

## «Челюскин»: трагедия и триумф 1934 года

Л. М. Саватюгин<sup>1</sup>, доктор географических наук

Государственный научный центр РФ «Арктический и антарктический научно-исследовательский институт»

И. Н. Сократова<sup>2</sup>, кандидат географических наук

Российская академия наук, Отдел наук о Земле; Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН

*Статья посвящена истории сквозного плавания парохода «Челюскин» по Северному морскому пути и спасения челюскинцев после гибели судна в 1934 г. На основе первоисточников проводятся обобщение и исторический анализ происходивших событий.*

**Ключевые слова:** Арктика, Северный морской путь, пароход «Челюскин», Отто Шмидт, Владимир Воронин.

80 лет назад произошли события, которые стали очередной вехой в освоении Северного морского пути. 13 апреля 1934 г. успешно завершилась беспрецедентная по масштабам арктическая экспедиция по спасению членов научной экспедиции и команды раздавленного льдами в Чукотском море парохода «Челюскин», имевшая мощный политический резонанс во всем мире. Спустя всего три дня после ее успешного завершения, 16 апреля 1934 г., указом ВЦИК СССР была учреждена высшая степень отличия — звание Героя Советского Союза, и первыми Героями стали семь летчиков, эвакуировавших зимовщиков с льдины. Остальные участники спасательной операции также были отмечены орденами и медалями.

<sup>1</sup> e-mail: savat@aari.ru.

<sup>2</sup> e-mail: Sokratova@geodep.ras.ru.

В последние годы некоторые факты «челюскинской эпопеи» были искажены или подвергались фальсификации, поэтому стоит еще раз обратиться к этим ярким страницам истории российской Арктики во избежание их дальнейшего искажения.

Основной первоисточник по истории похода «Челюскина» представляет собой трехтомник, которые старые полярники называли «Челюскиниана» [8; 14]. Он стал ярким документом эпохи, сохранившим долгое эхо тех давних событий, энергетика которых не оставляет равнодушным ни одного россиянина, чувствующего причастность к судьбам страны. Сохранились архивные документы, опубликована мемуарная литература [2; 4—8 и др.]. В 2011 г. вышла в свет монография известного российского историка науки, почетного полярника, доктора географических наук В. С. Корякина «Челюскинская эпопея», в которой он поднимает проблему реальных и мнимых заслуг участников событий [9]. Также в 2011 г.

был издан альбом, приуроченный к 120-летию со дня рождения О. Ю. Шмидта, в котором приведены уникальные фотоматериалы и копии документов, в том числе и посвященные «челюскинской эпопее», часть которых была опубликована впервые [13].

В те годы, как и сейчас, остро стоял вопрос отстаивания отечественного приоритета в Арктике и доказательства прав нашей страны на обширные территории в Северном Ледовитом океане: в 1923 г. советское правительство объявило, что все открытые и еще не открытые земли, находящиеся в советском секторе Арктики, принадлежат СССР. Необходимо было убедительно доказать, что государство в состоянии решить задачу освоения побережья Северного Ледовитого океана и наладить навигацию по Северному морскому пути — кратчайшему маршруту из Европы на Дальний Восток. Одним из главных действующих лиц, занимавшихся в этот период вопросами освоения Севера, стал Отто Юльевич Шмидт, один из наиболее энергичных и неординарных научных и политических деятелей XX в. [13; 16].

В 1928 г. постановлением Совета народных комиссаров была учреждена Арктическая правительственная комиссия во главе с С. С. Каменевым, бывшим главнокомандующим Вооруженными силами страны. Комиссия руководила созданием на побережье Северного Ледовитого океана морских и авиационных баз, метеостанций и регламентировала плавание судов. Летом 1929 г. О. Ю. Шмидт был назначен начальником Арктической экспедиции Института по изучению Севера: необходимо было включить в состав Советской России Землю Франца-Иосифа, которая оказалась в пределах ее полярных владений, заявленных царской Россией еще в 1916 г. и подтвержденных советской нотой спустя 10 лет. Для практического «узаконивания» этих деклараций необходимо было приступить к хозяйственному освоению арктических островов. Была поставлена задача водрузить на Земле Франца-Иосифа советский флаг, создать геофизическую обсерваторию и метеорологическую станцию с радиопередатчиком и оставить там зимовщиков. В ходе экспедиции 1929 г. на Землю Франца-Иосифа на ледокольном пароходе «Георгий Седов», капитаном которого был знаменитый Владимир Иванович Воронин, О. Ю. Шмидт, имевший полномочия правительственного комиссара, получил первый полярный опыт. Он блестяще справился с поставленной задачей, и Арктика полностью захватила его. Спустя год Шмидт отправился на Северную Землю, высадив там зимовочную экспедицию под руководством Г. А. Ушакова. В 1932 г. он, уже в качестве директора Всесоюзного арктического института, возглавил экспедицию на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков» (капитаном вновь был В. И. Воронин). Эта экспедиция впервые в истории мореплавания прошла по всей трассе Северного морского пути от Архангельска до Берингова пролива за одну навигацию. Вопреки существовавшей легенде до



О. Ю. Шмидт

Владивостока «Сибиряков» не добрался. Потеряв во льдах Чукотского моря часть гребного вала и винт, он вынужден был выйти в Тихий океан под парусами из брезента, где был взят на буксир траулером «Уссуриец» и доставлен в Петропавловск-Камчатский на ремонт [2; 6; 9]. Несмотря на это, плавание стало несомненным успехом, оцененным самим Сталиным: Шмидт тогда был награжден первым орденом Ленина.

Для дальнейшего развития Северного морского пути Центральный комитет ВКП(б) и Совет народных комиссаров СССР 12 декабря 1932 г. приняли постановление об организации Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) при Совете народных комиссаров СССР. Инициатором его создания и первым начальником стал О. Ю. Шмидт. Задача, выполнение которой было возложено на это управление, заключалась в том, чтобы «проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути» [1]. О. Ю. Шмидту как руководителю ГУСМП были отданы в распоряжение «острова и моря Северного Ледовитого океана в европейской части СССР, в азиатской — территория севернее 62-й параллели со всеми хозяйственными предприятиями союзного

значения, портами и судоремонтными заводами, торговой и заготовительной системой, лесозаготовками, угольными разработками, оленеводством, с авиацией и — самое главное — изысканием и эксплуатацией полезных ископаемых» [1]. Переход «Сибирякова» по всей трассе Северного морского пути за одну навигацию 1932 г. и создание ГУСМП кардинально изменили геополитическое положение Советского Союза [6].

