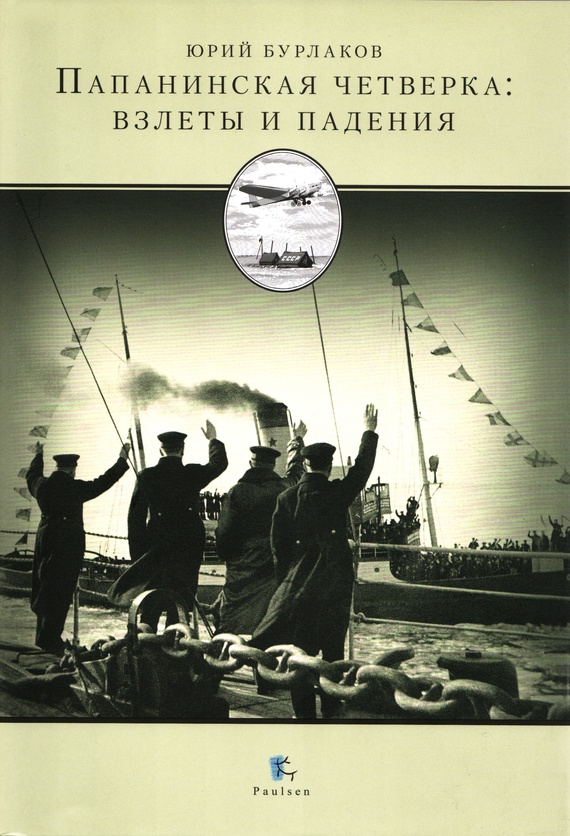
# Юрий Константинович Бурлаков

# Папанинская четверка: взлеты и падения

## *Международный полярный год –*



*«Папанинская четверка. Взлеты и падения»: Европейские издания; М.; 2007*

*ISBN 5‑98797‑008‑3*

## Аннотация

Данное издание рассказывает об истории папанинской четверки, книга своевременно выходит к 70‑летнему юбилею дрейфующей станции «Северный полюс‑1». История первой дрейфующей станции «Северный полюс» запечатлена во многих книгах и статьях. Но главный интерес представляют, конечно, воспоминания и дневники самих участников эпопеи. В книгу вошли также биографии папанинцев.



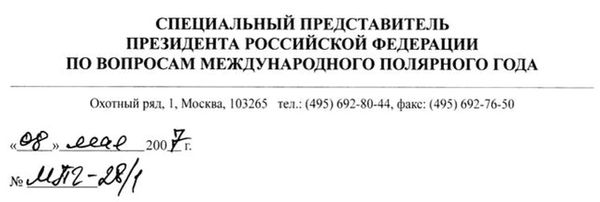
# Юрий Константинович Бурлаков

# Папанинская четверка. Взлеты и падения

© Издательство «Европейские издания», 2007

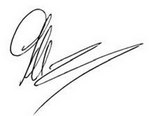
© Фотографии – Московский Дом Фотографии

© Г.Д. Бурков



Новая книга об истории папанинской четверки очень своевременно выходит к 70‑летнему юбилею дрейфующей станции «Северный полюс‑1». В программе Международного полярного года (2007–2008) Северный полюс занимает одно из ключевых мест. Совсем недавно мне пришлось побывать в этой заветной точке, и я видел, какой интерес она вызывает у ученых и общественности. Практически ежедневно в течение апреля на полюсе садились вертолеты, доставляющие с ледовой базы «Барнео» группы людей со всего света. Побывала там и делегация российских ветеранов‑полярников, всю жизнь мечтавших о такой минуте. А Международный выставочный холдинг МVК из Москвы ухитрилась даже развернуть на полюсе выставку, включающую копию палатки папанинцев, их личные вещи и целую серию уникальных фотографий с «СП‑1», трансарктических перелетов Чкалова и Громова. К слову, эта выставка в течение Международного полярного года объедет многие крупные города России.

Посетители выставки, участники Дней Арктики в России, которые проходят сейчас в северных регионах, с удовольствием и пользой для себя прочтут данную книгу. Она вобрала в себя все самое интересное, опубликованное о папанинцах за прошедшие 70 лет.



***А.Н. Чилингаров***

*– заместитель Председателя Государственной Думы РФ, Специальный представитель Президента Российской Федерации по вопросам Международного полярного года*



*Флагманский самолет экспедиции*



*Встреча героев‑папанинцев в Ленинграде*

## Предисловие

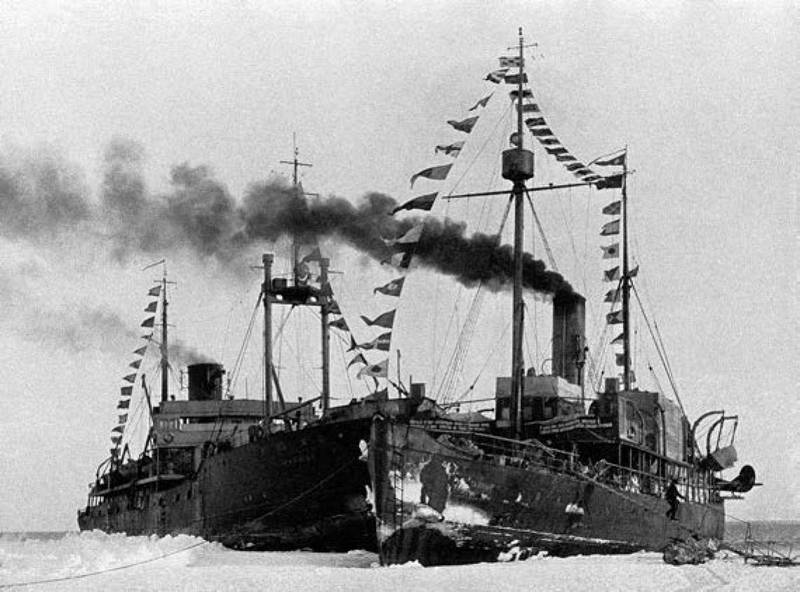
История первой дрейфующей станции «Северный полюс» запечатлена во многих книгах и статьях. Но главный интерес представляют, конечно, воспоминания и дневники самих участников эпопеи. Монография И.Д. Папанина «Жизнь на льдине» увидела свет первым изданием в 1938 году, затем была переиздана ещё шесть раз. Более полные мемуары этого автора «Лёд и пламень» впервые опубликованы в 1977 году, повторены в 1978 и 1984 годах. Книга Э.Т. Кренкеля «RAEM – мои позывные» написана в 1969–1971 гг., а вышла в 1973 году. К сожалению, П.П. Ширшов ушёл из жизни рано, в 1953 году, и не успел обработать дневники, которые ныне хранятся в Академии наук. Расшифровку отдельных частей сделала его дочь М.П. Ширшова в книге «Забытый дневник полярного биолога», опубликованный в 2003 году. Много нового в биографии папанинцев внесла книга бывшего министра морского флота и начальника Главсевморпути А.А. Афанасьева, увидевшая свет в 2003 году.

Первой воздушной экспедиции на Северный полюс повезло больше, благодаря писательскому дару М.В. Водопьянова, П.Г. Головина, И.Т. Спирина, Н.Н. Стромилова и В.И. Аккуратова, опубликовавших свои впечатления по свежим следам. В 1999 году к ним добавились интересные мемуары М.И. Шевелёва.



*Фёдоров снимает показания метеоприборов*

## Глава I. Дрейфующая станция «СП‑1»



*«Мурман» и «Таймыр» у льдины станции в Гренландском море*

### История вопроса

Первым мысль о высадке учёных на Северном полюсе высказал в 1925 году знаменитый норвежский полярник Фритьоф Нансен – глава международного общества «Аэроарктика». Он не сомневался, что доставить туда научную станцию сможет мощный дирижабль. И хотя замысел Нансена казался многим фантастическим, его поддержали советский исследователь В.Ю. Визе, норвежец Г.У. Свердруп, швед Ф. Мальмгрен.

Практика арктических полётов дирижаблей «Норвегия» и «Италия» показала, что идея Нансена сложнее, чем казалась на первый взгляд. «Аэроарктика» не захотела реализовать его замысел, недобрую роль сыграл экономический кризис 1929 года, а на следующий год ушёл из жизни и сам Нансен.

Из воспоминаний участника первой зимовки в 1929–1930 гг. на станции Бухта Тихая М.С. Мурова:

*«В эти дни (декабрь 1929 года – Ю.Б.) из Института по изучению Севера пришло важное сообщение о готовящемся Фритьофом Нансеном полёте на дирижабле «Граф Цеппелин». Экспедиция, возглавляемая знаменитым норвежцем, намеревалась исследовать никем до сих пор не изученную как следует атмосферу Арктики, посетить Северную Землю, оставшуюся белым пятном на карте, и, наконец, высадить сроком на два года на дрейфующий лёд группу зимовщиков, устроив на льду радиостанцию…*

*Мы должны были кое в чём помочь участникам полёта. В сообщении, которое мы получили, указывалось, что в успехе экспедиции решающую роль будут играть метеоданные, сообщаемые с Земли Франца‑Иосифа. Для ускорения передачи сводок о погоде создавался специальный код…*

*А 13 мая пришла печальная весть о смерти человека, жизнь которого для нас была легендой и которого Ромен Роллан назвал «европейским героем нашего времени». На 69‑м году неожиданно оборвалась замечательная жизнь Фритьофа Нансена. Мы все искренне переживали эту утрату». (Муров, 1971).*

Добавим, что полет дирижабля состоялся через полтора года, но из его программы был вычеркнут пункт о создании дрейфующей станции.

Отто Юльевич Шмидт писал позднее:

*«Первая разумная, оправдавшаяся идея о географической структуре Центрального полярного бассейна принадлежит Нансену. Современники его и слушать не хотели. Известно, что этот энергичный мужественный человек тем не менее не поколебался в своих теоретических воззрениях, сумел их претворить в практику на дрейфе «Фрама». Дрейф «Фрама» остаётся и до сих пор величайшим событием в истории полярных стран. Но дрейф «Фрама», происшедший в 90‑х годах, остался одиноким. «Фрам» прошёл от Новосибирских островов, немного заходя за 85‑й градус, через значительную часть Центрального полярного бассейна, но не был у полюса. Нансен предполагал повторить поход в других условиях, а именно, чтобы где‑нибудь на север от Аляски судну такого же типа вмёрзнуть в льдину, надеясь, что она пройдет ближе к полюсу и, дрейфуя 4–5 лет, соберёт больше материала, чем «Фрам».*

*Из этого ничего не вышло. Он не смог реализовать эту идею, не смог собрать необходимые средства. Лишь в очень маленьком масштабе была, по инициативе Амундсена, но без его личного участия, сделана попытка совершить дрейф, начавшийся с Берингова пролива. Но судно было небольшое, проникнуть далеко в лёд не могло, и дрейф ограничился зигзагами на достаточно близком расстоянии от материка. Он дал не много нового.*

*Ввиду неудачи своих попыток заинтересовать руководящие круги европейских стран повторением дрейфа «Фрама», Нансен в последние годы своей жизни возлагал большие надежды на возможность достижения полюса воздушным путем. Нансен был председателем Учёного совета общества «Аэроарктика». Успехи немцев в дирижаблестроении давали, казалось бы, надежду на то, что дирижабль и есть то орудие, которое может проникнуть в полярный бассейн. Но всё‑таки правильная идея Нансена была с самого начала искажена. Нансен настаивал на том, что дирижабль или иной способ продвижения должен привести к тому, чтобы в районе полюса или где‑нибудь в Центральном полярном бассейне высадилась группа учёных и поработала там некоторое время. В этом был центр идеи Нансена, который глубоко понимал нужды науки.*

*На деле же хотя и были совершены изумительные со спортивной точки зрения полёты через полюс, но это были именно полёты через полюс, которые могли собрать лишь крайне отрывочный, небольшой, недостаточно документированный материал. Таковы полёт Амундсена и Нобиле на «Норвегии», полёт Бёрда, сюда же относится второй полёт Нобиле, окончившийся на обратном пути катастрофой, после которой экипаж дирижабля «Италия» был спасён нашим ледоколом и нашими лётчиками». (Шмидт, 1960).*

Когда в 1931 году В.Ю. Визе поставил на конференции «Аэроарктики» вопрос о создании дрейфующей станции и все участники поддержали его, немецкая фирма «Строительство цеппелинов» не выразила желания предоставить для этой цели воздушный корабль. Проект отложили на неопределённое время. Поэтому Советский Союз стал самостоятельно продвигаться к намеченной цели. К этому вопросу подключился О.Ю. Шмидт. Арктические походы на «Седове» в 1929 и 1930 годах, на «Сибирякове» в 1932 году и на «Челюскине» в 1933–1934 годах показали практическую возможность осуществления задуманного. Остро стоял только вопрос о транспортном средстве.

Спасение челюскинцев доказало, что авиация вполне приемлема для операций в Арктике, но самолеты Р‑5 не годились для полётов на полюс. Нужны были машины помощнее. Одновременно следовало решить вопрос о способе высадки зимовщиков: на парашютах или с посадками самолётов.

Вот как вспоминает события тех дней Е.К. Фёдоров:

*«Я узнал об экспедиции на Северный полюс зимой 1935‑36 года от И.Д. Папанина, который был намечен её начальником. Он, в свою очередь, предложил мне участвовать в экспедиции в качестве геофизика – одного из двух учёных.*

*Решение о проведении такой экспедиции было вполне закономерным. Оно диктовалось не желанием удивить мир или поставить какой‑то рекорд. Каждый полярник понимал, что это очередной этап советского исследования Арктики. Плавание Северным морским путем и освоение полярных районов нашей страны требовали всё большей информации о Северном Ледовитом океане…*

*Кое‑какой опыт посадок на лёд был накоплен. Уже во время спасения экипажа дирижабля «Италия», потерпевшего катастрофу в Арктике в 1928 году, М.С. Бабушкин и Б.Г. Чухновский благополучно садились на ледяные поля, выбирая подходящие места с воздуха, а затем взлетали. Садились на лёд и взлетали лётчики, спасавшие экипаж раздавленного льдами «Челюскина» в 1934 году. По мнению этих и других полярных пилотов, в любом районе Ледовитого океана можно было разыскать подходящие для посадки тяжёлых машин ледяные поля. Это и было принято в расчёт при планировании экспедиции.*

*Таковы были предпосылки к тому, чтобы правительство приняло предложение полярников, учёных и лётчиков об организации научной станции на полюсе». (Фёдоров, 1979).*

Отто Юльевич вернулся в Москву после челюскинской операции больным, с осложнением туберкулёза, который проявился у него на льдине. Он сразу же поручил М.И. Шевелёву, как начальнику Управления полярной авиации, и М.В. Водопьянову, которого очень уважал, продумать и разработать план возможного полёта на Северный полюс.

Из воспоминаний О.Ю. Шмидта:

*«Одним из наиболее активных сторонников развития наших полётов в глубь Арктики был Герой Советского Союза Михаил Водопьянов. К нему я и обратился в 1935 году с вопросом, возьмётся ли он за разработку технического проекта полёта на полюс и доставки туда станции и её зимовщиков. Разумеется, Водопьянов с радостью согласился, тем более, что он уже давно обдумывал технику полётов на далёкий Север. Он взялся представить подробную докладную записку и технические расчёты.*

*Но этот разносторонне талантливый человек и здесь пошёл своим путём. В назначенный срок Водопьянов сообщил мне, что бюрократических записок он составлять не умеет, а вместо этого изложил техническую идею полёта в виде романа. Так родилась его книга «Мечта пилота». Правда, тот технический вариант, который осуществляет лётчик Бесфамильный в этой книге, сильно отличается от окончательного плана, который мы впоследствии приняли. Но всё же первая разведка была сделана, начало большому делу было положено.*

*Разрабатывая постепенно план экспедиции, я ждал удобного случая, чтобы сообщить о нём правительству. Однако авторство в постановке этого вопроса в руководящих организациях принадлежало не мне.*

*Я был вызван в Кремль к товарищу Сталину. Он очень интересовался возможностью трансполярных полётов и, как оказалось, вызвал меня и несколько выдающихся лётчиков, в том числе Героев Советского Союза С.А. Леваневского и М.М. Громова., для обсуждения вопроса: что нужно сделать для максимальной безопасности этих полётов». (Каминский, 2006).*

Предоставим слово ещё одному непосредственному участнику тех событий М.И. Шевелёву:

*«Весь 1935 год у нас прошёл в разработке плана и подготовке всего необходимого. Надо сказать, что Шмидт и Главсермопуть взяли на себя ответственность начать работу, пока не имея на то санкции правительства.*

*В феврале 1936 года у нас многое уже было проработано. Во время одного из заседаний коллегии Главсевморпути раздался телефонный звонок «вертушки», телефона правительственной связи. Шмидт взял трубку и через несколько секунд у него вдруг изменилось выражение лица. Повесив трубку, объяснил, что придётся прервать коллегию, надо ехать в Кремль на заседание Политбюро.*

*Вечером Шмидт позвонил мне из дома отдыха, где он подлечивался, и сказал, что план экспедиции на полюс одобрен и попросил приехать к нему вместе с Водопьяновым и Бабушкиным.*

*«Запряг» я свою «Эммочку» и мы помчались в «Сосны» к Шмидту. Запомнилась мне дорога: вокруг темно, в свете фар крутится снег, а мы гадаем, что же было в Кремле.*

*Шмидт рассказал, что к нему обратились за консультацией по поводу просьбы экипажа Чкалова разрешить им дальний беспосадочный перелёт через Северный полюс в США на самолёте АНТ‑25, том самом, на котором в предыдущем, 1935 году, Леваневский попытался вместе с Байдуковым и Левченко лететь по дальнему маршруту, но вернулся из‑за выбивания масла. Леваневский тогда на Политбюро доложил, что на этом самолёте лететь нельзя, а Чкалов с товарищами попросился лететь именно на нём.*

*Шмидт рассказал, что мы надеемся начать эксперимент на наших самолётах, так как считаем их надёжными. Доложил о наших планах дрейфующей научной станции. Она могла бы помочь перелёту, давая сводки погоды, а в крайнем случае, служила бы точкой, где живут люди, и это обеспечивало бы помощь дальнему полёту.*

*Идея понравилась, все одобрительно кивали головой, а Сталин сказал: «Вот‑вот, это очень хорошо, давайте так и сделаем: пусть Главсевморпуть высаживает свою станцию, а экипаж Чкалова пока пролетит по нашей территории такое расстояние, какое нужно, чтобы перелететь в США. Проверим, действительно ли годна материальная часть самолёта». (Шевелёв, 1999).*

После перелёта летом 1936 года на остров Удд чкаловский экипаж стал настойчиво добиваться от вождя разрешения на перелёт через полюс, но ответа не получал. В начале осени, во время отдыха на Черноморском побережье, лётчики вместе с семьями были приглашены отобедать на дачу Сталина. Здесь Чкалов снова обратился к нему с той же просьбой. Вождь посоветовал им не спешить, так как неизвестно, какая погода встретит их одномоторный самолёт в Арктике.

