лагерь Шмидта вылетели сразу три самолета: летчиков Каманина, Молокова и прилетевшего из Аляски Слепнева.

Ушаков описывает лагерь челюскинцев следующим образом:

„Я пробыл в лагере трое суток. Он со всех сторон окружен сильно торошенными льдами. Люди размещены в одном бараке и десяти палатках, утепленных фанерой. Во всех помещениях имелись камельки, при помощи которых легко поддерживалась комнатная температура. Палатки освещались изобретенными челюскинцами бензиновыми лампами. Лагерь имел продовольствие, топливо, теплую одежду, отдельные кухни, пекарню.

Однако кажущаяся с первого взгляда спокойная благоустроенная жизнь лагеря при ближайшем ознакомлении оказывается жизнью на вулкане. Весь лагерь живет в непрестанном напряженном ожидании наступления льдов. Опасность грозит каждое мгновение.

8 апреля льды начали наступление на лагерь. В полдень ледяным валом снесло кухню. 9 апреля лагерь пережил самое сильное сжатие со дня гибели „Челюскина“. В два часа утра новый высокий ледяной вал с шумом двинулся в сторону лагеря. Скоро был сметен, замят льдом барак, разрушен один моторный бот, погребена часть лесных материалов, совершенно разрушен аэродром“.

В следующие дни полеты в лагерь Шмидта продолжались. В них, кроме уже указанных летчиков, приняли участие Доронин и Водопьянов. 11 апреля, по приказанию правительственной комиссии, из лагеря был выведен О. Ю. Шмидт, получивший на льдине легочное заболевание и направленный затем на самолете Слепнева в Ном на Аляске.

Последние челюскинцы,—заместитель начальника Бобров, капитан Воронин и радист Кренкель,—были сняты со льдины 13 апреля. Исключительные по своей трудности операции по вывозу челюскинцев были блестяще завершены. Обошлось без единой человеческой жертвы!

Железная выдержка челюскинцев и героическая работа советских летчиков возбудили восхищение во всем мире. Возвращение челюскинцев и летчиков через Владивосток в Москву было сплошным триумфальным шествием. Встреча их в Красной столице превратилась в общенародный праздник.

Все челюскинцы и участвовавшие в их спасении



летчики были награждены орденами. Летчикам, кроме того, было присвоено звание Героев Советского Союза.

Героическая эпопея спасения челюскинцев ясно показала всему миру, что о „технической отсталости“ нашего Советского Союза давно пора забыть и что все, думавшие сыграть на ней, безнадежно и окончательно просчитались.

Неудача похода „Челюскина“ несколько не отразилась на дальнейшей борьбе за окончательное освоение Северного морского пути.

В 1934 году ледокол „Литке“ совершил сквозное плавание в одну навигацию с востока на запад.

В 1935 и 1936 годах, несмотря на тяжелые ледовые условия, по Северному морскому пути прошли уже коммерческие корабли, положившие начало нормальной его эксплуатации.

По Ледовитому океану теперь плавают не только морские суда, но в 1933, 1934 и 1935 годах из Лены в Колыму проведен ряд речных пароходов и барж.

Полеты наших летчиков в 1935 и в особенности в 1936 году явились этапом тренировки и разведок для подготовки наступления на полюс.

Беспримерный перелет, совершенный летчиками Чкаловым, Байдуковым и штурманом Беляковым на самолете „АНТ-25“ „По Сталинскому маршруту“, явился одним из самых замечательных достижений авиации СССР за все годы ее развития.

В первых числах июня 1936 года тт. Чкалов и Байдуков были приглашены в ЦК ВКП(б). У покойного Серго Орджоникидзе они спросили о судьбе своего проекта дальнего перелета.

— Не сидится вам,—засмеялся т. Орджоникидзе.— Все лететь хотите. Машину нужно хорошо проверить.

Пилоты ответили, что машина „АНТ-25“, на которой они собираются лететь, проверенная, хоть сегодня лети.

— Ладно,—сказал т. Орджоникидзе.—Я вас с товарищем Сталиным сведу—что он скажет.

Открылась дверь, вошел товарищ Сталин. Он поздоровался с пилотами, крепко пожал им руки и, улыбаясь, спросил:

— В чем дело? Чего вы хотите, товарищ Чкалов?

Летчики поняли, что наступила решающая минута объяснения; одобрит товарищ Сталин их проект или отвергнет?

— Просим вашего разрешения, Иосиф Виссарионович, сделать перелет к Северному полюсу.



С. Орджоникидзе, обращаясь к подошедшим гг. Молотову, Ворошилову и Кагановичу, указал на летчиков:

— Вот хотят лететь на Северный полюс.

Чкалов и Байдуков, волнуясь, ждали ответа.

Товарищ Сталин сказал шутливо:

— Зачем лететь обязательно на Северный полюс? Летчикам все кажется не страшным. Рисковать привыкли. Зачем рисковать без надобности?

— Да, ведь, машина хорошая, мотор хороший и риска мало, товарищ Сталин.

Товарищ Сталин продолжал говорить, чуть-чуть подшучивая над летчиками, а затем серьезным тоном объяснил им, что условия полета у Северного полюса еще мало изучены, надо хорошо и подробно все изучить, чтобы лететь уже наверняка.

— Наш Союз необъятен, летайте через нашу территорию.

Помолчав, товарищ Сталин внимательно взглянул на Чкалова и Байдукова и неожиданно добавил:

— Вот вам маршрут для полета: Москва—Петропавловск-на-Камчатке.

Это было так неожиданно, что летчики не сразу смогли ответить, но, оправившись от неожиданности, с радостным волнением приняли Сталинский проект перелета.

Началась подготовка к великому перелету.

20 июля 1936 года „АНТ-25“ с экипажем перелета „По Сталинскому маршруту“ покинул Щелковский аэродром под Москвой и в тот же день, за 19 часов полета, достиг самой северной территории СССР—островов Земли Франца-Иосифа, откуда повернул на Северную Землю и Камчатку.

Во время этого грандиозного перелета весь мир следил за тройкой советских храбрецов.

Возвращаясь от Петропавловска-на-Камчатке на материк к Хабаровску, экипаж получил радиограмму товарища Орджоникидзе с предложением прекратить перелет ввиду тяжелых метеорологических условий.

22 июля самолет совершил посадку на острове Удд (ныне остров Чкалова), расположенном западнее Николаевска на Амуре.

Сталинское задание было выполнено. „АНТ-25“ пробыл в воздухе 56 часов 20 минут и покрыл 9374 километра. Этим полетом советская авиация побил рекорд безостановочного полета на дальность, установленный в 1933 году французскими летчиками Росси и Кодос (9104 км. за 70 часов).



Чкалов, Байдуков и Беляков, награжденные правительством за проведение этого перелета званием Героев Советского Союза, проложили замечательный воздушный путь. Еще никогда и никому не приходилось пролетать этот грандиозный путь без посадки.

Полет „АНТ-25“ служил доказательством, что в борьбе с силами природы советский человек,—бесстрашный герой и хладнокровный мастер,—выходит победителем. Успех полета придавал летчикам ту смелость, которая еще шире раздвигала перспективы дальнейшего освоения северной природы, открывала путь к полюсу.

В том же 1936 году замечательная работа была проделана Героем Советского Союза Молоковым. 22 июля Молоков вылетел из Красноярска к побережью Охотского моря, откуда вдоль береговой полосы достиг острова Врангеля и дальше по маршруту Северного морского пути прошел через Архангельск на Москву, куда прилетел 19 сентября. По своему протяжению (больше 26 тысяч километров) этот перелет превосходит все известные до того перелеты.

После таких выдающихся полетов, полет на Северный полюс являлся совершенно естественным развитием величайших возможностей советской авиации.

Еще в мае, как сообщала „Авиационная газета“ (1936 г. № 10), в кабинете О. Ю. Шмидта состоялось совещание, на котором Герой Советского Союза Водопьянов познакомил большую аудиторию полярников с ценнейшими материалами своего полета на Землю Франца-Иосифа, только что тогда совершенного им на самолете „П-5“, оборудованном специально для арктических полетов.

Сделав несколько полетов над архипелагом, товарищ Водопьянов тщательно осмотрел местность с воздуха и пришел к выводу, что самый северный остров—остров Рудольфа, покрытый вечным льдом, является природным аэродромом.

Не доверяя наблюдению с воздуха, тов. Водопьянов посадил на острове свой самолет и доказал, что ледовая шапка острова Рудольфа—прекрасный аэродром.

Осенью 1936 года на острове была создана самая северная в мире полярная станция Главсевморпути, руководство которой было поручено тов. Папанину.

Еще летом прошлого года ледокол „Русанов“ доставил на остров Рудольфа различное оборудование и припасы. Под руководством т. Папанина там была организована исходная база экспедиции. Здесь, в 900 км. от





Герой Советского  
Союза  
М. В. Водопьянов

полюса, очень скоро возник поселок с электростанцией, радиомаяком, удобным жильем.

Старый полярник Иван Дмитриевич Папанин, не доверяя никому, сам руководил организацией базы. База организована была образцово. В течение 16 суток на безлюдном острове были воздвигнуты два больших жилых дома, радио-станция, гараж для трактора и вездеходов, мастерская, баня, теплый скотный двор, склады, радиомачты. Зимовать на острове остались 20 человек.

Возвратившись в Москву, т. И. Папанин начал не менее сложную работу—подбор научных работников. Кроме солидных научных знаний, каждый должен обладать недюжинным мужеством. Ведь предстояло высадиться с самолета на дрейфующий лед полюса и прожить на нем год. Подобрали состав зимовщиков: известный полярник Папанин, радист-челюскинец Э. Т. Кренкель, астроном-магнитолог комсомолец Е. К. Федоров и гидролог-гидробиолог челюскинец П. П. Ширшов. На



т. Ширшова возложены обязанности и доктора зимовки. Он прослушал специальный курс.

Парторгом группы является Иван Папанин.

Пока в глубине полярного бассейна шла горячая работа по подготовке базы и промежуточных аэродромов, в Москве был начат подбор кадров для экспедиции и производилось переоборудование самолетов.

В печати помещались статьи опытных летчиков и знатоков Арктики относительно способов доставки зимовщиков на полюс. Некоторые тт. (летчик Мошковский и др.) высказывали предложение о том, чтобы зимовщиков доставить на самолетах, но самолеты на льдину не сажать, а спустить зимовщиков на парашютах.

Среди советских полярников шла подготовка к невиданной экспедиции. Все детали изучались, все потребности экспедиции предусматривались.

Неожиданностей быть не должно! Успех должен был быть верным, обеспеченным.

---

# СТАЛИНСКОЕ ЗАДАНИЕ



## НА ПОЛЮС!

13 февраля 1936 года известный полярный исследователь О. Ю. Шмидт был вызван в Кремль к товарищу Сталину. Кроме т. Шмидта вызваны были несколько выдающихся летчиков. Обсуждался вопрос: что нужно сделать для максимальной безопасности полетов. Товарищ Сталин настойчиво подчеркивал, что как ни важны трансполярные и другие крупные перелеты, но мы должны беречь людей и разрешать полет только в том случае, если приняты все меры для уменьшения риска.

Тут и представился случай, чтобы сообщить товарищу Сталину о разрабатываемом плане воздушной экспедиции на Северный полюс для основания станции в его районе. Товарищи Сталин и Ворошилов подробно расспрашивали о том, что именно сможет дать эта станция для будущих трансполярных полетов. Товарищ Сталин принес глобус и предложил конкретно продемонстрировать, где и что должно сделать.

О. Ю. Шмидт подробно изложил планы. Товарищ Сталин одобрил их. В результате состоялось правительственное постановление, поручавшее Главному управлению Северного морского пути организовать в 1937 году экспедицию в район Северного полюса и доставить туда на самолетах оборудование научной станции и зимовщиков. Руководство этим делом было возложено на О. Ю. Шмидта. Наркомтяжпрому было поручено изготовить необходимые для этой операции самолеты.



Можно себе представить, с какой радостью, с каким подъемом заработали с этого момента в Главсевморпути над осуществлением задания товарища Сталина!

Полярная станция со всем оборудованием была временно расположена под Москвой. Зимовщики провели на ней неделю, проверяя действия радиостанции, моторов, печи, качество пищи, теплой одежды и т. п.

Все шло хорошо, росла уверенность в успехе порученного дела.

Шмидт представил подробный доклад и был снова приглашен в Кремль на заседание к товарищу Сталину. Там присутствовали тт. Молотов, Ворошилов, Орджоникидзе, Каганович, Микоян, Чубарь, Ежов. Это было 13 февраля 1937 года—ровно через год после первого доклада по этому вопросу.

Не без волнения О. Ю. Шмидт поставил вопрос о том, как понимается руководство экспедицией с его стороны.

По этому поводу произошла некоторая дискуссия. Одобрив мероприятия, товарищ Сталин и другие руководители партии и правительства несколько колебались—разрешить ли лично Шмидту полет.

В своем ответе Шмидт ссылаясь не только на естественную мечту полярника быть непосредственным участником и руководителем этого важнейшего этапа нашей работы в Арктике, но говорил также о том, что руководство подобной экспедицией требует слаженности людей, опыта и определенного личного доверия всего персонала к руководителю.

Однако наиболее убедительным оказалось другое. О. Ю. Шмидт заверил наше правительство, что эта операция будет проведена не только с большой настойчивостью, но и с полнейшей осмотрительностью, категорически исключая элементы случайности, ненужного риска, спортсменского ухарства. Получив это заверение, товарищ Сталин согласился на личное участие Шмидта в экспедиции.

Товарищ Сталин и товарищ Молотов одобрили подбор летчиков. Но товарищ Сталин тут же спросил, почему в их составе нет Леваневского. О. Ю. Шмидт объяснил, что Леваневский, один из бесспорно выдающихся арктических летчиков, находится в Америке и не успеет в Москву к вылету экспедиции.

Товарищ Сталин указал, что зато Леваневский сможет воспользоваться новой полярной станцией при своем трансполярном перелете.



С теплой, дружеской улыбкой было встречено имя Кренкеля.

Начальник зимовки Папанин был очень лестно охарактеризован тов. Чубарем, который напомнил о его исключительной жизнерадостности при всяких обстоятельствах.

Тов. Ворошилов дал свое согласие на включение в состав экспедиции одного из выдающихся аэронавигаторов Военно-воздушных сил РККА тов. И. Т. Спирина. Ему—флаг-штурману экспедиции—предстояла почетная задача: определить место полюса.

Товарищ Сталин одобрил мероприятия по подготовке. Вылет экспедиции, намеченный на вторую половину марта, был разрешен. Товарищ Сталин первым подписал проект постановления—„за“—и передал его другим.

Отправляясь в эту трудную экспедицию, наши полярники чувствовали теплоту истинно человеческого отношения товарища Сталина к работникам, выполняющим задание партии и правительства. Эта заботливость вдохновляла на выполнение сталинского задания.

## ЛЮДИ ДРЕЙФУЮЩЕЙ ЗИМОВКИ

Идея полета на полюс и основания на нем полярной станции явилась логическим следствием всей нашей предыдущей деятельности по освоению Арктики. Не только руководство Главного управления Северного морского пути, но и десятки лучших полярных работников—зимовщиков, летчиков, ученых—давно мечтали о такой возможности. Идея эта созревала постепенно, впитывая в себя результаты огромного коллективного опыта исследования и освоения севера.

Мы продвигались к северу, шаг за шагом закрепляя наши завоевания. Мы вырастили людей, способных решить труднейшую задачу. Мы смогли выделить для операции в Центральном полярном бассейне проверенных многолетней работой лучших зимовщиков полярных станций и лучших, известных всему земному шару, арктических летчиков.

В таком небывалом деле, как научная станция на дрейфующем льду, в районе полюса, очень многое зависит от ее начальника. Выбор остановился на тов. И. Д. Папанине. Всем работникам Арктики известны его исключительная жизнерадостность и напористость, с которыми тов. Папанин легко побеждает любое возникающее



на пути препятствие. Такой человек не растеряется в трудную минуту! Спутники такого человека будут каждодневно получать от него новую зарядку бодрости и уверенности в успехе.

Было ясно с самого начала, что радистом станции на дрейфующем льду должен быть Э. Т. Кренкель. Преданный изучению Арктики до самозабвения, Кренкель еще за много лет до конкретизации планов осаждал всех проектами, один смелее другого, о какой-нибудь страшно далекой и страшно трудной зимовке, обязательно дрейфующей, обязательно там, где еще никого не было. В состав станции, кроме Папанина и Кренкеля, были включены научные работники П. П. Шишов и Е. К. Федоров.

Гидробиолог и гидролог П. П. Шишов—участвовал в экспедициях на „Сибирякове“ и „Челюскине“, где он показал себя не только выдающимся научным работником, но и замечательно стойким человеком. После гибели „Челюскина“, все участники экспедиции были разбиты на три бригады для работы по устройству аэродромов и оборудованию лагеря. Шишов стоял во главе одной из этих бригад и проявил себя образцовым работником.

Молодой астроном и магнитолог Е. К. Федоров имеет уже солидный стаж и опыт полярных зимовок на Земле Франца-Иосифа и мысе Челюскин.

Что касается летной части экспедиции, то имелся богатейший выбор среди испытанных полярных летчиков, каждый из которых мечтал о дальнейших, невиданных еще северных полетах. Каждый из арктических летчиков считал для себя за честь участвовать в завоевании полюса с воздуха.

Помимо М. В. Водопьянова, который являлся одним из самых горячих сторонников организации полетов в сторону полюса, были привлечены самые опытные летчики В. С. Молоков и М. С. Бабушкин, и крупнейший знаток полетов над льдами А. Д. Алексеев.

Предыдущие экспедиции, поражавшие своей смелостью, не дали и не могли дать значительного научного материала. Несмотря на достижение полюса, Центральный полярный бассейн остается неисследованным: не было даже попыток практически использовать данные научных исследований в районе полюса.

Советские полярные исследования имеют свою славную историю и свой совершенно отчетливый характер.

Ко всему комплексу проблем Арктики подошли



Герой Советского  
Союза  
тов. В. С. Молоков



с точки зрения единства теории и практики, при котором научные исследования и практическое использование идут рука об руку. Второй принцип—вести научные наблюдения не отрывочно при кратковременных экспедициях, а изо дня в день, непрерывно и всесторонне.