У только что созданного ГУСМП возникла серьезная проблема с приобретением судов, которых в стране не хватало, тем более что Народный комиссариат водного транспорта не стремился поделить своим изношенным флотом с новой амбициозной организацией. Шмидту с трудом удалось добиться передачи в распоряжение ГУСМП только что построенного в Дании парохода, который обладал довольно низкими ледовыми качествами [1; 9]. Это было грузопассажирское судно, построенное на верфях компании «Бурмейстер и Вайн» (B&W, Copenhagen) по заказу советских внешнеторговых организаций под контролем капитана Петра Леонардовича Безайса. Судно не было ледокольным пароходом. Оно было создано с учетом специальных требований регистра Ллойда — «усиленный для навигации во льдах» [15]. Судно имело водоизмещение 7500 т, мощность двигателей 2400 л. с., скорость 12,5 узла. Обшивка корпуса была дополнительно укреплена, имелось специальное помещение, которое помогло бы сократить расход топлива в случае вынужденной зимовки. Судно предназначалось для плавания в Охотском море, между устьем Лены (отсюда и его первоначальное название «Лена») и Владивостоком. Оно было спущено на воду 11 марта 1933 г., а 6 мая состоялось первое испытательное плавание. Британский Ллойд сертифицировал судно 20 апреля, затем судно получило вторичное освидетельствование тем же Ллойдом 24 мая в Копенгагене.

5 июня 1933 г. судно прибыло из Копенгагена в Ленинград, привел его П. Л. Безайс [1]. При этом в составленном ГУСМП «Плане плавания» уже стояло новое название — «Челюскин», ему предписывалось ошвартоваться в Ленинграде в мае (точная дата отсутствует). Судно появилось с опозданием на месяц, а ведь в Арктике каждый день сверхдорог... По тому же плану 1 июня новое судно официально зачислялось в состав судов ГУСМП. Полярный поход должен был триумфально закончиться во Владивостоке 1 октября. Судя по письму В. И. Воронина О. Ю. Шмидту от 15 марта 1933 г., где он пишет о чертежах «Челюскина» — ледокольного парохода, еще не испытанного во льдах, в экспедицию изначально планировалось отправить вовсе не переименованную «Лену» [13]. Как бы то ни было, 19 июня «Лена» была переименована в честь российского мореплавателя, участника Великой северной экспедиции (1733—1743 гг.) Семена Челюскина, который открыл самую северную точку континентальной Евразии (в настоящее время — мыс Челюскин).

Как и в 1932 г., О. Ю. Шмидт возглавил экспедицию, капитаном «Челюскина» не без колебаний вновь согласился стать В. И. Воронин, который очень низко оценивал ледовые качества нового судна, но в силу ряда причин не смог отказать О. Ю. Шмидту [1; 5; 13]. Он еще в день выхода из Мурманска написал в дневнике: «Я знаю, что меня ждет, как мне трудно будет вести это суденышко через арктические льды» [14]. Набор его корпуса был недостаточно крепок, шпангоуты расположены редко, ширина чересчур велика. Как оказалось впоследствии, канал, пробиваемый во льдах даже самым мощным ледоколом, для «Челюскина» оказывался недостаточным, и, следуя за ледоколом, он ударялся своими скулами о кромки канала. Кроме того, «Челюскин» плохо слушался руля, а поворотливость судна при плавании во льдах имеет исключительное значение. Предполагалось, что пароход ввиду непригодности к плаванию во льдах будет сопровождать ледокол «Красин».

«Челюскин» должен был пройти из Мурманска во Владивосток, отрабатывая схему доставки грузов по трассе Северного морского пути, закрепив опыт плавания «Сибирякова». Предстояло проверить, в каких пределах возможно плавание на Севере грузовых пароходов и каким образом организовать совместную работу этих судов и ледоколов на всем пути. В ходе экспедиции планировалось сменить зимовщиков острова Врангеля, которые уже четыре года не получали снабжения с Большой земли, и расширить полярную станцию, а также изучить ряд недостаточно известных участков Северного Ледовитого океана [14]. Существует мнение, что многое в принятии решений по организации экспедиции объяснялось честолюбием Шмидта, которое его критики называли авантюризмом [9; 15]. Следует подчеркнуть, что прежде всего О. Ю. Шмидту как главе нового ведомства необходимо было обеспечить судоходство по трассе Севморпути в максимально короткие сроки.

При этом экспедиция на «Челюскине» была запланирована как комплексная, о чем говорит научная программа, составленная Всесоюзным арктическим институтом. Она включала сбор материалов по океанографии (гидрографические, гидрологические, геофизические, геодезические работы), промысловые исследования, специальные наблюдения [10].

16 июля 1933 г. «Челюскин» покинул ленинградский порт и направился в Копенгаген [1; 14], где судостроители за шесть дней устранили выявленные в ходе первого плавания дефекты. Затем он совершил переход в Мурманск, где произошла нежелательная задержка между 2 и 10 августа. За это время было закончено комплектование экипажа, получены свежие овощи и другие продукты на весь рейс включая четырех свиней и 26 коров, мяса которых хватило до декабря. Пока «Челюскин» загружали углем и продовольствием, состоялась встреча горожан с командами обоих судов. Шмидт прочитал

доклад об экспедиции, а экипажи «Челюскина» и «Красина» заключили договор о социалистическом соревновании. В Мурманске же на борт поднялись пассажиры, следовавшие на остров Врангеля. На палубе был установлен самолет-амфибия Ш-2 для ледовой разведки (пилот М. Бабушкин, механик Валавин), при погрузке потерявший пропеллер, для замены которого также потребовалось время [9]. «Челюскин» оставил Мурманский порт тремя днями позднее ледокола «Красин», который одновременно с проводной каравана Первой Ленской экспедиции из трех сухогрузов должен был помогать «Челюскину» в тяжелых льдах, что требовало особого взаимодействия разных подразделений в системе ГУСМП, пока не имевших такого опыта.

При выходе из Мурманска на борту «Челюскина» находилось 3500 т угля и 800 т груза. Сведения о количестве людей, находившихся на борту «Челюскина» при выходе из Мурманска, в литературных источниках расходятся: от 110 до 113 человек [1; 9; 13; 14 и др.]. Скорее всего правильным следует считать число 112: собственно экипаж, экспедиция, а также смена полярников и строительные рабочие, направлявшиеся на остров Врангеля. Возраст участников колебался в пределах от 20 лет до 51 года. Около трети персонала обладали в разной степени полярным опытом. В их числе был и радист Эрнст Кренкель, пионер применения коротких волн в арктических условиях, имевший за плечами зимовки на Новой Земле и Земле Франца-Иосифа, а также поход на «Сибирякове» и полет на дирижабле «Граф Цеппелин». На борту «Челюскина» находились и женщины, включенные в состав экипажа экспедиции, а также жена начальника зимовки на острове Врангеля П. Буйко с полуторагодовалой дочерью Аллой и беременная жена геодезиста В. Васильева, направлявшегося на остров Врангеля. В состав экспедиции были включены корреспонденты «Известий» и «Комсомольской правды», художник Ф. Решетников, фотограф К. Новицкий, два кинооператора, а также поэт И. Сельвинский. О. Ю. Шмидт гарантировал полярникам твердую «пайку» (по нормам Главсевморпути) и добился решения правительства о красноармейском пайке для их семей, остававшихся на Большой земле [13].

