

ЗАВОЕВАНИЕ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА



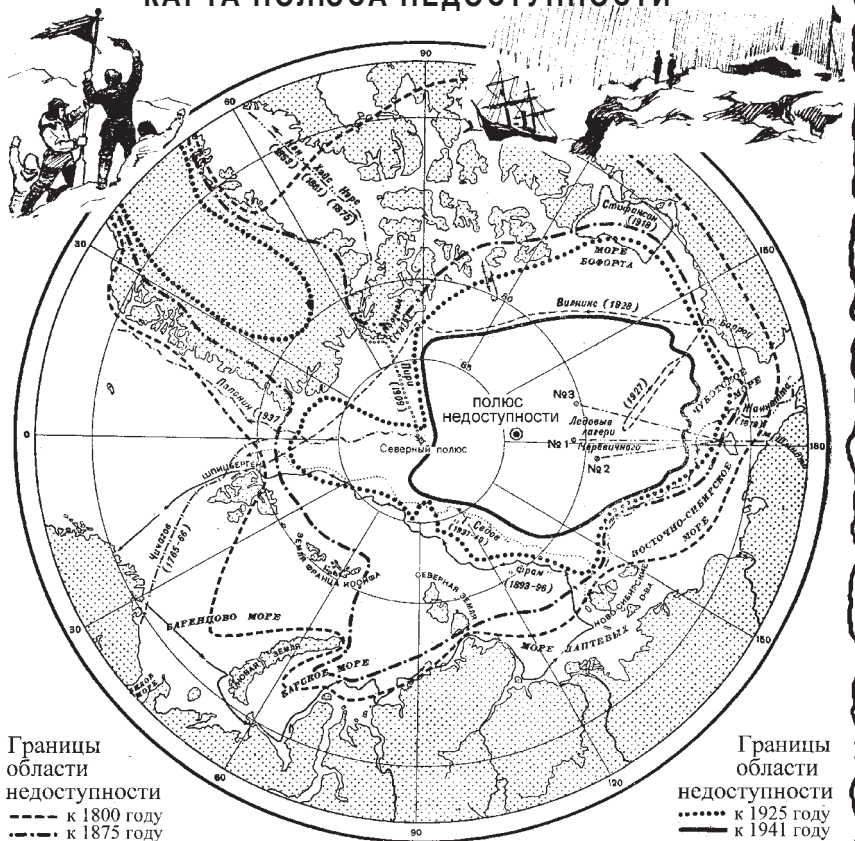
The conquest of the North Pole

После того как Пири водрузил на Северном полюсе американский флаг, рекордсменские экспедиции к Северному полюсу, естественно, потеряли свой интерес. Этот интерес, однако, возродился с усовершенствованием воздушных средств сообщения. Достижение Северного полюса по воздуху – это было новым делом, и здесь представлялась хорошая возможность удовлетворить личное и национальное честолюбие (что и являлось главным импульсом всех полюсных экспедиций).

Первым отправился к Северному полюсу на управляемом воздушном аппарате Руаль Амундсен. Для своей первой воздушной экспедиции, осуществленной на средства американца Линкольна Элсворта, Амундсен выбрал летающие лодки типа "Дорнье-Валь" "N-24" и "N-25". Самолеты стартовали в Кингсбее (Шпицберген) 21 мая 1925 года. Когда на "N-25" половина запаса бензина была израсходована, Амундсен решил сделать посадку с целью астрономического определения места. Оказалось, что они достигли только 87° 43' северной широты.

Map over areas one could not reach (at the Antarctic continent)

КАРТА ПОЛЮСА НЕДОСТУПНОСТИ



Границы области недоступности
 - - - к 1800 году
 ····· к 1875 году

Границы области недоступности
 ····· к 1925 году
 ——— к 1941 году

Уже через год после первой попытки достигнуть Северного полюса на самолете эта задача была выполнена 9 мая 1926 года американцем Ричардом Бэрдом, впоследствии известным исследователем Антарктиды, совместно с летчиком Ф. Беннетом.

Когда Бэрд вернулся на Шпицберген, первым поздравил его Амундсен, производивший здесь последние приготовления к новому полету, на этот раз трансарктическому, через полюс, притом не на самолете, а на дирижабле.

Пролетев почти над так называемым "полюсом относительной недоступности", который (по Стефанссону, введшему это понятие) находится в 83° 50' северной широты и 160° западной долготы и который до того еще ни разу не открывался человеческому взору, дирижабль Амундсена продолжал свой путь по направлению к Аляске. "Таким образом, – писал впоследствии Амундсен, – первый полет

от континента до континента через Северный полюс был завершен, и при этом ни один волос не упал ни с чьей головы".