Из воспоминаний штурмана чкаловского экипажа А.В. Белякова, который несколько по‑своему трактует информированность Сталина о дрейфующей станции:

*«Тут меня осенила мысль: Сталин упирает на то, что мы не будем знать погоду. Но мы уже тайком знали, что Главсевморпуть будет готовить экспедицию на самолётах для высадки на Северном полюсе. Вот тогда‑то информация о погоде будет обеспечена. И я обратился к Сталину:*

*– Мы знаем, что полярники готовят высадку станции на полюсе. Можно ли надеяться, что после этого нам будет разрешён перелёт в Америку?*

*Сталин помолчал, а затем неожиданно для нас совершенно серьёзно сказал:*

*– Мне об этой экспедиции ничего не известно…». (Каминский, 2006).*

Судя по воспоминаниям Шмидта, вождь узнал о дрейфующей станции в феврале 1936 года, Беляков же считает, что тот услыхал об этом от него только в сентябре. Думается, что ближе к истине первый, так как именно с февраля высадка «СП‑1» получила статус государственной программы.

В ряде книг можно прочесть: план экспедиции на Северный полюс на заседании Политбюро докладывал Папанин. Дело в том, что когда О.Ю. Шмидт, настоящий организатор экспедиции и отвечающий за неё, оказался в опале, некоторые полярники стали недостойно вести себя по отношению к нему. В частности, Кренкель рассказывал о том, что в конце 30‑х годов у Папанина спросили на высоком уровне мнение по поводу присвоения имени Шмидта новому ледоколу. Папанин ответил, что Шмидт среди полярников непопулярен. Ледоколу присвоили имя «Микоян». Трудно судить о справедливости этого утверждения, так как перечень названий остальных ледоколов этой серии свидетельствует о том, что были запрограммированы имена членов Политбюро: «Сталин», «Молотов», «Каганович» и «Микоян».

Идею создания станции «Северный полюс» Папанин трактовал по‑своему, в свою пользу. Хотя кем он был в 1936 году? Малоизвестным начальником строительства радиостанции на Алдане, обсерваторий в бухте Тихой и на мысе Челюскина. Никакого опыта работы на дрейфующих льдах у него не было, на заседание Политбюро его и близко бы не подпустили. К сожалению, версию Папанина об «СП‑1» повторил в своих мемуарах Н.Н. Стромилов. Но это можно понять, так как он впервые попал в Арктику и занимался только подготовкой радиоаппаратуры.

Чтобы не быть голословным, сошлёмся на мнение уважаемого в Арктике человека – М.И.Шевелёва:

*«После завершения дрейфующей экспедиции на Северный полюс в двух разных издательствах – в «Советской России» и «Политиздате» готовились две книги: бортрадиста на самолёте Головина – Стромилова «Впервые над полюсом» и книга Папанина «Лёд и пламень». Из обоих издательств меня попросили дать рецензии. Встретившись с утверждением, что в Политбюро ЦК партии докладывал Папанин, я вынужден был внести серьёзную поправку, рассказал, как было на самом деле». (Шевелёв, 1999).*

Надо сказать, издательства внесли соответствующие изменения, смягчив формулировки. Но всё же…

Слово И.Д.Папанину:

*«В одном из своих выступлений академик О.Ю. Шмидт подчеркнул, что нельзя приписать тому или иному человеку инициативу постановки вопроса о создании дрейфующей станции в районе Северного полюса. Справедливо. Ещё Нансен высказал идею о целесообразности высадки учёных на лёд в районе Северного полюса и организации там стационарных наблюдений. Профессор В.Ю. Визе писал в 1930 году: «Проект устройства постоянного жилья на дрейфующих льдах Центральной Арктики, казавшийся нелепым в те времена, когда Пири совершал свои удивительные походы к полюсу, теперь, после завоевания человеком воздуха и изобретения радио, стал вполне осуществим…*

*Я знаю, что и на «Сибирякове» в 1932 году велись жаркие дебаты о необходимости станции. Только теперь речь шла уже о программе и способах выполнения работ. В лагере челюскинцев эти споры велись ещё жарче.*

*В своей книге «RAEM – мои позывные» Эрнст Кренкель написал:*

*«Штурм полюса начал О.Ю. Шмидт. К этому обязывали и положение руководителя, и душа романтика». Я согласен с мыслью и о положении руководителя, и о душе романтика. Но об остальном сказал бы иначе: О.Ю. Шмидт был в числе первых энтузиастов Севера, энергично взявшихся за штурм полюса». (Папанин, 1977).*

…В течение двух лет после дрейфа «Челюскина» О.Ю. Шмидт – начальник Главсевморпути, В.Ю. Визе – заместитель директора Арктического института, М.И. Шевелёв – начальник Полярной авиации и лётчик М.В.Водопьянов провели много дней за разработкой и обсуждением различных вариантов планов воздушной экспедиции на Северный полюс и программы научных работ. Шмидт писал позже:

*«Разработав последовательно ряд проектов, мы окончательно остановились на решении отправить на полюс тяжёлые четырёхмоторные самолёты с посадкой их прямо на лёд без предварительной подготовки аэродрома на льдине». (Шмидт, 1960).*

Были распределены и роли в предстоящей операции: Шмидт – начальник экспедиции, Визе – начальник дрейфующей станции, Шевелёв – начальник лётной части, Водопьянов – командир авиаотряда, Ширшов – гидробиолог и гидролог, Кренкель – радист. Это было справедливо, так как именно эти люди стояли у истоков проекта, они сработались и подружились во время предыдущих арктических экспедиций, походов на «Сибирякове» и «Челюскине». Кандидатуры Папанина и Фёдорова появились позднее.

Итак, руководство Управления полярной авиации проработало несколько вариантов заброски дрейфующей станции на Северный полюс. В качестве транспортного средства рассматривались ледоколы, самолёты, дирижабли, парашюты, собачьи упряжки. Из воспоминаний О.Ю. Шмидта:

*«Хотя мы и не старались много шуметь о нашей экспедиции до её завершения, но кое‑что у нас в прессе появилось и кое‑какая дискуссия развернулась. Даже один из главных участников нашей экспедиции, один из инициаторов этой экспедиции в её лётной части – Герой Советского Союза М. Водопьянов, – в своей известной книжке «Мечта пилота» боязливо подходит к вопросу о посадке на полюс. У него большой самолёт имеет на горбу маленький самолёт, который должен опуститься и расчистить площадку для посадки большого самолёта.*

*В прессе появилась статья другого Героя Советского Союза М. Слепнёва о том, что на парашютах нужно сбросить людей, и когда они сумеют приготовить площадку, тогда может спуститься самолёт. Профессор П.А. Молчанов (аэролог) уверял, что нужен для этого дирижабль, причём нужно, чтобы он много раз летал на полюс (поскольку дирижабль не может перевезти большой груз) и таким образом кормил живущих там». (Шмидт, 1960).*

Принят был следующий вариант: тяжёлые самолёты садятся на многолетние льды в районе полюса и выгружают экспедицию со всем оборудованием. М.В. Водопьянов, изучив дневники Пири, Нансена и Бэрда, пришёл к твердому убеждению: в приполюсном районе место для посадки подыскать вполне возможно. Вместе с докладной запиской он написал целую повесть под названием «Мечта пилота», опубликованную издательством «Молодая гвардия». К слову, в тот день, когда через год Водопьянов совершил посадку на полюсе, в московском Реалистическом театре состоялась премьера спектакля по этой книге.



*Водопьянов и Кренкель*

### Воздушная экспедиция Водопьянова‑Махоткина на Землю Франца‑Иосифа

После одобрения правительством плана высадки на Северном полюсе научной дрейфующей станции, Главсевморпуть срочно организовал воздушную экспедицию на Землю Франца‑Иосифа. До сих пор самолёты туда с материка не летали. Надо было наметить воздушную трассу и найти место для организации исходной авиабазы и полётов на полюс.

О.Ю.Шмидт доверил эту задачу М.В. Водопьянову, а тот подобрал себе в компаньоны лётчика В. Махоткина и штурмана В.И. Аккуратова. Из воспоминаний Аккуратова:

*«1936 год застал меня в Ленинграде, где я работал штурманом Гидрографического управления. Однажды вьюжной январской ночью меня разбудил телефонный звонок.*

*– Товарищ Аккуратов? Я говорю по поручению Водопьянова. Михаилу Васильевичу поручена организация перелёта на Землю Франца‑Иосифа. Он приглашает вас штурманом. Вы согласны?*

*Согласен ли я? Конечно. Мысль о полёте на север никогда не покидала меня. И вдруг неожиданный случай претворяет мою мечту в жизнь!…*

*На следующий день я был на заводе. Меня поразила изобретательность Водопьянова и его будущих спутников по экспедиции, которые в двухмесячный срок сумели переоборудовать обыкновенные двухместные почтовые самолёты конструкции Поликарпова с открытыми холодными кабинами и малой вместимостью в отличные полярные лимузины. Работать пришлось с утра до ночи, чтобы в срок закончить приспособление машин к сложным арктическим условиям. Рабочие завода, не зная устали, с большой любовью трудились над усовершенствованием самолётов, тщательно выполняя все наши указания». (Аккуратов, 1984).*

Следует отметить: в некоторых книгах указывается, что Аккуратову звонил сам Водопьянов. Наверное, следует доверять Аккуратову.

Полёт предстоял испытательный, поэтому самолёты, их было два, готовились и оборудовались специально. По инициативе Водопьянова на базе лёгких двухместных одномоторных почтовых машин (модификация военного разведчика Р‑5) были созданы четырёхместные арктические разведчики АРК‑5 (ПЛ‑5). Они представляли лимузины с закрытыми утеплёнными кабинами, повышенной грузоподъёмностью и достаточно широким радиусом действия. Здесь очень пригодился опыт Водопьянова по подготовке аналогичной машины к челюскинской эпопее в 1934 году.

На самолёте «Н‑127» впервые были установлены новейшие для того времени навигационные приборы: импортные радиопеленгатор и радиокомпас, рация с выпускной антенной. «Н‑128» был оборудован проще. На нём были стандартные навигационно‑пилотажные приборы, коротковолновая рация, приборы астрономической ориентировки. Такая разница являлась одним из условий перелёта: предстояло выяснить, какие приборы наиболее эффективно работают в высоких широтах, какими из них можно будет пользоваться в будущем полёте на Северный полюс. Механиками в экспедицию утвердили Ф.И. Бассейна и И.Л. Ивашину, радистом – С.А. Иванова. Все они были участниками многих полярных экспедиций.

25 марта 1936 года на московском Центральном аэродроме появились два зелёно‑красных самолёта: «СССР Н‑127» и «СССР Н‑128». Наступала весна, быстрые ручьи разъедали остатки снега, а взлетать надо было на лыжах, поскольку на Севере еще хозяйничала зима. Большое количество снаряжения и малые габариты самолётов заставили Водопьянова подумать о специальных багажных ящиках, которые были пристроены на нижних плоскостях, у фюзеляжа. В них уложили подогревные трубы, ветровые тенты, паяльные лампы, радиомачты, продукты, спальные мешки, кухонную посуду. Запасные лыжи и пропеллер пришлось подвесить под фюзеляжами.

Из багажа исключили всё, без чего можно обойтись: тару, подушки с пилотских кресел. Правда, позднее, после полёта, оказалось, что в экспедиции было много лишнего, а кое‑чего не хватало. Но убедиться в этом пришлось только в Центральной Арктике, где до этого летали лишь Амундсен и Бэрд. 29 марта на аэродроме собрались провожающие. Падал густой снег, но в 11 часов машины поднялись в воздух. Самолёты шли рядом, и экипажи переговаривались знаками, поскольку радиосвязь забарахлила. Первая посадка – в Архангельске. Встречать воздушную экспедицию пришли делегаты областного съезда комсомола, представители общественности, корреспонденты. Пришлось поучаствовать в комсомольском форуме, рассказать о задачах экспедиции, несмотря на её секретность. Дальше, до Амдермы, решили лететь напрямую, хотя точные карты отсутствовали. Обычно местные авиаторы летали через Усть‑Цильму, но это было на 300 км дальше.

Слово штурману В.И. Аккуратову:

*«Выждав, когда видимость несколько улучшилась, мы нырнули вниз. На высоте 20–40 метров от земли всё скрывалось в потоке яростной метели. Выключив газ, пилот вёл машину, почти ничего не видя. Лёгкий толчок, потом ещё, ещё. Машина пробежала в сплошном вихре и остановилась.*

*Лукич и я выскакиваем на землю. Бешеные порывы ветра валят с ног, снежная пыль обжигает, словно огнём, слепит глаза, забивается в уши, в рот. Взявшись за руки, мы ползём по лагуне и ложимся на снег: нужно, чтобы Водопьянов увидел место посадки. Наконец, «Н‑127» низко проносится над нами, засыпая колючим снегом, и благополучно приземляется.*

*Но борьба с разбушевавшейся стихией на этом не закончилась. Самолёт погнало к морю. Мы повисли на концах крыльев, сдерживая яростный напор. Наконец, нам удалось повернуть самолёты к ветру, в сторону невидимой Амдермы. А к месту нашей посадки уже бегут люди. Они показывают, куда следует рулить. Совсем неожиданно впереди словно вырастают какие‑то здания, появляется группа людей с красными знамёнами. Пилоты выключают моторы и мы привязываем самолёты к петлям, вделанным в лёд». (Аккуратов, 1984).*

3 апреля самолёты взяли курс на мыс Желания. Через 15 минут берег скрылся из глаз, вокруг лежало мрачное Карское море. На сороковой минуте полёта погода стала резко портиться. Низкая облачность прижала машины ко льду. Вскоре видимость совсем пропала, дальше лётчики пошли вслепую. Штурман Аккуратов, летевший на передовом самолёте Махоткина, обнаружил, что из‑за сильной электризации все три имевшихся компаса давали различные показания. Без Солнца, с неработающими компасами, по неизвестной трассе идти было невозможно, и самолёты повернули обратно.

Налетевшая пурга разъединила экипажи. Вскоре по курсу появилась незнакомая скалистая земля, непохожая на район Амдермы. Видимо, пилоты значительно отклонились к западу. Махоткин, увидев на побережье одинокий домик, решил совершить посадку на замёрзшую поверхность бухты.

В домике никого не оказалось. Экипаж привязал самолёт к плавниковым брёвнам и устроился ночевать в избушке. Утром определили своё местонахождение: оказалось, что приземлились на северной оконечности острова Вайгач, близ одноимённой полярной станции.

Пять часов ушло на то, чтобы откопать занесённый снегом самолёт, нагреть десяток вёдер воды и запустить мотор. Вскоре после взлёта увидели большой дом полярной станции с радиомачтой, а возле него – свежие следы самолётных лыж. Когда сели возле полярки, выяснилось, что здесь ночевал Водопьянов и час назад улетел в Амдерму. Самолёт Махоткина перелетел туда же.

Вторая попытка достичь мыса Желания также окончилась неудачно. Водопьянов из‑за тумана и обледенения сел на полярной станции Маточкин Шар, а Махоткин – в бухте Варнека.