Только 10 августа 1933 г. «Челюскин» покинул Мурманск. Плавание шло успешно вплоть до Новой Земли. Затем «Челюскин» вошел в Карское море, не замедлившее проявить свой суровый характер. 13 августа 1933 г. у «Челюскина» появились серьезная деформация корпуса и течь. Встал вопрос о возвращении, но было решено продолжить путь. 13 августа через пролив Маточкин Шар «Челюскин» вошел в Карское море, а уже 1 сентября прибыл к мысу Челюскин на Таймыре. До этой точки его сопровождали ледоколы «Красин», «Седов», «Сибиряков» и ледорез «Литке», дальше надо было идти самостоятельно.



Капитан В. И. Воронин

В Карском море произошло важное событие — у Доротеи Ивановны Васильевой, жены геодезиста Василия Гавриловича Васильева, родилась дочь, о чем капитан Воронин сделал запись в судовом журнале «Челюскина»: «31 августа. 5 час. 30 м. у супругов Васильевых родился ребенок, девочка. Счислимая широта 75°46'51" сев., долгота 91°06' вост., глубина моря 52 метра» [14]. Девочку нарекли соответствующим образом — Кариной.

Море Лаптевых судно пересекло благополучно и через пролив Санникова вошло в Восточно-Сибирское море. Здесь все чаще стали встречаться тяжелые льды. 9 и 10 сентября «Челюскин» получил вмятины по правому и левому борту, у него лопнул один из шпангоутов, усилилась течь. Надо сказать, даже принимая во внимание далекую от совершенства конструкцию «Челюскина», что его судоводители в критический момент оказались на высоте — в тех «заколдованных» местах, где «Сибиряков» в свое время лишился винта, состояние «Челюскина» не казалось безнадежным.

Основные испытания судно ждало в Чукотском море, куда оно вошло через пролив Лонга в середине сентября. Летчик Бабушкин и капитан Воронин провели ледовую авиаразведку, которая показала, что за ледовой перемычкой находится чистая вода, по которой полным ходом можно было идти к Берингову проливу. Однако, несмотря на все усилия экипажа, пробить или взорвать эту перемычку не удалось, и к концу сентября пароход оказался

заблокирован льдом. Воздушная разведка подтвердила очевидную невозможность посещения острова Врангеля. На остров Врангеля самолетом был отправлен уменьшенный состав смены зимовщиков для полярной станции. С берега к судну на собачьих упряжках добрались чукчи, с ними Шмидт 3 октября отправил на материк 8 человек, что он объяснил следующим образом: «Я решил отправить больного кочегара Данилкина, а с ним врача и еще шесть человек. Последних приходилось выбирать не из больных, а наоборот — из наиболее выносливых людей, так как им предстояло идти пешком. Я выбрал тех из наших работников, которые были связаны службой с Москвой или Ленинградом. Отплывая в поход, я обязался перед их учреждениями вернуть этих людей в первую очередь в случае задержки “Челюскина”... Преодолев трудный путь, они благополучно достигли Уэлена» [14, т. 1, с. 37].

5 октября лед возле судна неожиданно пришел в движение, и «Челюскин» оказался на чистой воде. Затем он, поврежденный, в течение месяца проталкивался от мыса Сердце-Камень сквозь льды, порой дрейфуя вместе с ними. Судно настолько приблизилось к Берингову проливу, что капитан Воронин, по его словам, «был уверен, что между мысом Дежнева и островом Диомида нас выжмет в Берингово море» [14].

Пароходы Ленско-Колымской экспедиции «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт», за несколько дней до этого находившиеся гораздо дальше «Челюскина» от Берингова пролива, 1 ноября благополучно его миновали по вскрывшейся прибрежной полынье. Такая перспектива выглядела вполне реальной и для «Челюскина». Спустя три дня, 4 ноября 1933 г., благодаря удачному дрейфу «Челюскин» вошел в Берингов пролив, и ему оставалось три четверти мили до чистой воды. В тот же день на «Челюскине» получили радиogramму от командования Северо-Восточной полярной экспедиции на ледорезе «Литке», которое предлагало помощь. Но Воронин, зная крепость окружающих льдов, тогдашнее состояние «Литке» (он ежесуточно принимал внутрь корпуса до двухсот тонн воды, с откачкой которой едва справлялись его водоотливные средства), от помощи отказался [14, т. 1, с. 132]. Это решение стало роковым для «Челюскина».

5 ноября ледяное поле вместе с вмержшим в него «Челюскиным» поволокло обратно в Чукотское море. Дрейф быстро увеличивался. Спустя 10 дней «Челюскин» оказался уже у мыса Хоп на Аляске, откуда на борт «Литке» была передана запоздалая просьба о помощи. Моряки ледореза предприняли все возможное — вдоль ледовой кромки они подошли к «Челюскину» на 25 миль, но были остановлены непроходимым многолетним льдом. Шмидту и Воронину ничего не оставалось, как решать, что делать в случае гибели спасателя, и отпустили «Литке». Теперь участь «Челюскина» целиком зависела от поведения льда.

В ночь с 12 на 13 февраля 1934 г. лед вокруг судна начал сжиматься еще плотнее, появились сильные торосы. 13 февраля в результате сильного сжатия ледовой массой левый борт судна разорвало от носового трюма до машинного отделения. Одновременно лопнули трубы паропровода. Пароход начал быстро погружаться под воду носовой частью и затонул в течение двух часов. Опасаясь подобного исхода, экипаж заранее подготовил все необходимое для выгрузки на окружающие льды. Последними с «Челюскина» сходили О. Ю. Шмидт и В. И. Воронин. Единственной жертвой стал завхоз экспедиции Борис Григорьевич Могилевич, который погиб, будучи придавлен сместившимся палубным грузом во время затопления судна [14].

В результате катастрофы на льду оказались 104 человека. Шмидт с Ворониным не представляли, что за этим последует. Воронин еще на что-то надеялся, а Шмидт прямо говорил — расстреляют... [5]. Но судьбе было угодно распорядиться иначе. Связь с Большой землей радист Э. Т. Кренкель установил на следующий день. Была отправлена знаменитая радиogramма О. Ю. Шмидта, начинавшаяся словами: «13 февраля в 15 часов 30 минут в 155 милях от мыса Северного в 144 милях от мыса Уэлен “Челюскин” затонул, раздавленный сжатием льда...» [14, с. 328—329, вклейка].