Вскоре после перелета "Норге" итальянец Умберто Нобиле, принимавший участие в этом перелете в качестве водителя дирижабля, выработал проект новой экспедиции на воздушном корабле в Центральную Арктику, которая должна была преследовать преимущественно научно-исследовательские цели. Экспедиция Нобиле, осуществленная на дирижабле "Италия" (объемом в 18 800 кубических метров) в 1928 году, закончилась трагедией.

"Италия" стартовала в Кингсбее 23 мая, и в 10 часов 20 минут 24 мая дирижабль был над Северным полюсом, где Понтремоли выполнил магнитные наблюдения. Проектировавшаяся высадка

партии людей на лед с целью производства океанографических исследований не удалась вследствие неблагоприятных атмосферных условий.

На обратном пути, не долетев до Шпицбергена, дирижабль из-за внезапной потери газа стал падать со скоростью полуметра в секунду. Полная работа



Б.Г. Чухновский (1898-1975)

моторов не могла остановить это падение.

Последовавшую затем катастрофу Нобиле описывает так: "Стало ясно, что спасения не было, — падение на лед было неизбежно. Я приказал остановить моторы, чтобы избежать взрыва при ударе о лед. Между тем расстояние между гондолой и льдом уменьшилось до каких-нибудь 10 метров. Я отошел от окна. С поразительной ясностью вспоминаются мне те жуткие мгновения. Мальмгрен потерял равновесие и бросился ко мне с искаженным от ужаса лицом. Инстинктивно я схватился за руль в надежде еще успеть направить "Италию" на ровное ледяное поле, но было уже слишком поздно. Лед, состоявший из хаотических нагромождений, был совсем близок... Вот и удар. С ужасным, отвратительным треском гондола коснулась льда... Я ударился обо что-то головой и сразу же почувствовал, как какая-то тяжесть наваливается на меня и давит со всех сторон. Ясно почувствовал, как что-то сломалось во мне. В это время на мою спину упал тяжелый предмет, опрокинул меня, и я полетел вниз головой. Инстинктивно закрыл глаза, и в голове молнией прошла мысль: "теперь всему конец". Это было 25 мая в 10 часов 30 минут. Вся катастрофа продолжалась 2-3 минуты".

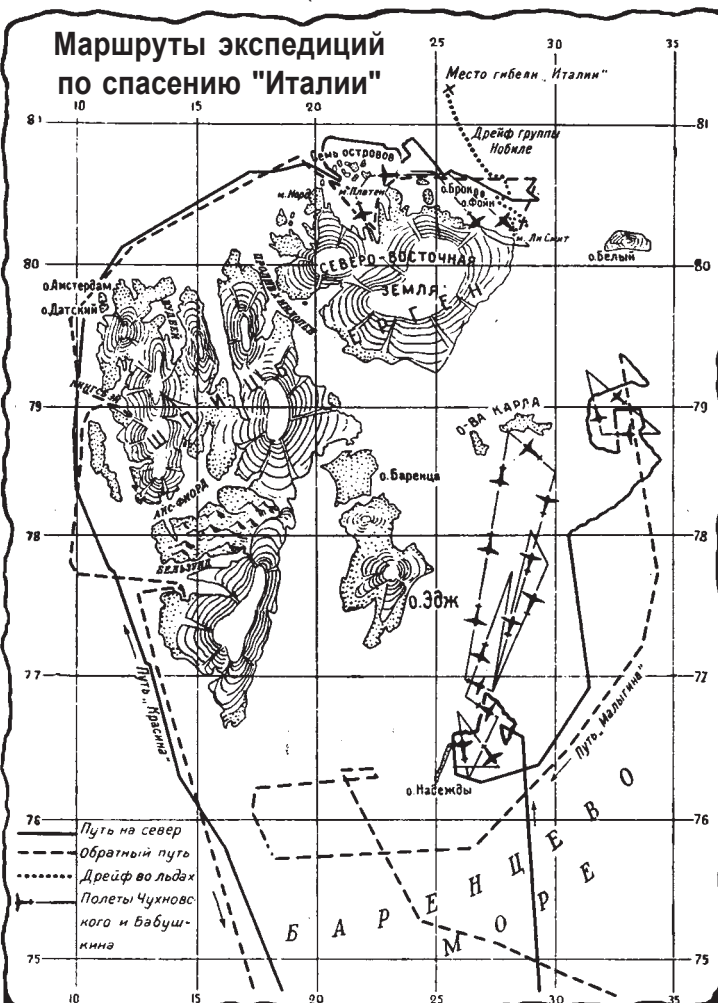
Потеряв во время удара о лед в весе около двух тонн, дирижабль быстро поднялся и улетел в восточном направлении. Левая часть гондолы оставалась на дирижабле. В ней находилось шесть человек.