Исходя из этих принципов, острова и побережье советской части Северного Ледовитого океана были покрыты сетью полярных станций, которые непрерывно наблюдают за погодой, за состоянием льда, химией и физикой моря. Полярные станции дали прочную основу для практического освоения мореплавания в Ледовитом океане.

В районе полюса надо провести очень серьезные научные исследования, полезные и нужные нашему строительству.

Следуя испытанным методам полярной работы в Центральном полярном бассейне, станция станет постоянно действующей научной обсерваторией, об'единенной с достаточно мощной радиостанцией.

Таким образом, особенность подхода советских по-



лярников к проблеме Северного полюса заключается в том, что необходимо не только посетить этот район, но твердо обосноваться в нем, чтобы использовать полученные наблюдения.

Что же мы знаем о полюсе и чего еще не знаем?

После Нансена, Пири, Амундсена и других полярных исследователей мы знаем, что в районе Северного полюса не материк, а море, покрытое льдом.

Давно сказано, что „погода делается на севере“. Между тем, данные о погоде мы улавливаем только на границе севера, на наших полярных станциях, и пока ничего не знаем о том, что делается в Центральном полярном бассейне. Теоретические представления о так называемой „шапке холодного воздуха“ будут проверены и точно установлены только после работы нашей станции в районе полюса. Повседневная работа по предсказыванию погоды, особенно по долгосрочным прогнозам, будет значительно облегчена: синоптики получат сведения из очень важного района—Центрального полярного бассейна.

Другой круг наблюдений связан с мореплаванием. После дрейфа „Фрама“ известно, что лед движется в общем с востока на запад. Но нам очень мало известно о деталях этого движения и в частности о том, в какой мере оно существует в районе самого полюса. Кроме редких отрывочных данных, ничего не известно также о глубинах в центральной части Ледовитого океана.

Очень важно решить вопрос о движениях нижних и средних слоев воды, установить, откуда они происходят—из восточной части Ледовитого океана, или из Атлантического. Путем химических анализов и физических наблюдений можно выяснить процессы, происходящие в толще воды. Биологические работы покажут в какой мере в этих самых высоких широтах сохраняется жизнь.

Наблюдения над морем и льдами обогатят наши сведения об общей циркуляции льда в Ледовитом океане. Это связано с вопросами плавания по Великой арктической магистрали. Зная условия в центре океана, мы сможем найти законы, управляющие движением льда у берегов. Практическое значение этих исследований для полярного мореплавания очень велико.

Огромный интерес представляют также регулярные наблюдения над магнетизмом. Мы еще ничего не знаем о направлении и силе земного магнетизма в районе полюса. Водители самолетов, которые будут летать через



Герой Советского  
Союза  
тов. А. Д. Алексеев



полюс, получают необходимые поправки к показаниям компаса. Без знания особенностей магнетизма в этом районе компас не только не помогает ориентироваться, но может даже привести к катастрофе.

Установкой станции в районе полюса сделан крупнейший шаг для обеспечения безопасности самолетовождения в полярных районах.

Регулярное сообщение между Европой и Америкой по кратчайшему пути, через Центральный полярный бассейн, будет возможно только при наличии опорной станции в районе полюса.

Летчики, направляющиеся через Центральный полярный бассейн, будут иметь важнейший пункт, который сообщит им состояние погоды, и дополнительную радиостанцию на тот случай, если связь с землей окажется затрудненной. Наконец, летчики, пользуясь радиопеленгацией, смогут определить свой курс по сигналам станции на дрейфующем льду. Вполне возможно также, что со временем в Полярном бассейне будут созданы запасные аэродромы, гарантирующие безопасность полета.



Дрейф льда все время будет перемещать станцию, но в этом нет никакой беды.

Напротив, дрейф станции намного обогатит ее научные наблюдения. Она явится одновременно и центром стационарного постоянного исследования, и передвижной экспедицией.

Зимовка на Северном полюсе! Такую задачу могли поставить перед собой только советские полярники, опирающиеся в своих исследованиях на мощную поддержку советского государства, на всемерную поддержку партии и правительства. Какая еще страна в мире имеет таких испытанных полярных путешественников и полярных летчиков? При каком другом строе научным работам обеспечена такая помощь и поддержка, как в советской стране?

Весь огромный опыт, накопленный долгими годами полярных путешествий, был использован для выработки плана завоевания полюса.

Когда правительство одобрило планы экспедиции, встал вопрос о материальной части,—о самолете. Наша авиация могла бы предоставить в распоряжение экспедиции десятки великолепнейших скоростных машин, но выбор пал именно на четырехмоторные „АНТ-6“ конструкции проф. А. Н. Туполева, прекрасно зарекомендовавшие себя на практической работе в советском воздушном флоте.

Экспедиция должна доставить на полюс 9 тонн самых разнообразных грузов—продовольствия, научных приборов, горючего, палаток, походного снаряжения, радиостанций и т. д. От крайней северной точки архипелага Земли Франца-Иосифа,—острова Рудольфа, до полюса 900 километров. Самолеты должны были пролететь 2 тысячи километров (до полюса и обратно), имея, кроме того, по крайней мере на 500 километров горючего в запасе. Скоростные машины не в состоянии перебросить такое количество груза на Северный полюс. Идеальным в этом отношении оказался „АНТ-6“, имеющий, правда, небольшие скорости, но обладающий большой грузоподъемностью.

Авиационная промышленность подготовила для экспедиции на полюс превосходные четырехмоторные самолеты „АНТ-6“ и снабдила их современным аэронавигационным оборудованием. Радиопромышленность обеспечила экспедицию наилучшей аппаратурой. Пищевая промышленность сделала для зимовщиков высококачественные продукты, концентраты. По существу десятки пред-



Герой Советского  
Союза  
тов. И. П. Мазурук



приятый нашей страны принимали участие в подготовке воздушной экспедиции на полюс.

Главное в самолете—его сердце—моторы. В основу был взят мотор „АМ-34“.

Что отличает мотор „АМ-34“?

Он охлаждается вместо воды особой жидкостью, которая не замерзает даже при 40—50° ниже нуля.

Разработана система добавочной смазки и многократно проверена в условиях сильных морозов. Завод „Каучук“ изготовил для самолетов экспедиции морозоустойчивую резину.

Разработана новая система быстрого спуска горячего масла.

В карбюраторах „АМ-34“ с особой тщательностью построены (с учетом особенностей Арктики) фильтры, поплавки, дроссельные заслонки. Они рассчитаны на работу при длительном полете в облаках и в условиях обледенения.

Все ответственные детали мотора, трубопроводы и места сварки всех деталей были подвергнуты проверке



рентгеном. Просвечивание показало, что детали моторов абсолютно доброкачественны.

Была обеспечена возможность запуска моторов независимо от температуры воздуха и условий местности, где могут опуститься самолеты. Для моторов сконструировали оригинальные подогревательные чехлы. Холод, пурга и буран не страшны теперь для моторов, потому что они предохранены чехлами, сделанными из специального прорезиненного материала на байковой подкладке.

Над пилотской кабиной установлен специальный фонарь (колпак), прикрывающий пилота от струй встречного воздуха. Фонарь снабжен люками, через которые можно проникнуть в самолет, а в случае необходимости и покинуть его с парашютом. Особое внимание обращено на переоборудование штурманской кабины. Штурман имеет в своем распоряжении просторную, светлую, закрытую воздушную комнату. Приборы размещены удобно и без тесноты, все лишнее убрано.

Одной из крупнейших проблем в процессе подготовки к экспедиции являлось определение методов ориентировки во время полета к полюсу. Магнитный полюс земли расположен в стороне от Северного полюса. Стрелки компасов, как известно, указывают направление на магнитный полюс.

Следовательно, магнитному компасу при полете на полюс доверять нельзя. Поэтому постарались обеспечить штурманов экспедиции самой совершенной радиоаппаратурой для точного самолетовождения и всеми приборами, необходимыми для астрономической ориентировки.

Всем ясно, что можно преодолеть огромные трудности, бороться с пургой и туманами, совершить исключительный дальний перелет, но если штурман не определит точно место полюса—вся энергия пропадет даром: самолеты могут опуститься не на Северном полюсе, а далеко от него.

Опыт эксплуатации самолетов в Арктике показал, что во время пурги внутренность машин набивается сухим снегом. Этот снег спрессовывается до плотности льда. Для очистки самолета от снега приходится действовать даже ножом, и понятно, что очистка таких гигантских самолетов заняла бы несколько дней. Чтобы избежать этого, во время подготовки самолетов к экспедиции все доступные отверстия были тщательно заделаны.





Герой Советского  
Союза  
тов. И. Т. Спирин

Для того, чтобы самолет можно было легко отыскать среди льдов, все машины выкрашены в апельсинно-оранжевый цвет. Этот цвет чужд природе Арктики, и поэтому машина отлично видна издали как с воздуха, так и с земли.

Флагманский самолет Водопьянова, в отличие от остальных, был отделан еще краской вишневого цвета.

Помимо подготовки воздушных кораблей была проделана большая работа по обеспечению зимовщиков провиантом и снаряжением.

В середине февраля к Теплому Стану, под Москвой, подкатил грузовик. Его ждали 4 человека. Они сняли с грузовика пакеты, тюки, ящики и принялись за работу. На снег легло полотно из прорезиненной ткани. На полотнище разместились 9 больших резиновых подушек, их покрыли еще одним брезентом и устлали оленьими шкурами. Затем началась сборка каркаса. Легкие трубы из дюрала быстро составили клетку, клетка оделась в чехол тонкого водоупорного брезента. И вдруг оказалось, что на снегу вырос целый дом. Он имел четыре



стены, двускатную крышу, два окна, но еще не был готов. Это был, если можно выразиться, черновик будущего дома.

В руках строителей появились большие шелковые стеганные одеяла. Несмотря на значительную величину, они были очень легки—чистый гагачий пух наполнял шелковые оболочки. В два слоя покрыли строители этими одеялами стены и крышу своего сооружения. Затем шелк исчез под чехлом из плотного химически пропитанного брезента. Дом был готов. На снегу стояло странного вида черное сооружение, резко выделявшееся на светлом зимнем ландшафте. На крыше серебристые буквы надписи: „СССР. Дрейфующая экспедиция ГУСМП“. На задней стенке домика сверкала серебряная пятиконечная звезда.

Строители начали вносить в домик самые разнообразные предметы. В левом углу разместился небольшой камбуз, рядом—керосиновая плитка, справа—стол с радиоаппаратурой. К стенкам прижались две двухэтажные койки, 20 карманов, пришитых к внутреннему брезенту, поглощали массу мелочей, которые без конца вносили неугомонные строители.

Машина ушла—люди остались. Папанин, Кренкель, Ширшов и Федоров,—оставшиеся сейчас на зимовку на Северном полюсе,—поселились в доме, чтобы практически выяснить его положительные и отрицательные качества. Люди, отправляющиеся зимовать на полюс, тренировались, подготавливались, жили в палатке, „как на полюсе“, испытывали одежду, приборы, радиостанцию, проверяли свойства пищи.

Восемь дней жили здесь люди. Дом оказался сделанным на славу. Завод „Каучук“ с честью выполнил возложенную на него задачу.

Однажды ночью Папанин вскочил с койки, разбудил товарищей и предложил пристроить к палатке тамбур.

— Меньше будет дуть, меньше снега заберется в палатку, в тамбуре сумеем снимать запорошенную снегом одежду.

На завод пошел срочный заказ, и скоро к домику был пришнурован небольшой тамбур из черного брезента на алюминиевом каркасе с окошечком на двери.

Кстати, об окошечках. В них вставлены небьющиеся стекла, сделанные специально для первых жителей Северного полюса Ленинградским институтом пластмасс из пластической массы.

Будет ли холодно нашим зимовщикам? Известно, что



ПАЛАТКА ДРЕЙФУЮЩЕЙ СТАНЦИИ



Палатка дрейфующей станции

в палатке температура будет на 20 градусов выше наружной. Если на воздухе 10 градусов мороза, термометр в палатке покажет 10 градусов тепла. Если мороз усилится до 30—40 градусов, то особенной жары в домике нельзя будет ожидать. Зимовщики рассчитывают на температуру между 0 и 10 градусами холода.

Вместе с людьми должна поселиться на полюсе собака. Ее подготавливали к зимовке жители острова Рудольфа.

Палатка зимовщиков, отправившихся на полюс, настолько легка, что вчетвером ее можно переставить на другое место.

На случай разводий имеются надувные резиновые лодки. Каждая такая лодка выдерживает тонну груза и накачивается ручным насосом за пять минут.

## ТО, ЧТО КАЗАЛОСЬ ИНОСТРАНЦАМ НЕДОСТУПНЫМ...

За несколько дней до старта советской экспедиции на Северный полюс редакция „Известий“ обратилась к виднейшим полярникам Скандинавии с вопросом: какими способами, по их мнению, можно достичь Северного полюса?



Командор Рисер-Ларсен, профессор Ханс Альман и известный датский исследователь Фрейхен весьма скептически отнеслись к возможности высадить людей на полюс с помощью самолетов.

Представители советской науки, авиации и техники блестяще осуществили то, что представлялось невозможным для авторитетнейших западно-европейских исследователей Арктики.

Сподвижник Амундсена по его полету на Северный полюс в 1925 года командор Рисер-Ларсен сказал следующее:

„Пири достиг Северного полюса устарелым способом—на санях. После него полюс два раза посещался аэропланами и дважды дирижаблями. Если речь идет о высадке людей на лед, чтобы исследовать глубину океана и т. д., то дирижабли окажутся для этого единственным средством“.

„С помощью самолета нельзя добиться ценных результатов“—к такому выводу приходил шведский проф. Альман. Он сказал:

„При нынешних технических средствах Северного полюса можно достигнуть тремя путями: по дрейфующему льду, по воздуху и по морю—подо льдом. Пока удалось достичь цели лишь двумя первыми путями. Может и должен быть осуществлен также и третий—с помощью подводного судна.

Трудности достижения полюса заключаются прежде всего в больших расстояниях, а также в недоступности дрейфующего льда, передвижения по которому должны совершаться в холодное время, когда нет открытых трещин во льду.

Достигнуть полюс на судне, даже на сильном ледоколе, очень трудно и потребует много времени.

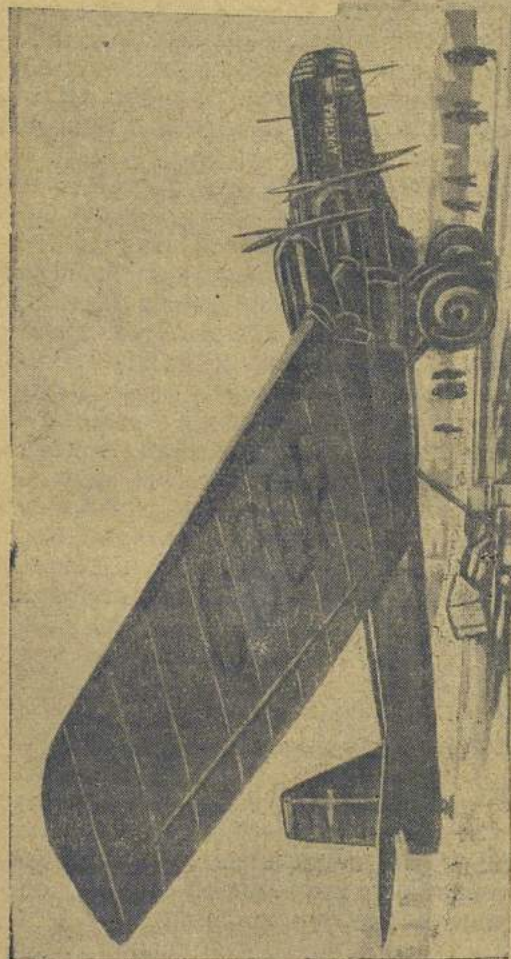
С помощью самолета нельзя, повидимому, добиться каких-либо мало-мальски ценных научных результатов.

Полеты „Графа Цеппелина“ в 1931 году доказывают, что с помощью дирижабля можно достигнуть наилучших результатов. Однако условием для этого является возможность посадки на дрейфующем льду, высадки на нем и пребывания на нем в течение некоторого времени. Без такой остановки на льду всякий полет на полюс вообще лишен научной ценности“.

Свердруп высказался в том смысле, что на подводной лодке можно достигнуть полюса и вернуться обратно. Опасность заключается в том, что очень трудно будет пробиться сквозь лед на поверхность. Поэтому



Самолеты экспедиции на Северный полюс вылетели из Москвы на колесах, в Холмогорах колеса были заменены лыжами. Стартуя в Москве эскадрилья поднялась в воздух нагруженная до отказа: поэтому огромные палаточные лыжи пришлось переслать в Холмогоры по железной дороге.



На снимках: вверх — флагманский корабль экспедиции "ССОР Н-170" перед стартом на московском аэродроме. Внизу — доставка самолетных лыж со станции железной дороги на холмогорский аэродром.

Фото Н. Петрова  
и М. Троянского





необходимо найти достаточно большую трещину во льду. Возможность этого всегда будет зависеть от случая. В этом и заключается очень большой риск такого предприятия.



Проф. Альман, узнав о посадке Водопьянова на полюсе, сделал в газете „Авэнбладет“ заявление:

„Посадкой на Северном полюсе русские совершили действительно огромное дело. Особо замечательной является посадка на лед. Через Северный полюс уже перелетали, но ценность этих полетов значительно меньше по сравнению с точными исследованиями на льду, непосредственно у Северного полюса. Я преисполнен уважением к советской экспедиции, которая по меньшей мере, с точки зрения авиационной техники, является единственной в своем роде. Надеюсь, что обратный полет пройдет столь же удачно“.

Датский исследователь Петер Фрайхен заявил:

„Я с большим удовольствием приветствую тот факт, что Советский Союз владеет всей современной техникой и показывает пример научных достижений. Завоеванию полюса советскими авиаторами я придаю большое значение. Можно смело предсказать, что в недалеком будущем через Арктику откроется оживленный путь для воздушных кораблей. Мы, исследователи Арктики, рады достигнутому успеху. Желаем счастья и удачи академику Шмидту и дальнейших побед советской науки“!

Негр Мэтт Генсон, полярный исследователь, который сопровождал Пири во время его экспедиций на Северный полюс, дал высокую оценку советскому перелету. „Сделать посадку на самолете на Северном полюсе,—заявил он,—это—дело, требующее большого мужества“.