Вскоре из Москвы по радио поступило сообщение: «Шлем героям-челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за вашей героической борьбой... Сталин, Молотов, Ворошилов» [13].

В первые же дни после гибели «Челюскина» в ледовом лагере Шмидта вспыхнул своеобразный бунт — часть членов экспедиции стала настаивать на походе на материк. В основном это были люди из бригады строителей, которых должны были оставить на острове Врангеля, все из крестьян средней полосы России, люди физически крепкие, но абсолютно незнакомые с Арктикой. Против этого выступили опытные полярники из научной группы экспедиции и большинство команды, состоявшей из архангельских поморов. Они утверждали, что из мужчин, может быть, кто-то и дойдет до суши, но большинство, а прежде всего женщины, обречены на гибель. Дело зашло так далеко, что О. Ю. Шмидт, взяв винчестер, пригрозил застрелить любого, кто сделает попытку пойти к материку: ростки паники и сомнений необходимо было подавить сразу и ждать помощи с материка.

Сначала на челюскинской льдине был разбит палаточный лагерь. Когда первые, самые тяжелые дни миновали, суровый полярный быт налажился. Плотники соорудили из спасенных материалов барак, переселив туда половину «челюскинцев», выстроили камбуз под крышей и сигнальную вышку. Много работы предстояло выполнить на ледовом аэродроме, который постоянно разрушали подвижки льда. Участники экспедиции построили свою пекарню и выпускали стенгазету под названием



Гибель «Челюскина». Художник Е. В. Войшвилло

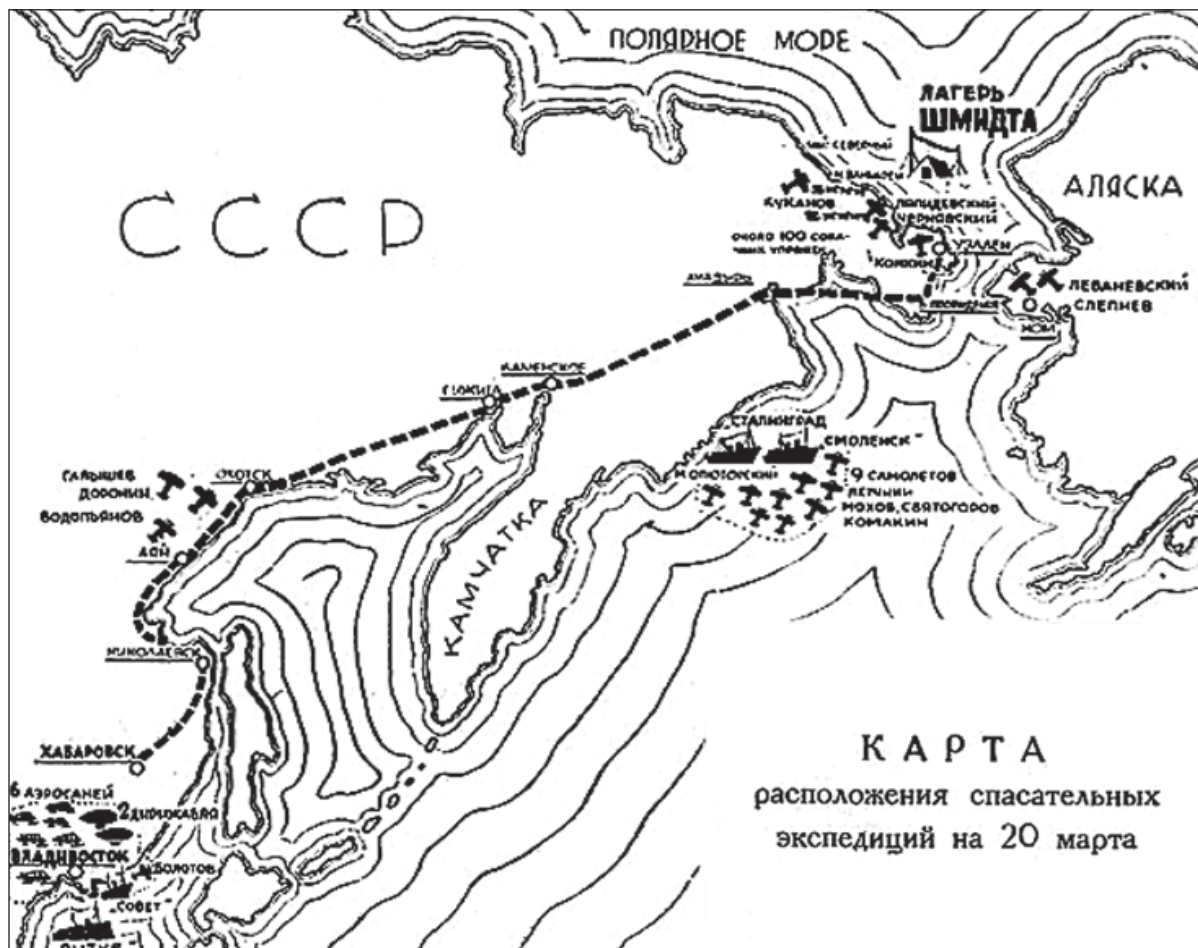
«Не сдаемся!». О. Ю. Шмидт стал душой лагеря, каждый вечер устраивал собрания, на которых информировал о том, что предпринимается на Большой земле для их спасения, читал лекции по истории, философии и психоанализу, которым увлекался с юности, о музыке и поэзии.

В течение всего времени пребывания на льдах челюскинцы не прекращали научных наблюдений. Особенно интересны полученные ими данные о поведении льдов в зависимости от ветра, морских течений и приливов. С Э. Т. Кренкелем и другим коллегой по плаванию на «Сибирякове», гидробиологом П. П. Ширшовым, Шмидт обсуждал идею создания дрейфующей станции на Северном полюсе, считая, что дрейф надо рассматривать как репетицию, пусть невольную, но полезную [9].

Тем временем вся страна следила за судьбой полярной экспедиции. Сообщение о том, что на льду оказались более 100 человек, в считанные часы облетело и потрясло мир. На следующий день в Москве сразу после получения радиограммы Шмидта по поручению заместителя председателя Совнаркома СССР В. В. Куйбышева собрали совещание у С. С. Каменева, где наметили первые шаги по организации спасения челюскинцев [1; 7; 13]. Совещание

еще не закончилось, еще редактировался проект постановления о намечаемых мероприятиях, как стало известно, что по инициативе И. В. Сталина создана правительственная комиссия по оказанию помощи челюскинцам. Через несколько часов она приступила к работе. Операция по спасению разрабатывалась с поистине глобальным размахом. По железной дороге во Владивосток были отправлены разобранные дирижабли, которые предполагалось перебросить на Чукотку морем. Из Владивостока со спасательными партиями, самолетами и дирижаблями вышли пароходы «Смоленск», «Сталинград» и «Совет». В конце марта из Ленинграда на запад и далее через Панамский канал вышел ледокол «Красин» [7].