К восьмому апреля пурга заметно стихла, и лётчики решили предпринять третью попытку. Теперь главным противником выступил встречный ветер, который снизил скорость самолётов до 85 км в час. Экспедиция летела на север вдоль восточного побережья Новой Земли, но у полярной станции Маточкин Шар пришлось заночевать – на мысе Желания началась пурга. Только 10 апреля удалось достичь желанной точки. Закрепив самолёты, попарившись в бане и пообедав, разошлись на отдых. Слово В.И. Аккуратову:

*«Проснулся со смутным чувством тревоги. В комнате было темно. Но присмотревшись, заметил странное явление: дрожали стены. Я быстро вскочил и отдёрнул шторы. За окном кружилась, плясала белая мгла. В это время вошёл начальник станции Мыс Желания Никитин.*

*– Шторм, – сказал он. – Ветер 40 метров в секунду.*

*– А самолёты? – почти крикнул я.*

*– Всё в порядке! Час назад я был возле них. Закрепили ваши машины наславу.*

*Я хотел проверить сам, напялил малицу и, не слушая Никитина, попытался выйти из дому. Но, едва открыв наружную дверь, тут же постарался захлопнуть её – так яростен был ворвавшийся в дом снежный вихрь…*

*Закутавшись в меха, с масками на лицах, мы втроём – Лукич, Никитин и я – вышли из дома. Лишь ползком удалось добраться до аэродрома, 20 минут потребовалось, чтобы преодолеть 50 метров. Самолётов мы не увидели до тех пор, пока не натолкнулись на них. Занесённые снегом, они крепко стояли против лобового ветра.*

*Пять дней шторм держал нас. Ветер то падал до 4–5 баллов, то вновь достигал силы урагана, всё скрывая в снежной пелене». (Аккуратов, 1984).*

Наконец шторм прекратился. Начались раскопки. Плотный, как камень, снег поддавался только ножовкам и пилам. Когда добрались до кабин, то оказалось, что и они забиты прессованным снегом, который проник даже под стёкла приборов. Чтобы удалить глыбы льда из моторов, пришлось воспользоваться паяльными лампами.

Ближе к вечеру поднялись в воздух. Теперь первой шла машина Водопьянова, а за ней – Махоткина. Однако вскоре плотный туман разъединил их. Махоткин вернулся на мыс Желания, а Водопьянов, у которого отказала рация, сел на необитаемом острове близ архипелага Земля Франца‑Иосифа.

Только 21 апреля самолёт «Н‑128» смог взлететь курсом на бухту Тихую. Оттуда планировались поиски Водопьянова и обеспечение его бензином. Несмотря на облачность, закрывшую море сплошной волнообразной пеленой, самолёт Махоткина успешно достиг Земли Франца‑Иосифа. Это был первый перелёт туда с материка. Пока машину заправляли, раздался гул и в бухте Тихой приземлился самолёт Водопьянова. На остатках топлива он сумел взлететь с неподготовленной полосы и самостоятельно достичь нужной точки.

Теперь предстояло совершить несколько полётов над архипелагом с целью подбора места для авиабазы, которая могла бы принимать тяжёлые самолёты и обеспечивать уют участникам полюсной экспедиции.

Полярная станция Бухта Тихая располагалась на живописном берегу острова Гукера. Погода здесь отличалась непостоянством: резкие холода сменялись оттепелями, с моря часто наплывали туманы, неожиданно срывались пурги. Лица обжигало незаходящее Солнце, а спины коченели от холода. Отдохнув два дня, участники экспедиции стали готовиться к воздушной разведке на остров Рудольфа. Из воспоминаний В.И. Аккуратова:

*«Стояло солнечное морозное утро, дул слабый северный ветерок, обычный здесь спутник хорошей погоды. Мы выруливали самолёты на льду бухты. Впереди шёл «Н‑128» Водопьянова, за ним – наш «Н‑127». Осторожно лавируя, поддерживаемый за крылья мной и Лукичом, самолёт приближался к стартовой дорожке. Путь к ней был указан флажками. Внезапно лёд затрещал и машина, резко накренившись вправо, начала медленно уходить в воду…*

*Зеленоватая вода разбегалась кругами по сверкающей снежной поверхности бухты. Спустя несколько секунд, самолёт, коснувшись льда всей площадью нижнего крыла, остановился, беспомощно распластавшись на льду. К нам подбежали Водопьянов, Бассейн, зимовщики.*

*– Что случилось? – спросил Водопьянов.*

*– Вероятно, попали на подмытый снизу тонкий лёд, – ответил за Махоткина начальник зимовки.*

*Тщательно осмотрев лёд, мы обнаружили, что при общей толщине его в полтора метра, возле самолёта оказался лёд не больше десяти сантиметров. Под снежным покровом, конечно, этого нельзя было заметить. Общими усилиями вытащили машину на крепкий лёд. Да, самолёт спасён, но лететь на нём уже нельзя. Конец правого крыла сломан, весь сложный набор деревянных нервюр и лонжеронов повреждён острыми краями льда». (Аккуратов, 1984).*

На ремонт требовалось 4–5 дней. Чтобы не терять погоды, Водопьянов решил самостоятельно слетать на своём самолёте к острову Рудольфа для подбора посадочной площадки. Вернувшись через шесть часов, он сообщил, что погода была настолько хорошей, что экипаж решил продлить маршрут на север от архипелага и достиг широты 83‑го градуса – рекорд для советской авиации. На о. Рудольфа самолёт не садился. Дальше лететь Водопьянов не решился, т. к. штурмана в экипаже не было, рация вышла из строя и существовала опасность не найти обратной дороги на архипелаг. В любом случае, так далеко наши лётчики ещё не летали. К северу от Рудольфа обнаружились многолетние ледяные поля, пригодные для посадки тяжёлых самолётов. В дальнейшем Водопьянов планировал слетать ещё дальше.

Все следующие дни проходили в ремонтных работах. Механик Ивашина накрыл пострадавшее крыло палаткой, там же строгал, обедал и ночевал. Наконец остов крыла был готов, обтянут полотном и просушен. Однако установилась положительная температура, южный шторм взломал в бухте лёд и вынес его в море. Осталась узкая кромка, мало подходящая для взлёта.

Самолёты пришлось вытащить на берег. Возникла угроза застрять на острове на всё лето, до прихода парохода. Но Водопьянова это не устраивало, в Москве ожидала срочная работа по подготовке полюсной воздушной экспедиции, о чём остальные не знали. Поэтому, отпраздновав Первомай, экипажи с помощью зимовщиков взялись за подготовку взлётной полосы.

Слово В.И. Аккуратову:

*«Когда все работы были закончены и самолёты подготовлены к дальнему полёту к 85 градусу, Водопьянов вдруг распорядился лететь в Москву. Мы были очень удивлены приказом, но командир хранил загадочное молчание.*

*Лишь спустя некоторое время, мы узнали у него, что в Москве экспедиция получила определённое задание: до бухты Тихой и назад. И если Михаил Васильевич говорил в своё время о полёте к 85‑му градусу северной широты, то делал это на свой риск, при условии, что на трассе будет отличная погода. Теперь, когда аэродром уничтожен, а погода надолго не предвещала ничего хорошего, рисковать было бы непростительно. Следовало немедленно возвращаться, чтобы успеть подготовиться к перелётам будущего, 1937 года.*

*Когда бурное совещание было закончено, Водопьянов взял меня под руку и мы пошли вдоль берега. Слова Михаила Васильевича были тёплыми, наполненными дружеской лаской.*

*– Валентин, я знаю, как заманчива мечта попасть к 85‑му градусу. Но подожди, старина… Через год полетим значительно дальше.*

*Я молча и настороженно слушал.*

*– Сейчас нам нужно поскорее в Москву. Наша задача выполнена, мы должны были разведать лишь подступы к Северному полюсу, чтобы в следующий раз водрузить там знамя нашей великой Родины!*

*– Как! Это правда? Полёт на полюс? – с волнением спросил я.*

*– Конечно. И ты поведёшь этот воздушный корабль. А теперь в путь. Москва ждёт сообщений о результатах нашей экспедиции». (Аккуратов, 1984).*

Участники экспедиции рыскали по острову, отыскивая ровный участок для взлёта среди нагромождений базальтовых глыб. Но поднять вручную самолёт на вершину плато было нереально. Только у самого уреза воды, изгибаясь пологой дугой, тянулась трёхсотметровая узкая полоса плотного наста, оставшегося от зимы. Впереди, в полутора километрах, в бухту обрывалась вертикальная стена ледника.

По всем инструкциям и правилам взлетать здесь было невозможно. Но выхода не было, и Водопьянов принял решение стартовать. Ночью они с Махоткиным ещё раз внимательно осмотрели взлётную полосу и всё вокруг, благо Солнце уже не заходило за горизонт.

Зимовка тогда состояла из двух одноэтажных деревянных домов и нескольких служебных построек: радиостанции, ветряка и ангара. Только раз в год, не считая случайных экспедиций, сюда приходил пароход‑снабженец, доставляющий очередную смену полярников и всё необходимое. Зимовщики всячески пытались помочь воздушной экспедиции Водопьянова: выкапывали из сугробов бочки с бензином, оставшиеся с 1932 года, чистили взлётную полосу, качали горючее в баки.

Взлёт по узкой ледовой полоске в сторону нависшего над ней ледника был очень непростым. Первым взлетел Водопьянов, за ним – Махоткин на своём самолёте с залатанным крылом. На траверзе острова Сальм из мотора командирского самолёта, шедшего чуть позади, появилась струйка чёрного дыма. Водопьянов резко развернулся и пошёл на посадку, Махоткин – за ним. Слово В.И. Аккуратову:

*«В тот момент, когда лыжи коснулись льда и я встал, чтобы открыть дверцу, резкий толчок подбросил меня вверх. Потом, словно в цирковом трюке, я встал на руки. Кругом грохот, дым. Где верх, где низ? Острый запах бензина перехватывает дыхание, но и приводит в себя: вот‑вот взрыв! Мозг ясно сознаёт, что произошло нeпoпpaвимoe, но верить в это не хочется…*

*Кое‑как нашли дверцу (боялись, что её заклинит), открыли и вывалились на снег. Все целы, отделались ушибами, но самолёт… Он налетел на небольшой обломок льдины и скапотировал. Был разбит винт, проломлено в нескольких местах верхнее крыло, сломана стоика центроплана, снесена левая лыжа. Теперь ни о какой починке нечего было и мечтать. А у Водопьянова мотор был испорчен настолько, что его можно было только выбросить». (Каминский, 2006).*

Посовещавшись, решили из двух самолётов сделать один. В течение трёхсуточной беспрерывной работы механики с помощью остальных членов экипажей сняли мотор с «Н‑128», переставили на командирский и привели в рабочее состояние. Стало ясно, что всем на одном самолёте не улететь. Водопьянов взял с собой штурмана Аккуратова, а Махоткина и механика Ивашину оставил на полярной станции в ожидании ледокола. Конечно, это было досадное расставание, но иного выхода не было.

13 мая «Н‑127» последний раз поднялся из бухты Тихой. За дни ремонта узкая полоска снега вдоль берега порядком растаяла. Из воспоминаний В.И. Аккуратова:

*«Всё‑таки мы взлетели, хотя взлетали по‑страшному. О таких взлётах лётный состав говорит: «Седины прибавляют, а жизнь укорачивают». Машина на лыжах, без тормозов, площадка – как лезвие ножа, а впереди высокий ледяной барьер ледника. После отрыва самолёт сейчас же нужно было развернуть вправо, чтобы не врезаться в ледяную стену». (Аккуратов, 1984).*

Обратный путь в Москву занял семь суток, из них 26 часов ушли на полёт, а остальное время потратили на ожидание погоды.

Из воспоминаний секретаря Ненецкого окружкома ВКП(б) А.Д. Евсюгина:

*«30 марта 1936 года в Нарьян‑Мар прибыла воздушная арктическая экспедиция на двух самолётах, пилотируемых Водопьяновым и Махоткиным… В совершаемых полётах и посадках в Арктике оба самолёта получили повреждения. Пилоты, собрав из двух самолётов один, решили обратно в Москву направить экипаж Водопьянова, а лётчик Махоткин со своим экипажем остался на Земле Франца‑Иосифа в ожидании парохода…*

*18 мая Водопьянов решает прорываться в Ненецкий округ и запрашивает Нарьян‑Мар, просит сообщить ему о возможности посадки самолёта. Пришла весна, наступило тепло, снег на реке уже подтаял. Как местному жителю, мне поручили проверить состояние льда на Печоре. Комиссия из трёх человек пришла к выводу, что посадка возможна, но только немедленная. Окружком партии взял на себя ответственность и дал Водопьянову радиограмму: «Согласны принять самолёт на реку Печору, около лесопильного завода. При возможности вылетайте сегодня же».*

*На месте предполагаемой посадки на льду был выложен посадочный знак, в прорубях укреплены тросы для крепления самолёта на случай пурги.*

*Ожидали самолёт, а сами думали, посматривая на лёд, даже ногами пробуя его прочность, а выдержит ли? Страшно было. Наконец на горизонте показалось маленькое тёмное пятнышко. «Летит!» – закричали все разом. Трудно передать, как мы волновались в этот момент. Но самолёт, идя с низовьев Печоры, пролетел над нами к городу. Сначала мы думали, что он будет делать круг, чтобы лучше рассмотреть посадочную полосу. Но каково же было наше удивление, когда самолёт снизился и произвёл посадку в Городском Шару – напротив Нарьянмарской морской пристани. Это произошло в 17 часов 50 минут.*

*Такой рискованный поступок Водопьянова очень нас огорчил и вызвал волнение. Там же стояли баржи, буксиры, лёд был грязный, могли быть промоины и проталины. К счастью, самолёт сел у противоположного берега, и всё обошлось благополучно. Когда мы высказали свои замечания по поводу посадки в неуказанном месте, Водопьянов, улыбаясь, ответил: «Отсюда ближе ходить к самолёту, да и я был уверен». (Сухановский, 2006).*

21 мая 1936 года О.Ю. Шмидт писал в газете «Правда»:

*«Перелёт Водопьянова завершил славный период в освоении Севера советской авиацией. Наши лётчики блестяще овладели корабельной разведкой с самолётов, освоили Карское море, Чукотку, Якутию, Таймырский полуостров вплоть до мыса Челюскин, затем Северную Землю. Наконец, теперь Водопьянов и Махоткин впервые в истории пересекли Баренцево море и достигли Землю Франца‑Иосифа. После полёта самолёта «Н‑127» не осталось такого места в Советском Союзе, куда бы не долетели наши лётчики. Советская авиация показала, что она достаточно вооружена, чтобы подготовить изучение Центрального полярного бассейна вплоть до Северного полюса».*

Интересно, как в 1941 году оценивал эти события Аккуратов, вернувшийся из воздушной экспедиции на Полюс относительной недоступности:

*«Сюда пять лет назад из Москвы впервые прилетели два маленьких одномоторных самолёта П‑5. Лётчиками были Михаил Водопьянов и Василий Махоткин. Штурманом звена – автор этих записок. Нашей целью было изучить аэронавигационные условия полёта в высоких широтах и выяснить возможность посадок тяжёлых самолетов на дрейфующие льды. Тяжёл и сложен был путь. Мы летели вслепую, не зная, что нас ждёт, ощупью ища дорогу. Но полёт этот был крайне необходим. Это была «разведка боем» перед штурмом Северного полюса. Мы выполнили этот полёт, – правда, возвращаться пришлось на одном самолёте. А через год мы высадили папанинцев на Северном полюсе. Путь к этой победе открыли два маленьких самолёта, и, отдавая им должное, один из них, «СССР Н‑127» в Октябрьские торжества 1936 года был выставлен на площади Дзержинского в Москве для обозрения». (Аккуратов, 1948).*

Спустя много лет, он так вспоминал полёт на Землю Франца‑Иосифа:

*«На двух одномоторных самолётах конструкции Поликарпова с лётчиками Михаилом Водопьяновым и Василием Махоткиным совершили мы экспериментально‑разведочный перелёт Москва – остров Рудольфа – Москва. Перелёт был тяжёлым и сложным. Это была «разведка боем», как говорят фронтовики, в полном смысле этих слов. Тогда мы потеряли один из самолётов, но задание было выполнено. Без опыта, без необходимых приборов, на слабеньких самолётах уходили мы в «белое безмолвие». Мы должны были понять, что нужно, чтобы завоевать Северный географический полюс и высадить на нём группу Папанина, чтобы по‑хозяйски освоить эту романтическую, но коварную точку земли.*

*Тот перелёт был нашим университетом. За успешное его окончание мы получили высший балл – жизнь! На одном моторе, на самолёте из дерева, обтянутом полотном, без средств радионавигации (тогда они только вводились) дважды пересекли Карское и Баренцево моря. Это был первый советский высокоширотный полёт, и до сих пор он мне кажется самым увлекательным». (Аккуратов, 2001).*

В летопись освоения Арктики этот перелёт вошёл, как Первая советская высокоширотная воздушная экспедиция. В Кремле он был оценён.