К счастью путешественников, во время катастрофы на лед выпало значительное количество продовольствия, и — что было особенно важно — здесь же оказалась маленькая полевая радиостанция. Первым, кто принял ее сигналы бедствия, был советский радиоловитель Николай Шмидт из села Вознесе-нье-Вохма (бывшей Северодвинской губернии). Принять ему удалось следующие слова: "ITALI... NOBILE... FRANC... UOSEF... SOS... SOS... SOS ... TERRI... TENO... ЕНН".

После катастрофы "Италии" на морском льду, к северу от Шпицбергена, осталось одиннадцать человек: Нобиле, Мальмгрен, Понтремоли, Бегоунек, капитаны Дзаппи и Мариано, лейтенант Вильери, инженер Трояни, техник Чечиони, радист Бьяджи и мертвый машинист Помелла (Чечиони и Помелла были



Умберто Нобиле (1885-1978)



Route for the rescue expedition for "Italy"



First radio programme from South Pole by O. Schmidt, 1937

участниками полета "Норге" в 1926 году.) У Нобиле были сломаны ноги и рука, у Мальмгрена – рука, у Чечиони – нога, остальные отделались легкими ушибами.

Сразу же после этого в различных странах были приняты меры к спасению итальянцев. В спасательных операциях участвовали восемнадцать морских судов, двадцать один самолет и около полутора тысяч человек. Решающими, однако, оказались операции, которые были предприняты со стороны СССР.

Вместе с тем трагическая судьба "Италии" повлекла за собой много человеческих жертв. Кроме восьми человек с "Италии" погиб весь личный состав самолета "Латам" – в числе шести человек, вместе с известным полярным исследователем норвежцем Р. Амундсеном, французским летчиком Гильбо и норвежским летчиком Дитриксеном (последний участвовал в самолетной экспедиции Амундсена в 1925 году). "Латам" 18 июня вылетел из Тромсе на помощь бедствовавшим итальянцам и пропал без вести. По-видимому, самолет упал в море, еще не долетев до Медвежьего острова. 1 сентября у северных берегов Норвегии был найден один из поплавков с "Латама". Наконец в связи с трагедией "Италии" погибли на обратном пути со Шпицбергена домой итальянские летчики Пензо, Крозио и Делла Гатта.

Кратковременные перелеты через полюс, конечно, не обеспечивали проведения широких научно-исследовательских работ. Только весьма немногое удавалось в этом отношении выполнить и во время пеших переходов по арктическому

Первую радиogramму с Сев. полюса отправляет О. Шмидт. 1937 г.

паку. В двадцатых годах XX века Нансен выступил с совершенно новым проектом изучения центральной части Арктики. Он предложил устроить с помощью мощного дирижабля научную станцию на дрейфующем льду Полярного бассейна. Эта станция должна была действовать в течение года, после чего личный состав станции вместе с собранными научными материалами должен был быть снят тем же дирижаблем. Этот проект казался большинству ученых слишком смелым, почти фантастическим.

По мере того как все шире и шире раз­вертывались исследовательские работы в Советской Арктике, закрывалось одно

белое пятно за другим, осваивались полярные моря и острова, взоры российских ученых все чаще устремлялись на ту часть Арктики, которая лежит к северу от мелководных морей материковой отмели и которая еще вовсе не была затронута советскими исследованиями.

В 1936 году Главное управление Северного морского пути разработало проект организации станции на дрейфующих льдах Полярного бассейна. В качестве базы для самолетов был избран остров Рудольфа на Земле Франца-Иосифа.

Летом 1936 года на острове Рудольфа при помощи ледокольного парохода "Русанов" была устроена самолетная база. Под руководством И.Д. Папанина здесь были выстроены два жилых дома, радиостанция, радиомаяк, баня, гараж, два технических склада и один продовольственный. На базу было завезено большое количество горючего для самолетов и запасные части, два трактора и два вездехода, а также значительная часть продовольственных грузов и снаряжения для дрейфующей станции, устройство которой было намечено правительством на весну 1937 года.

Станцию на дрейфующих льдах предполагалось основать вблизи географического полюса. Начальником дрейфующей станции, получившей название "Северный полюс", был назначен И.Д. Папанин, астрономом – Е.К. Федоров, гидрологом и биологом – П.П. Ширшов, радистом – Э.Т. Кренкель. Для перевозки личного состава и грузов в район полюса были избраны четыре мощных четырехмоторных са-



Рудольф Самойлович (1881-1939)

молета типа "Н-6", специально оборудованных для арктических условий. Кроме того в полярную эскадрилью входил еще разведывательный самолет типа "Н-7". Руководство воздушной экспедицией к Северному полюсу находилось в руках О.Ю. Шмидта, ближайшим помощником которого был назначен М.И. Шевелев; летной частью экспедиции ведал М.В. Водопьянов.