## ПОЛЮС СОВЕТСКИЙ!

Долгими десятилетиями владела умами человечества мечта о завоевании Северного полюса. Много смелых и благородных людей отдали свою жизнь, пытались проникнуть на эту таинственную точку земного шара. Сколько было неудач, поражений, разочарований!

Годами обсуждали вопрос о путях завоевания Северного полюса и советские полярники. Для нашей страны завоевание полюса было не вопросом престижа, а науч-



ной проблемой, разрешение которой намного двинуло бы вперед дальнейшее освоение Арктики.

## МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

Воздушная экспедиция на Северный полюс готовилась долго. Тщательно подбирались люди, материальная часть, снаряжение.

Была проведена двухмесячная тренировка пилотов экспедиции в слепых полетах. Несмотря на то, что за плечами каждого летчика имелась многолетняя работа над льдами и разводьями северных морей, в туманах, над мысами и заливами полярной Азии,—все они со старанием прилежных учеников летали над Москвой на „У-2“, на самолете первоначального обучения, которым пользуются у нас в каждом аэроклубе.

Они выполняли задание: овладеть техникой слепого полета „на отлично“. Ради этого пилоты по несколько часов в день пилотировали машины в слепом полете, иногда по десять раз за один полет пробивая облачность. Хмурая зима помогала им, щедро предоставляя „естественные условия“ в виде облачности, высотой иной раз в 50—100 метров.

Основной отряд воздушной экспедиции в составе четырех тяжелых кораблей должен был вылететь 15 марта, но старт не состоялся. На московских аэродромах появились прогаины, а на трассе перелета был снегопад. Прошло еще несколько дней, и аэродромы в Москве совершенно испортились. Прекратились даже рейсовые полеты на линиях гражданского воздушного флота.

Срочно был запрошен Архангельск. Архангельск ответил, что не только на колесах, но и на лыжах принять самолеты не сможет: сухопутного аэродрома у них нет, а на льду Северной Двины уже появилась вода. Через два дня аэродром был найден вблизи Холмогор, в 70 километрах от Архангельска.

Шаг за шагом была прощупана вся площадь аэродрома: кто знает—не скрыта ли под снегом яма или канава.

Нелегко было за сутки приготовить аэродром, доставить туда горючее, организовать размещение и питание участников экспедиции,



21 марта был окончательно решен вопрос о вылете 22 марта, и в тот же вечер было дано распоряжение





О. Ю Шмидт и М. В. Водопьянов у самолета Северной экспедиции  
в Нарьян-Маре

поставить тяжелые корабли на колеса, а лыжи отправить в Архангельск поездом.

Всю ночь на центральном аэродроме им. Фрунзе шла напряженная работа. Когда рассеялся предрассветный туман, тяжелые воздушные корабли уже стояли на колесах.

Утро было хмурое, неприветливое. Шел мокрый снег. Летчики с тревогой поглядывали на серые, низко нависшие над столицей облака и думали, что и сегодня они опять останутся в Москве.

Двухмоторный самолет Головина, выполняющий в экспедиции обязанности разведчика, пробежал на лыжах по аэродрому и взлетел над Москвой.

— Летите вперед, сообщайте погоду, разведывайте условия полета,—поручил О. Ю. Шмидт тов. Головину.

Корабль плавно оторвался от земли и лег на курс Москва—Архангельск... Через час после старта с борта самолета „СССР—Н-166“ была получена радиограмма. Летчик Головин сообщал весьма неутешительные сведения о погоде. На трассе сильный, порывистый ветер, местами—снегопад и дождь, местами—туман. Самолет кидает из стороны в сторону. Имеется большая опасность обледенения.



В 11 часов в небольшой комнатке дежурного метеоролога собрался совет.

Академик О. Ю. Шмидт, склонившись над картой, внимательно выслушивает метеоролога. Прогноз погоды не обещал ничего хорошего.

— Если экспедиция не сможет вылететь через час-полтора, ей придется задержаться в Москве на продолжительное время, так как с юга на столицу быстро надвигается мощный циклон.

— Я думаю, что мы сможем без посадки долететь до Архангельска, погода нам не мешает, — скороговоркой бросил Водопьянов.

Отто Юльевич кивком головы согласился с ним и тут же отдал распоряжение подготовить самолеты к старту.

...Один за другим заводятся моторы всех четырех тяжелых кораблей. Бешено вращаются пропеллеры. Стартовая команда выбивает из-под колес самолетов тормозные колодки. Кинооператоры и фотокорреспонденты спешат запечатлеть на пленку теплые, товарищеские проводы.

Последние дружеские рукопожатия.

Флагманский корабль „СССР—Н-170“ рулит на старт. Ярκοоранжевая гигантская птица вздрагивает от неровной поверхности поля, делая небольшой разворот у стартовой площадки. Вот она уже снова бежит по аэродрому и в 12 часов 23 минуты отрывается от земли, проносятся над головами зрителей, быстро набирая высоту...

На флагманском корабле находится десять человек. Корабль ведет начальник летного отряда экспедиции Герой Советского Союза М. В. Водопьянов.

Через две минуты после взлета флагманского корабля в воздух поднялся самолет „СССР—Н-169“ И. П. Мазурука.

В 12 часов 27 минут берет старт Герой Советского Союза В. С. Молоков. Его огромный корабль „СССР Н-171“ покатился по полю. Молоков дал полный газ, и послушная его воле машина, пробежав около 30 секунд, в какое-то неуловимое мгновение оторвалась от земли и величественно поднялась в воздух...

На старт вырывает самолет „СССР—Н-172“, управляемый А. Д. Алексеевым. Через пять минут, красиво обогнув аэродром, он пошел за самолетом Молокова.

Отважные сыны нашей великой родины, решившие разгадать тайну Северного полюса, отправились в далекий путь, вдохновленные великим Сталиным.



На всем протяжении от Москвы до острова Рудольфа погода не благоприятствовала перелету героической экспедиции на Северный полюс. Вылетев из столицы, экспедиция почти сразу же встретила сильный снегопад, а затем попала в полосу дождя. Командиры воздушных кораблей вели свои машины очень низко, нередко шли бредущим полетом...

В пасмурный весенний день 22 марта над родиной великого русского ученого, сына холмогорского рыбака—Михаила Васильевича Ломоносова, мечтавшего о том, как появятся „Колумбы русские меж льдами“, величественно плыли в воздухе огромные воздушные корабли. Первая советская авиаэкспедиция на полюс уже пять часов находилась в полете и, покрыв 1000 километров, готовилась совершить посадку в Холмогорах.

Туманная пелена надвинулась на Холмогоры. Из радицентра сообщили по телефону:

— Пять минут назад самолеты пошли на Двину. Следите.

Зажглись сигнальные костры.

Вскоре с запада показались большие корабли. Из машин выходят участники экспедиции.

— Привет Шмидту и Водопьянову!—с этой надписью на кумаче, изготовленной в течение часа, пришли на аэродром колхозники.

„Большая земля“, как полярники обычно называют материк, кончалась по существу в Архангельске. Отсюда еще можно было затребовать по телефону из Москвы приборы, запасные части, отдельные детали снаряжения. Дальше шел путь, где участники экспедиции к полюсу могли рассчитывать лишь на собственные силы.

Поэтому дни, проведенные под Архангельском, были заполнены хозяйственными заботами, деловыми совещаниями, тщательной подготовкой к продолжению рейса. Крылатые корабли экспедиции проверялись до последнего винтика.

Командиры кораблей почти неотлучно находились на поле, решая бесчисленные вопросы, неизбежно возникавшие при подготовке машин к дальнему пути. Штурманы подвергли придирчивому контролю навигационную аппаратуру, а по вечерам обсуждали варианты маршрута.

В отсеках воздушных кораблей хранились разнообразные грузы—от бисквитов и парашютов до „бомб“ для испытания крепости льда на полюсе. Самолеты были загружены доотказа.



По утрам бывали заморозки и лыжи примерзали к земле, но, как назло, погода не улучшалась. Снегопад, туман, низкая облачность и угроза обледенения.

30 марта экипажи больших самолетов поднялись ни свет, ни заря. День начинался неплохо: светило солнце.

У пилотов появилось опасение, что стартовой дорожки нехватит для разбега самолетов. При помощи мощного трактора дорожку удлинени и выравнивали. К полудню эта работа была закончена.

— Сегодня, наверное, улетим,—убежденно сказал Водопьянов, совещаясь с Молоковым о направлении разбега.

Один за другим ожили самолеты. Капризничал только один из моторов на самолете Молокова. В конце концов борт-механики совладали и с ним.

В половине дня раздалась команда: „По самолетам!“...

Первым взлетел „Н-169“. Пробежав 600—650 метров, он легко отделился от снежной поверхности аэродрома. Последним поднялся „Н-172“. Через пять минут после взлета борт-радиист самолета Водопьянова тов. Иванов приступил к настройке радиостанции. В 12 час. 51 мин. установилась связь самолетов с Москвой.

Самолеты „глотали“ километр за километром. Штурман Спирин и Аккуратов „священнодействовали“ у многочисленных приборов, и на доске то и дело вспыхивали разноцветные огни. Механики часто спрашивали у штурманов по радиотелефону.

— Сколько прошли километров? Сколько осталось?

Эти сведения были необходимы для контроля за расходом горючего.

С флагманского корабля спрашивали, как идут дела... Командиры самолетов требовали от штурмана поправку курса на остальной отрезок пути.

В 14 час. 47 мин. „Н-170“ установил связь с Нарьян-Маром и принял от него погоду. Самолеты летели над сплошными снегами и необитаемыми лесами севера прямым курсом на Нарьян-Мар, куда прибыли через 3 часа после вылета.

— Путь от Москвы до Нарьян-Мара был отличным экзаменом для наших машин, еще не испытанных в длительном полете,—сказал журналистам тов. Водопьянов.—Теперь еще увереннее можно сказать, что материальная часть экспедиции безусловно заслуживает всяческих похвал. Мы долетим!

Низкая облачность, порывистые ветры, почти предельная болтанка на самолете, обильные снегопады и





Самолеты экспедиции в Нарьян-Маре перед отлетом  
на остров Рудольфа

туманы вместе с очень скверной видимостью—такова была метеорологическая обстановка на всех этапах перелета.

В Нарьян-Маре, перед труднейшим этапом перелета через море, несколько дней ушло на тщательную подготовку самолетов к полету. „Четыре Папанина“, как их прозвали участники экспедиции, принимали деятельное участие во всех авралах. Ширшов и Федоров ездили в лес, рубили еловые ветки, помогали экипажу поднимать самолет на домкратах и подкладывали под лыжи ветви, предохраняя от примерзания к аэродрому.

Вечерами они много и упорно работали. Папанин и Федоров вычерчивали всевозможные графики, облегчающие производство вычислений на полюсе, Ширшов проверял таблицы поправок к показаниям приборов, Кренкель обновлял в памяти позывные сигналы различных радиостанций земного шара.

По мере возможности они старались отдыхать. Играли в шахматы; победителем большей частью оставался Кренкель. Ширшов уже величал его „чемпионом Северного полюса“.



Почти на каждом аэродроме приходилось неделями ожидать хотя бы мало-мальски сносной погоды. Едва корабли поднимались в воздух, как они немедленно подвергались суровым испытаниям на прочность. В то же время летчики и штурманы держали все новые экзамены на выдержку и умение ориентироваться в сложнейшей обстановке.

13 дней самолеты не могли вырваться из Нарьян-Мара. Попытка вылететь 11 апреля не увенчалась успехом. После того, как в воздух поднялся флагманский корабль, Головин, высланный вперед на разведку, сообщил по радио, что пробиться нельзя. Пришлось возвращаться.

12 апреля Головин снова отправился на разведку. Через час должны были вылететь все остальные корабли. Шестикратная попытка флагмана оторваться от земли не удалась. Полторы минуты бежала тяжелая машина по мокрому снегу—и все бесполезно. Тогда решили слить с каждого самолета часть горючего и лететь не на остров Рудольфа, а на Маточкин Шар. После этого поднялись, наконец, в воздух. Пробив облака, экспедиция взяла курс на Новую Землю. Сплошная слоистая облачность была под самолетами. Полет производился на высоте 1700 м. С помощью штурманских расчетов и радио машины шли точно по курсу.

Уже подходя к Новой Земле, увидели первые „окна“ в облачности. В эти окна можно было увидеть море, почти сплошь покрытое битым льдом.

В 12 час. 58 мин. показалась забеленная снегом Новая Земля—дикая, нелюдимая, неприветливая, изрезанная вдоль и поперек холмами и горами, вовсе лишенными растительности.

Самолеты пересекли Новую Землю в северо-восточном направлении и вышли к ее восточному побережью. Вскоре показался Маточкин Шар. Сели на лед пролива около полярной станции. 660 километров покрыли за 3 часа 44 минуты.

На Маточкином Шаре пурга несколько раз переходила в 12-балльный шторм. Ураганный ветер трепал корабли, как игрушки, сбивал людей с ног, сдавливал дыхание. Снег бил в лицо, набивал до отказа карманы, рукава и меховые сапоги, пробивался к самому телу через малейшие отверстия одежды. Леденело лицо, коленели руки, сводило колени. Люди падали, сбиваемые порывами ветра, и добирались от самолета к станции только ползком, держась за протянутый по полю трос.



Двое суток ревел ураган. И через каждые два часа уходила к кораблям очередная вахта. Люди пробирались к машинам, следя за тем, чтобы никто не отстал, не потерялся...

18 апреля на Матшаре выдался ясный солнечный день. Прекрасная погода была также и на Земле Франца-Иосифа. Решили, что на рассвете надо вылетать. Неожиданно поднялся семибалльный ветер. Мощные примусы, предназначенные для разогрева моторов, гасли, несмотря на щитки. Тяжелые чехлы моторов надувались, как паруса. Снег забивал кабины, облеплял радиаторы.

Только в середине дня ветер стал понемногу стихать. Загораживая примусы от ветра фанерой, шубами, разогревали моторы. В 18 часов экипажи самолетов заняли свои места. В 18 час. 34 мин. флагман пошел в воздух, а за ним поднялись и остальные машины.

Дул боковой ветер, слегка болтало. По мере удаления от Матшара, появлялась облачность, постепенно переходившая в сплошную.

В 20 час. 50 мин. легли на курс норд. В кабине было светло; отлично можно читать карту. Но зачем она, когда внизу сплошная облачность? Карта отложена в сторону: здесь—Арктика, здесь карта не поможет. Все внимание сосредоточено на измерениях и расчетах. В 22 часа настроились на радиомаяк острова Рудольфа, но его еще не было слышно.

В 22 часа 50 мин. из-за облаков показался краешек солнца. В 23 часа определили координаты: широта— $78^{\circ} 20'$ , долгота— $77^{\circ} 15'$ .

24 часа. Ярко светит солнце. Непривычная, небывалая в здешних широтах картина! Белоснежные—до боли в глазах—облака, безграничная видимость горизонта, величественная тишина Арктики. И среди этого векового безмолвия—кажущиеся крохотными стальные птицы, быстро раскрашенные и великолепно оснащенные.

С Земли Франца-Иосифа сообщили по радио о ясной, тихой погоде. Настроились на маяк,—самолеты идут точно. Дали очередное сообщение в Москву и на остров Рудольфа о координатах.

В 0 час. 50 мин. вдалеке показалась земля. В 1 час 25 мин. подошли вплотную к острову Грилли. Архипелаг—как на ладони, изборожденный вдоль и поперек ущельями и горными хребтами. Пустынно, дико. Ничего живого.

Наконец, показался остров Рудольфа—самый северный остров архипелага, самый северный клочок Советской земли.



Вот и зимовка! Самолеты бросают дымовую ракету на посадку. В воздухе пробыли 6 часов 38 минут. Из них—3 часа 30 минут за сплошными облаками. Шли против ветра со средней скоростью в 158 км. в час.

...Еще в воздухе, узнав знакомые контуры острова Рудольфа, Папанин начал волноваться. Едва самолеты коснулись аэродрома, он выпрыгнул из машины и, проваливаясь в глубоком снегу, подбежал к встречающим.

— Где брезенты?—кричал он.—Куда выгружать?

Наскоро расцеловавшись с друзьями-зимовщиками, которых он сам привез сюда в прошлом году, Папанин вместе со своими товарищами подошел к флагманскому самолету.

— Отдавай имущество!—обратился он к Водопьянову и весело добавил:—не бойся, вернем с процентами.

Зимовщики дрейфующей станции сами выгрузили свои вещи, осторожно перевезли их на тракторах в домик, находившийся около штаба, аккуратно рассортировали и укрыли брезентами.

Все спали, а неутомимая группа Папанина проверяла упаковку продуктов, осматривала научную аппаратуру, собирала нарты, надувала резиновую лодку.

— Мы будем работать до темноты,—объявил Папанин.

Один зимовщик ему напомнил, что темнота в этих широтах наступит лишь в октябре.

Папанин рассмеялся и „поправился“:

— Ну да, я хотел сказать—до захода солнца.

Они легли спать лишь в 8 часов следующего дня, простояв на ногах трое суток.

С особой тщательностью была собрана и испытана радиостанция Кренкеля. Он просиживал у аппарата круглые сутки. Радиостанция работала прекрасно.

Уединившись в механической мастерской, Ширшов переделывал глубоководную лебедку. Тем временем Папанин занялся снаряжением зимовки. Вырос целый городок палаток дрейфующей станции: жилая, гидрологическая, продуктовая, мастерская.

Пожалуй, наиболее хлопотливым занятием оказалась заготовка керосина—основного топлива будущего лагеря. Тарой для керосина служили особые резиновые баллоны, каждый емкостью в 48 литров. Для заливки требовалось предварительно отсосать керосин из шланга, после чего он плавно стекал в баллон.

— Тьфу,—отплевывался Кренкель,—напился керосина на всю жизнь. Не подходи с папиросой, вспыхну!

Через неделю после прилета на остров Рудольфа был



объявлен аврал для погрузки имущества дрейфующей станции. Все вещи укладывались под непосредственным контролем группы Папанина. Закончив погрузку в одну машину, они немедленно переходили к следующей. К концу дня 9 тонн груза покоились внутри самолетов.

Группа Папанина брала на зимовку только необходимый минимум: аппаратуру, снаряжение, продукты. Кое-что Папанин рассчитывал взять из самолетного инвентаря перед их возвращением с полюса.

— Сниму шапку, пойду к кораблям,—смеясь говорил Папанин.—Один даст чайник, другой—бак, третий—ведро... Обратно отпустим всех в трусах, все равно им на юг лететь.