При этом в возможность спасения верили далеко не все специалисты. Некоторые западные газеты писали, что люди на льду обречены и возбуждать в них надежды на спасение негуманно, это только усугубит их мучения. Ледоколов, которые бы могли плавать в зимних условиях Северного Ледовитого океана, тогда еще не было. Поэтому основные надежды возлагались на авиацию, и именно полярная авиация сыграла главную роль в спасении полярников.



Расположение спасательных экспедиций на 20 марта 1934 г.

В это время на Чукотке находился экипаж А. В. Ляпидевского с самолетом АНТ-4. Первую посадку в лагере челюскинцев он совершил 5 марта 1934 г. До этого экипаж совершил 28 вылетов, удачным оказался только 29-й: найти дрейфующий полярный лагерь в периодически опускающемся тумане было нелегко. При этом А. В. Ляпидевский сумел посадить самолет на очень ограниченной площадке 150×400 м в 40-градусный мороз. Первым же рейсом самолет АНТ-4 вывез из лагеря 10 женщин и двоих детей, однако в следующий раз у самолета отказал двигатель, и его экипаж вынужден был присоединиться к челюскинцам [7; 8].

Правительственная комиссия направила на спасение три группы самолетов. Первая группа летчиков — М. Т. Слепнев и С. А. Леваневский — была отправлена из Москвы через Европу, Атлантику, Соединенные Штаты на Аляску, где их ждали закупленные советским правительством у компании «Pan American» два самолета «Флейстер». Слепнев был опытным полярником. Северный же опыт Леваневского составлял около года. От Москвы до Аляски летчики добирались на поездах и пароходах, но заключительный этап с Аляски до Чукотки был

самым трудным: из-за непогоды С. А. Леваневский с Г. А. Ушаковым лишь 26 марта сумели вылететь из Фербенкса, но до Номы добрались только 28-го. Ушаков на этот раз выступал представителем высших партийных и государственных инстанций, ему предстояло ввести руководство погибшего «Челюскина» в курс принятых «наверху» решений и руководить работами по устройству взлетно-посадочной площадки, которая из-за движения льдов часто повреждалась. В Номе Ушакова ждала телеграмма обеспокоенной положением дел правительственной комиссии: немедленно вылететь с Леваневским в Ванкарем, а Слепневу до прояснения ситуации ждать в Номе. Вылетев из Номы 29 марта, Леваневский с Ушаковым и американским бортмехаником Армстидом до Ванкарема так и не добрались. Этот перелет и произошедшую аварию впоследствии широко обсуждали, считая, что Леваневский нарушил приказ приземлиться в Уэлене и самовольно полетел в Ванкарем. Но ни Ушаков, ни Леваневский не подтвердили этот «щекотливый» момент. Оба писали, что по сводке, полученной в Номе, до Уэлена было безоблачно, а в Ванкареме высота нижней кромки составляла 500 м [7]. Ушаков: «Не заметив

над аэродромом Уэлена никаких предупредительных знаков, пилот направил машину дальше на запад к Ванкарему». Сам Леваневский писал, что снизился до 150 м, но «сигналов на аэродроме никаких не выложено» [7]. Наткнувшись над Колючинской губой на большую облачную стену, пилот не сумел забраться выше нее и перешел на бреющий полет, когда самолет начал обледеневать. Дважды счастливо избежав столкновения со скалами, он все-таки сбил правую лыжу о торос, после чего произвел аварийную посадку на фюзеляж у мыса Онман. При посадке Леваневский разбил голову и потерял сознание, остальные не пострадали. Самолет ремонту не подлежал, но есть сведения, что позже, заменив мотор, его восстановили [7; 8].

Добравшись на собаках до Ванкарема, Ушаков возглавил руководство спасательными работами, а Леваневский, немного придя в себя, отправил по адресу «Москва. Кремль. Сталину» радиограмму: «Чувствую себя работоспособным и снова готов к работе». Позже утверждали, что она была опубликована, и в ней в высокопарных выражениях сообщалось о готовности к дальнейшему выполнению заданий правительства [9]. Но самолета у Леваневского не было, поэтому летчика на собаках отвезли в Уэлен, на льдину он так и не попал и никого из «ледового лагеря Шмидта» не вывез.

Вторая авария до предела накалила обстановку на Чукотке. Снова остро встал вопрос о спасательной партии на собаках. Такую экспедицию подготовили, она могла выступить в течение двух-трех дней, но на льдине оставалось много слабых и пожилых людей. На самолетах необходимо было вывезти как минимум 30—40 человек.

31 марта попытался пробиться с Аляски на Чукотку М. Т. Слепнев, но из-за непогоды вернулся и в Уэлен попал лишь 5 апреля. К этому моменту население ледового лагеря уменьшилось на двух человек: 2 апреля со льдины на своем Ш-2 улетели Бабушкин с Валавиным.

Масштабная эвакуация людей со льдины началась 7 апреля. Слепнев (с американским бортмехаником У. Левери), вторым после Ляпидевского, прилетел в лагерь Шмидта, доставив туда Г. А. Ушакова и восемь ездовых собак. Собаки помогали перевозить людей и грузы от лагеря к аэродрому. Слепнев вывез с льдины пять человек.

Самая большая группа самолетов и летчиков была подчинена Н. П. Каманину. Это были военные летчики полка разведчиков на самолетах Р-5. Сначала их было четверо: Н. П. Каманин, Б. А. Пивенштейн, И. Л. Демиров, Б. В. Бестанжиев. Затем поступил приказ включить в группу полярных летчиков В. С. Молокова и Ф. Б. Фариха. Когда Каманин изложил свой план перелета, Фарих высказал несогласие, ссылаясь на незнание Каманиным условий полетов на севере. В результате спора Каманин отстранил Фариха от участия в экспедиции [7; 8]. Группа с пятью самолетами погрузилась во