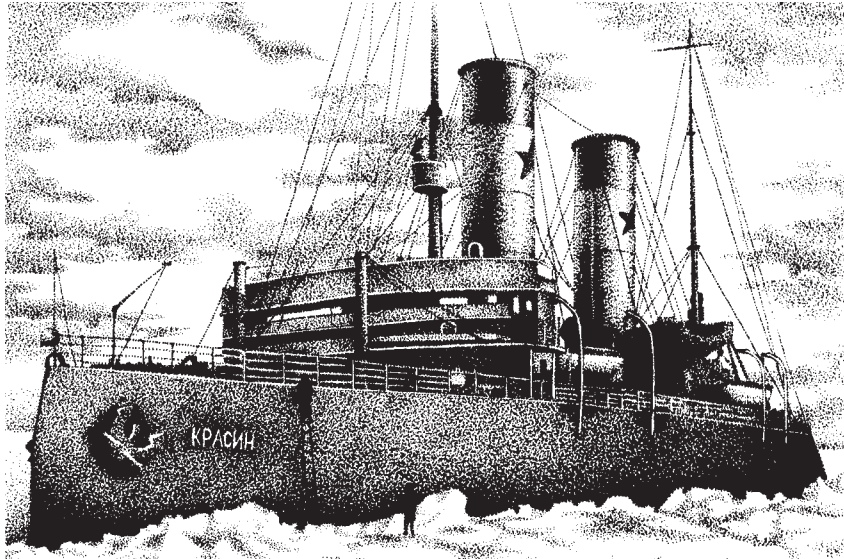
Небывалая в истории исследования Арктики экспедиция вылетела из Москвы 22 марта 1937 года в составе пяти самолетов, причем первым снялся разведывательный самолет "СССР Н-166", который пилотировался П.Г. Головиным. Всего на пяти самолетах находилось сорок три человека, и этим самолетам предстояло перебросить в район Северного полюса 10,5 тонны груза. Флагманский самолет "СССР Н-170" вел М.В. Водопьянов, самолет "СССР Н-171 – В.С. Молоков, самолет "СССР Н-172" – А.Д. Алексеев и самолет "СССР Н-169" – И.П.

Мазурук. В качестве вторых пилотов в экспедиции принимали участие известные полярные летчики М.С. Бабушкин, М. И. Козлов, Г.К. Орлов и Я.Д. Мошковский. В качестве штурманов на самолетах находились И.Т. Спиринов (флаг-штурман экспедиции), В.И. Аккуратов, Н.М. Жуков и А.А. Ритсланд. Синоптиком экспедиции был Б.Л. Дзердзеевский.

21 мая О. Рудольфа покинул флагманский самолет "Н-170", имея на борту, кроме экипажа самолета, О.Ю. Шмидта и весь личный состав дрейфующей станции. В 11 часов 10 минут этот самолет пролетел над полюсом и вскоре совершил посадку на ровное ледяное поле, пролетев по другую сторону полюса около 20 километров. "Впервые на Северном полюсе проведена операция такого масштаба, дающая возможность всесторонне изучить центр Арктики, о чем давно мечтали лучшие ученые всех стран", – доносил О.Ю. Шмидт в первой радиограмме с полюса.

Через два дня по возвращении летной экспедиции в Москву участники ее были удостоены самых высоких наград.

О.Ю. Шмидту, М.И. Шевелеву, И.Т. Спиринову, А.Д. Алексееву, И.П. Мазуруку, П.Г. Головину, М.С. Бабушкину и И.Д. Папанину было присвоено звание Героя Советского Союза, а остальным участникам



вручены ордена Союза ССР.

Оставшиеся в Полярном бассейне И.Д. Папанин, П.П. Ширшов, Е.К. Федоров и Э.Т. Кренкель хорошо обосновались на своей льдине, имевшей в толщину 310 сантиметров. Снаряжение было продумано до мелочей, и почти все предметы были специально изготовлены для полярной станции. Жилой дом представлял собой палатку с каркасом из дюралюминиевых труб. Сверху палатка покрывалась брезентом с прокладками из гагачьего пуха. Длина палатки была равна 3,7 метра, ширина 2,5 метра, высота 2 метра. Вес всего жилья составлял 450 килограммов. Для научных наблюдений были взяты шелковые палатки. Для получения электроэнергии на станции имелся ветряк. Он начинал работать при силе ветра в 4 метра в секунду и автоматически останавливался при 14 метрах в секунду. Этот ветряк заряжал аккумуляторы безотказно. Ввиду возможного разлома льдины при ледовых сжатиях продовольствие было распределено по трем складам, находившимся в различных частях льдины.

13 июня к дрейфующей станции прилетела чайка, а еще раньше в окрестностях станции были отмечены чистик и пуночка. Появление птиц в районе Северного полюса было для всех большой неожиданностью.