Закончив погрузку, Папанин подошел к Шмидту и торжественно обещал ему, что группа будет отдыхать. Шмидт недоверчиво покачал головой.

Отдых был весьма своеобразным. Кренкель неутомимо помогал штурману Спирину устанавливать пеленгатор. Ширшов сидел за таблицами и графиками.

Федоров полетел на самолете „У-2“ вместе со Спириным контролировать работу радиомаяка. Во время посадки у одного из островов мотор застыл, не запускался. Двое суток они провели на льду легко одетые, без палатки и горячей пищи. С собой у них было два килограмма хлеба, кусок сала и несколько плиток шоколада. Благодаря всевозможным ухищрениям, им удалось, наконец, запустить мотор, перетащить машину на новую площадку, взлететь и вернуться на базу. Проспав шесть часов, Федоров пришел в кают-компанию и просидел там всю ночь, помогая журналистам готовить первомайский номер стенгазеты „На Северный полюс!“

Вечерами они обсуждали со Шмидтом перспективы своей работы, делились думами, планами. Шмидта особенно интересовало, куда их понесет дрейф льда.

— Самое интересное,—говорил Отто Юльевич,—если вас занесет в район полюса недоступности.

— Не страшно,—улыбаясь сказал Шевелев.—И от туда сможем снять самолетами!

## БАЗА НА ОСТРОВЕ РУДОЛЬФА

Географическое расположение Земли Франца-Иосифа, выдвинутой глубоко в центр полярного бассейна, издавна привлекало полярных исследователей всех стран. Немало тяжелых трагедий и катастроф связано с этой Землей. Кровью отважных людей отмечен тяжелый путь экспе-



дий, пытавшихся достичь заветной точки пересечения меридианов земного шара.

На Земле Франца-Иосифа были экспедиции Уэльмана (1898 г.), Абруццкого (1899 г.), Болдуина (1901 г.) и Седова (1912 г.).

Земля Франца-Иосифа насчитывает около ста островов. Они простираются по широте почти на 400 км., а по меридиану—почти на 250 км. Острова разделяются широкими и узкими проливами, которые даже в летнее время обычно забиты тяжелым льдом.

Наиболее благоприятно для полета на полюс расположен остров Рудольфа. Это—большая, возвышенная земля на 82-й параллели. Отсюда до полюса около 900 километров. Не случайно тов. Водопьянов, обследовавший в 1936 году с воздуха архипелаг Франца-Иосифа, высказался за организацию базы именно на этом острове. Привлекали не столько его естественные аэродромы (на других островах архипелага они может быть были и лучше) сколько близость к полюсу. Это давало возможность при полете на полюс взять как можно больше снаряжения для зимовки.

Главное управление Северного морского пути выделило ледокол „Русанов“. На борт корабля было погружено научное снаряжение для дрейфующей зимовки, продукты, горючее для самолетов, масло для моторов, всевозможные запасные части, строительные материалы для сооружения станции на острове Рудольфа.

Тяжелые льды, загромоздившие северную часть Баренцева моря и проливы между островами Земли Франца-Иосифа, сделали поход очень сложным. Нередко приходилось кружить в поисках обходных путей. Дважды подходили к острову Рудольфа и вынуждены были отступать, так как все подходы были забиты льдом. На конец, при третьей попытке нашли своеобразную бухту в широком ледовом припае, окружающем весь остров. До берега тянулось полтора километра торосистого льда а на расстоянии еще двух с половиной километров находилось место, избранное для строительства базы.

Чтобы ускорить разгрузку, взяли с собой два трактора „Сталинец“ и два вездехода, сконструированных автотракторным институтом. После эти машины остались на острове Рудольфа для обслуживания самолетов воздушной экспедиции на аэродромах.

Одновременно на острове полным ходом шло строительство станции. Участники экспедиции и команда деятельно помогали зимовщикам. В короткий срок на



пустынном угрюмом берегу острова вырос целый поселок. Учитывая, что весной 1937 года состав зимовки пополнится значительным количеством участников воздушной экспедиции, построили два больших жилых дома; в каждом из них—8 комнат, кухня и кают-компания.

Исключительное внимание было уделено строительству радиостанции. Мощность радиостанции на острове Рудольфа довольно значительна: 300 ватт. Этого вполне достаточно, чтобы поддерживать регулярную радиосвязь с дрейфующей зимовкой и станциями на материке. Во время зимовки все свои сообщения и данные метеорологических наблюдений дрейфующая станция будет передавать на остров Рудольфа, откуда они пойдут в Москву.

На острове Рудольфа остались на зимовку 24 человека. В большинстве это—механики, авиаработники, техники, радисты, которые подготовили базу для самолетов и обслуживали их во время ответственного полета.

Остров сплошь покрыт многовековым ледовым панцирем. Ледяной щит спускается отвесно со всех сторон прямо в море. Посредине острова возвышаются ледяные купола высотой до 300 м. Их ровные вершины—хорошие природные аэродромы. Зимовщики превратили их в культурные посадочные площадки для тяжелых многомоторных кораблей. На аэродромах—жилые домики, мастерские, склады горючего.

Полярная станция на острове Рудольфа явилась надежной опорной базой для завоевания Северного полюса. Долго пришлось ждать на острове Рудольфа, пока на полюсе установилась хорошая погода. Нелегко было сдерживать товарищей, рвавшихся вперед. Но в завоевании полюса решает не только смелость, но также выдержка и расчет. Такое дело нужно делать уверенно, спокойно.

Некоторым может показаться, что полет до полюса, продолжавшийся с 22 марта по 21 мая, был продолжителен. Многим казалось, что там, на острове Рудольфа, товарищи напрасно упускают отдельные дни сносной погоды и не делают попытки штурмовать полюс. Однако посланная 30 апреля с острова поздравительная телеграмма т. Шмидта дала ответ на эти сомнения.

„Вместе со всем коллективом,—телеграфировал Отто Юльевич,—поздравляем товарищей с первым мая. Настроение у всех великолепное. Проявим выдержку, гарантирующую успех“.

После этой телеграммы стало ясно, что „там виднее“, когда лететь на полюс. В этом деле торопиться нельзя.

Наконец, этот момент настал.



## КУРС НА ПОЛЮС

21 мая в 4 часа 52 минуты с острова Рудольфа поднялся в воздух самолет „СССР—Н-170“, пилотируемый Героем Советского Союза М. В. Водопьяновым, и взял курс на полюс.

На борту четырехмоторного воздушного корабля, кроме экипажа (М. В. Водопьянов, М. С. Бабушкин, И. Т. Спирин, Ф. И. Бассейн, П. И. Петенин, С. А. Иванов), находились начальник экспедиции академик О. Ю. Шмидт и группа зимовщиков на дрейфующей льдине И. Д. Папанин, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов, Е. К. Федоров.

Остальным самолетам назначено было вылететь по вызову их с полюса.

В этом полете, наравне с ролью пилота, особо важной была роль штурмана экспедиции, трижды орденоносного майора т. Спирина. Ему предстояло, не имея ни одного ориентира на земле, без карт, так как высокие широты Арктики остаются необследованными, привести самолет к самой точке Северного полюса, точно определив ее с воздуха.

В полете он мог пользоваться единственным методом вождения самолета — астрономической ориентировкой, т. е. ориентировкой по положению небесных светил.

Об этом полете штурман т. Спирин рассказывает следующее:

„Рано утром 21 мая мы покинули остров Рудольфа. В 5 час. 04 мин. мы положили машину на курс норд, и самолет направился к полюсу.

Дул встречно-боковой ветер. Скорость его достигала 30—40 километров в час. Большой четырехмоторный воздушный корабль плыл на высоте 1200 метров в зоне радиомаяка, ориентируясь по солнечному компасу. Мы стремились лететь на одной и той же высоте, чтобы не подвергать самолет влиянию различных ветров. Мы строго соблюдали режим полета, непрерывно следя за курсом, скоростью, высотой и числом оборотов моторов. Все это делалось для того, чтобы свести к минимуму расход горючего.

До 83° северной широты мы добрались при сравнительно хорошей погоде. Правда, из-за встречного ветра скорость была сравнительно небольшая — всего лишь 145 километров в час. Начиная с 83° 10' стали попадаться облака; они находились ниже самолета и порой надолго закрывали мелкобитый торосистый лед с боль-



шими разводьями. Вскоре показалась сплошная облачность, низко нависшая над льдами. Пришлось менять высоту. Несколько раз подряд проверил расчеты, сделал измерения, сбросил навигационные бомбы и взял высоту солнца. Оказалось, что в это время мы находились на  $84^{\circ} 28'$  северной широты и  $58^{\circ}$  восточной долготы.

С этого момента полет происходил в более сложной обстановке. Второй слой очень высокой сплошной облачности неумолимо покрывал нас сверху. Сплошная облачность расстилалась и под нами. Не видя солнца, мы не могли произвести астрономического определения своих координат, а еще через несколько минут отказал и радиомаяк.

Как вести корабль в таких условиях? Невольно возникла мысль, что неплохо было бы вернуться обратно, но тотчас же эта мысль уступила место огромному желанию лететь вперед и скорее добраться до полюса. Обратился к помощи магнитных компасов, за которыми внимательно наблюдал с первой же минуты под'ема в воздух,—они работали более или менее удовлетворительно. Полетели согласно указаний этих компасов, стараясь держать машину в равновесии, чтобы, таким образом, избежать ошибок, происходящих из-за креновой девиации. Выдерживать направление нам помогали также жироскопический полукомпас и автопилот. С какой благодарностью вспоминал я в эти минуты людей, построивших для нашей экспедиции такую надежную и четко работающую советскую аппаратуру!

Через полчаса вновь заработал радиомаяк. На  $85^{\circ} 53'$  появилось солнце. Внизу же попрежнему были густые слоистые облака. Я поспешил с максимальным эффектом использовать солнце для астрономических наблюдений и оказался прав: вскоре погода опять ухудшилась. Облака еще гуще, еще плотнее обволокли самолет. Бесформенные, жуткие и в то же время красивые громады облаков, постоянно меняя свои очертания, словно гигантские хлопья ваты, сверху и снизу давили на самолет. Иногда сильно болтало. Температура упала до  $20$  градусов мороза.

На  $85^{\circ}$  северной широты к облакам прибавился еще и туман. Повели самолет вслепую, строго придерживаясь зоны радиомаяка; ориентировались по магнитному компасу и жироскопическому полукомпасу. Минутами плотная облачность еле заметно светлела. Казалось, вот-вот она кончится, но через минуту облака становились еще более плотными.



Картографическая сетка все больше начинала пестреть пометками и условными знаками. В 10 час. 02 мин. на  $88^{\circ} 50'$  северной широты и  $58^{\circ}$  долготы самолет, наконец, вышел из тумана. Облачность осталась позади. Внизу под нами раскрылась величественная панорама высоких широт. На сверкающем фоне торосистых ледяных полей тут и там виднелись темные пятна разводий.

Подходим к полюсу! Несколько раз тщательно определяю координаты по солнцу. Ловлю себя на том, что испытываю необычное возбуждение.

Примерно в пятидесяти километрах от полюса густая низкая облачность вновь появилась под нами, лишив тем самым пилота возможности заранее выбрать надежную льдину для посадки.

В 10 час. 48 мин. тщательнейшим образом произвел астрономические наблюдения. Через 2 мин. я сообщил Отто Юльевичу:

— Мы—над Северным полюсом!

Он, как и я, заметно волнуется.

Чтобы избежать ошибок, я попросил разрешения пролететь за полюс. Отто Юльевич согласился не менять курса еще в течение десяти минут.

В 11 час. 02 мин. мы повернули обратно и пошли на снижение, пробиваясь сквозь облака. В 11 час. 16 мин. вышли под облака на высоте 600 метров. Под нами были большие торосистые поля.

Как посадить самолет на полюс? Как выбрать посадочную площадку? Никому еще неизвестно, что представляет собой лед Полярного бассейна. Американский полярник Пири в своих заметках, например, сообщает, что на подходах к полюсу он обнаружил „рубленую крошку из льда“.

Но как посадить самолет, когда будет найдена площадка? Сверху полярная равнина кажется ровной и прочной. При посадке она может превратиться в ловушку. Ледяной покров окажется молодым, тонким, и самолет провалится сквозь лед. И вот впервые в истории освоения Арктики было решено применить на севере бомбежку.

Бомбежка Северного полюса! На первый взгляд этот метод казался просто фантастическим. Но в дальнейшем убедились, что только бомбы могут помочь определить толщину льда.

Вскоре выбрали „аэродром“. Сверху он выглядел абсолютно ровным, словно его специально для нас расчистили. Водопьянов сделал несколько кругов, внимательно разглядывая, нет ли на облюбованной площадке



ропаков и торосов. В 11 час. 32 мин. я бросил дымовую ракету и Водопьянов стал заходить на посадку.

В 11 час. 34 мин. воздушный корабль „СССР—Н-170“ благополучно опустился на огромном ледовом поле посреди бесформенных и огромных торосистых нагромождений“.

Исключительно огромна в этом историческом полете роль пилота флагманского корабля Героя Советского Союза М. В. Водопьянова.

Об этом полете, „незабываемом рейсе“, т. Водопьянов рассказывает:

„Моторы работали отлично, и их шум сливался в один мощный звук. Вскоре после старта поверхность океана была скрыта от нас сплошными облаками. Мы шли над ними, затем облака появились и над нами. Мы летели в прослойке облаков.

Каждые 15 мин. механики залезали в крылья, осматривали моторы. Через час пять минут после старта Бассейн заметил какой-то пар, идущий от левого среднего мотора. Полагая, что он идет из дренажной трубки, решил это проверить. Он закрыл рукой дренажную трубку, но пар продолжал идти. Морозов заметил, что он просачивается из крыла снизу. Тогда Морозов приложил руку к шву нижнего крыла, рука стала влажной: он сразу опознал, что это антифриз<sup>1</sup>. Жидкость угрожала уйти из мотора. Видимо, где-то была повреждена магистраль. Мотор издавал звуки, как бы зовущие на помощь. Без этой жидкости двигатель не может работать, как человек не может жить без крови.

Управляя кораблем, я не сразу заметил, как механики торопливо забегали по самолету. Около меня прошел Отто Юльевич. Бассейн обратился к нему:

— Разрешите доложить: через час, а может быть и раньше, один мотор выйдет из строя. Придется лететь на трех.

— А исправить можно?—спросил Шмидт.

— Для этого нужно садиться,—ответил механик.

Отто Юльевич посмотрел в окно.

— Куда садиться?—сказал он.—Все закрыто облаками, ничего не видно. Полетим сколько сможем ближе к полюсу. А Водопьянову доложили?

— Нет,—ответил Бассейн.—Я заранее знаю, что он скажет:—Будем лететь на трех моторах.

---

<sup>1</sup> Антифриз—незамерзающая жидкость, которой наполняют радиаторы.



— Вы все-таки доложите командиру.

Бассейн направился ко мне. Шмидт внимательно следил за ним. Сообщение Бассейна ошарашило меня. Что делать?—подумал я.—Возвращаться обратно—опасно, садиться с такой нагрузкой в такую погоду,—сядешь, а потом жди погоды. Посмотрел на моторы, прислушался: они работали ровно, чувствовалась их мощь.

— Пойдем вперед, Флегонт,—сказал я, и, указывая на облака, добавил:—Эта мура, может быть, скоро кончится, тогда легко выберем ровное поле и сядем. Спирину, Бабушкину, Папаниным (так мы зовем четырех зимовщиков)—ни слова, пусть не беспокоятся.

Отто Юльевич, следивший за нашим разговором, понял мое решение и улыбнулся. В улыбке чувствовалось одобрение.

Однако, желая удостовериться, он подошел ко мне и спросил:

— Что решили?

— Игги вперед. Моторы работают хорошо, долетим на трех.

Пока шел разговор, Морозов и Петенин прорезали обшивку крыла и увидели в верхней части радиатора течь во флянце. Они замотали трубу флянца лентой, затем тесьмой, но жидкость продолжала сочиться. Тогда они стали прикладывать мокрую тряпку, которая впитывала жидкость. Затем выжимали тряпку в ведро, из ведра насосом перекачивали ее в бачок мотора. Благодаря этому потеря жидкости была незначительной.

Эту трудную операцию механикам приходилось проводить, высовывая голые руки из крыла при 23-градусном морозе и стремительном ветре от движения самолета. Обмораживая и раздирая до крови руки, эти самоотверженные люди—Бассейн, Морозов, Петенин—спасали драгоценную жидкость, а тем самым мотор.

Я не знал всей этой героической работы, но был очень обеспокоен и ожидал каждую минуту остановки мотора. Я забыл про него лишь тогда, когда верхний слой облаков сошелся с нижним, и мы двигались в сплошном тумане. Тут все внимание было обращено на вождение самолета вслепую. Неожиданно я услышал голос Бассейна:

— Исправили, лети спокойно.

Не оборачиваясь, не отвечая, я продолжал вести самолет по приборам, строго выдерживая прямую по меридиану. Только на 88-м градусе облачность оборвалась. Спирин определил—летим правильно. Все осталь-



ные члены экипажа были спокойны, не зная об угрожавшей нам опасности.

А механики продолжали свою самоотверженную работу до самой посадки на полюсе.

Спирин показывает рукой вниз: „Полюс!“ У всех участников сияют лица.

В это время Иванов передает мне радиogramму: дети целуют крепко и сообщают, что экзамены сдали на отлично. Радость! Внизу—черные волнистые облака. Высота—2 тысячи метров. Получив от О. Ю. Шмидта разрешение пробиваться вниз, я развернулся на 180 градусов. Солнце осталось вправо. Пошел вниз, солнце скрылось.

Мы—в сплошном тумане. Слежу за приборами. Бабушкин смотрит вниз, готовый в опасную минуту предупредить. На высоте 600 метров вышли из облаков. Под нами—сплошной редко торосистый лед с очень редкими разводьями. Мы с Бабушкиным выбрали подходящую льдину, прошли над ней несколько раз. Спирин бросил дымовую ракету. Определили направление ветра и пошли на посадку.

Замирает сердце: как сядем? Идем на высоте 10 метров. Под нами мелькнул высокий ропак. Впереди—ровное поле. Выключил моторы, сажусь. Машина бежит ровно—не прыгает. Быстро замедлила ход, остановилась. Всего пробежала 240 метров,

Приступили к постройке лагеря“.