По возвращении в Москву Водопьянов и Аккуратов предстали перед руководством Главсевморпути. Командир высказал мнение, что в Арктике на высоте 1,5–2 км полёты не отличаются от таковых над материком; остров Рудольфа может служить базой для самолётов; чем ближе к полюсу, тем больше ровных ледяных полей. Штурман доложил, что обычные авиационные магнитные компасы в высоких широтах не пригодны, необходимо иметь солнечные астрономические приборы и отлаженное радионавигационное оборудование.

На совещании приняли решение готовить базу на Рудольфе и дооборудовать самолёты для полюсной экспедиции. Водопьянов, по‑видимому, не был доволен действиями в прошедшей экспедиции второго экипажа: частые отставания, аварийная посадка в бухте Тихой… Кроме того, оставленный на полярной станции В. Махоткин отремонтировал самолёт «Н‑128», слетал на о. Рудольфа и высказал по радио категорическое несогласие с организацией там исходной базы. Водопьянову, естественно, это не понравилось. Ушла радиограмма:

*«Бухта Тихая, Махоткину. Сейчас же сообщи точнее, почему нельзя организовать базу на Рудольфе. Обследовал ли ты территорию, начиная от мыса Флигели до мыса Рат. Всё внимание сосредоточить на Рудольфе. Меньше заниматься теорией, больше своим делом. Нам с тобой летать не летом, а зимой. Водопьянов». (Каминский, 2006).*

Ответ на это послание из бухты Тихой не поступил. В августе Махоткин на ледоколе возвратился на материк. Но Водопьянов не включил его в составполюсной экспедиции. Да и штурмана Аккуратова он в итоге определил в экипаж малоизвестного тогда лётчика И.П. Мазурука, чей самолёт считался резервным.

…27 октября 1936 года в Ленинграде проходило заседание Географического общества СССР, посвящённое итогам высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко». Последним попросил слово О.Ю. Шмидт, сделавший важное сообщение:

*«В ближайшее время в Арктике будет высажена с аэропланов на дрейфующий лёд, к северу от известных нам земель, группа зимовщиков для создания научной станции с целью полного и разностороннего изучения поведения льдов, воды и ветров в самом центре Арктики, на пространствах центральной области Северного полюса. О подобной экспедиции мечтали в своё время выдающиеся полярные исследователи, в том числе Вайпрехт и Нансен». (Шмидт, 1960).*

Выступление начальника Главсевморпути явилось подлинной сенсацией и горячо обсуждалось в кулуарах Географического общества. К этому времени в СССР уже была организована широкая сеть из 60‑ти полярных станций на побережье и островах Ледовитого океана. Пришло время организовать стационарные наблюдения в околополюсном районе.

Экипаж Водопьянова вплотную взялся за подготовку воздушной экспедиции на Северный полюс. Для работы его разместили в Доме отдыха «Братцево», в ближнем Подмосковье. Обязанности распределили следующим образом: механик Бассейн отвечал за подготовку самолётов и моторов, радист Иванов – радиооборудования, штурман Аккуратов – навигационного хозяйства и экспедиционного снаряжения. Другие экипажи ещё не были утверждены.

На авиазаводе в Москве собирали четыре самолёта ТБ‑3. Один из них считался тренировочным, его выпустили первым, а остальные дорабатывались с учётом полярной специфики и опыта полёта на ЗФИ. Открытые военные машины превратили в закрытые утеплённые лимузины и покрасили в оранжевый цвет, моторы подготовили к запуску в морозную погоду. Штурманские кабины расширили, стальные конструкции вблизи них заменили дюралюминиевыми, немагнитными. На самолётах установили новейшие радиокомпасы, позволяющие выходить на длинноволновые радиостанции, солнечные указатели курса.



*Ледовая станция СП‑1. Шмидт и Папанин идут на обед*

### Морская экспедиция Папанина‑Либина на «Русанове» и строительство авиабазы на о. Рудольфа

Дождавшись итогов воздушной экспедиции Водопьянова, И.Д.Папанин на пароходах «Русанов» и «Герцен» повёз грузы, необходимые для постройки авиабазы и полярной станции на Земле Франца‑Иосифа.

Морская экспедиция оказалась сложным делом. Так рано на далёкий архипелаг никто не ходил. Пароход «Герцен», не имеющий ледового подкрепления корпуса, смог пробиться только в бухту Тихую. Ледокольный пароход «Русанов» дважды подходил к острову Рудольфа, но выгрузку удалось организовать лишь с третьей попытки. Привезённое пришлось вручную тащить до берега 2,5 км, взрывая торосы и наводя из досок мосты через трещины.

«Русанов» ещё раз вернулся в бухту Тихую, чтобы забрать грузыс «Герцена». На острове Рудольфа, почти сплошь покрытом ледником, закипела работа. На берегу быстро собирали срубы жилых домов, радиостанции, мастерских, складов, бани, скотного двора. Закончив вчерне строительство, Папанин на «Русанове» отбыл на материк, поскольку предстоял ещё один рейс. Для завершения работ на станции, создания аэродрома на куполе оставили довольно большую группу зимовщиков во главе с Я.С. Либиным.

Из воспоминаний Е.К. Фёдорова:

*«Вновь и вновь «Русанов» ломал толстый лёд, и, наконец, остановился в двух километрах от берега. Был конец сентября. Торопливо выгружали большое хозяйство будущей авиабазы: жилые дома, радиомаяк, аэродромное оборудование. Мощные трактора, упираясь тяжёлыми гусеницами, волокли грузы по льду на берег. Работали непрерывно, в две смены. Штабели ящиков вырастали на берегу. Бочки с бензином для будущих крылатых гостей выкатывались на крутой подъём. Быстро собирались дома.*

*Тринадцать дней работали строители. Затем «Русанов» ушёл. Зимовщики остались одни. Это был тщательно подобранный молодой коллектив. Начальник, комсомолец Яша Либин, был истинным учеником Папанина. После ухода корабля работа не ослабевала. Строители – Зуев, Лебедев, Кудрявцев – заканчивали вчерне собранный дом. Радисты Богданов, Бобков, Кузнецов – установили и пустили в ход сложную аппаратуру радиомаяка. Механики – Фадеев, Сторожко – установили моторы и протягивали электросеть. Мартынов, Воинов готовили к весне вездеходы и тракторы. Единственный метеоролог Митя Каменецкий нёс всю работу на метеостанции. Авиамеханики Мельников и Латыгин подготавливали аэродромное хозяйство. Замечательный повар Курбатов со своим помощником, старейшим полярником Пурменцовым, до отвала кормили всё население острова». (Фёдоров, 1979).*

Из воспоминаний И.Д.Папанина:

*«Хочу несколько подробнее остановиться на создании исходной базы экспедиции на острове Рудольфа… Организация этой базы была возложена на меня. Все грузы для нашей станции, для базы на острове Рудольфа и для обеспечения базирования и полётов воздушного отряда были погружены в трюмы и на палубы двух судов: ледокольного парохода «Русанов» и парохода «Герцен».*

*Тяжёлые льды, загромоздившие северную часть Баренцева моря и проливы между островами Земли Франца‑Иосифа, сделали поход «Русанова» очень сложным, приходилось кружить в поисках обходных путей. Дважды мы подходили к острову Рудольфа и вынуждены были отступать, так как все подходы к острову оказались забиты льдом. Наконец, при третьей попытке, мы нашли своеобразную бухту в широком ледяном припае, окружающем весь остров, и там с большими трудностями удалось разгрузить пароход.*

*Оставив на берегу острова Рудольфа плотников и механиков, мы отплыли в бухту Тихую, где уже стоял прибывший из Архангельска пароход «Герцен», доставивший остальные грузы, необходимые для строительства базы на острове Рудольфа. Быстро перегрузив это имущество в свои трюмы и пополнив запасы угля, «Русанов» снова отправился в путь. Вскоре мы опять стояли у знакомого ледяного припая. Наши тракторы перевозили на берег новый груз.*

*На острове полным ходом шло строительство базы. Команда парохода деятельно помогала полярникам… За короткий срок на пустынном, угрюмом берегу острова был выстроен целый городок: два больших жилых дома по восемь комнат в каждом, кухня и кают‑компания, радиостанция мощностью в триста ватт, радиомаяк и гараж, баня, два технических склада, продовольственный склад, скотный двор.*

*Остров Рудольфа сплошь покрыт многовековым ледяным панцирем. Полярники подготовили здесь хороший временный аэродром с запасами горючего и домик, который перевозился с места на место трактором.*

*Так на карте Арктики в 1936 году появилась новая большая полярная станция – самая северная в мире. Остров Рудольфа стал надёжной базой для полётов к Северному полюсу, на нём остались работать 24 человека во главе с опытным организатором Я.С. Либиным… Они отремонтировали и привели в полную готовность тракторы и вездеходы, заготовили оборудование для аэродрома, пустили электростанцию, предусмотрели всё необходимое, вплоть до мелочей.*

*Успех этой экспедиции – результат тщательной, кропотливой подготовки, когда были предусмотрены всякие случайности и капризы арктической природы». (Папанин, 1977).*

В течение года строители под руководством Я.С. Либина сумели возвести мощную базу и две взлётно‑посадочные полосы, основную – на куполе ледника и вспомогательную – на берегу, у поселка базы.



*Участники экспедиции: Кренкель, Папанин, Федоров и Ширшов (слева‑направо) на Центральном аэродроме*

### Подготовка основной полюсной экспедиции

По возвращении морской экспедиции в Москву окончательно решился вопрос с начальником будущей дрейфующей станции. Кандидатура В.Ю. Визе, предполагавшаяся вначале, была окончательно отвергнута врачами по состоянию здоровья. Всплыла кандидатура Папанина, зарекомендовавшего себя строительством базы на Рудольфе. Его активно поддерживали органы НКВД, с которыми Иван Дмитриевич был связан в годы Гражданской войны и работы в Наркомате связи.

Шмидт смог отстоять кандидатуры гидробиолога П.П. Ширшова и радиста Э.Т. Кренкеля, которых хорошо знал по походам «Седова», «Сибирякова» и «Челюскина» в 1929–1934 годах. Должность геофизика Папанин зарезервировал для своего воспитанника – Е.К. Фёдорова.

Имеются сведения, что рассматривалась также кандидатура механика Н. Мехреньгина, который зимовал с Кренкелем на Северной Земле, но в дальнейшем от этой должности и соответствующей техники отказались из‑за перегрузки. Решено было гидрологические станции выполнять вручную, а палатку отапливать двумя обычными керосиновыми лампами.

Основная тяжесть подготовки к высадке станции лежала на И.Д. Папанине. Это и понятно. Перед остальными тремя участниками была поставлена задача овладения в короткий срок «смежными» специальностями. Радист Кренкель должен был научиться выполнять астрономические и метеорологические наблюдения, геофизик Фёдоров – стать дублёром Кренкеля в радиосвязи, биологу Ширшову предстояло освоить специальность врача.

Папанин разделил все грузы станции на четыре группы: научная аппаратура, средства связи и источники энергии, продовольствие, жильё и одежда. Главная трудность – необходимость уложиться в малый вес, лимитированный грузоподъёмностью самолётов – десять тонн. Поэтому почти всё разрабатывалось и изготавливалось заново: радиостанция, жилая палатка, научная аппаратура, продовольственные концентраты.

Папанин начал с того, что отделился от Главсевморпути и добился самостоятельности. Свой счёт в банке, свой небольшой штат сотрудников, своё помещение. Есть в этом и положительная сторона, но несомненна и негативная: одному Папанину, без мощного и слаженного аппарата ГУСМП и Арктикснаба было трудно, а подчас и невозможно, поспеть везде, всё проконтролировать. Скажем, по такому пустяку, как калоши для валенок, ему пришлось съездить на завод резиновых изделий более десятка раз. А на многие, действительно серьёзные дела, времени не оставалось.

Из мемуаров Э.Т. Кренкеля:

*«Требования к радиоаппаратуре были установлены на редкость жёсткими. Прежде всего вес. С учётом грузоподъёмности самолётов на всё радиохозяйство отводилось лишь 500 кг. Боже мой, сколько вещей надо было взять: мачты, оттяжки, аккумуляторы, ветряк для их зарядки, бензиновый движок, основная и запасная аппаратура, запасные части для ремонта.*

*В эти дни, дни больших забот и волнений, судьба снова столкнула меня с человеком, которого я хорошо узнал во время подготовки к экспедиции «Челюскина». Моим партнёром по радиоделам опять стал Н.Н. Стромилов.*

*Мы встретились с ним в Ленинграде, когда уже полным ходом большой группой специалистов создавалась наша уникальная радиоаппаратура. Это дело было поручено радиолаборатории НКВД Ленинградской области. Начальником лаборатории был известный любитель‑коротковолновик Л.А. Гаухман, начальником исследовательской части и главным инженером проекта радиоаппаратуры «Дрейф» – основными руководителями работ – старшие радиотехники Н.Н. Стромилов и А.И. Ковалёв». (Кренкель, 1973).*

Штаб экспедиции помещался на третьем этаже старого Гостиного двора в Рыбном переулке. Это была маленькая комнатка, затерявшаяся среди апартаментов других учреждений.

Много времени заняло изготовление одежды. Здесь были егерское и шёлковое бельё, шерстяные и меховые чулки, огромные валенки с калошами, сапоги, высокие горные ботинки со шнуровкой, меховые рубашки, штаны и шапки, шерстяные свитера, различные рукавицы. Груды одежды, образцы тары, бинокли, ножи, оружие, фотоаппараты, посуда, керосиновые печи загромождали комнату, придавая ей вид военного лагеря.

Единодушное одобрение участников вызвала палатка. Основу её составлял лёгкий каркас из алюминиевых труб. На него надевалось три чехла: из прорезиненной ткани, шёлковый на гагачьем пуху, и из водоотталкивающего брезента. Надпись на крыше и стенке гласила: «СССР. Дрейфующая экспедиция Главсевморпути 1937 года». С торцовой стороны – серп, молот и звезда. Палатка имела размеры 375×270×200 см, в окнах небьющаяся пластмасса. Вес этого изделия завода «Каучук» – около 160 килограммов.

Треть предполагаемого груза составило продовольствие. Институт инженеров общественного питания разработал меню и технологию его изготовления. Сублимированные продукты запаивались в жестяные банки весом по 44 кг. Каждая банка – на 40 человеко/дней, то есть по 1 кг на человека в день. Если сравнить, то и сегодня, через 70 лет, набор суточных продуктов для арктических путешественников весит столько же.

Содержимое было достаточно разнообразным. Только на изготовление куриных концентратов ушло 5 тыс. кур. Забегая вперёд, скажем, что папанинцы морально не были готовы довериться этим сублиматам. Папанин, наряду с ними, загрузил в Холмогорах на самолёты говяжью и свиную туши, несколько мешков мороженой рыбы. Имелось ещё 150 кг мороженых пельменей и столько же – ромштексов. Ему казалось, что так оно надёжнее. В итоге вся эта «свежатина» испортилась под солнечными лучами и пошла на корм лагерному псу Весёлому. А вот если бы вместо неё взяли механика с дизелем, дрейф прошёл бы гораздо успешнее и комфортнее.

Но вернёмся в 1937 год. 13 февраля Шмидта вновь вызвали к Сталину. Его сообщение слушали все члены Политбюро. По ходу заседания был решён ряд немаловажных вопросов. В частности, разрешили Оттo Юльевичу возглавить лично воздушную экспедицию на полюс. Ещё интересный момент: Сталин настаивал на участии в ней лётчика Леваневского, Шмидт отверг это предложение, разъяснив, что тот готовится к трансполярному перелёту. В качестве начальника дрейфующей станции окончательно утвердили Папанина, за которого активно ратовал Чубарь. Ворошилов настоял на включении в авиационный отряд флаг‑штурмана ВВС И.Т. Спирина, чему Водопьянов был очень рад (а может быть, он и подговорил Ворошилова). Вылет назначили на середину марта.

Через неделю прошла генеральная репетиция. На территории радиоцентра Главсевморпути в Тёплом стане (тогда это было ближнее Подмосковье) разбили палатку, установили ветряк и мачты, развернули радиостанцию. В течение двух дней опробовали всё хозяйство, питались сублимированными продуктами, привыкали к новой одежде. Кренкель держал связь с радиоцентром, расположенным в ста метрах, Ширшов анализировал воду из местного источника, Фёдоров определял координаты лагеря, Папанин поварил. В один из дней «зимовщиков» посетили О.Ю. Шмидт и его заместитель Г.А. Ушаков, ознакомившиеся с ходом эксперимента. После этого было дано «добро» на вылет.

В результате обсуждения с учёными Арктического института утвердили следующую программу научных работ:

1) комплекс метеорологических наблюдений;

2) сбор гидрометеорологических данных; измерение течений, температуры и химического состава воды на разных горизонтах;

3) измерение глубин океана по маршруту дрейфа льдины и взятие проб донного грунта;

4) астрономическое определение координат и ориентировки льдины;

5) комплекс геофизических наблюдений: магнитные и гравитационные измерения, определение электрического поля атмосферы;

6) гидробиологические сборы, главным образом определение количества и видового состава планктона.