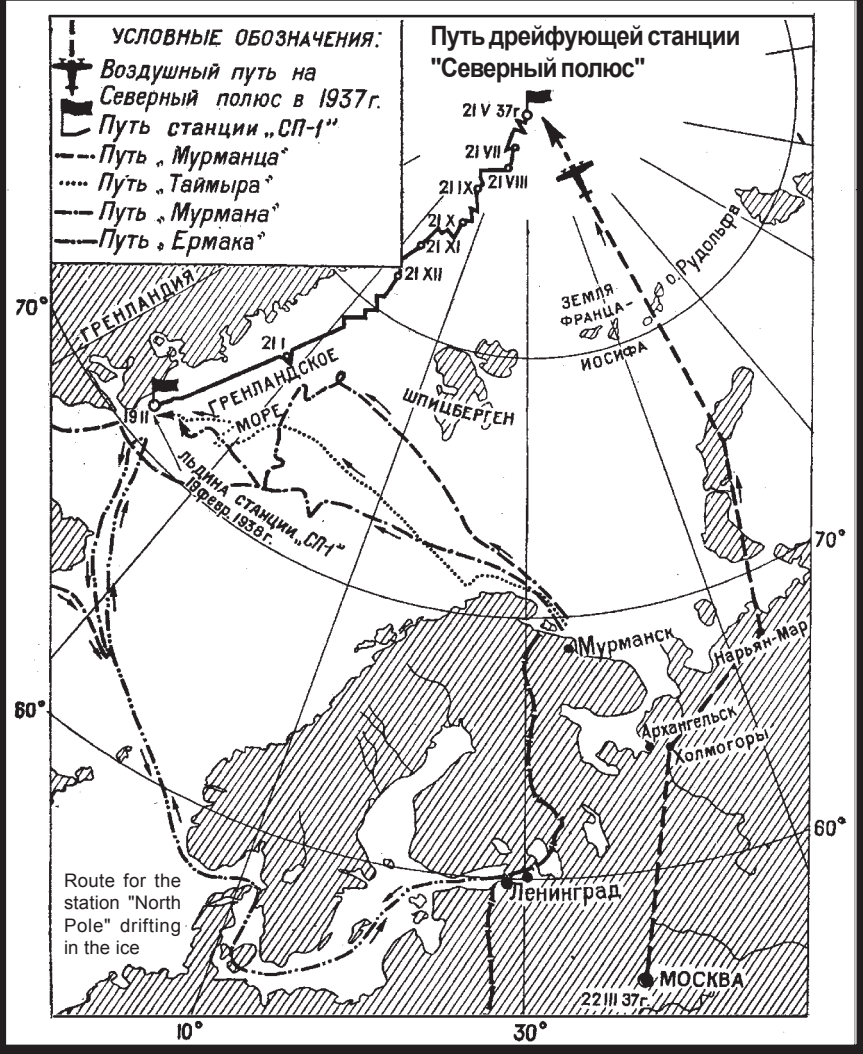
1 августа станцию, отдрейфовавшую к тому времени до 88-й параллели (на меридиане 56° Е), посетила медведица с двумя медвежатами. К сожалению, добыть зверей папанинцам не удалось.

До этого медведи в такой высокой широте не были отмечены.

В августе станция подпала под влияние довольно интен-



Отто Юльевич Шмидт (1891-1956)



Route of the first station "North Pole"

ратура в нашей палатке доходит до -16° , мы зажигаем лампы, чтобы согреться. Но стены тогда начинают оттаивать, и наши кровати заливаются водой".

Вот как описал вид зимовки полярной ночью Ширшов: "Быстро несутся по светлому небу причудливо рваные клочья облаков. Временами показывается луна, и тогда таинственными монументами кажутся сгрудившиеся в стороне торосы. Черными длинными языками вытягиваются сугробы на застывшей белизне поля. Ребрами каких-то неведомых чудовищ выглядят мачты и воткнутые в снег лыжи. Приземистым силуэтом едва чернеет зарывшаяся в снег палатка. Сквозь замерзший круглый иллюминатор уютно поблескивает огонь". С приближением к Гренландии станционная льдина стала довольно быстро вращаться, что заставило зимовщиков быть еще более бдительными. Вместе с тем заметно увеличилась скорость дрейфа и стали чаще повторяться сжатия. На случай возможного разлома льдины зимовщики решили держать самые необходимые вещи вблизи и усилить дежурства.

сивной циклонической деятельности. 10-го числа давление воздуха оказалось необычайно низким -715 миллиметров. (За время трехлетнего дрейфа "Фрама" минимальное давление воздуха составляло 724 мм). В конце августа начались метели, навевшие сугробы до 3 метров высоты. Жалкое полярное лето окончилось, и в начале сентября морозы достигали 15° . Жители льдины стали готовиться к зиме, обтянули свою палатку оболочкой из гагачьего пуха, а борта палатки засыпали снегом. 10 сентября впервые пришлось зажечь керосиновую лампу.