В тот самый день,—21 мая,—когда герой Советского Союза Водопьянов первым прочеркнул лыжами своего самолета снег аэродрома у Северного полюса, в одном из московских театров была показана пьеса „Мечта“, написанная Водопьяновым о полете на полюс.

Это совпадение случайно, но оно знаменательно. Как прекрасно мечтать в наше время, в нашей стране, где все то, что еще вчера казалось лишь смелым полетом фантазии, сегодня становится явью, реальностью. И мало ли у нас таких мечтателей-романтиков, у которых слово не расходится с делом?

Романтизм большевиков вытекает из порожденного социализмом чувства гармонии человека и общества. Это—смелый порыв вперед, это—выражение той полноты и насыщенности жизни, которые ощущает всякий, кто активно работает для социализма.

Посадкой на полюс был закончен первый этап завоевания полюса. Он представлял собою смелый и вместе с тем, хладнокровно и с большевистской выдержкой



рассчитанный бросок вперед ведущего авангарда экспедиции. Сложность перелета экипажа „Н-170“ состояла в неизведанности пути. Только благодаря беспримерному мужеству и находчивости т. Водопьянова, первый самолет был проведен строго по курсу. Как буревестник, „Н-170“ пробил тучи и, точно определив место посадки, опустился на полюс.

## ПОЛЮС ВЗЯТ!

Весь мир облетела весть о новой блестящей победе советских летчиков, совершивших посадку на Северном полюсе. Весь мир еще и еще раз убедился в несокрушимой мощи, в совершеннейшей технике советской авиации, в мастерстве и мужестве ее пилотов.

Тружасьи нашей страны восприняли это сообщение с гордостью и радостью за родину, имеющую таких бесстрашных сынов, пламенных патриотов своей страны, за партию Ленина—Сталина, за советское правительство, воспитывающих непревзойденных героев социалистического труда.

Создание полярной станции на крайнем севере земного шара, в районе полюса, завершает многолетнюю работу советских полярников по изучению Арктики. Это небывалое предприятие стало возможным благодаря исключительному вниманию и заботе, которыми окружена деятельность полярников в советской стране.

Воздушная экспедиция на полюс и организация там научной станции является еще одним доказательством того, что только в условиях социализма могут быть решены задачи, хотя и давно поставленные, но оказавшиеся непосильными при капиталистическом строе.

Появление в списке советских полярных станций 56-й станции с названием „Северный полюс“ имеет совершенно исключительное значение. Отважные советские полярники и летчики блестяще решили задачу небывалой трудности.

К неприступному Северному полюсу много-много лет устремлялись мечты полярников. Были сделаны неоднократные попытки овладеть, наконец, Северным полюсом. Но достичь его—это еще не значило завоевать. Надо было поставить Северный полюс на службу науке и человечеству, организовать на полюсе научную работу. Но ни у знаменитого полярника Пири, ни у других исследователей не хватало для этого ни сил, ни средств. И то, что оказалось не по плечу капиталистическим



странам, удалось осуществить стране социализма. На Северном полюсе начата первая в истории человечества зимовка.

Прошел первый день жизни советских полярников на Северном полюсе.

Телеграмма т. Шмидта об этом первом прожитом дне показывает, как чувствовали себя наши полярные герои, знавшие о том, что вся страна следит за их подвигом, что партия и правительство и лично т. Сталин полны заботой об их судьбе и работах. О. Ю. Шмидт телеграфировал:

„Прожили первые сутки на советской полярной станции у Северного полюса.

На дрейфующей льдине, рядом с самолетом, выросло пять палаток. Высятся две мачты радиостанции со связывающей их антенной. Установлена метеобудка, на треноге стоит теодолит для наблюдения высоты солнца, определения места стоянки и ее перемещения от дрейфа льдов“.

Впервые метеорологические наблюдения в установленные сроки пошли в Москву и вошли в общую сводку, резко усиливая наши знания, необходимые для предсказания погоды.

„У нас сравнительно тепло (минус 12 градусов), солнце, мелкая поземка.

Четверо зимовщиков вместе с экипажем „СССР—Н-170“ выгрузили и развернули доставленную этим самолетом часть имущества экспедиции, радиостанцию и научное оборудование.

Остальные восемь тонн, в том числе ветряной двигателя, годичный и страховой запас продовольствия, горючее и зимняя палатка, находятся на борту трех остальных самолетов, готовых к вылету с острова Рудольфа при первой летной погоде.

Все чувствуют себя великолепно. После суток непрерывной работы выспались в теплых спальных мешках. Входящие в состав нашей группы пять челюскинцев невольно вспоминают жизнь на дрейфующей льдине. Сейчас мы отомстили стихии за гибель „Челюскина“.

Рады сообщить, что смогли выполнить задание товарища Сталина и создать на полюсе прочную базу для науки и авиации. Наши мысли—с нашей великой родиной.

О. Ю. Шмидт“



## СОВЕТСКИЙ МАТЕМАТИК ШМИДТ

Отто Юльевич Шмидт—по специальности математик. Еще в 1916 году была издана одна из крупных его работ—„Абстрактная теория групп“. О. Ю. Шмидт был тогда приват-доцентом Киевского университета по кафедре математики. В 1919 году ученый-математик вступает в члены РКП(б) и с этого времени всю свою энергию, поистине юношескую, отдает советскому государству. Он работает в Ученом совете, встречается с Лениным, руководит Госиздатом, состоит членом коллегии ЦСУ, Госплана, Наркомфина, возглавляет издание Большой Советской Энциклопедии. Математик по специальности, он никогда не оставляет работы в своей отрасли науки. В 1924 году выходит второй из основных его трудов—„Группы, все подгруппы которых специальные“. В 1932 году Шмидт публикует третий труд—„Новое доказательство теоремы Кулакова в теории групп“.

Однако наперекор традиции, установившейся, вероятно, с тех времен, когда появился на свет первый математик, этот человек, как известно, не отличается рассеянностью, излишней отвлеченностью мышления. Он всем своим существом принадлежит жизни. Он обожает жизнь, землю, могучую материю нашей планеты, ее горы, ее воды, ее пустынные области, где еще не ступала нога человека. Едва лишь представляется возможность, этот ученый распахивает двери своего кабинета и устремляется в путь.

Он любит жизнь трудную, жизнь непокорную, жизнь полезную. Ученый-большевик, он использует человеческую энергию, чтобы раздвинуть границы культурных земель, на которых трудится наш народ. Вероятно, в обязанности главного редактора Большой Советской Энциклопедии не входило открытие новых земель, новых островов и проливов. Однако Отто Юльевич редактировал географический раздел Энциклопедии не только с помощью красного карандаша, но также с помощью альпенштока. В 1928 году картографы должны были нанести некоторые исправления на картах, так как главный редактор Энциклопедии, участвовавший в первой Памирской экспедиции, содействовал уничтожению белого пятна в обширной ледниковой области северо-западного Памира.

С этого года Шмидт начинает „редактировать“ не только Энциклопедию, но, главным образом, земли, ко-



торые в этой Энциклопедии подлежат описанию. Может быть, это слишком много для редактора Энциклопедии, но Шмидт—не только редактор Энциклопедии.

В этом человеке поражают прежде всего последовательность и планомерность в осуществлении планов, поистине грандиозных. Постепенно суживая круги, все ближе, все увереннее подвигаясь к пределу мечтаний многих ученых и исследователей, стремился он к раскрытию самой сокровенной тайны земного шара—тайны Северного полюса.

...Лето 1929 года в Архангельске было жаркое. В один из чудесных солнечных дней входит в крайком высокий голубоглазый человек и называет себя:

— Начальник экспедиции на Землю Франца-Иосифа. Его узнали. Приходу его удивились.

— Позвольте, Отто Юльевич, вы же работаете в Госплане и вот вдруг—в Арктику?

Он ответил серьезно, чуть улыбаясь (удивление, видимо, позабавило его).

— Надо посмотреть моря и льды севера, понаблюдать за погодой, подойти к „белым пятнам“... А там посмотрим, что будет дальше.

И этот математик, работник Госплана, отправился в экспедицию на ледоколе „Седов“.

Экспедиция „Седова“ была чрезвычайно удачной. В бухте Тихой была построена первая полярная станция—форпост Советской страны в Арктике. Радиостом на этой станции остался Кренкель. Мы видим, что в деле покорения еще недавно недоступных пространств появляются свои энтузиасты, верные друзья „полярного профессора“ Шмидта. В 1929 году Кренкель зимовал в бухте Тихой. Сегодня мы видим его на зимовке „Северный полюс“.

А „полярный профессор“, настойчиво и упорно, продолжал осаду одной из самых неприступных крепостей мира—осаду высокой Арктики. Уже в следующем 1930 году, на том же „Седове“, с тем же капитаном Ворониным, Отто Юльевич вел вторую экспедицию уже дальше на восток—в район Северной Земли. Здесь Шмидт снова оставил горсточку отважных людей,—была выстроена новая полярная станция во главе с Ушаковым. Эта же экспедиция открыла новый остров между Северной Землей и Землей Франца-Иосифа. Открытие явилось блестящим подтверждением научного прогноза профессора Визе, на основании целого ряда наблюдений, предполагавшего существование острова именно в этой



точке на карте. Остров был назван в честь автора этого замечательного прогноза.

Из второй полярной экспедиции Отто Юльевич вернулся буквально окрыленным. Он рассказывал, что экспедиции 1929 и 1930 годов обогатили науку чрезвычайно ценными материалами, которые в известной мере раздвигают завесу тайны, окутывавшей близкие к Северному полюсу области. Глядя в даль, как бы предчувствуя новые события в истории изучения Арктики, Шмидт говорил тогда:

— Эти два похода дали нам в руки так много нового, они подтвердили столько интересных предположений, что сейчас обязательно нужно ставить вопрос об организации сквозного плавания из Архангельска во Владивосток. Наше государство не может не преодолеть препятствий, которые воздвигнет Арктика на протяжении Северного морского пути. Этот путь обязательно должен служить и будет служить нашей стране.

Так зародилась идея сквозного похода из Белого моря на Тихий океан. Самые великие намерения в условиях нашей страны осуществляются в кратчайший срок. Сквозной поход был блестяще осуществлен в 1932 году ледоколом „Сибиряков“. Величайшее значение его было признано всеми. В те дни начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт и капитан „Сибирякова“ Воронин получили от товарищей Сталина, Молотова и Ворошилова телеграмму следующего содержания:

„...Горячий привет и поздравление участникам экспедиции, успешно разрешившим историческую задачу сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию“.

О. Ю. Шмидт привык разделять с товарищами все трудности, всю черновую работу, которая даже не входит в его обязанности. Он рассуждает правильно:— в серьезных условиях безопасность коллектива зависит не столько от машин, ледоколов, самолетов, сколько от самих людей, их сплоченности, их товарищеской спайки. Шмидт знает, что авторитет начальника держится на доверии, которое он сумел внушить своим поведением, своим мужеством и, главное, готовностью в ответственный момент взять на себя самую трудную, самую опасную работу.

В экспедиции ледокола „Седов“ нужно было взять на борт плотников, строивших научно-исследовательскую станцию на острове Гукера. Это была опасная операция. Ледокол отделяло от острова ледяное поле, про-



резанное трещинами. Шмидт сам отправился за плотниками, тащил вместе с товарищами тяжелые нарты из лодки, боролся с ветром, находил выход из положения, когда льдину начинало относить в океан. Прыгал через трещины, спускал на воду брезентовую лодку, усердно греб и вернулся с плотниками на борт ледокола, чтобы повести экспедицию в обратный путь из Арктики в Архангельск.

Вместе с капитаном Ворониным Шмидт повел ледокол „Сибириков“ по-новому пути, еще не изведанному мореплавателями. Он повел корабль из Белого моря в Тихий океан. Льды наваливались на борт корабля, шквалы обрушивались на него,—корабль продолжал свой путь. Давлением напиравшего льда были сломаны лопасти винта.

Шмидт поднял всех людей, об’явил аврал, винт отремонтировали, и корабль продолжал свой путь. Через два дня винт снова вышел из строя, моряки водрузили на мачты самодельные паруса, корабль продолжал свой путь и в одну навигацию закончил удивительный рейс. Тогда Шмидт получил первый орден. Через год этот упорный человек вторично отправился в плавание по Северному морскому пути.

Взявшись за серьезное дело, Отто Юльевич всегда доводит его до конца. Он упорен и настойчив, этот человек, соединяющий в себе широту взглядов настоящего ученого с отвагой и мужеством древних викингов. Перед тем, как начать эксплуатацию Северного морского пути, он отправляется на новую разведку арктических морей. Все мы помним эпопею „Челюскина“. Душой челюскинского коллектива в самые трудные его дни был Отто Юльевич—„наш старик“,—как называли его и моряки, и плотники, и гидрографы, и водители воздушных кораблей.

Эпопею „Челюскина“ знают теперь все, и не только в нашей стране.

Спокойствие О. Ю. Шмидта, его блестящее знание дела, бережное отношение к людям и твердое проведение партийной линии создают замечательную обстановку для работы.

Летом прошлого года с запада на восток был послан караван судов. 1936 год в ледовом отношении был самым трудным за последние два десятка лет. Все же караван советских кораблей успешно закончил свой рейс. Его выпелы, обвеянные арктическими бурями, сегодня гордо реют в водах Тихого океана. Во главе этого ка-



равана судов шел тот же водитель—Отто Юльевич Шмидт.

Нынешнюю экспедицию на полюс Шмидт подготавливал давно. Готовились к ней почти два года. По существу, за последние пять—семь лет всю нашу работу в Арктике можно рассматривать, как планомерную подготовку к завоеванию Северного полюса. Шмидт сам руководил этой работой. Он никогда не торопится. Он действует „математически“ точно, поэтому он не ошибается, он всегда уверен в успехе. Эта черта сказывается почти в каждом его слове.

Пламенные мечтания „ледового комиссара“ Шмидта сбываются. На побережье возникают новые социалистические предприятия, новые благоустроенные порты. В тундре крайнего севера расцветает советская культура. Целая армия численностью свыше 50 тысяч человек ныне штурмует просторы и преграды арктической природы. Впереди этой армии, участвуя в самых сложных и трудных этапах борьбы, стоит Шмидт—большевик, ученый.

## БОЛЬШЕВИКИ НА ПОЛЮСЕ

Блестящее выполнение первой части задания—посадка на полюсе и начало там зимовки—не только вызывает чувство восхищения и радости у трудящихся Советского Союза, но и учит всех нас, с какой настойчивостью, волей и героизмом надо выполнять все задания партии и правительства, как надо овладевать мощной техникой социализма на любых участках нашего строительства, как нужно любить свою родину и ради счастья и расцвета ее не жалеть своей жизни, быть подлинным горячим советским патриотом, всегда уверенно идти к победе, преодолевая все и всяческие трудности.

Быстро организовав лагерь, наши полярники уже на другой день после посадки на полюс приступили к научным работам, начали вести астрономические и метеорологические наблюдения, изучать дрейф льдины в самом центре полярного бассейна.

Связавшись по радио с островом Рудольфа, который с посадкой полярников на полюс утратил славу самой северной советской зимовки, Шмидт и его спутники с нетерпением ожидали прибытия остальных самолетов экспедиции.

Однако северная погода не давала возможности вылететь самолетам Молокова, Алексеева и Мазурука.



23 мая участники полярной экспедиции к полюсу получили приветствие руководителей партии и правительства.

Это окрылило героев. Оно согрело их во льдах Арктики теплой сталинской заботой. Оно повело их на новые подвиги. Большевицское приветствие руководителей партии и правительства, выражающее мысли и настроения всех трудящихся СССР, дает участникам экспедиции новую зарядку бодрости.

Состояние погоды в течение нескольких дней не позволяло остальным машинам начать перелет с острова Рудольфа на полюс. И только 25 мая, после того, как наконец удалось „подстеречь“ погоду, самолеты Героя Советского Союза Молокова и отважных летчиков Алексеева и Мазурука один за другим стартовали с острова Рудольфа.

Задача была не легкой. Требовалось не только дойти до полюса, но и найти на льдине флагманский самолет. Это можно было сделать только при точном курсе и обязательном пролете через полюс. Основным прибором, по которому вели самолет, был солнечный компас. Он работал отлично. Магнитный компас работал неплохо, хотя и несколько вяло. Гирополукомпас действовал нормально, гироманитные компасы вели себя устойчиво. Каждые полчаса определялся ветер и немедленно делались выводы для режима полета. Правильность взятого самолетом курса контролировалась по радиомаяку острова Рудольфа, который был слышен до самого полюса. Большую службу в определении курса сослужила астрономическая ориентировка.

Начиная с 85-й параллели пошли большие поля, годные для посадки,

Полет на полюс продолжался 8 час. и 10 мин.

Первым на полюсе сел самолет Героя Советского Союза Молокова.

В лагере была огромная радость.

Машины летчиков Алексеева и Мазурука должны были подойти.

Однако самолет Алексеева сел в стороне от станции, в том самом месте, где был посажен 21 мая самолет Водопьянова и откуда он был огнесен дрейфом.

Самолет Мазурука сел в расстоянии 55 км. от лагеря. На широте 89° пришло сообщение от Шмидта о том, что на самолете Водопьянова внезапно отказал радиокомпас.

Приходилось самим с воздуха определять местона-



Зимовщики дрейфующей станции „Северный полюс“: Папанин, Кренкель, Федоров и Ширшов



хождение самолета Водопьянова, отнесенного дрейфом от места первоначального положения.

Надо сказать, что еще в полете Водопьянова, а также и в полете остальных самолетов экспедиции, был установлен ряд необъяснимых пока нарушений в прохождении волн и в работе радиоаппаратуры, связанных с особенностями атмосферного электричества в центральной Арктике.

В связи с этим Академия наук СССР немедленно создала комиссию, чтобы тщательно рассмотреть причины радионарушений в полярных областях.

Выснилось, что с конца апреля и в начале мая совершенно не проходили короткие волны. Однажды был случай, когда не проходили даже длинные волны. Любопытное явление происходило при налаживании связи с самолетами тт. Алексеева и Мазурука. Сначала их радиации были обнаружены дальними радиостанциями, а уже потом расположенными ближе.

29 мая рация зимовки на мысе Челюскин слышала рацию Мазурука на волне 625 метров (от места посадки самолета „СССР--Н-169“ до мыса Челюскин около 1500 км.). В то же время зимовка „Северный полюс“ не могла связаться по радио с самолетом Мазурука, хотя расстояние между ними было всего лишь 55 км.