На Ширшова было возложено выполнение 2‑го, 3‑го и 6‑го пунктов программы, а на Фёдорова – остальных. На стационарных полярных станциях такой объём работ выполняли обычно 4–5 человек, но молодые учёные «СП‑1» были уверены в своих силах.

Окончательно утверждённый состав воздушной экспедиции «Север» и дрейфующей станции «Северный полюс»: Шмидт – начальник экспедиции, Шевелёв – его заместитель, Водопьянов – командир воздушного отряда, Папанин – начальник станции, Кренкель, Ширшов и Фёдоров – персонал станции. Всего в экспедиции должно было участвовать 43 человека, в том числе экипажи самолётов, аэродромный персонал, журналисты и «киношники».

Подготовка велась в закрытом порядке. Было решено объявить об экспедиции только по достижении ею полюса. Однако тысячи людей неизбежно знали о ней – и те, кто трудился над снаряжением, и те, кто готовил самолёты, и многие другие. Как вспоминал Е.К. Фёдоров, порядка в соблюдении секретности не было – ни прошитых тетрадей, ни сейфов, ни охраны. Деловые бумаги не имели соответствующих грифов. Только предупреждали: об этом деле пока никому не говорите. И никто не проговорился, ничто не проникло ни в советскую, ни в зарубежную печать.



*Самолет экспедиции в воздухе*

### Воздушная экспедиция Шмидта‑Шевелёва на Северный полюс

21 марта участники экспедиции загрузили и отправили в Архангельск вагон с частью багажа, чтобы не перегружать самолёты. Домой каждый добрался только к часу ночи. А в пять утра пора было выезжать на аэродром. Улицы Москвы пустынны, но на Центральном аэродроме царило оживление.

Объявили посадку. Небольшое недоразумение: Кренкель не взял с собой паспорт, считая, что на полюсе он не пригодится. И даже после вмешательства Шмидта вопрос с трудом решили.

Летели, низко прижатые облаками, часто попадая в мокрый снег. Первая посадка – на большом поле возле села Холмогоры, родины Ломоносова (Архангельск не принимал по погоде). Здесь самолёты «переобули», поставили на лыжи. Пока проводили эту операцию, погода и тут испортилась.

Слово И.Д. Папанину:

*«До Архангельска мы в этот день не добрались. Оказалось, там сильно тает, и мы нашли приют в Холмогорах, в которых и не рассчитывали побывать… На нас смотрели с любопытством. Конечно же, все узнали Шмидта, Водопьянова, Молокова. Примчался на газике секретарь райкома партии: шутка ли, сам Шмидт в районе появился!*

*В Холмогорах прожили мы пять дней. Северяне – милые, гостеприимные люди, но нет ничего хуже, чем ожидание». (Папанин, 1977).*

Только через неделю удалось перелететь в Нарьян‑Мар. Здесь на реке Печоре ещё держался прочный лёд. Жили в школе, где просидели ещё две недели.

Экспедиция шла на четырёх тяжёлых машинах ТБ‑3 (АНТ‑6), которые вели М.В. Водопьянов, А.Д. Алексеев, И.П. Мазурук и В.С. Молоков. Кроме того, был ещё средний самолёт для разведки – ТБ‑2 с пилотом Головиным и лёгкий самолёт Р‑5 с пилотом Крузе. Всего в состав экспедиции вошло 44 человека. Помимо экипажей и четырёх папанинцев, здесь были начальник Главсевморпути Шмидт – руководитель экспедиции, начальник Управления полярной авиации Шевелёв, парторг Домагаров, кинооператор Трояновский, спецкоры газет «Правда» и «Известия» Бротман и Виленский, а также несколько представителей авиазавода и изготовителей аппаратуры.

Один из первых Героев Советского Союза, участник спасения челюскинцев М.С. Бабушкин являлся начальником оперативного отдела Управления полярной авиации Главсевморпути. Естественно, он отошёл от практической лётной работы, но активно занимался подготовкой материальной части предстоящей воздушной экспедиции на Северный полюс. Бабушкин мечтал об участии в этой экспедиции, совершил около двадцати тренировочных полётов на самолёте АНТ‑6, из них пять самостоятельных. Однако операция по удалению желчного пузыря едва не поставила крест на его планах. Выручил М.В. Водопьянов, коллега по челюскинской эпопее: он предложил Михаилу Сергеевичу войти к нему в экипаж вторым пилотом. Так старейшина русской полярной авиации оказался в полюсной экспедиции.

Из воспоминаний М.С. Бабушкина:

*«Как‑то неожиданно, сразу ворвались в дельту Печоры. Перед нами открывается множество небольших заливов, рукавов, островков. Они простираются широкой полосой на север. Видны постройки Нарьян‑Мара. Где же аэродром?*

*Возле города, в маленьком проливе, стоят два самолёта. Один из них оранжево‑синий – Павла Головина. Но почему нет посадочного знака?*

*Летим над городом. В стороне, на главном русле реки, видна небольшая группа людей. Дымовые костры. Ага, вот и знак посадки!*

*Нас решили встретить на самом широком месте реки. Ну и аэродром! Простор, красота! Тут можно сразу и взлетать, и садиться – места хватит.*

*Идём на посадку. Ветер свежий. Уже коснулись снега. Самолёт скользит на лыжах. Водопьянов разворачивается. Ветер шаловливо поддувает под правое крыло, как бы приветствуя нас. Но «приветствие» оказалось довольно коварным: самолёт кренится на левое крыло. Всё это происходит молниеносно. Водопьянов успевает убрать газ, и самолёт выравнивается. Подруливаем к стартовой линии.*

*Вслед за нами садятся остальные машины. Воздушная эскадра выстраивается в стройный ряд. Представители местных организаций радушно приветствуют участников экспедиции. Экипажи готовят самолёты к ночёвке, укрепляют машины верёвками, чтобы ветер не опрокинул их. Нам подают лошадей, и мы едем в город.*

*Руководители советских и партийных организаций Нарьян‑Мара несколько переусердствовали в гостеприимстве: печи в отведённых нам помещениях так жарко натоплены, что дышать нечем; всю ночь спали при открытых форточках, накрывшись простынями. На другой день уже с утра мы готовились к следующему этапу полёта. Но подвела погода. Пришлось просидеть в Нарьян‑Маре с 30 марта по 12 апреля». (Бабушкин, 2005).*

За время пребывания в Нарьян‑Маре экипажи проверили всю материальную часть. Члены экспедиции хорошо отдохнули перед следующим этапом до Земли Франца‑Иосифа. На 12 апреля метеорологи обещали удовлетворительные условия. С 3 часов ночи начали подготовку самолётов, но первым выпустили Головина для разведки погоды.

В 7 часов утра Шмидт отдал распоряжение о вылете. Температура ноль градусов, снег только что выпал, он очень влажный и липкий. Пять раз головной самолет Водопьянова выруливал на старт, но всё было бесполезно. Однако приближался тёплый фронт, и лётчики ожидали дальнейшего ухудшения погоды. Приняли решение: слить по две тонны горючего с самолёта и лететь до полярной станции Маточкин Шap, пополнить там запасы горючего и продолжить полёт на остров Рудольфа.

Водопьянов взлетел только со второй попытки, вслед за ним поднялись Молоков и Мазурук. А вот самолёт Алексеева никак не мог оторваться. Чтобы не расходовать горючее, решили не ожидать его и лететь на Маточкин Шар, а Алексееву – догонять. Достигнув Новой Земли, эскадра пошла на север вдоль её восточного побережья, пользуясь ясной погодой. В 15.00 часов перед ней открылась поверхность замёрзшего пролива Маточкин Шар. Аэродром оказался чудесным, с выложенным посадочным знаком. Посадку совершили благополучно, а вскоре прибыл и Алексеев.

На Маточкином Шape воздушная экспедиция отметила третью годовщину спасения челюскинцев. За обедом вспомнили о походе корабля, о его гибели в Чукотском море. Выступили Шмидт, Водопьянов, Молоков, Слепнёв. Полярная станция имела статус комсомольской. Её молодой персонал с огромным вниманием слушал рассказы лётчиков о незабываемых днях челюскинской эпопеи.

На следующий день начался буран. Вокруг станции кипело, как в котле. Шевелёв и Слепнёв решили проверить, как закреплены машины. Одевшись, вышли из дома. Закрепив трос на крыльце, двинулись в сторону аэродрома. Пройдя несколько десятков метров, наткнулись на самолёт. Осмотрев его, перешли к следующей машине. Пробродив почти час и убедившись, что всё в порядке, вернулись на станцию. В дальнейшем решили установить непрерывное дежурство у самолётов. Только к полудню 18 апреля ветер стал стихать, механики прогрели моторы, и в 19 часов удалось подняться в воздух.

На острове Рудольфа погода оказалась хорошей, полоса на куполе ледника отлично подготовлена и обозначена, посадка прошла успешно. Добравшись на тракторных санях до посёлка у подножья ледника, члены экспедиции смогли убедиться, как много сделано к их прилёту. За несколько месяцев были построены авиабаза, радиоцентр, радиомаяк, несколько жилых домов.

Разместились хотя и тесновато, но с удобствами. Через несколько дней все самолёты были проверены, можно лететь на полюс. Однако и здесь погода показала себя.

Для точного ведения самолётов к полюсу флаг‑штурман И.Т. Спирин осуществил проверку работы радиомаяка и пеленгатора в северном и южном направлениях. Для этого он отъехал на собачьей упряжке на 15 км к северу от базы и развернул радиостанцию. Сигналы поступали отчётливо. Чтобы обследовать южную зону, вызвали лёгкий самолёт У‑2 из бухты Тихой. 28 апреля Спирин, радист С. Иванов и геофизик Е. Фёдоров вылетели на нём в южном направлении. Контрольный срок был определён в пять часов, но самолёт не вернулся и через десять. Срочно снарядили собачью упряжку и двое полярников выехали на поиски.

Спирин с товарищами появились только через два дня. Вот что он рассказал руководству экспедиции:

*«Летели мы хорошо. Погода была великолепная. Прилетели к намеченному пункту. Оказалось, садиться там нельзя: лёд взломан, полыньи. Пришлось вернуться немного назад. Выбрали место примерно в 70 км от острова Рудольфа. Солнце уже было закрыто высокими тонкими слоистыми облаками, свет рассеивался, и эта площадка сверху казалась вполне пригодной для посадки. Но, когда садились, у меня даже сердце «ёкнуло»: куда же, думаю, мы попали? Кругом такие заснеженные торосы, что чуть их крылом не задеваешь…*

*Сначала решили наладить связь, сообщить по радио, где мы сидим, объяснить, что место посадки пришлось изменить. Затем проверим работу радиомаяка и начнём выбираться. С радиосвязью – полная беда: мы вас слышим, а Рудольф нас не слышит. Бились, бились – ничего не получается. Станция работает, всё исправно, а волны не проходят». (Бабушкин, 2005).*

Проделав все необходимые работы по определению зоны луча радиомаяка и набив кровавые мозоли от кручения моторчика рации вручную, решили возвращаться обратно. Но двигатель самолёта к этому времени застыл и не запускался. Пока наладили резиновый амортизатор и закрепили его за большой торос, испортилась погода, началась пурга. Пришлось потихоньку прогревать мотор и ждать, когда утихнет ветер. Поскольку вылетали с базы на несколько часов, продуктов, спальников и палатку с собой не взяли. Пришлось бегать вокруг самолёта для согрева.

Наконец погода установилась. Несколько часов отдирали корку льда с фюзеляжа и крыльев, затем приступили к взлёту. Первая попытка не удалась: самолёт оторвался, перескочил торос и снова плюхнулся на лёд. Как уцелела машина, удивительно. Пришлось вытаскивать её втроём из торосов. И для облегчения выбросить аккумуляторы весом до 50 кг. Кое‑как взлетели и вскоре были на Рудольфе.

Синоптик Б.Л. Дзердзеевский предельно осторожничал и ежедневно запрещал вылеты. 5 мая разведчик П.Г. Головин на двухмоторном АНТ – 2 всё‑таки слетал на полюс. Это было серьёзное достижение по тому времени. Только американец Бэрд на самолёте, норвежец Амундсен и итальянец Нобиле на дирижаблях проделали это до него. Головин доложил, что в районе полюса много больших ровных ледяных полей, годных для посадки тяжёлых самолётов.

21 мая вылетел самолёт Водопьянова с четвёркой папанинцев и руководством экспедиции. Остальные самолёты должны были стартовать позднее.

Вспоминает Э.Т. Кренкель:

*«Первым идет к полюсу флагманский самолёт «Н‑170» М.В. Водопьянова, второй пилот Бабушкин. На нём летим мы четверо, Шмидт, флаг‑штурман экспедиции И.Т. Спирин. Ему и Жене Фёдорову, с их астрономическими инструментами, предстоит отыскать среди снега и льда полюс и привести машину к этой заветной точке.*

*Погода отличная. Пятый час утра по московскому времени. Сняты чехлы. Механики дают полные обороты, проверяя моторы. За самолётами мириадами алмазов вздымается снежная пыль.*

*Водопьянов и Бабушкин уже на своих местах. В «Моссельпроме» – так называют носовую часть самолёта – хозяйничает Спирин. Рысью обегаем провожающих, тычась друг в друга мокрыми носами для поцелуя». (Кренкель, 1973).*

Пройдя полюс, Водопьянов нашёл подходящую льдину примерно в 20‑ти километрах дальше. Из воспоминаний М.С. Бабушкина:

*«Вдруг из штурманской кабины к нам, согнувшись, пробирается Спирин. Лицо радостное, глаза блестят. Подошёл и таким ласковым полушёпотом говорит мне:*

*– Под нами полюс, полюс под нами…*

*Я, конечно, сразу же посмотрел в окно. «Нет, – думаю, – никакого полюса. Облачность сплошная». Покачал головой.*

*– А что же тебе, столб, что ли, поставить?! – рассердился Спирин. Водопьянов услышал нас и закричал:*

*– Полюс! Давайте скорее садиться!..*

*Шмидт вступает в наш разговор.*

*– Подождём садиться. Я знаю, что вы хорошо, безупречно определяетесь, – сказал он, обращаясь к Спирину. – Пилоты вы хорошие, штурманы отличные, но я тоже кое‑что понимаю в математике и знаю, что можно ошибиться в расчётах – тогда на весь мир скандал получится. Лучше перелететь через полюс, чем не долететь.*

*Через десять минут даётся команда о посадке. Водопьянов разворачивается на 180 градусов, и машина погружается в облачность. Все напряжённо ждут, когда начнёт проясняться. Водопьянов, сидя за штурвалом, сосредоточенно следит за приборами.*

*Вот появляются чёрные пятна. Разводья, трещины. Вода? Становится всё светлее. Высота 600 метров. Облака кончились. Под нами безбрежное пространство льда, испещрённого морщинами, изрезанного трещинами и разводьями. Лёд массивный, хотя весь в мельчайших складках. Так вот каков он, Северный полюс!». (Бабушкин, 2005).*

Слово Е.К. Фёдорову:

*«Лыжи коснулись поверхности. Бежим, резко накренясь и вздрагивая на неровностях. Сзади раздаётся хлопок парашюта. Он надулся и тормозит самолёт – это изобретение Водопьянова. Вот и стали. Всё в порядке. Цель достигнута. Путь сюда из Москвы занял 65 дней. Механики открывают люк в полу и выбрасывают лёгкую алюминиевую лесенку. Трояновский с камерой в руке – «Я не в счёт» – скатывается вниз. Шмидт и все мы торопливо сходим на лёд.*

*Кто‑то выносит и втыкает в снег шест с флагом. Бутылка коньяка разлита в 13 кружек. Всем по глотку. «Ура!». (Фёдоров,1979).*

К сожалению, при посадке сгорела обмотка умформера, самолётная радиостанция вышла из строя. А у Кренкеля за период долгого ожидания на Рудольфе сели на морозе аккумуляторы. Из‑за неопределённости сроков вылета их не подзаряжали. Таким образом, обе рации молчали, и нельзя было передать радиограмму о достижении цели.