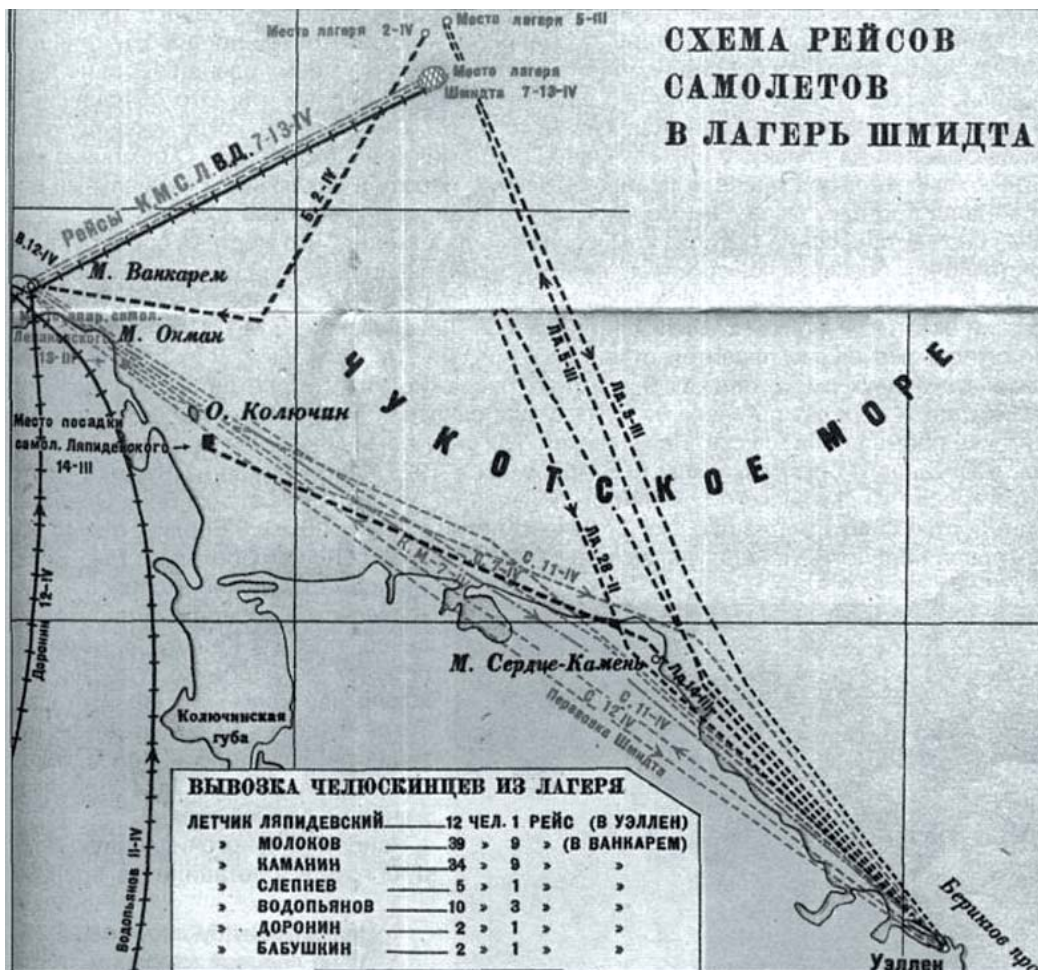
Владивостоке на пароход «Смоленск» и добралась до северной части Камчатки. Далее путь был продолжен на выгруженных самолетах, практически без информации о метеоусловиях и без радиосвязи. На маршруте приходилось преодолевать горные хребты, высота которых немногим уступала потолку самолетов Р-5. Осуществить полет пятерки строем из-за попадания в облака не удалось. И. Л. Демиров и Б. В. Бестанжиев от группы оторвались. Затем они оба и находившиеся на борту механики потерпели аварии и чудом добрались до населенного пункта. Фарих оказался прав. При посадке в Анадыре Каманин подломал свой самолет. Не оказалось в Анадыре и бензина. Каманин приказал слить бензин из поврежденного самолета, оставив Пивенштейна для его ремонта, а сам в паре с Молоковым продолжил перелет. Высказывалось мнение, что Каманин отнял у Пивенштейна не только самолет, но и лавры героя-спасителя. Но Каманин был военным командиром группы и не имел права по собственной инициативе передавать кому-либо свои функции. Пивенштейн же, отремонтировав подручными средствами самолет, прилетел в Ванкарем и перевозил спасенных челюскинцев в бухту Провидения, где их ждал пароход. Каманин и Молоков, прибыв в Ванкарем, сразу же приступили к полетам в ледовый лагерь.

В это время у Шмидта начала прогрессировать застарелая легочная болезнь, и с каждым днем он чувствовал себя все хуже. Однако, не считая себя вправе оставить дело незавершенным, Шмидт категорически отказывался покинуть лагерь. Но поскольку температура у него поднялась до 39°, Ушаков, не дожидаясь, пока положение станет критическим, сообщил о ситуации в Кремль. Вскоре из Москвы на имя Шмидта пришел приказ передать руководство его заместителю Боброву и незамедлительно эвакуироваться на Аляску под опеку американских врачей. По решению правительственной комиссии Шмидт, которого привез со льдины Молоков, 11 апреля был переправлен в больницу города Ном на Аляске.

10 и 11 апреля оказались решающими днями. В те дни летчики значительно увеличили «пассажиропместимость» своих двухместных Р-5. Быстро подсчитав, что по 3 человека за рейс летать придется очень много раз, они стали сажать пассажиров в подкрыльевые парашютные ящики. За один рейс вывозили 4, 5 и даже 6 человек, причем в парашютные ящики садились охотнее, чем в кабину. Молоков вывез на материк 38 человек, а Каманин — 34 [7; 8].

На долю третьей группы летчиков выпала самая трудная эпопея. М. В. Водопьянов, И. В. Доронин на «Юнкерсе» W-34 и В. Л. Галышев — наиболее опытные полярные летчики — преодолели в воздухе путь от Хабаровска до самого Ванкарема длиной в 5860 км. Эта трасса была также малоисследована и не обеспечена радиосвязью. Весь их беспримерный перелет из Хабаровска проходил под девизом





Рейсы самолетов в лагерь Шмидта

«Хоть бы одного успеть вывезти». Из-за отказа двигателя Галышев задержался в Анадыре. 12 апреля Водопьянов и Доронин, прибыв в Ванкарем последними, вывезли оставшихся 12 человек и ездовых собак. Галышев, как и Пивенштейн, перевозили челюскинцев из Ванкарема в бухту Провидения.

Всего советские летчики выполнили 24 рейса, спасти удалось всех 104 человек, оказавшихся на льдине и два месяца проведших на ней в условиях полярной зимы. 13 апреля 1934 г. ледовый лагерь перестал существовать [7].

С февраля по апрель 1934 г. вся страна начинала свой день с вопроса: «Как дела на льдине?». Жадно ловили любую информацию о том, что происходит в Чукотском море, волновались за полярников и летчиков, а на улицах совершенно незнакомые люди обсуждали перипетии спасения челюскинцев. Всеобщий энтузиазм отразился даже в появлении оригинальных имен для новорожденных, таких как Отшминальд (Отто Юльевич Шмидт на льдине) и Лагшмивара (Лагерь Шмидта в Арктике).