По мнению Пулковской обсерватории (проф. Герасимович) явления радиозадержек связаны с увеличением количества пятен на солнце.

Возмущенные области солнечной поверхности богаты ультрафиолетовыми лучами и являются источником потоков заряженных частиц, проникающих в нашу атмосферу.

27 мая летчик Алексеев, дождавшись погоды, благополучно вылетел с места своей посадки и легко достиг станции „Северный полюс“.

Продолжали ждать Мазурука.

В течение двух дней не удавалось установить с ним связи и определить его местонахождение. Несмотря на это, весь состав экспедиции во главе с ее начальником академиком Шмидтом сохранял полную уверенность в том, что с самолетом все должно быть благополучно и не может быть оснований для беспокойства.

С полюса телеграфировали:

„От Мазурука сведений пока нет. Надо полагать, что у него не ладится дело с радией. Во всяком случае, никто из нас не видит оснований для беспокойства: и Мазурук, и его второй пилот Козлов—очень опытные полярные летчики“.



Только 27 мая удалось уловить радиogramмы, пославшиеся Мазуруком:

„Слышим. Сидим за полюсом в зоне маяка. Широта 89 градусов 30 минут, долгота западная—100 градусов. Самолет исправлен, экипаж здоров. Готовим аэродром. Лыдина крепкая. Просим доложить начальнику экспедиции, ждем распоряжения. Слушаю сегодня, в 7 часов московского времени, на коротких волнах 33,4. Аккумуляторы целы. Прием на длинных наладим завтра. Сообщите, где другие корабли. Мазурук“.

В дальнейшем выяснилось, что самолет т. Мазурука благополучно прилетев с острова Рудольфа, сел среди торосов на льдине, толщиной в 4 м.

Начали готовить аэродром. Наладили метеонаблюдение, чтобы при первом улучшении погоды вылететь в лагерь Шмидта. Там же на льдине экипаж Мазурука отпраздновал тридцатипятилетие своего второго пилота, летчика Козлова.

Мазурук сел дальше других за полюсом, но все же достаточно близко от лагеря зимовщиков, чтобы с улучшением погоды прилететь быстро, как только он расчистит аэродром от торосов.

„Теперь бы только погоду“,—так думал и говорил каждый на станции, пока ждали прилета Мазурука.

Имя Мазурука не сходило с уст. Ждали его с нетерпением.

После прилета Мазурука всем, кроме зимовщиков, задерживаться на полюсе не приходилось; самолет Мазурука должен был доставить последние грузы для станции,—керосин (900 кг.), тросс для измерения глубины океана, продовольствие.

Прошло первых три-четыре дня пребывания экспедиции на дрейфующей льдине и в лагере на станции „Северный полюс“ установилась нормальная жизнь.

После первой же высадки на льдину, начали работать по созданию станции. Работа в лагере кипела всю, несмотря на непрерывную пургу. Снежная пыль забивала палатки. Их оградили стеной из снега. Также оградили и радию Кренкеля, построив „здание“ из аккуратных снеговых кирпичей.

„Это наше капитальное строительство!“.

„Кренкель обзаводится недвижимостью“—шутили на льдине. Обитатели дрейфующей льдины настолько освоились с полярной обстановкой, что порой казалось будто они уже долго жили на полюсе.

На машине Алексеева в лагерь был доставлен жилой



„дом“ папанинской группы—большая черная палатка с белой надписью „СССР. Дрейфующая экспедиция Главсевморпути“.

Зимовщики с гордостью поглядывали на свой „дом“. Это—самая теплая в мире палатка, в стенах которой и в ковре на полу—мягкий, нежный гагачий пух.

Когда были поставлены все палатки, лагерь выглядел обжитым поселком. По мере того, как один за другим на полюсе собирались самолеты экспедиции, росло население лагеря.

Сначала было 15, потом 29, а с прилетом Мазурука 35 человек.

На станции „Северный полюс“ стало тесно—„жилищное строительство“ не поспевало за темпом роста населения. К счастью стояла теплая погода (всего лишь минус 8 градусов) и можно было отдыхать под открытым небом, забравшись в спальные меховые мешки.

В полярном лагере, в самом сердце Арктики, шла такая же напряженная работа, какая идет и в любом уголке нашей необъятной страны.

Папанину приходилось заниматься хозяйством, оборудованием, устройством зимовки.

Ширшов и Федоров занимались различными научными исследованиями, Кренкель заботился о регулярности и непрерывности связи с островом Диксоном, через рацию которого шли переговоры.

Механики готовили самолеты к обратному полету на остров Рудольфа, осматривали моторы, баки, тросы, проводки, приборы, чтобы лишний раз убедиться в отличном состоянии своего хозяйства.

Около самолетов появились самодельные кипятильники, в которых плавил из льда и снега воду.

Кухни и столовые были устроены в хвосте каждого самолета.

Аппетит у всех был превосходный, ели вкусно и сытно.

Спали в спальных мешках и настолько с ними свыклись, что считали их нормальной постелью.

Вечерами играли в шахматы, писали дневники, делились планами и мыслями.

После того, как удалось установить прямую радиосвязь с Москвой, слушали замечательные концерты, устраивавшиеся специально для экспедиции. Впервые в этих широтах звучали веселые русские песни, которые исполняла народная артистка СССР Нежданова, и узбекские мотивы в исполнении замечательной пе-



вицы—заслуженной артистки Халимы Насыровой. С глубоким волнением слушали приветствия В. И. Качалова и Тамары-Ханум, Ойстрах, Козловский, Рейзен—все они играли и пели для первых советских людей на полюсе.

Концерт слушали в трех „залах“, т. е. в кабинах трех самолетов, куда собралось все население полюса. Передачу принимали на коротких волнах. Слышимость была хорошая.

Жители дрейфующей льдины чувствовали себя на полюсе заправскими „старожилами“. Как-никак—много дней прошло с момента высадки первых советских полярников на ледяные просторы Северного полюса! Самый северный в мире поселок благоустраивался с каждым днем. Он до прилета Мазурука насчитывал тринадцать „зданий“. В центре высился дом папанинцев с пристроенной к нему снежной кухней.

Семь жилых палаток образовали небольшой переулок. Недалеко от них находится метеорологическая палатка и три палатки, предназначенные для складских помещений. В смежном здании, построенном изо льда и снега, размещены радиорубка Кренкеля и машинное отделение.

В строй действующих „предприятий“ вступил ряд пунктов научных наблюдений. Научно-исследовательская работа производится на полюсе круглые сутки.

Полным ходом работала ветровая электростанция, заряжающая аккумуляторы. Недостатка в энергии станция не испытывает. Полярные ветры нашли, наконец, достойное применение.

Все как-то свыклись с ледовой обстановкой, не замечают ее своеобразной красоты. А, между тем, дрейфующий лагерь—исключительно живописное поселение. Ветряк, папанинский дом, камбуз, выстроенный из снежных кирпичей, розовые, белые, защитные, черные палатки, нарты, лыжи, торосы, ропаки, белая снежная пелена. Это очень красиво! А в ясный солнечный день все вокруг сверкает, блестит, искрится. Волнуешься, когда смотришь на эту величественную картину.

Вот как описал один из корреспондентов дни, проведенные на полюсе:

„...Жизнь в лагере вошла в норму. Выработался твердый распорядок дня. Каждый точно знает свое место и свой участок работы. После работы на свежем воздухе разыгрывается великолепный аппетит. Участники экспедиции с удовольствием готовят из концентратов вкусные завтраки, обеды и ужины. В меню—всевозмож-



ные супы и борщи, куриные и говяжьи котлеты, яичница, кисели, какао и кофе. В качестве гарниров к жаркому употребляются сушеный картофель и лук.

В лагере ни в чем нет недостатка. Только вот книг, к сожалению, мало. А по „вечерам“ у полярников появился досуг,—почитать так и тянет!

Ходят в меховых костюмах и меховой обуви. Большой популярностью пользуется у нас бритва. Все мы имеем вполне культурный вид.

Жизнь в лагере не утихает ни на миг. Казалось бы, все уже сделано. Папанинская зимовка в основном подготовлена, дрейфующая станция оборудована. Однако неугомонные полярники ежеминутно находят себе работу.

Участники экспедиции обжились и привыкли к лагерной жизни. Дни заполнены хозяйственными заботами. Несут круглосуточную вахту.

Около радио часто толпится население Северного полюса, жаждущее узнать последние новости.

„Неистовый радист“ Кренкель мечтает:

— Буду работать с любителями! Советские коротковолновики должны держать крепкую, надежную связь с Северным полюсом!...

Радисты сменяют один другого, но все же не могут принять всех делеш, присылаемых в адрес станции „Северный полюс“ со всех концов Советского Союза, а также из зарубежных стран.

Флагштурман экспедиции Спирин выполнил поручение своей дочери Вали и „доложил“ ей:

— Шмидту пионерский привет передал. Благодарит, шлет тебе тоже с Северного полюса.

Бодрый, жизнерадостный народ живет близ оси земного шара! Используя минуты заслуженного отдыха, тот же Спирин спешит размять ноги.

— Лыдина толстая. Катаюсь на лыжах!—сообщает он, между прочим, в одной из радиogramм в Москву, повествуя о своем житье-бытье в лагере станции.

Федоров не слезает с лыж. Его закутанная в меха фигура мелькает по всему ледяному островку.

Делясь впечатлениями о своих экскурсиях, он рассказал, что ледяное поле, на котором расположен лагерь, окружено большим валом ледяных обломков, оставшихся от давних столкновений льдов. За валом виднеются довольно значительные торосы. Между ними трещины и полыньи, которые, в зависимости от направления ветра, сходятся и расходятся. Далеко вокруг простираются безбрежные ледяные поля.



Славные морозы, стоявшие в районе Северного полюса, во время пребывания на дрейфующей льдине самолетов экспедиции Шмидта начали сменяться морозящими осадками и туманами. Вокруг льдины начали образовываться полыньи. Снег стал подтаивать и под палатками образовывались лужи.

Регулярно определялись координаты лагеря, так как каждый день льдина подвергалась дрейфу. С ослаблением ветра дрейф хотя и продолжался, но с меньшей скоростью.

В среднем льдина перемещалась со скоростью 9 км. в сутки, в сторону Гренландии.

Все было готово к тому, чтобы отпустить самолеты на „Большую землю“, но задерживал самолет Мазурука. Он все еще сидел в стороне от лагеря. И это волновало всех.

На помощь летчику Мазуруку решили послать самолет героя Советского Союза Молокова.

Полет было решено предпринять, несмотря на то, что после перелета тяжелых самолетов с острова Рудольфа на дрейфующую льдину Северного полюса в машинах осталось только самое необходимое количество горючего на обратный рейс. В обрез!

29 мая была солнечная, безоблачная погода. „СССР—Н-171“ легко оторвался от ледяного аэродрома и начал набирать высоту. Молоков вел самолет все выше и выше в ясное солнечное небо полюса. 300, 600, 800, 1000 метров.

Летели над огромными бескрайними льдинами... То и дело встречались трещины и разводья. Видимость сначала была отличная. Лишь южнее от курса, по которому летел самолет Молокова, стлался туман.

Штурман Ритслянд точно привел самолет к тому месту, которое было указано Мазуруком. Однако никакого самолета на льду не обнаружили. Обследовав тридцатимильный район, Молоков развернул машину и пошел назад к дрейфующей льдине, домой к лагерю.

Около часа самолет находился над льдами полюса.

Самолет Молокова уже шел на посадку, чтобы сообщить, что вследствие облачности не нашли Мазурука, как его радист услышал отрывочные сообщения с самолета Мазурука. Он сообщал: „... Все в порядке... Работу радиции самолета Молокова слышу... Основной приемник испорчен... буду работать в 20 часов на волне 625...“

Как всегда, Молоков сделал блестящую посадку.

... В 20 часов радисты Кренкель, Иванов, Строилов, Жуков чутко прислушивались к звукам радио. Наконец



установили прямую связь с Мазуруком. Он передал, что весь экипаж здоров, настроение бодрое. 30 мая экипаж кончает расчистку аэродрома от торосов. При первом прояснении погоды самолет „СССР—Н-169“ вылетит в лагерь. Отсутствие в последние дни солнца не давало Мазуруку возможности точно определить координаты нахождения...

Дни проходили за днями... Густые серые облака уже несколько дней, словно серая шерстяная вата, облепляли весь небосклон.

Видимость мизерная. Мазурук сообщает о такой же погоде. Лететь в этих условиях нельзя.

К вечеру 4 июня кое-где среди облаков появились просветы. Вскоре заговорила рация самолета „СССР—Н-169“. Мазурук попросил к аппарату руководителей экспедиции. Разговор велся по радиотелефону.

— Правда,—говорил Мазурук—наша взлетная площадка все еще недостаточно хороша, но шестеро людей не скоро сумеют привести аэродром в полный порядок. До каких же пор нам здесь сидеть?! Разрешите вылететь сегодня! Я думаю, что это вполне возможно“.

Шмидт посоветовался с пилотами и дал согласие.

В 6 часов 25 минут утра, 5 июня самолет Мазурука поднялся в воздух. Начались минуты напряженного ожидания.

Вскоре на границе видимости показалась черная точка. Еще несколько минут—и самолет „СССР—Н-169“ коснулся лыжами льдины дрейфующей станции. Теперь все корабли воздушной экспедиции были в сборе!

## СОВЕТСКИЙ ФЛАГ НАД ПОЛЮСОМ

С прилетом Мазурука все работы по организации научной станции на дрейфующей льдине у Северного полюса были закончены.

Мазурук и его товарищи недолго гостили в лагере. Быстро произвели разгрузку самолета и тут же стали готовить машины к вылету на остров Рудольфа.

Пока борт-механики хлопотали у самолетов, остальные участники экспедиции помогали папанинцам разместить вновь прибывшие грузы. Ширшов, как ребенок, радовался получению лебедки. Ему не терпелось сделать определения глубины океана.

Пришлось монтировать лебедку, сделали во льду небольшую прорубь, чтобы сквозь нее проходил трос с измерительными приборами.



На трассе Северный полюс—остров Рудольфа наступило некоторое улучшение погоды.

—Скорее!—торопил Шмидт,—к утру надо вылететь.

Через несколько часов все работы по оборудованию зимовки были закончены. Каждый килограмм десятитонного груза полярной станции прошел тщательнейшую проверку и получил строго определенное место на территории лагеря. И чего тут только не было! В пространной описи имущества папанинцев числятся такие вещи, как пишущая машинка, клиперботы, ружья, кастрюли, простыни, различная мануфактура—от грубой парусины до тончайшего шелка, шахматы, стулья, огромное количество всякой одежды, бритвы, карты, кухонная печь, научные приборы, двигатели, бидоны с горючим и множество разных других предметов.

Наши отважные зимовщики И. Д. Папанин, Э. Т. Кренкель, П. П. Ширшов и К. Е. Федоров были снабжены всем необходимым.

В солнечную полярную ночь, при сильном северном ветре, все обитатели льдины собрались на торжественный митинг, посвященный официальному открытию станции „Северный полюс“.

Митинг был открыт на Красной площади поселка дрейфующей экспедиции—между основной палаткой зимовки, самолетами и складами.

34 участника экспедиции окружили своего руководителя.

На нарты поднялся Отто Юльевич Шмидт и произнес короткую, но горячую и взволнованную речь.

Шмидт говорил порывисто, заметно волнуясь. Его слова разносились далеко по ледовым просторам, и чуть слышное эхо повторяло их где-то у самолетов.

О. Ю. Шмидт сказал:

„Открываю митинг, посвященный окончанию работ по созданию научной станции на дрейфующем льду Северного полюса.“

Мы все глубоко пережили эти месяцы, когда выполняли большое и трудное дело, доверенное нам страной. Мы счастливы, что осуществили задание товарища Сталина, что мы добыли новую славу нашей родине, что еще ярче засверкала слава СССР во всем мире.

Мы не победили бы, если бы наша коммунистическая партия не воспитала в нас преданность, стойкость и уверенность, мы не победили бы, не будь блестящей техники наших заводов, не победили бы, не будь у нас такого спаянного коллектива, где осуществилось под-



...линное единство умственного и физического труда. Наши летчики, штурманы, наши изобретательные механики—весь состав экспедиции—люди высоких умственных дарований и поразительной физической умелости.

Сегодня мы прощаемся с полюсом, прощаемся тепло, ибо полюс оказался для нас не страшным, а гостеприимным, родным, словно он веками ждал, чтобы стать советским, словно он нашел своих настоящих хозяев.

Мы улетаем. Четверо наших лучших товарищей, наших любимых друзей, остаются на полюсе. Мы уверены, что они высоко будут держать знамя, которое мы им сейчас вручаем. Мы уверены, что их работа в истории мировой науки никогда не потеряется, а в истории нашей страны будет новой страницей большевистских побед.

Поздравляю остающихся с великой задачей, возложенной на них родиной“.

Шмидту отвечал начальник первой в мире зимовки на дрейфующей льдине в районе Северного полюса—Папанин.

„От имени четырех остающихся здесь сынов социалистической родины я прошу Отто Юльевича передать товарищу Сталину, что мы с честью выполним задание, оправдаем огромное доверие, оказанное нам.

Мы никогда не уроним престижа своей родины, не посраим достоинства граждан Советского Союза.

Будьте спокойны за нас, дорогие друзья. Трудности нас не страшат. Вы улетаєте, но мы не остаемся одинокими. Мы чувствуем поддержку всей нашей страны, всего советского народа.

До свидания, друзья, спасибо вам за все!“

Когда он кончил свою речь, Шмидт скомандовал: — Поднимите флаги!

По команде Шмидта радист Эрнест Кренкель выбирает трос. По алюминиевым мачтам поползли вверх и затрепетали на ветру два ярких знамени—государственный флаг СССР и флаг с портретом товарища Сталина.

Так состоялось официальное открытие станции „Северный полюс“.

Наступила тишина. Отто Юльевич Шмидт четко и ясно читает текст рапорта товарищам Сталину и Молотову:

„ЦК ВКП(б) — товарищу Сталину.

Совнарком СССР — товарищу Молотову.

6 июня устройство научной станции на дрейфующей



полярной льдине закончено. Станция торжественно открыта подъемом флага, пением „Интернационала“, салютом и „ура“ в честь СССР и товарища Сталина.

Научные работы развернули полностью по программе. Зимовщики остаются, прекрасно снабженные, на установленных сроки. Полные сил, гордые оказанным им доверием, заверяют, что выполнят задания, которые партия и правительство на них возложили.