Вот как описывает Э.Т. Кренкель посадку на Северном полюсе:

*«Спускаемся ниже. Ныряем в облака. Меркнет солнце. Освещение становится серым, скучным. Посадка уже близка. И в эти минуты… вдруг едкий запах горелой резины – и, судя по запаху, немалый. Ох, какой это был неприятный запах…*

*А самолёт всё ниже и ниже. На высоте 500 м выходим из облаков.*

*Отчётливо видны большие поля, гряды торосов и неширокие трещины. Водопьянов осмотрительно выбирает наиболее благоприятное место, делает несколько кругов. Круги заканчиваются виражом, от которого дух захватывает. Круто вертанул Водопьянов! Моторы сбавляют обороты. Бабушкин дёргает за трос, протянувшийся к хвосту. С хлопком раскрывается тормозной парашют… Тогда применение парашюта при торможении было стопроцентной новинкой. Пробежав 240 шагов, самолёт стал. Мы на полюсе…*

*Механики закрыли моторы чехлами. Началась разгрузка, а я поспешил на помощь к Симе Иванову, который потрошил свою радиостанцию. Запахом горелой резины в самолёте угостил нас именно он. Сима торопится, и его легко понять. Последнее радио ушло с самолёта в то время, когда мы кружили над полюсом и сообщили, что идём на посадку. И вот в самый неподходящий момент передача оборвалась на полуслове. Легко понять, какие умозаключения делали на острове Рудольфа.*

*– Что у тебя, Сима?*

*– Плохо дело, сгорел умформер!*

*– Отремонтировать можно?*

*– Нет…*

*Вопрос излишний: где уж тут ремонтировать обмотку, которая состоит из сотен метров провода, втиснутого заводом в пазы якоря. К сожалению, не удалось из‑за веса полностью захватить мою радиостанцию. С нами прибыла только аппаратура, необходимая для пуска станции и минимальной её работы. Привезли всего лишь один комплект аккумуляторов, да небольшой бензиновый двигатель. Ни ветряного двигателя, ни велосипеда с динамомашиной для аварийного питания у нас нет». (Кренкель, 1973).*

Запустили бензиновый движок и поставили аккумуляторы на подзарядку, на что потребовалось несколько часов. За это время установили палатки, метеобудку и приготовили обед. Наконец Кренкель смог выйти в эфир и передать первую радиограмму о благополучной посадке. В ответ сразу же поступило приветствие за подписью всех членов Политбюро.

Из воспоминаний И.Д. Папанина:

*«Свою обжитую под Москвой палатку мы ещё не установили. Она была на острове Рудольфа. Мы ждали самолёты как манну небесную: время шло, а оборудование доставлено только частично, надо выполнять план работ – приборов нет. В Москве, увидев план научных исследований, обладавший редкой трудоспособностью Отто Юльевич Шмидт усомнился:*

*– Тут работы на десятерых!*

*Но всё‑таки написал: «Утверждаю». И тут ещё – задержка с аппаратурой.*

*Прошло 22‑е, 23‑е, 24‑е. Водопьянов занервничал:*

*– Отто Юльевич, дайте команду им вылететь, а то мне, чувствую, придётся лететь туда и вести караван самому». (Папанин, 1977).*

Остальные самолёты экспедиции, вылетевшие вслед за Водопьяновым, не смогли точно выйти на цель – сказывалось слабое приборное оснащение того времени, несовершенство методов навигации. Только Молоков вскоре нашёл нужную льдину и сел в лагере. Спустя несколько дней прилетел Алексеев и только через две недели – Мазурук. Его самолёт, вначале считавшийся резервным, был «раскулачен» ещё на Рудольфе, а в экипаже отсутствовал радист.

Из воспоминаний М.С. Бабушкина:

*«Когда Мазурук сел на льдину в стороне от нас, Водопьянов очень болезненно это переживал. Скажу прямо: из всех нас Водопьянов особенно волновался в часы, когда отсутствовала связь с задержавшимся Мазуруком. Он уже поговаривал о том, что надо лететь, искать Мазурука, спасать. Он места себе не находил. И если бы не Отто Юльевич, который спокойно доказывал, что Арктика требует терпения и не допускает никакой поспешности, Водопьянов, вероятно, уже сорвался бы и полетел, забыв о себе и думая лишь о затерявшемся, по его мнению, во льдах товарище.*

*Кое‑как нам удалось уговорить Водопьянова, что пока нет никаких оснований тревожиться: Мазурук – отличный командир, связь должна наладиться, вероятно, волны не проходят. И действительно, связь с Мазуруком вскоре была установлена». (Бабушкин, 2005).*

6 июня состоялось торжественное открытие станции, и самолёты улетели на Рудольф. Папанинцы остались вчетвером и начали работу по полной научной программе.



*Палатка научной станции «СП‑1»*

### Дрейф научной станции «СП‑1»

Приведём дневниковые записи участников дрейфа, которые наиболее полно и объективно отражают действительность.

*«****Кренкель, 7 июня*** *. 6 июня улетели доставившие нас самолёты, а 7‑го уже полным ходом шла работа. Начали мы с самого тяжёлого – принялись мерить Ледовитый океан, определяя его глубину и температуру воды на разных уровнях…*

*Для установки лебёдки Папанин и Ширшов выстроили специальное сооружение из досок. Наконец приготовления окончены. Груз, шуп и батометр скрылись в воде. Побежали стрелки счётчика. Быстро, слой за слоем, сматывался тросик.*

*О том, на какую глубину предстоит нырнуть приборам, можно только гадать. Ширшов из осторожности отрегулировал тормоз так, чтобы скорость спуска не оказалась чрезмерной. Трос бежал вниз, а мы, как приклеенные, стояли подле лебёдки. Интересно! Продолжался спуск не много, не мало – два часа сорок минут. Приборы достигли глубины 4290 метров! На сердце у Петра Петровича сразу же полегчало. Он очень боялся, что пяти тысяч метров троса может не хватить. На этом интересное и закончилось. Спуск был самодействующим процессом – на нас работала сила тяжести. Иное дело подъём. Тут никаких сил, кроме наших мышц, не существовало. Я глубоко убеждён, что если бы древние искали для каторжников работу потяжелее, то выкручивание гидрологической лебёдки оказалось бы вне конкуренции.*

***Папанин, 19 июня.***  *Необычайно напряженный день. Всю ночь напролёт Эрнст дежурил на радио, следил за полётом Чкалова. В пять часов утра Теодорыч зашёл в палатку и сказал:*

*– Чкалов находится на полпути между Рудольфом и полюсом. С борта самолёта передали: «Идём по 58‑му меридиану к полюсу. Справа – циклон. Слева – ровный облачный слой».*

*Через некоторое время мы услышали какой‑то гул… Самолёт Чкалова?! Женя выскочил на улицу – ничего нет! Но тут же он прибежал обратно и кричит мне через дверь:*

*– Да, это Чкалов, но самолёта не видно, сплошная облачность! Мотор слышу отлично…*

*Это было в пять часов пятьдесят минут утра.*

***Папанин, 24 июня.***  *Запуржило, склады и палатки оказались под толстым слоем снега…*

*Слепые: сначала палкой пробиваем снег – нет ли трещины, и только после этого делаем следующий шаг. Я неумолим, требую соблюдать это правило неукоснительно.*

***Кренкель, 30 июня.***  *Проблемы продовольствия приносили нам ощутимые сюрпризы. Первый урон мы потерпели, когда сдались изготовленные ещё в Москве 150 кг пельменей. Уже в Холмогорах стало ясно – их надо выбрасывать. Заменили телячьей и свиной тушами. Затем, едва мы долетели до полюса, прокисли 50 кг ромштексов. Попытка их съесть вызвала дружный протест всей четвёрки. Душа и желудок не принимали.*

*Экономный Папанин был вынужден пойти навстречу пожеланиям трудящихся, и порционная пища была передана в пользу пса Весёлого. Ромштексы воняли отменно. Весёлый хватал их зубами и долго размахивал ими перед тем, как съесть. Умная собака соображала, что такую пищу перед употреблением необходимо проветривать.*

*Стремясь уберечь телятину и свинину, взятые в Холмогорах, Папанин выдолбил в торосе «ледник» для мяса. В других условиях этого оказалось бы вполне достаточно. Но на полюсе, с высокой круглосуточной солнечной радиацией, папанинский ледник подкачал. Под воздействием солнечных лучей, проникавших сквозь стены холодильника, мясо нагрелось. Очень скоро наши мясные запасы перешли в ту же категорию собачьего корма.*

***Фёдоров, 12 июля.***  *Целый день выводили на снегу громадный жёлтый круг, чтобы сделать более заметным наш лагерь с самолёта Громова. По пояс проваливаясь в жидком снегу, тащили на нарте бидон с краской, усердно разбрызгивали её вениками. Однако условия погоды в нашем районе помешали самолёту завернуть сюда. С глубоким удовлетворением узнали о завоевании экипажем Громова двух мировых рекордов для нашей страны.*

***Папанин, 19 июля.***  *Экспедиционный запас спирта остался на острове Рудольфа, мы забыли захватить его с собой. Пётр Петрович предложил оригинальный способ разрешить проблему получения спирта для фиксирования экспонатов по гидробиологии – перегонять коньяк в спирт.*

*Мне пришлось срочно соорудить «самогонный аппарат», и Петрович стал заниматься делом, возможным только на дрейфующей льдине: уничтожать коньяк; из литра коньяка получается 500 г чистого спирта. Если бы кто‑либо застал его за таким занятием на Большой Земле, то наверняка признал бы сумасшедшим.*

***Папанин, 21 июля.***  *Устроили себе выходной – два месяца жизни на льдине. Выходной был у нас понятием относительным: пищу готовить надо, снимать показания с приборов – надо, передать метеоданные – надо, смотреть за льдиной – надо. Просто в честь выходного чуть позже вылезли из спальных мешков. Слушали пластинки, больше всего – Леонида Утёсова, а вечером с Рудольфа нам читали газеты. Отступил я от железного правила ничего не откладывать на завтра, – не стал в тот день ремонтировать анемограф, выведенный ветром из строя. Плохой из меня кладовщик: откупорил бидон с сахаром, – а там конфеты «Мишка». Кондитеры решили устроить нам сюрприз: вместо сахара ровно 150 «Мишек».*

***Кренкель, 29 июля.***  *Солнце щедро бросало на льдину свои лучи, что не оставалось без последствий. Любая бумажка, самая маленькая щепка, упавшая на лёд, глубоко, сантиметров на 20, втаивала в него. Валялась около палатки обёртка от плитки шоколада – теперь на этом месте глубокая дыра, куда и ногу можно засунуть.*

*В связи с летом и занятия у нас были летние. Ходили в одних фуфайках (по местной погоде ситуация не из частых). Ширшов спустил в большую лужу байдарку, Папанин в ту же лужу – надувной резиновый клиппербот. Корабли пошли по внутренним морям и озёрам нашей льдины, взяв курс на базы. Обследование мореходами этих баз показало, что они высятся буквально на островах.*

***Фёдоров, 10 августа.***  *Сильная пурга. Прекратил гравитационные наблюдения. У Ивана Дмитриевича чуть не взорвался примус. Сложил обе палатки – обсерватории. Ветром унесло клиппербот. Трос опущенных в воду гидрологических приборов в связи с быстрым ходом льдины сильно отклонился и врезался в лёд.*

***Папанин, 12 августа.***  *Чёртовой силы ветер, мокрый снег. Батометры по‑прежнему в плену. Петрович рвёт и мечет: надо делать новые замеры, а тут ещё со старыми не всё в порядке. Льдина осатанела: 16 миль за сутки – и всё на юг.*

***Фёдоров, 20 августа.***  *В последнее время наша деятельность целиком подчиняется задаче спасения Леваневского. Ведутся лишь самые необходимые научные наблюдения и радиовахты. Остальное время упорно работаем на аэродроме, расчищаем площадки на случай посадки самолётов на нашей станции. Старые площадки сильно испорчены, везде ямы, бугры. Мы уже приготовили две полосы для посадки самолётов.*

***Папанин, 24 августа.***  *После обеда мы втроём, забрав флажки, отправились искать новую площадку для аэродрома. Прошли большое расстояние взад и вперёд по льдине: то много луж, то не хватает минимальной площадки для пробега самолётов, то слишком большие торосы, для расчистки которых потребуется не один день. Словом, подходящего места не нашли.*

*Спустя шесть часов, вернулись в лагерь, взяли с собой инструменты и снова ушли на старый аэродром, очищать поле. Здесь мы работали до позднего вечера, больше не хватило сил, пешни вываливаются из рук. Трудно даже передать, как мы все устали; медленно брели к своей палатке.*

***Кренкель, 5 сентября.***  *Сентябрь принёс нам перемены. На полюсе началась зима. Термометр стал показывать мороз, причём не только снаружи, но и на полу палатки. Мы приступили к переходу на зимние квартиры.*

*Кухонная палатка позволила Ширшову вести его мокрые, холодные работы по гидрологии в условиях сравнительно удовлетворительных, но, уступив Пете площадь кухонных угодий, пришлось временно разместить наше кухонное хозяйство в совсем крохотной палатке. Когда наступало время обеда, мы еле‑еле в эту палатку втискивались.*

***Фёдоров, 11 сентября.***  *Иван Дмитриевич, Петя и я заканчивали кухню. Настлали переплёт крыши, вморозив доски в ледяные стены, покрыли его парусиной, притянув её края к вмороженным в стенки петлям. Сшили парусину крыши с палаткой и тамбуром. Кухня получилась замечательная, просторная, удобная. Вчера Иван Дмитриевич закончил внутреннее оборудование. В углу пристроил верстачок, разложил инструменты, наделал полок, крючков, развесил кастрюли. Ну, прямо красота.*

***Папанин, 20 сентября.***  *После обеда Женя ушёл в свою обсерваторию, а я – на базу № 2. Достал бидон с одеждой и бельём, так как все решили умыться и переодеться: завтра мы отмечаем четырёхмесячный юбилей нашего пребывания на дрейфующей станции «Северный полюс».*

*Вечером я побрился, нагрел чайник с водой, разделся под «малое декольте», как говорит Кренкель, и умылся. Петрович сливал мне воду. Хотя сегодня на дворе 20 градусов мороза, приходилось терпеть: по случаю праздника мы твёрдо решили умыться, преодолевая все неприятности и страдания, которые связаны с умыванием на морозе.*

***Кренкель, 25 сентября.***  *На сентябрьском морозе мы колдуем над новым источником тока, осваиваем новую технику, заставившую меня вспомнить про «солдат‑мотор». Наша динамомашина имеет ручной и ножной приводы. Поковырявшись, пришли к выводу, что лучше крутить руками. Педали для ног сняли, поставили ручки, и тут же, случайно, организовалась артель из четырёх корреспондентов Северного полюса под вывеской «Личный труд». Всё на самообслуживании. Сами пишем, сами крутим динамо, сами передаём. Пробным камнем явилась статья Папанина «Сто дней» – тысяча двести слов. Три двигателя непрерывно сменяли друг друга, и статья была передана по назначению.*

***Фёдоров, 13 октября.***  *Сейчас морозы доходят до 26 градусов, но внутри палатки температура держится около плюс 10 градусов за счёт одной керосиновой лампы. Тепловым изолятором служат два пуховых стёганных чехла, помещающиеся между наружным брезентом и внутренним парусиновым чехлом. Все оболочки крепко зашнурованы, но достаточно нескольких взмахов ножа, чтобы их освободить. На полу поверх прорезиненной материи и фанеры лежат оленьи шкуры. Тепло и уютно.*

*Почти всё внутреннее пространство занято. В палатке размещаются четыре койки, радиостанция с аккумулятором, похожая на буфет гидрохимическая лаборатория, метеоприборы, с потолка свисает изобретённая Иваном Дмитриевичем двухместная лампа, дающая яркий свет и тепло. Ходить нельзя. Следует осторожно, изгибаясь, пролезть между препятствиями, раздвигая головой висящие для просушки чулки, рукавицы и т. п. Это доставляет массу весёлых моментов. Конечно, можно прожить и в ледяной хижине, и в простой палатке. Однако наш тёплый уютный дом позволяет хорошо отдохнуть, сберечь силы для работы.*

***Кренкель, 16 октября.***  *Ещё недавно великанские размеры валенок, засунутых к тому же в глубочайшие калоши, казались нам смешным недоразумением. Нет, теперь уже никому не было смешно. Валяные гиганты завоевали полное признание. Ноги, одетые в меховые чулки, легко проходили в эти богатырские снаряды, обретая там долгожданное тепло.*

*На должной высоте оказались и другие детали нашего зимнего туалета. Очень удобны рубашки из пыжика и штаны из нерпичьих шкур. Превосходны мешки из волчьих шкур, в которых мы спим. Пол жилой палатки, в результате подготовки к зиме, тоже стал меховым. Мы устлали его шкурами оленей. После работы приятно посидеть или полежать на мягком, плотном меху.*

***Папанин, 21 октября.***  *С утра стали вторично осматривать нашего работягу – ветряк. Неужели всё‑таки поломались зубья на малой оси или большой шестерне? Если на малой, то ещё полбеды, так как на запасной динамо‑машине имеется подобная же шестерня и мы сможем произвести замену.*

*Наступил напряжённый момент. Установили стремянку. Эрнст забрался наверх, стал снимать кожух, чтобы осмотреть шестерни. Наконец открыл и кричит: «Шестерни целы!». Сразу стало легче на душе. Хотя позади уже значительная часть нашего дрейфа, было бы крайне тяжело, если бы ветряк вышел из строя: тогда мы очутились бы на голодном радиопайке, не смогли бы посылать сообщения в прессу, личные телеграммы. Правда, у нас есть ручная динамо‑машина, но ею много не накрутишь.*

***Кренкель, 2 ноября.***  *Наша палатка похожа на кулич, обильно покрытый глазурью. Одиноко торчит одна изюминка – чёрный изолятор антенны. Тамбур плотно застёгнут тройной дверью‑фартуком… Среди необъятных просторов Арктики мы топчемся на трёх квадратных метрах. Это всё, что осталось после размещения вещей. Мы не ощущаем ни запаха керосина, ни запаха сырых оленьих шкур. Давно уже привыкли к оленей шерсти. Наш доктор Ширшов уверял нас, что проглоченный волос может вызвать аппендицит. После этого стали из супа вылавливать большие куски шерсти, не обращая внимания на мелочь.*