20 апреля 1934 г. вышло постановление Центрального исполнительного комитета СССР, согласно которому летчики, участвовавшие в спасательной

операции — Анатолий Ляпидевский, Сигизмунд Леваневский (хотя из-за аварии самолета ему не удалось снять ни одного челюскинца со льдины), Василий Молоков, Николай Каманин, Маврикий Слепнёв, Михаил Водопьянов, Иван Доронин — были удостоены звания Героя Советского Союза. Участники зимовки на льдине, включая погибшего при затоплении судна Б. Могилевича, были награждены орденами Красной Звезды. За помощь в спасении советских полярников также были награждены двое американцев — бортмеханики Уильям Левери и Клайд Армстед, которые получили ордена Ленина.

Триумфальное возвращение участников экспедиции стало логическим продолжением того беспрецедентного внимания, с которым освещался ход спасательной операции, — передовицы газет, радиопередачи, выпуски кинохроники ни на минуту не переставали напоминать о лагере Шмидта. Челюскинцам предстояло вернуться из Владивостока в Москву поездом, проехав через всю страну по дороге, буквально усыпанной цветами, и выдержав настоящий ураган восторженного внимания. Это было ни с чем не сравнимое, доселе невиданное ликование нации, едва ли не впервые почувствовавшей



Первые Герои Советского Союза (слева направо): А. Д. Ляпидевский, С. А. Леваневский, М. Т. Слепнёв, В. С. Молоков, Н. П. Каманин, М. В. Водопьянов, И. В. Доронин

себя единой и сильной. Апофеозом встречи стал парад на Красной площади, куда челюскинцев привезли прямо с вокзала по затопленным торжествующими людьми московским улицам [4; 9; 13].

Арктические достижения стали блестящей находкой для советской пропаганды. Тема освоения Севера — с романтикой арктических будней и мужеством советских полярников — не сходила со страниц книг, газет и с киноэкранов, сформировав целое поколение людей, для которых работа в Заполярье стала смыслом жизни. По мотивам экспедиции было снято несколько художественных фильмов, написаны книги [13]. Память челюскинцев была увековечена в большом количестве улиц, которые сегодня можно встретить во многих городах России, Украины и Белоруссии.

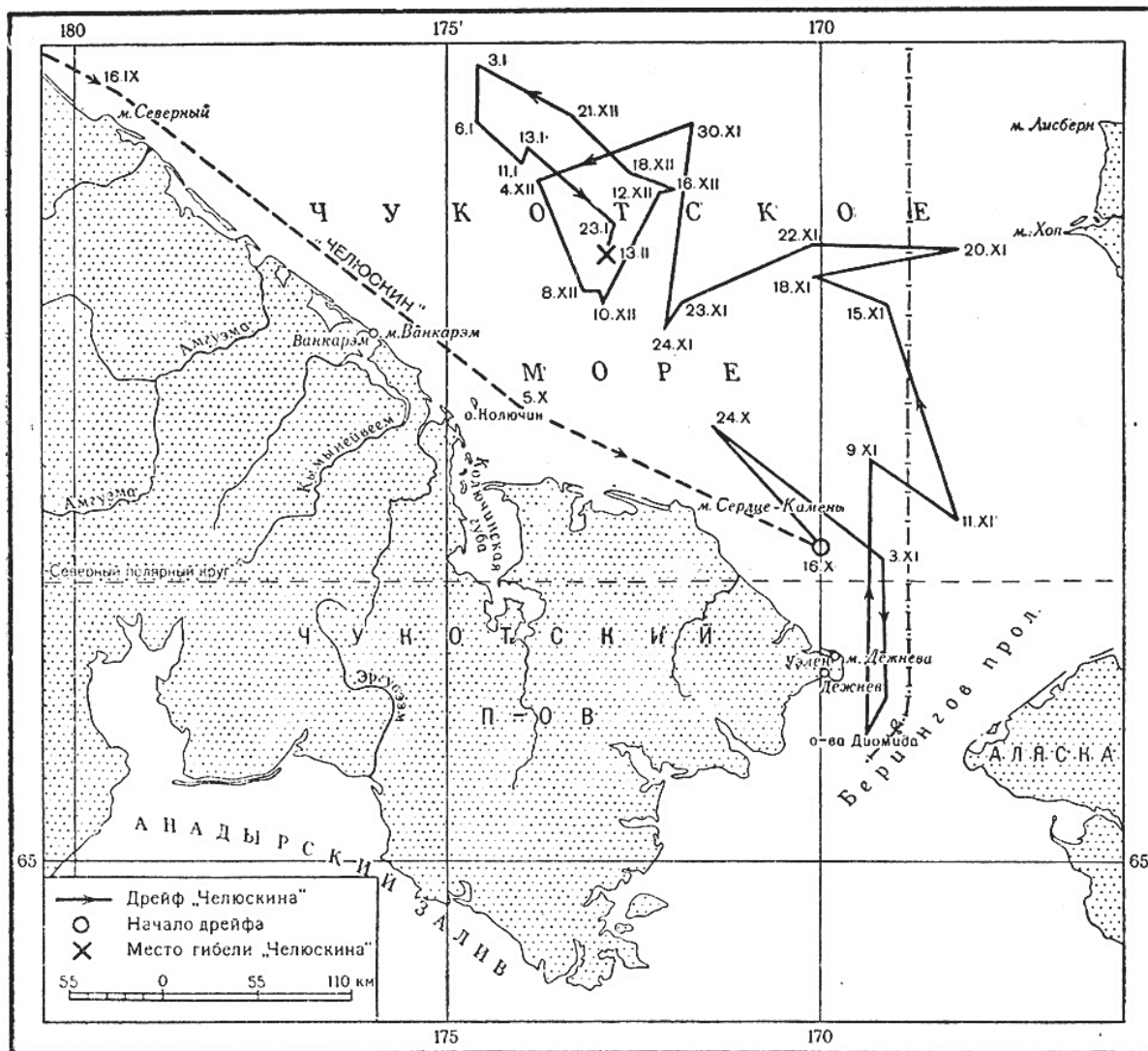
Стоит упомянуть о мифе, связанном с челюскинской эпопеей: в ряде публикаций в СМИ и Интернете, а также на телевидении в начале 2000-х годов не раз появлялась информация о гибели большого числа заключенных на якобы шедшем рядом с «Челюскиным» пароходе «Пижма», который был взорван вместе с людьми в феврале 1934 г., после гибели «Челюскина». Абсурдность этой вымышленной истории полностью доказана [11].

В литературе существуют различные оценки итогов экспедиции «Челюскина». Так, В. Ю. Визе подробно описывает ход экспедиции и спасение челюскинцев, но избегает любых оценок [3]. В. Новиков отмечает общеполитическое значение экспедиции [12]. С. Д. Лаппо говорит о влиянии научных работ на «Челюскине» на последующий ход научного изучения Арктики [10]. О значении экспедиции на «Челюскине»

можно говорить в общеполитическом плане и с точки зрения выполнения программы работ. Существует мнение, что экспедиция не справилась с основным заданием — пройти Северным морским путем так, чтобы ни у кого не осталось сомнений в пригодности этой трассы в смысле ее транспортной эксплуатации. Но, с другой стороны, эта экспедиция может рассматриваться как эксперимент, который должен был ответить на вопрос: смогут ли неледокольные, в том числе боевые, корабли за одно лето проходить Северным морским путем во Владивосток без ледокольной проводки или нужно создавать мощный ледокольный флот?