Самолеты вылетают в обратный путь. Мы знаем трудности этого пути. Но главное уже сделано: 4 советских самолета пролетели от Москвы до острова Рудольфа, а оттуда—через Ледовитый океан до полюса. Все 4 самолета прошли точно над полюсом, затем совершили посадку на льдины, собрались вместе, основали и оборудовали научную станцию у полюса. Доставлены 10 тысяч килограммов груза. Не было ни одной аварии, ни одной поломки в пути. Все люди здоровы. Самолеты, моторы, все оборудование—советского производства.

Впервые на Северном полюсе проведена операция такого масштаба, дающая возможность всесторонне изучить центр Арктики, о чем давно мечтали лучшие ученые всех стран. Это оказалось посильным только для страны социализма.

Рапортуем Всесоюзной Коммунистической партии, воспитавшей нас, и Правительству нашей дорогой родины о выполнении задания. Мы бесконечно счастливы, что мы, сыны—страны социализма, идущей от победы к победе под гениальным водительством товарища Сталина. Мы счастливы, что нам было поручено добыть еще одну победу и что это поручение мы выполнили.

От имени всего коллектива экспедиции:

Шмидт, Водопьянов, Молоков, Папанин, Шелелев, Догмаров“.

„Ура“ в честь товарища Сталина провозглашает Шмидт. Все восторженно подхватывают этот возглас, и в воздухе гремит „ура“ во славу того, кто учит, воспитывает, вдохновляет и ведет нас к победам.

— Митинг окончен,—говорит Шмидт.

Это было в последние минуты пребывания Шмидта на льдине экспедиции.

Обнажив головы, все поют „Интернационал“. В сердце Арктики, над ледяными просторами несутся звуки победного гимна революции.

В 3 часа утра участники экспедиции собрались на аэродроме. Спешно заканчивались последние приготовления к отлету.



В 3 часа 25 минут все было готово. Каждый горячо обнял четырех отважных зимовщиков. Расцеловавшись с дорогими друзьями, пожали мужественные их руки, спешат к самолетам. Последние прощальные минуты. О. Ю. Шмидт отошел в сторону и молча прощается с лагерем. Он несколько минут смотрит на палатки, на ветряк, на развевающиеся флаги любовным взглядом. Затем решительно шагает к флагманскому кораблю. К самолетам снова подбегают Папанин, Кренкель, Широшов и Федоров. Они кричат:

— Привет материку, родной Москве, привет товарищу Сталину!

Раздалась команда:

— По самолетам!

В 3 часа 30 минут флагманский самолет „СССР—Н-170“, управляемый Героем Советского Союза М. В. Водопьяновым, оторвался от ледяного аэродрома и ушел в высоту. Вслед за ним поднялись воздушные корабли Мазурука, Молокова и Алексеева.

Вся операция заняла 7 минут!

Сделав круг над лагерем, самолеты легли на курс. Внизу виднелись строения первого поселка в районе полюса и алый стяг советской экспедиции, развевавшийся по ветру. В разных концах ледового поля стояли снаряженные нарты. Это были запасные склады продовольствия и оборудования. Ритмично кружился винт ветряка. Четыре крохотных человеческих фигурки стояли на опустевшем аэродроме, провожая взглядом удалявшиеся самолеты... Из кабины самолета улетающие бросают последний прощальный взгляд на дрейфующую льдину.

## КАК ЭКСПЕДИЦИЯ БУДЕТ ЗИМОВАТЬ НА ПОЛЮСЕ

Лагерь состоит из четырех баз, разбросанных друг от друга на расстоянии 200—500 м. К каждой базе проложено несколько дорог.

Центр лагеря—основная палатка, жилище участников экспедиции, внешне похожа на авиационный ангар. Ее длина—3,70 м., ширина—2,5 м., высота—2,5 м. На алюминиевом каркасе наложен брезент, на него—две покрышки из гагачьего пуха в шелковых оболочках. Снаружи все это закрыто черным прорезиненным брезентом. На крыше белыми буквами сделана яркая надпись:



„СССР. Дрейфующая экспедиция Главсевморпути“. Черный цвет избран для того, чтобы жилье резко выделялось на белом фоне льда и снега и служило своеобразным маяком во время экспедиций в районах полюса. Черный цвет поглощает большее количество солнечных лучей и это повысит температуру в палатке.

Нижний край палатки подбит оленьим мехом: все алюминиевые трубы обшиты брезентом. Пол в жилье—резиновый, надувной. С помощью насоса полярники накачают толстую (15 см. шириной), очень прочную, широкую резиновую подстилку.

Палатка укреплена следующим образом: от ее верхних узлов, от колец оттянуты шелковые веревки и закреплены на деревянных кольях. Полярники будут регулярно разчищать дороги к жилью, сбрасывать излишки снега с крыши, оставляя для тепла небольшой снежный слой в 4—5 см. Внутри, по всем брезентовым стенам, нашиты десятки „карманов“ с застежками.

Если ледяной вал обрушится на дом, зимовщики тотчас перережут шелковые веревки и перебросят палатку. Вещи, заложенные в „карманах“, останутся на своем месте. Можно ждать, что полярной „ночью“ посредине палатки пройдет трещина, вокруг вздыбится льды, начнется сжатие полей. Но и тогда полярники смогут спасти или всю палатку, или часть ее.

Прежде чем, попасть в „дом“, нужно войти в тамбур, сделанный из легкого брезента, размером  $1,5 \times 1$  м. и высотой в 1,8 м. Из тамбура ведет дверь в основное помещение. Дверь резиновая, на алюминиевом каркасе. Вся середина ее обшита волчьим мехом.

Внутри палатки—четыре кровати, размещенные одна под другой, вроде нар. Кровать Ширшова, находящаяся внизу, будет одновременно для него и лабораторией. Закрывшись чехлом, взяв с собой аппаратуру и примус, он может там совершать различные лабораторные работы.

В палатке расположено сердце оборудования: радиостанция. Вместо стула у Кренкеля запасная радиостанция.

Бронированные провода, обернутые в меховые чехлы, тянутся из палатки по канавке, вырубленной во льду, в машинное отделение. Палатка с мотором и динамомашиной—вторая палатка лагеря—расположена в стороне, она сшита из двойного легкого прорезиненного шелка—прочна и удобна. Мотор мощностью в 2 лошадиные силы изготовлен киевским заводом им. Чубаря. Он будет питать радиостанцию. Помимо основного мотора,



имеется запасной. Вообще все приборы, все снаряжение изготовлено в двух-трех комплектах.

Для освещения палаток экспедиция взяла с собой керосиновые фонари типа „Летучая мышь“, электролампочки и аккумуляторы. Помимо моторов, зимовщики будут пользоваться „голубой энергией“—силой ветра.

Ветряк расположен рядом с главным жильем. При ветре, дующем со скоростью 3 м. в секунду, ветряной электродвигатель уже начинает работать. При сильных порывах он автоматически уменьшает свою площадь и сбрасывает нагрузку.

Во льду прорублено отверстие, над которым поставлена третья палатка. В палатке гидролога лебедка с тросом, барометр—прибор для взятия проб воды на различных глубинах, особый „шуп“ для поднятия комьев океанского грунта. Специальными сетями зимовщики будут извлекать морских животных. Другой прибор с автоматическим самозаписывающим счетчиком, опущенный в океан, сообщит направление и быстроту течений.

Предполагаемая глубина океана на Северном полюсе—4000—5000 м. Экспедиция взяла с собой трос длиной 9000 метров; его намотали на три катушки, 5000 метров троса намстаны на один барабан, а остальные 4000 метров—поровну на две меньшие шпули.

Четвертая, тоже не отапливаемая, палатка выделена для проведения всевозможных астрономических и магнитных наблюдений. Здесь—царство Евгения Федорова. Он снабжен всеми необходимыми приборами. Если удастся продлить зимовку и на время полярной ночи, то Федорову удастся произвести ценнейшие наблюдения за северным сиянием и сфотографировать его. Это даст много ценного в деле изучения стратосферы.

В лагере четыре базы, каждая из которых взаимозаменяема. Экспедиция располагает семью палатками: в случае необходимости, каждая из них может служить домом.

Зимовщики снабжены нартами чукотского типа. Нарты способны выдержать нагрузку в 300—400 кг.

Зимовщики вооружены двумя винтовками, наганами, винчестером для охоты на нерп. На полюс взята собака, которая будет служить в экспедициях, развлекать зимовщиков, быть сторожем (неизбежны, конечно, встречи с голодными медведями!) и ассенизатором.

Для участников экспедиции шито замечательное полярное обмундирование. Ни одна экспедиция на север не имела столь отличной экипировки.



Из волчьих шкур сшиты длинные, двухметровые спальные мешки. Если будет холодно, внутрь волчьих мешков всовываются добавочные—легкие, теплые, из гачьего пуха на шелку.

Каждый зимовщик одет, примерно, так: двойное нижнее белье—шелковое и шерстяное, теплый шерстяной свитер, оленьи штаны, рубаха. В большой холод добавляются теплые кальсоны из мериносовой шерсти.

На голове—шапки-ушанки из пыжика или из росомахи на пыжике с двойным слоем ватина. На руках—шерстяные перчатки из мериноса и меховые краги. В ветер будут надевать брезентовые плащи.

Каждый имеет по 6 пар лифт—высокие чулки из волчьего и оленьего меха. В них будет тепло при морозе в 40—50 градусов. Взяли с собой валенки 48 размера(1)—в них зимовщики будут спастись от злых морозов. Есть валенки и меньшего размера для ходьбы на лыжах. Летом будут пользоваться короткими кожаными сапогами из мочевого пузыря быка. В таких сапогах можно стоять в воде 10 часов и нога будет сухой.

В палатке тяжелая одежда снимается и надеваются замшевые жилеты на оленьем меху. Так будет удобнее сидеть и работать.

Много помог снаряжению экспедиции институт инженеров питания, который приготовил для зимовки всевозможные кушанья: борщи, щи, супы, бульоны, котлеты, кисели.

Всего взято 4 тонны продовольствия, достаточного на полтора года.

При выборе продуктов питания основное внимание было обращено на снижение веса. Все имеет легкий вес, удобно упаковано и высокопитательно. Для приготовления 300 кг. порошка куриных котлет было убито 5000 кур. Заменили папиросы табаком—нельзя везти лишний груз мундштуков.

Зимовка обеспечена продовольствием отменно, высокого качества.

Зимовщики должны твердо соблюдать следующий регламент дня: в 8 часов утра подъем. К 9 часам дежурный приготовит завтрак: паюсную икру, охотничьи сосиски, плавленый сыр, масло, горячую яичницу.

В 3 часа дня—обед: горячие суп или борщ, щи, на второе по выбору: куриные или мясные котлеты, третье—компот или кисель.

Ужин—в 7 часов.

Обязательно 2—3 раза в день зимовщики будут есть



горячее. Будет проводиться самая жестокая экономия топлива. По плану, экспедиция в среднем должна расходовать за сутки не более 1,5 л. керосина и бензина. Раз в 10 дней разрешается превысить эту норму, истратив в день 3 л. горючего для проведения научных работ.

В лагере вводится круглосуточное дежурство: нужно во-время заметить сжатие льдов или приближение голодного арктического медведя.

Заранее выработан план научно-исследовательской деятельности на полюсе и план культурных мероприятий. Зимовщики будут жить не только сытно, но и культурно. В их распоряжении—радио, библиотеки художественной и политической литературы, шахматы, домино, шашки, игральные карты, патефон с пятнадцатью пластинками; у каждого фотоаппарат и общая с'емочная кинокамера „кинемо“ с запасом пленки в 3000 м.

В районе полюса четверка зимовщиков рассчитывает пробыть долгие месяцы. Если создастся угрожающее положение для лагеря, зимовщики не станут скрывать этого и сообщат руководителям партии и правительства о действительной обстановке. Бояться им нечего: в нашей стране никогда не пропадешь!

На льдине создано несколько самостоятельных продовольственно-технических баз. Каждая из них представляет собой снаряженные нарты. Они в состоянии обеспечить всем необходимым нормальную жизнь и научную работу экспедиции в течение определенного времени. Если же погибнут и эти запасы, то зимовщики будут немедленно сняты с дрейфующей льдины самолетами.

Существуют три проекта обратной доставки экспедиции на материк. В течение всего периода пребывания зимовщиков на льдине один тяжелый самолет, один дальний разведчик и одна легкая машина для разведки облачности будут находиться на острове Рудольфа.

В том случае, если экспедицию придется снимать в аварийном порядке, тяжелый самолет опустится на льдину и заберет Папанина, Кренкеля, Ширшова, Федорова и материалы их наблюдений. Все остальное снаряжение будет оставлено.

Если льдину отнесет так далеко на запад, что она окажется близко от материка, то для снятия зимовщиков помимо самолетов будут использованы ледоколы, которые пойдут в высокоширотную экспедицию.

Если льдина будет дрейфовать вокруг полюса, то за зимовщиками по окончании их научной работы прилетит воздушная эскадра.



Сейчас трудно предвидеть, куда ледовый дрейф понесет зимовку. Возможно, что лагерь попадет в такой дрейф, который будет кружить льдину в районе полюса. Не исключено, что льды понесут зимовку либо в сторону Гренландии, либо к американским берегам.

Зимовщики отдадут полный отчет в том, что их могут ждать опасности и лишения. Но разве трудности могут остановить людей страны социализма?

Партийные и непартийные большевики, посланные волею партии и правительства на самую вершину мира, будут высоко держать знамя нашей родины, до конца выполнять свой долг. Они водрузили на Северном полюсе красное знамя всепобеждающего социализма, провозгласили гимн в честь великого вождя, лучшего друга полярников—товарища Сталина.

В царстве вечного безмолвия, среди вечных льдов будут работать спокойно, зная, что о них думает и заботится великая страна и, в случае необходимости, к ним всегда придут на помощь отважные советские пилоты, парашютисты, мужественные работники Арктики.

## С ПОЛЮСА НА БОЛЬШУЮ ЗЕМЛЮ

К моменту старта небо затянуло облаками. Самолеты поднимаются выше облаков, и снова ослепительное полярное солнце над машинами. Флагманский корабль уверенно ложится на курс. Три корабля неотступно идут за ним.

Курс держали по радиомаяку. Он оказал нашим летчикам неоценимую услугу.

Этот маяк представляет своеобразную передающую радиостанцию. Излучая в определенном направлении волну, радиомаяк указывает воздушным кораблям точный курс. Все самолеты экспедиции оборудованы пеленгаторными установками—специальными приемными радиостанциями, позволяющими пилотам вести корабли точно по курсу, указанному маяком.

Пеленги для самолетов дает и радиопередатчик острова Диксон, который совместно с передачей некоторых других радиостанций ориентирует самолеты в правильном выборе курса.

В 8 часов 23 минуты в разрывах между облаками показался остров Рудольфа. Машины смелых пилотов, выполнив задание партии и правительства, вернулись на твердую землю, сели на остров Рудольфа.



Затем был совершен перелет в Амдерму самолетов Водопьянова, Молокова и Алексеева. Самолет летчика Мазурука оставлен на острове Рудольфа служить в качестве дежурного на случай экстренной связи с зимовщиками Северного полюса.

В Амдерме были переставлены самолеты с лыж на колеса, после чего экспедиция была готова к возвращению в Москву.

21 июня самолеты экспедиции сели на Архангельском аэродроме, а 25 июня четыре воздушных корабля и их славный экипаж вернулись в Москву.

Руководители экспедиции тт. Шмидт и Водопьянов рапортовали партии и правительству о выполнении Сталинского задания.

## ВСТРЕЧА В КРАСНОЙ СТОЛИЦЕ

Цветами, радостными приветствиями, веселыми песнями встретила Москва полярных героев. Улицы были запружены народом.

День встречи стал народным праздником. В небольшом отряде советских людей страна видела самое себя, видела черты характера, которые воспитывают в нашем народе товарищ Сталин и большевистская партия.

Замечательных летчиков и участников героической экспедиции встречали товарищи Сталин, Молотов, Каганович, Ворошилов, Калинин, Андреев, Микоян, Чубарь, Косиор, Жданов, Ежов, Хрущев, Димитров, Литвинов, Егоров, Буденный и другие.

На митинге, по случаю возвращения экспедиции, ее героический руководитель, „ледовый комиссар“ товарищ Шмидт говорил:

„Может быть, не все знают, что товарищ Сталин, занятый огромной своей работой, уделял много внимания северу, что по личной инициативе товарища Сталина был создан особый государственный орган для освоения севера, даны все необходимые материальные средства и люди для выполнения этой задачи. И руководил этим делом товарищ Сталин, непрерывно поощряя нас когда надо, удерживая когда мы излишне увлекались.

Это руководство, эту человеческую заботу, эту теплоту мы чувствовали каждодневно. Сталинское задание, Сталинский стиль работы, которому мы старались подражать—это были движущие силы на нашем пути. Не



было дня, чтобы мы в своих беседах, возвращаясь мысленно к родине или думая о трудностях, которые нам предстояло победить, не вспоминали о товарище Сталине.

А когда радио донесло до нас весть о злодейских преступлениях, которые пытались совершить фашистские выродки против нашей страны, против нашей партии, против нашего вождя,—наши сердца вместе с трудящимися всей страны закипали злобой, и мы, так же, как и весь советский народ, не пожалели бы ни крови, ни жизни для защиты своей социалистической родины.

Товарищи! Работа в Арктике еще не кончена. Заложена очень серьезная основа, но еще многое надо сделать. Мы знаем, что и в дальнейшей нашей работе мы будем чувствовать такую же поддержку всей страны, такое же мудрое руководство нашего правительства, нашего Центрального Комитета партии. Мы все отдадимся будничной работе, чтобы извлечь всю необходимую пользу из того шага, который мы сделали. Мы доведем дело до конца. Полюс будет действительно давать все то, что может дать природа освобожденному человечеству. Тому порукой то, что мы работали, работаем и будем работать под руководством товарища Сталина!

Герой Советского Союза т. Водопьянов рассказал в своей речи, чем и как была обеспечена уверенность каждого участника экспедиции к полюсу в ее успехе и благополучии.