***Фёдоров, 19 ноября.***  *В последние дни много беспокойства доставило гидрологическое хозяйство. 13‑го числа Петя начал делать гидрологическую станцию до глубины 1000 метров. Сделал. После этого стал опускать груз для измерения глубины. Понемногу усиливался ветер, и дрейф ускорялся. Прошлая глубина была всего 2400 метров, поэтому Петя пустил лебёдку медленным ходом, каждую минуту рассчитывая встретить дно. Оттянутый дрейфом трос тёрся о стенку трёхметрового колодца, ставшего теперь очень узким. Несколько раз застревал.*

*В промежутках между своими наблюдениями я заглядывал к Пете в палатку. При тусклом свете коптящей «летучей мыши», согнувшись у отверстия, Петя мёрз, следя за медленно идущим вниз тросом. Неторопливо взмахивая ручками, крутился барабан лебёдки. Иван Дмитриевич и Эрнст ждали, когда можно будет приступить к подъёму.*

*Ждали долго – с вечера 13‑го до утра 14 ноября. Тросик постоянно застревал – ни вперёд, ни назад. К 12 часам Петя, отчаявшись, остановил спуск, вытравив 3200 метров. Глубина здесь, очевидно, больше. Иван Дмитриевич и Эрнст пошли отдыхать. Я продолжал наблюдения. В 15 часов пошли выручать Петю, который совершенно измучился, перемазался в масле и саже, имел совсем жалкий вид. Начали поднимать приборы, и к 19 часам осталось 550 метров. Тут очередной сросток троса окончательно застрял – вмёрз в лёд. Приборы так и не подняли.*

***Папанин, 2 декабря.***  *Всё‑таки полярная ночь отражается на нашем самочувствии, аппетите и сне. Сейчас мы меньше едим и хуже спим, чем в летнее время, когда было незаходящее солнце полярного дня. Это очень заметно, хотя и существует мнение, что полярная ночь не влияет на человека. Теперь с удовольствием, с аппетитом едим лишь один раз в день во время обеда, а по утрам и вечерам – очень мало.*

*Начинает основательно прижимать к берегам Гренландии. Держим всё необходимое наготове на случай большого сжатия; оно не захватит нас врасплох: мы сумеем спасти и сохранить всё то основное, что требуется для нашей работы и жизни на льду.*

***Кренкель, 12 декабря.***  *Сегодня наш посёлок претерпел существенные изменения, став поселением ещё более необычным. Все его жители, уснув рядовыми гражданами, проснулись народными депутатами. В этот день наша четвёрка, в разных концах Советского Союза, была избрана в Верховный Совет СССР*

***Фёдоров, 15 декабря.***  *Когда до мыса Северо‑Восточного оставалось около 30 миль – при нынешней скорости дрейфа 5–6 суток пути, – наша льдина резко отвернула на восток – северо‑восток и, пересекая границу Северного Ледовитого и Атлантического океанов, вышла в Гренландское море.*

***Кренкель, 21 декабря.***  *Направо от входа в наш дом – стол радиостанции. Внизу аккумуляторы, инструменты. Налево от входа на стене висит ящик, гордо именуемый буфетом. На полу – ящики Ширшова с пробами воды. На них несколько прокопчённых кастрюль с нехитрым обедом. Тут же примостились хронометры. Продольные стены до конца заняты двухъярусными койками.*

*В ногах Ширшова на верёвочке подвешен потрёпанный портфельчик. Смотрим на него с уважением. Здесь хранятся тайны Северного полюса.*

*Это – осуществление мечты человечества. Для нас – это полгода напряжённой жизни, многие часы тяжёлой физической работы. Лучше потерять голову, чем этот старенький портфельчик.*

***Папанин, 30 декабря.***  *По правде говоря, мы устали. Это стало чувствоваться во всём: и в отношениях друг к другу, и в работе. Возможно, что на Новый год мы устроим обязательный для всех выходной день и ничего делать не станем. Это будет наш первый день отдыха за всё время дрейфа.*

***Кренкель, 31 декабря.***  *За час до Нового года меня разбудил Папанин. Женя и Петя ушли крепить гидрологическую палатку, так как разгулявшийся южный ветер не сулил ничего доброго.*

*– Давай, Теодорыч, наводить красоту!*

*Очень не хотелось вылезать из мешка, но, чтобы встретить Новый год вымытыми и побритыми, пришлось поторопиться. Вот я и стал на четвереньки, а Папанин кромсал на затылке мои космы. Остриженный, я побрился, вымыл голову, лицо и шею (приблизительно, конечно). Затем подошли Фёдоров и Ширшов. Включил приёмник. Услышали бой часов, а затем, передав новогоднее метео, сели пировать. Тяжёлые, как свинец, лепёшки на соде, приправленные паюсной икрой, картофельное пюре с охотничьими сосисками и кофе с остатками сухого торта – таков был наш шикарный новогодний стол.*

***Папанин, 5 января 1938 года.***  *Ночь прошла в шумах и свисте ветра. Непрерывно метёт пурга. Ветряк даже перестал работать – так сильны порывы ветра. Опять заносит вход в палатку. Вокруг нас и так темно, а во время пурги вообще ничего не видно; ходить можно, только цепляясь за верёвку, либо взявшись за руки вдвоём или втроём. В одиночку во время пурги мы не ходим.*

*Я охрип и решил не выходить на улицу, но спустя полчаса увидел, что снежные сугробы уже на уровне крыши. Пришлось вылезти с лопатой и очищать вход. Хорошо, что у нас есть малицы: они выручают во время мороза и пурги.*

***Фёдоров, 13 января.***  *Сегодня опять задул ветер с норд‑норд‑веста. Сильный ветер…*

*Нас совсем занесло. Крыша палатки сравнялась с уровнем снега. Заходить в дом приходится через лаз, как в нору.*

*Появился и быстро нарастает день, вернее, сумерки, – солнце ещё над горизонтом. Неудивительно. Мы съезжаем к югу за сутки около 10 миль. А солнце прибавляет полуденную высоту на 7 минут. Для нас же получается более четверти градуса в сутки.*

***Папанин, 15 января.***  *Перед сном мы развесили рубахи и меховые сапоги на верёвках у лампы. Это единственная возможность немного высушить промокшие меха. Однако сушить одежду и обувь надо с большой осторожностью: необходимо следить, чтобы ни одна капля воды не попала на ламповое стекло.*

***Кренкель, 21 января.***  *Давление стало катастрофически низким. И хотя погода была тихая и пасмурная, мы поняли, что неприятности не заставят себя долго ждать. Так и произошло. Утром за завтраком похвалили льдину и, словно в ответ на эту похвалу, на востоке раздалось грозное рычание. Рёв то нарастал, то спадал, напоминая шум большого города или сильного прибоя. Такого грозного сжатия у нас ещё не было. Оно продолжалось до двух часов дня, а потом наступил полный штиль.*

*Разошлась наша старая знакомая – осенняя трещина. Мы‑то наивно полагали, что после декабрьских и январских морозов она смёрзлась раз и навсегда. Озабоченный Ширшов помчался смотреть свою гидропалатку и увидел её… на другом берегу трещины, которая разошлась, образовав полынью шириной около 200 метров. Пришлось срочно заняться спасательными работами.*

***Папанин, 1 февраля.***  *Ширшов снова отправился к трещине и вернулся с неприятным известием:*

*– Трещина разошлась на пять метров и прошла мимо склада.*

*Мы немедленно направились туда. Я пробил топором ледяную крышу, прыгнул внутрь и… очутился в воде: склад затопило. Надо было спасать всё ценное имущество. Мы вытащили его из склада, отвезли на середину льдины и закрыли перкалем. Пошли вдоль трещины. Женя взял свой магнитный теодолит. Оказывается, трещина была не единственная. За дальней мачтой антенны мы увидели вторую трещину, ограничивающую нас с востока. Под вой пурги наше ледяное поле, казавшееся таким прочным, расползалось на куски.*

***Кренкель, 2 февраля (радиограмма в Москву).***  *В районе станции продолжает разламывать обломки полей протяжением не более 70 метров. Трещины 1–5 метров, разводья до 50. Льдины взаимно перемещаются. До горизонта лёд 9 баллов, в пределах видимости посадка самолёта невозможна. Живём в шёлковой палатке на льдине 50 на 80 метров. С нами трёхмесячный запас, аппаратура, результаты.*

***Кренкель, 6 февраля.***  *Лёд внезапно сплотило до десяти баллов, на месте недавних трещин возникли торосы. Ближайший вал вырос буквально рядом с нами – метрах в 7‑10 от палатки. Затем лёд снова развело, и осколки нашего поля опять заплясали вокруг нас. Эту недолгую милость океана мы постарались использовать. Правда, гидрологическую лебёдку, подплывшую к нам совсем близко, взять не успели, но керосин с одной из баз забрали. А едва закончилась разгрузка, как база снова уплыла.*

***Кренкель, 8 февраля.***  *В девятом часу утра сорвало радиопалатку. Чтобы она не улетела, навалился на неё и позвал на помощь. Подмял палатку под себя, а лицо – на ветру. Вот когда до конца понял литературный образ «глаза вылезают на лоб»! Победить палатку удалось только благодаря помощи подбежавших товарищей. Пока все держали палатку, я залез внутрь, составил на пол всю аппаратуру, закрыл её, и палатку повалили, прижав ко льду бурдюками с керосином. Связь временно прервана. Отдыхал я после этой напряжённой вахты в нашей старой палатке. Мы с Папаниным залезли на верхние полки и дремали, прислушиваясь к порывам ветра. Отдых не из приятных. Температура в палатке около нуля. Как раз столько, сколько надо, чтобы таял снег на одежде. Всё сыро – ноги, одежда, шапка, капюшон. Малица как губка, хоть выжимай. Лежишь весь как в компрессе. Согреться невозможно.*

***Фёдоров, 11 февраля.***  *Мы с Петей ходили искать посадочную площадку. «Таймыр» уже близко. Он вошёл в лёд и собирается, подыскав ровное поле, выгрузить самолёт. Так как поблизости от лагеря самолёту сесть негде, мы решили осмотреть окрестности. Пошли к юго‑западу на лыжах.*

*Лёд в трещинах уже окреп настолько, что свободно выдерживал нашу тяжесть. Подвижек льда незаметно. Через каждые полкилометра мы влезали на высокий торос и всё вокруг осматривали. Пройдя около двух километров, заметили у высокой гряды ровную площадку.*

*Матово‑белая плоскость отчётливо выделялась среди взъерошенной переломанной ледовой поверхности…Оказалось, здесь вполне выкраивался ровный четырёхугольник размерами 300 на 400 метров. Кроме того, с торосов, окаймляющих поле, хорошо просматривался наш лагерь.*

***Папанин, 15 февраля.***  *Над лагерем появился маленький самолёт Власова. Я начал фотографировать его. Лётчик Власов сделал два круга над лагерем и полетел на аэродром.*

*Я побежал туда. От нас до аэродрома – два километра. Не успел я пробежать и километра – как Власов уже совершил посадку.*

*Лётчик вылез из самолёта и пошёл ко мне навстречу. Трудно описать чувство радости и волнения, которое мы оба испытали во время встречи…*

*Власов был первым человеком, который посетил нас после отлёта самолётов, доставивших экспедицию на Северный полюс. А с того времени прошло больше восьми месяцев.*

*Мы встретились на полдороге, бросились друг к другу на шею, расцеловались. Оба от волнения не могли говорить. Я положил голову к нему на плечо, чтобы отдышаться, а он думал, что я заплакал. Власов поднял мою голову и сказал:*

*– Ну чего ты? Ну успокойся.*

*Я говорю.*

*– Ничего, ничего… А ты чего волнуешься?*

*Так мы стояли несколько минут и не могли говорить от волнения и радости.*

***Кренкель, 17 февраля.***  *Никакая непосредственная опасность в этот день нам не грозила, но было ужасно не по себе. Вечером по льдине бродил луч прожектора. Бесновался пёс Весёлый. У всех итоговое настроение, связываются тетради, укладываются рюкзаки. Кусок в рот не лезет. В кастрюле медвежий борщ, но сегодня его почему‑то все дружно бойкотируют. Впрочем, не выливаем. А вдруг корабли завтра не подойдут?*

***Папанин, 19 февраля.***  *Последние сутки на станции «Северный полюс». Эту ночь и этот день я никогда не забуду…*

*Ширина нашей льдины только тридцать метров. Кроме того, она ещё лопнула в четырёх местах. Мы регулярно осматривали трещины, чтобы в случае подвижки льда успеть вывезти наш ценный груз, уложенный на нарты:*

*Всё шло, как обычно: Женя провёл метеорологические наблюдения, Эрнст передал сводку на «Таймыр», я проиграл Пете четыре партии в шахматы.*

*Выйдя из палатки, мы увидели упёршийся в небо луч прожектора.*

*Потом он начал бродить по горизонту: нас нащупывали, но не могли найти… В час дня пароходы задымили вовсю, они были уже совсем близко. В два часа они достигли кромки льда, пришвартовались к ней. В бинокль было видно, как люди спешат спуститься на лёд.*

*Не могу сдержаться, отворачиваюсь, текут слёзы радости… Вижу, Петя усиленно моргает и тоже отворачивается. И радостно, и в то же время немного грустно было расставаться с льдиной, обжитой нами.*

*К нам шли люди со знамёнами. Я бросился вперёд, навстречу им. С двух сторон подходили таймырцы и мурманцы. Среди них много товарищей по прежней совместной работе на полярных станциях. Нас начали обнимать и качать. На мне чуть не разорвали меховую рубашку.*

*…Лагерь прекращает своё существование». (Папанин 1938; Кренкель, 1973; Фёдоров, 1979).*



*Старт самолёта*

### Спасательная экспедиция по эвакуации папанинцев

Правительство СССР было серьёзно озабочено тревожным положением на станции «СП‑1». Уже 10 января 1938 года к папанинцам вышли ледокольный пароход «Таймыр» с самолётом Р‑5 на борту и мотобот «Мурманец». Спирин перегнал два самолёта ЦКБ‑30 в Мурманск, чтобы оттуда в случае необходимости лететь в ледовый лагерь. Срочно заканчивался в Ленинграде ремонт ледокола «Ермак».

Пробиваясь к лагерю Папанина, «Мурманец» отчаянно воевал со льдами, а на чистой воде «Таймыр» боролся с жестоким штормом. Палубные надстройки судна получили серьёзные повреждения, палуба и снасти обледенели, за борт смыло баллоны с водородом для шаров‑зондов.

Труден оказался поход и для трёх подводных лодок, выделенных командированием Северного флота. Это были Д‑3, Щ‑402, Щ‑404, только что вернувшиеся с учений. Их направили на помощь «Таймыру» и для обеспечения полёта дирижабля «СССР В‑6».

2 февраля командир эскадры дирижаблей Н.С. Гудованцев обратился в Главное управление ГВФ с предложением использовать для спасения папанинцев дирижабль. В тот же день на экстренном совещании в ЦК ВКП(б) по этому вопросу принимается положительное решение. Сразу же начинается подготовка дирижабля «СССР В‑6», на которую отводится всего трое суток.

«СССР В‑6» являлся самым большим дирижаблем в стране и соответствовал типу полужёстких дирижаблей «Норвегия» и «Италия». Он был также спроектирован итальянским конструктором Умберто Нобиле и построен в 1933 году на предприятии «Дирижаблестрой» в г. Долгопрудном Московской области. Его оболочка имела объём 18,5 тыс. кубометров, длину – 104,5, диаметр – 19,5 метра. Три двигателя по 265 л.с. обеспечивали скорость с грузом 8,5 тонны до 110 км/час. Дальность полёта достигала 4,5 тыс. км. В 1937 году на этом аппарате был установлен мировой рекорд продолжительности полёта без дозаправки – 130,5 часов. На «СССР В‑6» неоднократно совершались беспосадочные рейсы из Москвы в Ленинград, Петрозаводск, Казань, Свердловск.

Экипаж дирижабля усилили лучшими специалистами. Первым штурманом утвердили А.А. Ритслянда, участника высадки папанинцев в экипаже Молокова. На многие рядовые должности помощников рулевых и механиков взяли командиров с других дирижаблей, что оказалось ошибкой – у них был утрачен опыт практической работы.