Проведенные гидрографические, гидрологические, геофизические исследования и специальные наблюдения представляли большую научную ценность. Полученная в ходе экспедиции информация была важна для развития полярной навигации. Определение дрейфа корабля производилось 2700 раз, а льдины — 64 раза, что дало возможность составить подробную карту дрейфа. Протяженность дрейфа составила 1103 мили, в том числе судна — 989 миль и льдины — 114 миль.

Большое значение имело изучение условий плавания в Арктике. На Северный морской путь стали отправлять суда, подготовленные на порядок лучше «Челюскина». Опыт показал необходимость ледокольной проводки транспортных судов. С 1935 г. стало обязательным нахождение линейных ледоколов на западном и восточном участках трассы. Была отработана проводка ледоколами грузовых судов в тяжелых льдах. В 1936 г. военные корабли — эсминцы «Сталин» и «Войков» — впервые



Путь челюскинцев

прошли по «Челюскинскому маршруту». Лоцманами на них стояли полярные капитаны П. Г. Миловзоров и Н. М. Николаев, начальником похода был все тот же О. Ю. Шмидт. На этот раз перед караваном шел ледорез «Федор Литке». Для защиты их корпусов, не предназначенных для плавания во льдах, были применены так называемые «шубы» из деревянных брусьев, закрепленных в районе ватерлинии, разработанные А. И. Дубравиним. Опыт плавания по СМП боевых кораблей, не имеющих ледовых подкреплений, был позже неоднократно использован. В военные годы (в 1942 г.) по СМП проходили корабли уже в западном направлении: лидер «Баку» и три эсминца: «Разумный», «Разъяренный» и «Ревностный» в составе экспедиции особого назначения (ЭОН-18) были переведены из Владивостока на Северный флот для обеспечения проводки караванов; они также имели «шубы». Прошли благополучно и подводные лодки

Д-1, Д-2 и Д-3 под командованием капитана 1-го ранга К. Н. Грибоедова [6].

Перед Великой Отечественной войной на Дальний Восток пришли новые ледоколы «Иосиф Сталин», «Вячеслав Молотов», «Анастас Микоян» и «Лазарь Каганович» мощностью по 10 000 л. с. Долгое время они обеспечивали ледовые проводки судов. Затем появились гораздо более мощные ледоколы типа «Москва» и «Ермак». Только через двадцать лет, в 1954 г., по Севморпути пошли первые советские суда автономного ледового плавания — дизель-электроходы типа «Лена». Но и они нуждались в проводке мощными ледоколами. Бесспорно влияние похода «Челюскина» на общий ход арктического судостроения и особенно ледоколостроения. В Ленинграде было образовано ЦКБЛ — конструкторское бюро для проектирования судов ледового плавания. По его проектам преимущественно

на отечественных заводах было построено много ледокольно-транспортных судов и ледоколов.

Также в результате «челюскинской эпопеи» очевидной стала необходимость создания особой полярной авиации, которую и организовали в системе ГУСМП.

В 1937 г. была воплощена в жизнь идея создания дрейфующих научных станций «Северный полюс», возникшая именно во время дрейфа челюскинцев на льдине. Не случайно среди четырех сотрудников станции «Северный полюс-1» (СП-1, руководитель И. Д. Папанин) было двое челюскинцев — радист Э. Т. Кренкель и гидробиолог П. П. Шишов. В дальнейшем, с 1950-х годов, в Арктике советские дрейфующие станции действовали непрерывно до 1991 г. (на СП-22 исследователи, сменяя друг друга, проработали 3120 сут); с 2003 г. СП возобновились, когда была организована первая российская дрейфующая станция СП-32.

Экспедиция «Челюскина» имела большое международное значение. Весь мир был поражен и восхищен подвигом советских людей, бесстрашием летчиков, оперативностью и высочайшей гуманностью Советского Союза. В Москву пришли тысячи телеграмм со всего мира. Это отразилось на атмосфере дальнейшего отношения международного политического сообщества к Советскому Союзу. Так, вскоре США установили дипломатические отношения с СССР.

Таким образом, в итоге поход «Челюскина», дрейф парохода и льдины с зимовщиками, спасательная операция имели большое научное, экономическое и политическое значение. При всех очевидных недостатках в подготовке и проведении экспедиции она явилась важным шагом в изучении условий плавания по СМП, ее опыт был использован уже в предвоенные 1930-е и последующие годы. Это дало возможность наладить снабжение поселений на севере страны, что способствовало освоению побережья Северного Ледовитого океана. Успешная спасательная операция продемонстрировала миру высокий моральный дух советского народа, возможности полярной авиации, способствовала мировому признанию молодого советского государства.

## Литература

1. Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. — Т. 4: Научное и хозяйственное освоение Советского Севера 1933—1945 гг. — Л.: Морской транспорт, 1969.
2. Визе В. Ю. Моря Советской Арктики. — М., 1948.
3. Визе В. Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через ледовитые моря. — М., 1946.
4. Героическая эпопея: Альбом фотодокументов. — М.: Правда, 1935.
5. Ермолаев М. М. Воспоминания. — СПб., 2001.
6. Жуков Ю. Н. Сталин: арктический щит. — М.: ВАГРИУС, 2008.
7. Как мы спасали челюскинцев / Под общ. ред. О. Ю. Шмидта, И. Л. Баевского, Л. З. Мехлиса. — М.: Правда, 1934.
8. Каманин Н. П. Спасение челюскинцев // Летчики и космонавты. — М.: Политиздат, 1971.
9. Корякин В. С. Челюскинская эпопея. — М.: Вече, 2011.
10. Лаппо С. Д. Научные исследования экспедиции на «Челюскине» // Изв. Всесоюз. геогр. о-ва. — 1980. — Т. 92, вып. 4.
11. Ларьков С. Об одном полярном мифе ГУЛАГа // «Враги народа» за Полярным кругом / Под ред. А. Н. Земцова. — М.: ИИЕТ РАН, 2007.
12. Новиков В. Из истории освоения Советской Арктики. — М., 1956.
13. Отто Юльевич Шмидт: 120 лет со дня рождения. — М.: РМП, 2011.
14. Поход «Челюскина»: Героическая эпопея: В 2 т. — М.: Правда, 1934.
15. Фрейдгейм Л. Домыслы и правда об экспедиции «Челюскина» // Пром. ведомости. — 2005. — № 6.
16. Отто Юльевич Шмидт: Жизнь и деятельность. — М.: Изд-во АН СССР, 1959.