Он говорил: „Меня спрашивали, когда я готовился к полету: „Как ты полетишь на полюс, и как ты там будешь садиться? А вдруг сломаешь машину, пешком-то далеко идти?“ (Смех). Я говорю, что сяду. Если поломаю, пешком не пойду, потому что у меня за спиной сила, мощь: товарищ Сталин не бросит человека! (Крики „ура“, бурные аплодисменты). Прежде чем полететь на полюс, мы перечитали все книги об экспедициях на север. Занятие не очень веселое; читаешь: там погиб человек, там пропал человек, там еще что-нибудь. Арктика проглотила не одну человеческую жизнь. Но наши жизни Арктика проглотить не посмела, потому что она стала дрессированной и укротителями ее являются большевики (аплодисменты).

Великое историческое дело покорения Арктики, завоевания Северного полюса совершено руками большевиков, советского народа“.

Сталинское задание было блестяще выполнено. Славные сыны родины, покорившие Арктику, получили от правительства достойную награду. Каждый участник



экспедиции был отмечен награждением ордена и денежной премией, из них

**ЗВАНИЕ ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА,  
СО ВРУЧЕНИЕМ ОРДЕНА ЛЕНИНА:**

1. ШМИДТ О. Ю.—начальник экспедиции.
2. СПИРИН И. Т.—майор, флаг-штурман экспедиции.
3. ПАПАНИН И. Д.—начальник станции „Северный полюс“.
4. АЛЕКСЕЕВ А. Д.—командир самолета „Н-172“.
5. МАЗУРУК И. П.—командир самолета „Н-169“.
6. ГОЛОВИН П. Г.—командир самолета „Н-166“.
7. БАБУШКИН М. С.—пилот самолета „Н-170“.

**ВТОРЫМ ОРДЕНОМ ЛЕНИНА:**

1. ВОДОПЬЯНОВ М. В.—Герой Советского Союза, командир отряда и самолета „Н-170“.
2. МОЛОКОВ В. С.—Герой Советского Союза, командир самолета „Н-171“.

**ОРДЕНОМ ЛЕНИНА**

1. КРЕНКЕЛЬ Э. Т.—радист станции „Северный полюс“.
2. ШИРШОВ П. П.—научный сотрудник станции „Северный полюс“.
3. ФЕДОРОВЕ. К.—научный сотрудник станции „Северный полюс“.

Благородный подвиг Шмидта, Водопьянова, Спирина и их товарищей воодушевляет всех, в ком сильно чувство любви к угнетенному человеку и чувство ненависти к угнетателям.

Бойцы республиканской Испании, защищающие честь и независимость своей родины, крепче сожмут винтовки. Стахановцы советских фабрик и заводов с утроенной энергией возьмутся за работу. Наши колхозники с еще большими усилиями будут бороться за урожай. Наши пограничники еще зорче, еще бдительней будут оберегать советские рубежи. Наша молодежь станет учиться еще лучше для того, чтобы быть такими же, как Шмидт, Водопьянов, Папанин.

В радостный день высокого награждения героических участников великой Северной экспедиции весь Советский Союз от края и до края взволнованно, горячо и любовно приветствовал их. Пусть знает весь мир, как на свободной, счастливой советской земле награждают беззаветных энтузиастов, храбрецов, смельчаков, мужественных патриотов, доблестных сынов родины.



## ВОЗДУШНАЯ ТРАССА СССР—США ОТКРЫТА.

Через несколько дней после того, как наши полярные герои организовали авиационную базу на острове Рудольфа и „56 полярную станцию Главсевморпути“ на льдине Северного полюса, весь мир узнал о том, что советские летчики открыли еще одну великолепную страницу в истории развития авиации и ее завоеваний.

18 июня, в 4 часа 7 минут, героический экипаж самолета „АНТ-25“ „По Сталинскому маршруту“ стартовал из Москвы в Америку через Северный полюс.

Рано утром 18 июня на Щелковском аэродроме в Москве был подготовлен тот самый самолет, на котором в прошлом году Герои Советского Союза Чкалов, Байдуков и Беляков совершили свой беспримерный в истории дальний арктический перелет по Сталинскому маршруту. Теперь им предстоял еще более грандиозный, дерзкий перелет через Северный полюс, чтобы связать воздушным путем два великих народа, осуществить давнюю мечту человечества.

Утренняя туманная дымка ползла над лесом. Небо было чистым, ясным и беспредельно глубоким. Самолет широко раскинул свои красные крылья.

Спортивные комиссары Центрального аэроклуба им. Косарева опечатали и запломбировали бензиновые и масляные баки, прикрепили барографы. На узкой ленте барограммы будет вычерчен весь героический полет трех отважных, преданных партии и народу Героев Советского Союза.

Верные сыны партии, бодрые, уверенные в успехе, они горды тем, что страна доверила им выполнение высокоответственного задания.

Чкалов присел на траве в кругу своих старых друзей летчиков-испытателей. Он выкурил последнюю папиросу, затем прошелся в одиночестве, оглянул длинную стартовую дорожку...

Чкалов дал знак садиться в самолет. Летчики простились с провожающими. В небе сверкнула и описала дугу красная ракета. Это был сигнал очистить бетонную дорожку. Летчики один за другим поднялись в пилотскую кабину и закрыли люк. Взметнулась вторая красная ракета. Это означало—до взлета осталось десять минут. Уже было совсем светло. Безветренное, прекрасное утро. Сверкнула третья красная ракета: путь свободен!



В 4 часа 5 минут утра 18 июня 1937 года четвертая белая ракета дала сигнал к взлету. Мгновение спустя, машина ринулась вниз по широкой бетонной дороге.

В 4 часа 7 минут Валерий Чкалов легко и плавно оторвал самолет от земли. Краснокрылая птица, освещенная лучами восходящего солнца, легла на курс к Северному полюсу.

Перелет проходил в исключительно тяжелых условиях,—мешала облачность и циклоны.

В 8 часов 15 минут, 18 июня с „АНТ-25“ штурман Беляков сообщил:

„Все в порядке, перелетели полюс, попутный ветер, льды, открытые, белые ледяные поля с трещинами и разводьями. Настроение бодрое, высота полета 4200 метров. Беляков.

За полюсом воздушным героям предстояло преодолеть наиболее трудную часть пути. Самолет шел над так называемым „полюсом неприступности“. Это—северо-восточная часть Арктики, лежащая между полюсом и ледовыми пространствами Северного Ледовитого океана, где полярные исследователи никогда не пытались проложить дорогу.

На этом участке в продолжение нескольких часов летчики вели самолет на большой высоте, не снижаясь с 4000 метров.

В 10 час. 25 минут экипаж дал следующую радиограмму:

„Москва, Кремль, Сталину. Полюс позади. Идем над полюсом неприступности. Полны желанием выполнить Ваше задание. Экипаж чувствует себя хорошо. Привет.

Чкалов, Байдуков, Беляков.

20 июня, в 19 часов 30 минут, самолет совершил посадку на аэродроме Баркас в штате Вашингтон, рядом с Портландом.

Герои были в воздухе 63 часа 20 минут.

Самолет „АНТ-25“ прошел над безлюдными пространствами полюса, над льдами Северного Ледовитого океана, над тундрой и бескрайними лесами Канады.

Легендарный самолет Героев Советского Союза вошел в историю авиационной техники. Он вносит не первую победу на ее страницы.

Этот замечательный перелет позволил выполнить грандиозную задачу изучения трассы кратчайшего пути между СССР и Америкой.

Недалек тот день, когда по этой воздушной трассе будут начаты регулярные полеты на воздушной линии, соединяющей величайшие страны мира—Советский Союз и Соединенные Штаты Америки.

---





Еще не отгремела по всему миру овация по адресу Страны Советов и ее доблестных летчиков Чкалова, Байдукова и Белякова, как три других отважных сына нашей великой родины—Михаил Громов, Андрей Юмашев и Сергей Данилин на самолете „АНТ-25“ вылетели в новый беспосадочный перелет по Сталинскому маршруту—из Москвы в Америку через Северный полюс.

Вылетев 12 июля 1937 года в 3 часа 21 минуту со Щелковского аэродрома, этот экипаж пролетел по следующему маршруту: Москва—остров Колгуев—м. Столбовой (Новая Земля)—Земля Франца-Иосифа—Северный полюс—острова Патрика. Далее самолет пошел по территории Канады, пересек Скалистые горы и вышел на побережье Тихого океана, через Сан-Франциско и Лос-Анжелос.

14 июля в 18 часов 30 минут самолет сделал посадку близ Сан-Джасинто (штат Калифорния).

Самолет был в воздухе 63 часа 09 минут.

Пройденный самолетом воздушный путь равен, примерно, 11 500 километрам.

Задание товарища Сталина и правительства СССР было блестяще выполнено. Установлен новый мировой рекорд дальности полета.

Полет товарищей Чкалова, Байдукова и Белякова, удививший весь мир своей смелостью, был задуман и совершен как разведка пути, считавшегося до сих пор недоступным.

Перелет второй тройки советских пилотов есть следующий этап в освоении новой линии сообщения между СССР и Америкой. Он подчеркивает, что цель, преследуемая Советской страной, заключается не в установлении рекорда, а в решении сложной и трудной задачи—покорения человеком суровых природных условий Полярья.

---



## ОГЛАВЛЕНИЕ

### 1. Завоевание Арктики

Путь к полюсу . . . . .	7
География Арктики . . . . .	11
Зачем же нам нужен Северный полюс? . . . . .	13
Прошлое . . . . .	15
Походы к полюсу в первой половине XIX века . . . . .	17
Арктическая трагедия . . . . .	20
Экспедиции второй половины XIX века . . . . .	23
Гибель „Поляриса“ . . . . .	24
Экспедиция Нерса . . . . .	26
Деятельность русских исследователей . . . . .	27
Экспедиции Норденшильда . . . . .	29
Гибель де Лонга . . . . .	30
Новое в изучении Арктики . . . . .	33
Нансен и его работы в Арктике . . . . .	36
Экспедиции конца XIX и начала XX века . . . . .	44
Попытки дойти до полюса на ледоколе . . . . .	47
Проект Д. И. Менделеева . . . . .	48
На полюс по воздуху . . . . .	50
Полет Андрэ . . . . .	51
Полет дирижабля „Америка“ . . . . .	56
Первые работы Амундсена . . . . .	59
Первый человек на полюсе . . . . .	62
Шантаж Кука . . . . .	69
Русские экспедиции . . . . .	72
Гибель экспедиции Брусилова . . . . .	77
Гибель Русанова . . . . .	78
Поход ледоколов „Таймыр“ и „Вайгач“ . . . . .	80
Экспедиция Амундсена . . . . .	81
Первые полеты над Северным полюсом . . . . .	84
Полет „Норвегии“ . . . . .	85
Экспедиция Нобиле на дирижабле „Италия“ . . . . .	86
Помощь и походы Советских ледоколов . . . . .	89
Героическая экспедиция „Красина“ . . . . .	90
Гибель Амундсена . . . . .	92
Перелет гидросамолета „Советский Север“ . . . . .	93
К полюсу на подводной лодке . . . . .	95
Полет на дирижабле Цепелина . . . . .	96
Челюскинская эпопея . . . . .	97



## 2. Сталинское задание

На полюс! . . . . .	105
Люди дрейфующей зимовки . . . . .	107
То, что казалось иностранцам недоступным . . . . .	117
Полюс советский! . . . . .	120
Москва—Северный полюс . . . . .	121
База на острове Рудольфа . . . . .	130
Курс на полюс . . . . .	133
Полюс взят! . . . . .	139
Советский математик Шмидт . . . . .	141
Большевики на полюсе . . . . .	145
Советский флаг над полюсом . . . . .	154
Как экспедиция будет зимовать на полюсе . . . . .	158
С полюса на большую землю . . . . .	163
Встреча в Красной столице . . . . .	164
Воздушная трасса СССР—США открыта . . . . .	167

---



Редактор *В. Баев*. Техн. редактор *А. Киселев*  
Корректор *Р. Моряхина*

---

Сталинградское книгоиздательство. Издание № 99.  
Сдано в набор 19/VII-37 г. Подписано к печати  
15/VIII-37 г. Форм. бум.  $60 \times 92\frac{1}{16}$ . Тир. 5700 экз.  
Бум. л.  $5\frac{3}{8}$ . Печ. л.  $10\frac{3}{4}$ . Учетно авт. л. 10,2.  
Знаков в бум. лист. 76544. Уполномоченный  
Обллита С—1207. Цена 2 р. 25 к., переплет 75 к.  
Заказ № 4396

---

Сталинград, т.-д. из-ва „Сталинградская правда“,  
Советская, 37

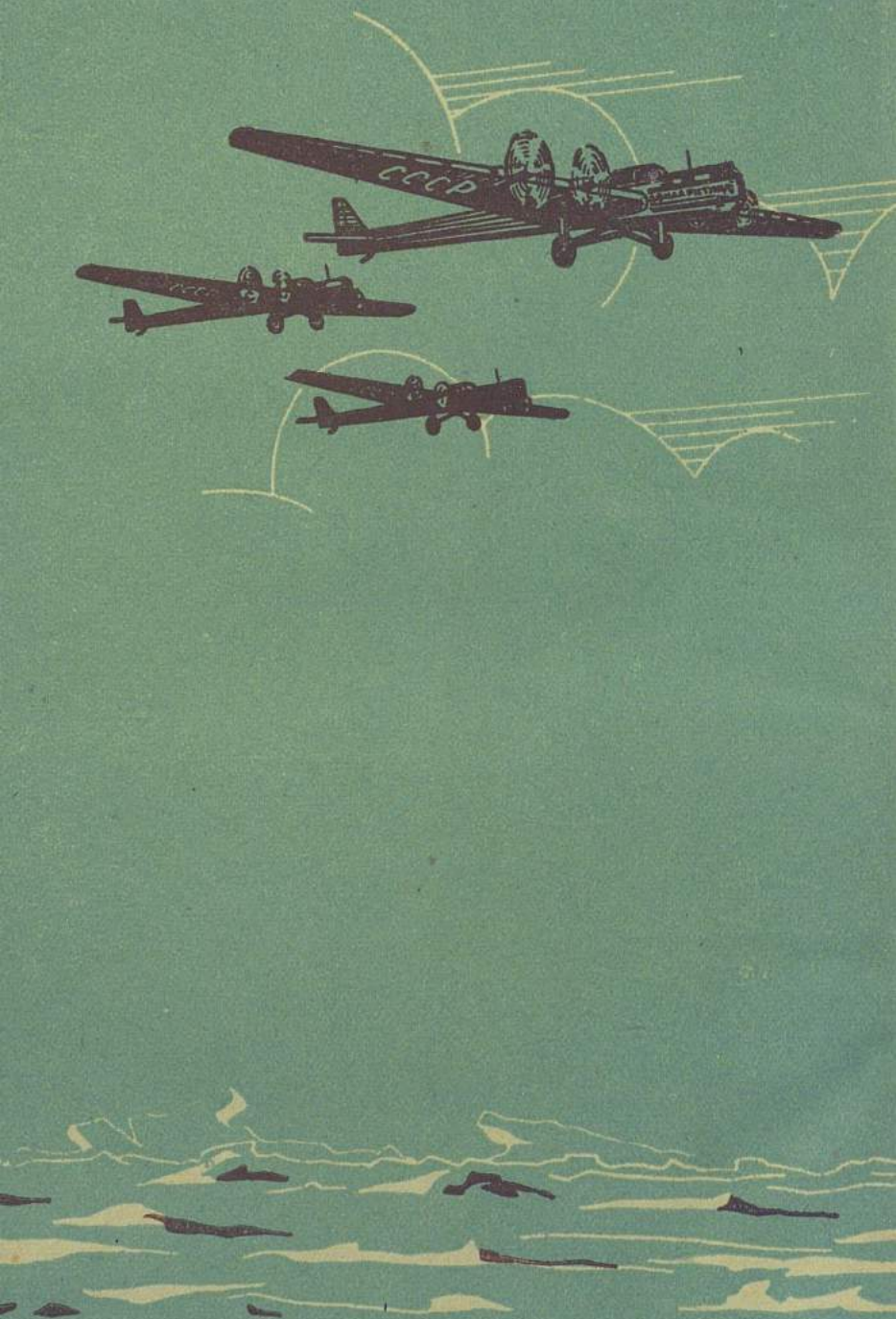




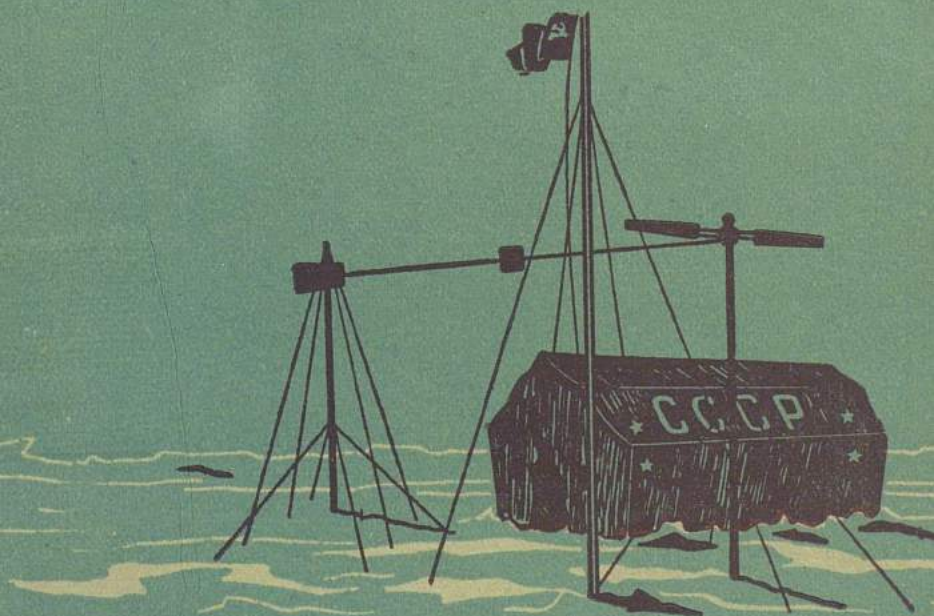
# ВАЖНЕЙШИЕ ОПЕЧАТКИ

Страница	Строка	Напечатано	Следует
На обороте титула	4 снизу	героев	Героев
" " "	2 снизу	Шершова	Ширшова
149	5 сверху	исправлен	исправен
153	18 сверху	героя	Героя
163	12 сверху	выполнять	выполнят

ЗАВОЕВАНИЕ АРКТИКИ .







1937-33/265-OK-23.

5855/11

49014

37-4  
1247

3 руб.