Хотя осенние штормы и не достигали значительной силы, тем не менее они сопровождалась большими передвижками в ледяном покрове. В результате сжатия на краю станционной льдины образовались торосы до 6 метров высоты. Размеры льдины заметно уменьшились, и трещина приблизилась к палатке. В конце сентября установилась настоящая зимняя погода: термометр показывал ниже -20° . Зимовщики сменили брюки и рубашки на меховые комбинезоны. За передвижением льдины следили с неослабным вниманием не только сами папанинцы, но и весь мир. Холод стал давать себя чувствовать. 20 октября имеется такая запись в дневнике Папанина: "Как только темпе-

В третьей декаде декабря льдина, пройдя траверз северо-восточной оконечности Гренландии, вышла из Полярного бассейна в Гренландское море.

20 января в дневнике Папанина появляется следующая запись: "Почувствовали первый сильный толчок льда. Все выскочили из палатки посмотреть, не лопнула ли наша льдина. Вокруг все было в порядке. Вечером выяснили, что льдина окружена чистой водой и изолирована от соседних льдин. От жилой палатки до ближайшей кромки только 300 метров. Наша знаменитая трещина разошлась. Лебедка и гидрологическая палатка оказались на другом ледяном поле". Переправившись на байдарке через разводье, зимовщики спасли все имущество.

1 февраля сильный треск вновь заставил зимовщиков выбежать из палатки. Оказалось, что в 8 метрах от палатки появилась узкая трещина. Однако через несколько часов трещина расширилась до 5 метров. В этот день Федорову, после сравнительно долгого перерыва из-за ненастной погоды, удалось сделать астрономические наблюдения. Результаты их изумили всех: льдину за последние шесть дней отнесло на юго-запад более чем на 120 миль.

После того как Кренкель передал эти новые

координаты по радио, жители дрейфующей станции продолжали осмотр льдины. Он дал самые неутешительные результаты. Оказалось, что льдина треснула под самой палаткой. Немедленно из палатки была вытащена радиостанция вместе со всем ценным имуществом и были расставлены две шелковые палатки.

Между тем льдина в течение дня продолжала катастрофически уменьшаться, и к вечеру 1 февраля ее размер был 30x50 метров. Вокруг находился битый лед. "Все наше огромное поле, на котором восемь месяцев назад совершили посадку многомоторные воздушные корабли, раскололось на небольшие куски", – записывает Федоров в своем дневнике. 3 февраля зимовщики впервые увидели солнце.

8 февраля жители ледяного обломка впервые за девять месяцев дрейфа увидели землю. Это были горы Гренландии.

Вечером к лагерю очень кстати подошли три медведя, которых Папанину удалось убить. Свежее мясо имело теперь в изобилии.

12 февраля зимовщикам дрейфующей льдины снова пришлось пережить большое волнение. Утром, когда все они спали, Кренкель громко закричал: "Огонь на горизонте!"

Все повыскакивали из снежного домика, Федоров навел на огонь телодолит и убедился в том, что это не была звезда. Папанинцы видели свет прожектора с "Таймыра", державшего курс на дрейфующую станцию.

В связи с разломом папанинской льдины для снятия с нее людей в начале февраля из Мурманска было отправлено два ледокольных парохода: "Таймыр" (капитан Б.Д. Барсуков) с тремя легкими самолетами на борту, вышедший в море 3 февраля, и "Мурман" (капитан Котцов) с двумя самолетами, вышедший 7 февраля. Вместе с тем срочно ремонтировался "Ермак", вышедший из Кронштадта в море в ночь с 9 на 10 февраля.

В это же время из базы Северного военного флота вышла подводная лодка, дошедшая до острова Ян-Майен, где ввиду успешного продвижения "Таймыра" повернула обратно.

О последних минутах на льдине Папанин вспоминает так: "По морской неписаной традиции капитану надлежит последнему покинуть свой корабль. Льдину я покидал также последним. И радостно, и в то же время немного гру-

стно было расставаться с лагерем, где прошли девять неповторимых месяцев. Но пора уходить. Нарты со снаряжением уже приближались к кораблю. На высоком снежном холму я поставил флаг СССР, тщательно укрепив древко, чтобы его не повалил ветер, и тогда только ушел".

Дрейфующую полярную станцию благодаря выполненным ею научным работам следует признать самым значительным предприятием, осуществленным в XX веке в Арктике.

Когда работа в Советской Арктике по ее изучению и освоению достигла невиданного во всем мире размаха, необыкновенно бурно стала развиваться и советская полярная авиация.

Первая попытка совершить беспосадочный перелет по трассе Москва–Северный полюс – Северная Америка была предпринята в июле 1935 года С. Леваневским. Когда самолет находился

Slogan on the poster: "Courageous sons from the land of socialism"



И.Д. Папанин - начальник группы зимовщиков на Северном полюсе

Э.Т. Кренкель - радист

Е.К. Федоров - магнитолог-астроном

П.П. Ширшов - гидробиолог



Летчик Валерий Чкалов
(1904-1938)

над Баренцевым морем, была обнаружена неисправность в подаче масла, что заставило Леваневского повернуть обратно.

Первый трансарктический перелет (на самолете "NO-25") был осуществлен выдающимися пилотами – Героями Советского Союза В.П. Чкаловым (первый пилот), Г.Ф. Байдуковым (второй пилот) и А.В. Беяковым (штурман и радист). Старт был дан в Мос-

кве рано утром 18 июня 1937 года. Пролетев через Кольский полуостров и Землю Франца-Иосифа, самолет утром 19 июня, то есть через двадцать восемь часов после вылета из Москвы, находился над полюсом. Погода была ясная. Отсюда А. Беяков послал следующую радиограмму: "Все в порядке. Перелетели полюс. Попутный ветер. Льды – открытые белые ледяные поля с трещинами и разводьями. Настроение бодрое. Высота полета 4200 метров". Оставив полюс позади, самолет взял курс на остров Патрика и пролетел над Землей Бэнкса. В штурманском бортовом журнале в это время записано: "Что такое земля Бэнкса? Безжизненный кусок коричневой земли, в канавках лежит снег, так что вид ячеечный".

У мыса Пирс Пойнт самолет вышел на канадское побережье, пролетел над Канадой, пересек Скалистые горы и в районе Кетчикана вышел на Тихоокеанское побережье. Следуя вдоль этого побережья, самолет 20 июня сделал посадку около Портленда (штат Вашингтон). Всего самолет пробыл в воздухе 63 часа 25 минут, покрыв расстояние свыше 10 тысяч километров.

Большей частью самолет держался на высоте около 4 тысяч метров, иногда высота полета достигала 6 тысяч метров. Три раза он обледеневал.

Не прошло и месяца после того, как Чкаловым был совершен удивительный перелет по трансарктической трассе в Америку, как в Москве стартовал другой самолет, тоже "NO-25", имевший задачей по-

вторить перелет из Москвы через полюс в Северную Америку и вместе с тем поставить рекорд дальнего и беспосадочного перелета. На этот раз самолетом командовал Герой Советского Союза М.М. Громов, а спутниками его были второй пилот А.Б. Юмашев и штурман С.А. Данилин.

Пролетев над островом Патрика и Землей Бэнкса, самолет Громова взял курс по 120-му меридиану, пролетел над Канадой и скалистыми горами, вышел на Тихоокеанское побережье около острова Ванкувер и снизился у Сан-Джасинто, несколько южнее Лос-Анжелоса. Покрыв за 62

часа 17 минут расстояние, несколько превышающее 10200 километров, Громов побил мировой рекорд дальности при беспосадочном перелете по прямой.

Ровно через месяц после того, как самолет Громова поднялся в Москве и взял курс на Северный полюс, с того же аэродрома стартовал другой самолет, также имевший целью перелететь через полюс в Северную Америку.

На этот раз это был четырехмоторный самолет почтово-пассажирского типа "Н-209". Экипаж самолета, во главе которого находился С.А. Леваневский, состоял из шести человек. Полет протекал в очень тяжелых метеорологических условиях. 13 августа вскоре после полудня самолет прошел над Северным

полюсом, а приблизительно через час с самолета было принято радио, в котором сообщалось, что один из моторов остановился. После этого связь с самолетом прекратилась. Не подлежит сомнению, что самолет Леваневского потерпел катастрофу, но как она произошла – осталось навеки тайной.



Маршруты трансарктических перелетов
В.П. Чкалова и М.М. Громова

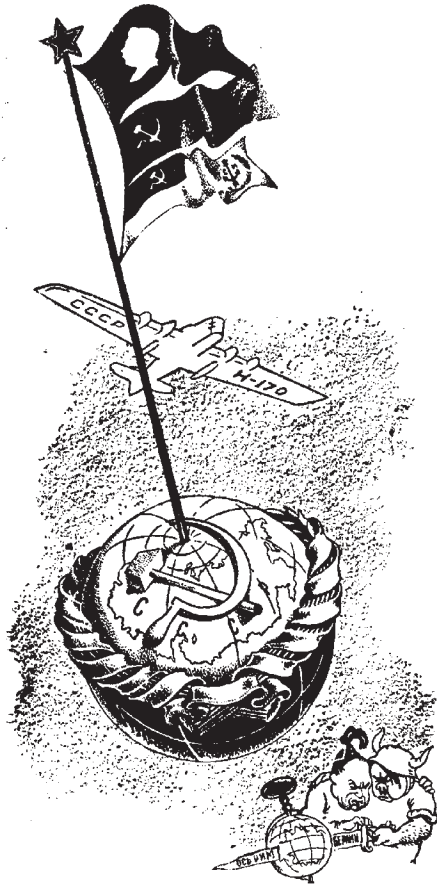


Сигизмунд Леваневский (1902-1937)
перед вылетом на Северный полюс

ПОЛЮС смеется

THE POLE IS LAUGHS

Рисунки из московских газет
 посвященные возвращению экспедиции
 И Д Папанина 1938 г

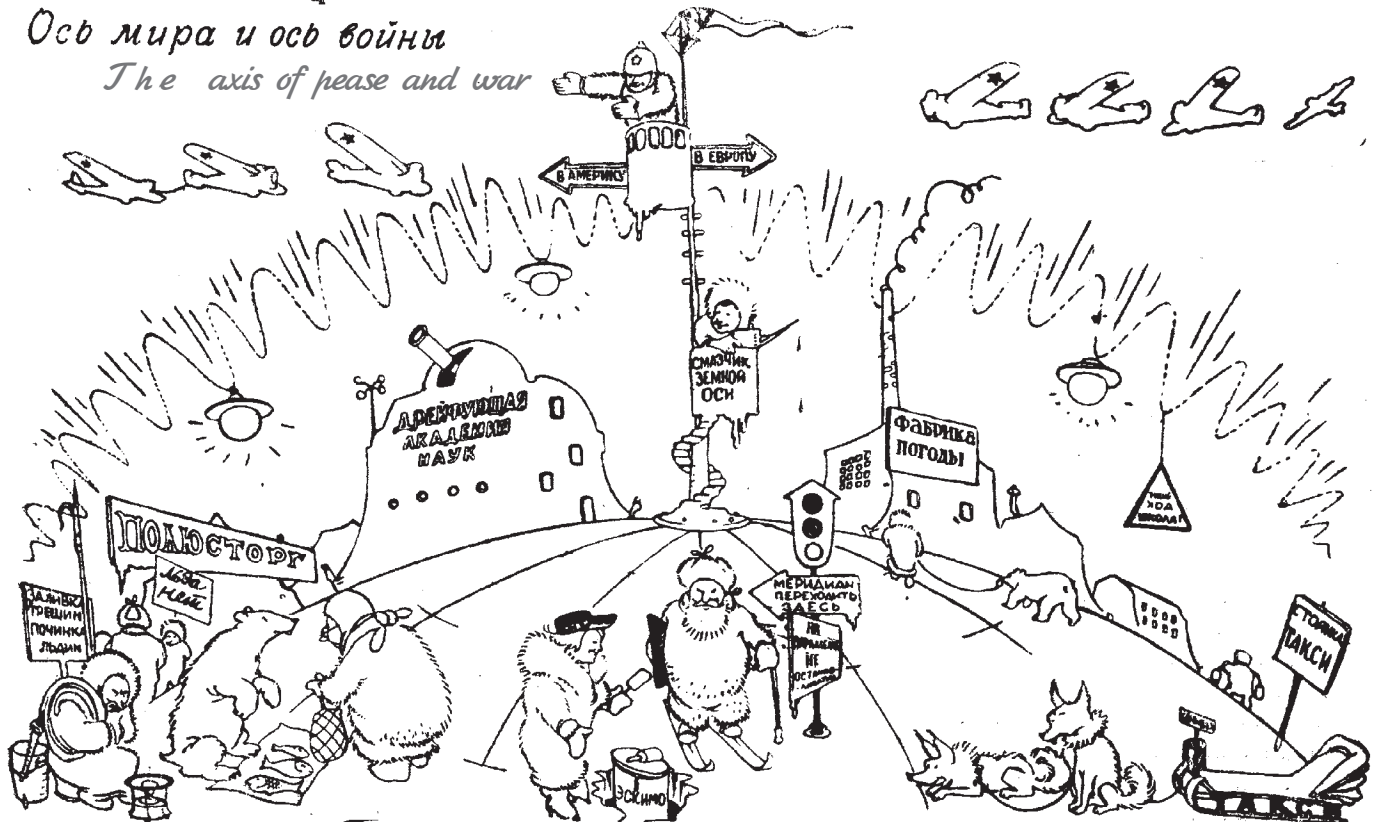


Полярные будни

Daily life on the pole

Ось мира и ось войны

The axis of peace and war



Полюс в недалеком будущем

What the North Pole will be like in the near future