Тщательно проверялась материальная часть, на борт загружались топливо, продовольствие, экипировка. Была смонтирована электрическая лебёдка для спуска и подъёма двухместной кабины, при помощи которой рассчитывали эвакуировать папанинцев со льдины. Подготовка шла круглосуточно

«СССР В‑6» с экипажем в 19 человек вылетел из Москвы поздним вечером 5 февраля 1938 года. Провожал его член Политбюро А.И. Микоян. В официальной прессе прошло сообщение: дирижабль отправился в тренировочный полёт по маршруту Москва – Мурманск. В свете прожекторов гигантское туловище дирижабля оторвалось от земли и растворилось в ночной темноте. Днём 6 февраля, благополучно пройдя Петрозаводск и Кемь, корабль двинулся к Кандалакше, где попал в зону сильного снегопада. Около 20 часов от местных жителей поступили тревожные сообщения о сильном гуле и взрыве. Из воспоминаний бортинженера дирижабля В.А. Устиновича:

*«Я отдыхал в гамаке над гондолой экипажа перед своей вахтой, когда был разбужен страшным ударом и треском деревьев. Почувствовал дым, понял – горим… Пробил обшивку киля и вывалился наружу. Почти 20 тыс. «кубиков» водорода – это море огня! Горящие обломки разламывались на деревьях и падали вниз. Снег был глубокий, не меньше метра, и это спасло…*

*Собралось нас шестеро из девятнадцати – все, кто остался в живых. Кроме меня, спаслись механики Константин Новиков, Алексей Бурмакин и Дмитрий Матюнин, находившиеся на вахтах в моторных гондолах, четвёртый помощник командира Виктор Почекин и радиоинженер Арий Воробьёв». (Каминский, 2006).*

Спасшиеся вспоминали, что показания высотомера по маршруту не соответствовали высотам возвышенностей, над которыми пролетал дирижабль. Штурман Мячков первым увидел по курсу большую гору и поднял тревогу. Рулевые лихорадочно заработали штурвалами, пытаясь задрать нос дирижабля и увеличить высоту. Но гора неотвратимо надвигалась. После удара о склон конструкция не выдержала и стала разваливаться. Разбившиеся фосфорные осветительные бомбы вызвали пожар.

Роковым препятствием стала Небло‑Гора в 18 км от железнодорожной станции Белое море. Причиной же катастрофы можно считать схематичные карты, составленные ещё в начале века, и решение командира двигаться на опасно малой высоте в плохую погоду. Почему бы сразу не уйти вверх, за облака? В Москве, на Новодевичьем кладбище, в стене старого монастыря покоятся урны с прахом 13 погибших астронавтов. Всё устроено по высшему разряду, но кому от этого легче?

…Теперь в роли спасателей могли выступить только моряки. 15 февраля ледокольные пароходы «Мурман» и «Таймыр» были в 50–60 км от папанинской льдины. Между кораблями возникло своеобразное соперничество: кто первым достигнет цели. 12 февраля Кренкель увидел на горизонте огни, отличавшиеся от звёзд своей неподвижностью. Фёдоров навёл теодолит и убедился в их «земном» происхождении. Условившись по радио с «Таймыром» об обмене сигналами, Папанин зажёг магниевую ракету. На пароходе её заметили.

В это время льдина с остатками лагеря находилась вблизи Гренландии, отчётливо был виден суровый гористый берег. «Таймыр» не мог подойти ближе из‑за торосов, а для бортовых самолётов нужны были ровные молодые поля.

14 февраля лёд начало разводить, и «Таймыр» продвинулся ближе к лагерю. В тот же день сюда подошёл второй ледокольный пароход «Мурман», на борту которого находился самолёт Ш‑2 Черевичного. Этот пилот дважды вылетал на поиски, но из второго рейса не вернулся. Для его обнаружения с «Таймыра» послали Власова, который случайно наткнулся на аэродром «СП‑1» и совершил посадку. Встретивший его Папанин посоветовал пилоту не терять на них время и продолжить поиски Черевичного, который мог находиться в критическом положении.

Прочёсывая окрестности, Власов обнаружил пропавший самолёт и двумя рейсами вывез лётчиков на пароход. Позднее «Таймыр» подошёл к этому месту и поднял машину на борт. Оказалось, что наступившая темнота и густой туман вынудили пилотов пойти на посадку. Ради экономии горючего мотор выключили. Длинную полярную ночь просидели в тесной кабине, а световой день провозились с изношенным мотором. Запустить его так и не удалось, после чего последовала ещё одна трудная ночёвка.

В ночь на 19 февраля к лагерю «СП‑1» подошёл «Мурман», а позднее и «Таймыр». Это был 274‑й день на льдине. Неподалеку, светясь многочисленными огнями, стояли два корабля. Папанинцы связывали в пачки тетради с ценными записями, тщательно укладывали их и фотоплёнки в рюкзаки. Метеоприборы не стали снимать, чтобы утром провести последние наблюдения. Никому не спалось. Папанин и Кренкель молча склонились над шахматами. Утром в лагерь пришла большая группа моряков. Следуя приказу руководства экспедиции, они собрали разбросанное по поверхности льдины снаряжение, выкопали из снега занесённую палатку и перенесли всё это на пароход. Благодаря такой предусмотрительности, палатка «СП‑1» в настоящее время находится в экспозиции Музея Арктики и Антарктики в Санкт‑Петербурге.

Когда зимовщики и встречающие подошли к кораблям, возник спор: кто кого заберёт. Соблазняли запасами пива, фруктов и овощей, пугали обилием клопов у соперников. В итоге потянули жребий. Папанину с Кренкелем выпало идти на «Мурмане», а Фёдорову и Ширшову – на «Таймыре». Их проводили в кают‑компании и сходу налили по стакану спирта под селёдочку и солёный огурец. После горячей ванны, первой за девять месяцев, последовал уже настоящий банкет.

Вскоре суда встретились с ледоколом «Ермак» во главе с О.Ю. Шмидтом. Папанинцы перешли на его борт. В Северном море ледокол попал в жестокий шторм, во время которого его клало на 45 градусов. Невозможно было не только ходить и стоять, но даже спать. Пополнив запасы угля в Таллине, «Ермак» пошёл в Ленинград. Жёны и журналисты встретили их заранее, выйдя навстречу на портовом ледоколе «Трувор».

После митинга в порту папанинцев вместе с жёнами на машинах повезли в город. С трудом протиснувшись сквозь людское море, добрались до гостиницы «Европейской». Но полярникам она практически не понадобилась, так как в полночь, после концерта, они сели на московский поезд. На Октябрьском (ныне Ленинградском) вокзале их встречали нарком иностранных дел М.М. Литвинов, начальник Гражданского воздушного флота В.С. Молоков, лётчики‑герои А.В. Беляков, М.М. Громов, В.П. Чкалов, А.Б. Юмашев. Комсомольская площадь, несмотря на пасмурный и сырой день, была запружена людьми. После краткого митинга с выступлением Папанина двинулись в Кремль.

В Георгиевском зале героев ждало около 800 человек, пришли члены Политбюро во главе с И.В. Сталиным. Все разместились за накрытыми столами; папанинцы, естественно, за отдельным столом вместе c руководством страны. Официальная часть завершилась концертом. Домой все попали только под утро.

Из воспоминаний И.Д. Папанина:

*«В Ленинград мы прибыли во вторник 15 марта. Газеты писали тогда, что встреча вылилась в народное торжество. А как волновалась наша четверка…*

*В 3 часа 50 минут, когда могучий ледокол, разукрашенный флагами, появился в порту, все суда приветствовали его гудками. На берегу гремели оркестры, заглушая их, над портом пронеслась в небе эскадрилья самолётов.*

*17 марта участники экспедиции прибыли в Москву. Их ожидала дорога, усыпанная цветами. Кремль, Георгиевский зал. Полярников встречало всё Политбюро во главе со Сталиным…*

*Сталин посадил меня рядом с собой.*

*– Теперь выпьем, товарищ Папанин, за победу, – сказал он, поднимая бокал. – Работа была трудная, но все мы были уверены, что ваша четвёрка выполнит её с честью!». (Папанин, 1977).*

Участники дрейфа получили высокие правительственные награды. После завершения воздушной экспедиции «Север» в июне 1937 года И.Д. Папанину было присвоено звание Героя Советского Союза, а Кренкель, Фёдоров и Ширшов награждены орденами Ленина. После завершения дрейфа звание Героя было присвоено Кренкелю, Фёдорову и Ширшову, а Папанин получил орден Ленина. Высшая аттестационная комиссия присвоила всем четверым звания докторов географических наук без защиты диссертаций, а Академия наук вскоре утвердила Фёдорова и Ширшова в звании членов‑корреспондентов. Высокие почести не обошли даже пса Весёлого, доставившего немало радостей и забот участникам экспедиции.

*«Когда мы брали с собой пса, то о его дальнейшей судьбе как‑то не задумывались. О его проделках мы рассказывали в печати, чем создали Весёлому мировую известность.*

*На приёме в Кремле Сталин поинтересовался:*

*– А где же Весёлый?*

*Я ему объяснил, что он пока на «Ермаке».*

*– Думаю, что ему будет неплохо на моей даче.*

*Потом, когда я лечился в Барвиxе, часто видел Весёлого на прогулке – он сопровождал Аллилуева, тестя И.В. Сталина. Меня Весёлый не забывал, приветливо махал хвостом, но от нового хозяина не отходил. Всё правильно: новый каюр – новая привязанность». (Папанин, 1977).*

Достижения советских полярников нашли широкий отклик во многих странах мира. На центральной площади испанской Барселоны, например, был установлен большой полуглобус северной половины Земного шара. На его вершине находилось красное знамя, указывающее местоположение дрейфующей станции «Северный полюс», красной полосой обозначалась линия дрейфа.

Оценивая научное значение работ, проведенных на станции «СП‑1», профессор В.Ю. Визе писал:

*«Наблюдения первой советской дрейфующей станции внесли крупнейший вклад в сокровищницу мировой науки. Они открыли взору учёного часть Земного шара, остававшуюся до того неисследованной». (Визе, 1948).*

Много нового в познание природы Арктического бассейна дали океанографические наблюдения. Ещё Ф. Нансен во время дрейфа «Фрама» обнаружил проникновение в высокие широты атлантических вод с положительными температурами. Но как далеко на север они заходят, никто не знал. Исследования «СП‑1» показали, что эти воды достигают полюса и составляют там мощную прослойку – до 500 метров.

За время дрейфа Ширшовым было взято 38 полных гидрологических станций между полюсом и 76‑м градусом северной широты. Важным достижением явилось подтверждение предположения Нансена о существовании подводного хребта между Гренландией и Шпицбергеном, так называемого «порога Нансена». Норвежец обнаружил его восточный склон со стороны Шпицбергена, а Ширшов – западный, со стороны Гренландии. Глубина вершины хребта составляла там всего 1300–1400 метров.

Интересные материалы были собраны по изучению дрейфа льдины, на которой располагалась станция. За 274 дня она прошла 1134 мили, или 2100 км, в генеральном направлении на юго‑запад.



*Ширшов, Кренкель, Папанин и Фёдоров на борту ледокола*

## Глава II. Биографии папанинцев

### Иван Дмитриевич Папанин



###### *Основные этапы биографии*

***1894 г.***   – родился 26 ноября в г. Севастополе.

***1906–1915 гг.***   – ученик токаря, токарь, моторист в мастерских морпорта.

***1915–1917 гг.***   – военная служба на Черноморском флоте.

***1917–1920 гг.***  – служба в Красной гвардии: начальник мастерских бронесил, комиссар штаба морских и речных сил Юго‑Западного фронта, организатор партизанского движения в Крыму.

***1920–1923 гг.***  – комендант Крымчека.

***1923–1932 гг.***  – начальник охраны Наркомата связи в Москве; учёба на высших курсах при Наркомате.

***1925–1926 гг.***   – заместитель начальник строительства радиостанции на Алданских приисках в Якутии.

***1931 г.***  – начальник почтового отделения на пароходе «Малыгин» в ходе экспедиции на Землю Франца‑Иосифа

***1932–1933 гг.***   – начальник полярной обсерватории в бухте Тихой (Земля Франца‑Иосифа).

***1933–1934 гг.***   – начальник полярной обсерватории на мысе Челюскина (полуостров Таймыр).

***1936 г.***  – руководитель морской экспедиции пароходов «Русанов» и «Герцен» на о. Рудольфа (Земля Франца‑Иосифа).

***1937–1938 гг.***  – начальник первой дрейфующей станции «Северный полюс», награждение Золотой Звездой и двумя орденами Ленина.

***1938–1946 гг.***  – заместитель начальника, начальник (с 1939 года) Главсевморпути.

***1939 г.***  – руководитель морскими операциями в западном секторе Арктики; первое двойное прохождение по Севморпути на ледоколе «Сталин».

***1939–1940 гг.***  – руководитель морской экспедиции на ледоколе «Сталин» по выводу из дрейфа парохода «Седов»; награждение второй Золотой Звездой и орденом Ленина.

***1941–1945 гг.***  – уполномоченный ГКО по разгрузке транспортов в Архангельском и Мурманском портах; присвоение звания контр‑адмирала.

***1946 г.***  – Освобождён от должности начальника Главсевморпути в связи с уходом на пенсию по состоянию здоровья.

***1948–1951 гг.***  – руководитель отдела экспедиционных работ Института океанологии в Москве.

***1951–1977 гг.***  – заведующий отделом морских экспедиционных работ Академии наук СССР.

***1952–1977 гг.***  – директор Института биологии внутренних вод АН СССР в п. Борок Ярославской области (по совместительству).

***1945–1977 гг.***  – руководитель Московского филиала Географического общества СССР (на общественных началах).

***1986 г.***   – скончался 30 января в Москве. Похоронен на Новодевичьем кладбище.

###### *Начальник станции И.Д. Папанин*

Иван Дмитриевич Папанин родился в 1894 году в Севастополе (ныне Украина), в бедной рабочей семье. Трудовую жизнь начал в 12 лет учеником токаря в мастерских военного порта. Быстро освоил это ремесло и стал квалифицированным рабочим. Через четыре года мог работать на любом станке, разобрать и собрать любой мотор.

В 1915 году Ивана призвали на военную службу в Черноморский флот, а в декабре 1917 года он вступил в отряд Красной гвардии. Вскоре стал начальником мастерских бронесил 58‑й армии, затем – комиссаром штаба морских и речных сил Юго‑Западного фронта.

В 1918 году немцы оккупировали Украину. Папанин выступал на кораблях с призывом увести боевые корабли из Севастополя, чтобы они не достались врагу. Вскоре два линкора и несколько миноносцев ушли в Новороссийск. В тяжелое лето 1919 года Папанину поручили отремонтировать повреждённые бронепоезда. Он организовал на заброшенной железнодорожной станции мастерскую и вскоре поезда ушли на фронт.

Когда белогвардейцы отступили в Крым, руководство фронта посылает Папанина для организации партизанского движения в тылу у Врангеля. На маленьком катере, с горсткой бойцов, он высаживается на скалы крымского побережья. Через месяц отряды партизан начали крепко беспокоить войска барона. Командующий Повстанческой армией, действовавшей в тылу врангелевских войск, А.В.Мокроусов решил послать Папанина в штаб Южного фронта к М.В.Фрунзе, чтобы доложить обстановку и получить деньги, оружие и боеприпасы. Иван Дмитриевич договорился с контрабандистами о доставке на фелюге из Крыма в Турцию. Его посадили в мучной мешок и пронесли мимо таможенной охраны. По пути у фелюги испортился мотор, и только Папанин смог его починить. Может быть, именно это способствовало тому, что контрабандисты доставили его в обусловленное место, а не выбросили за борт. Двенадцать дней пришлось идти посланнику пешком, чтобы добраться до штаба Южного фронта. Затем на катере с боеприпасами он добрался до крымского берега и вновь сражался в партизанском отряде. После освобождения полуострова Иван Дмитриевич служит комендантом Крымчека.

В 1923 году, демобилизовавшись из армии, Папанин стал работать начальником охраны Наркомата связи СССР в Москве. Однако спокойная жизнь тяготила его. И когда в 1925 году Наркомат принял решение об открытии первой стационарной радиостанции в Якутии, на развёртывающихся Алданских золотых приисках, Иван Дмитриевич попросил направить его на это строительство и стал заместителем начальника по вопросам снабжения. Задание было успешно выполнено, хотя добираться до Алдана от Транссибирской железной дороги пришлось на лошадях почти месяц по глухой тайге, где бродили остатки белогвардейских банд.

Станцию построили за год вместо двух, и Папанин, возвратившись в Москву, пошёл учиться в Плановую академию. Ведь за плечами у него было только четыре класса начальной школы. Но он не смог осилить полный курс академии.

В 1931 году в печати появились сообщения о том, что на Западе готовится большая экспедиция в Арктику на дирижабле «Граф Цеппелин». Правительство Германии обратилось с просьбой разрешить пролёт над Землёй Франца‑Иосифа, Новой Землёй, Северной Землёй и Таймыром. Целью экспедиции было изучение распространения ледового покрова, уточнение географического положения островов.

Советское правительство дало согласие при условии, что в полёте примут участие наши учёные, а копии научных материалов и аэрофотоснимков будут переданы в СССР. Всего в экспедиции участвовало восемь научных сотрудников, в том числе два советских – Р.Л. Самойлович и П.А. Молчанов, а в состав экипажа включили радиста Э.Т. Кренкеля и инженера Ф.Ф. Ассберга. Вокруг полёта в мировой печати был поднят большой шум. «Интурист» вместе с Арктическим институтом стал организатором рейса ледокольного парохода «Малыгин» на Землю Франца‑Иосифа, где в бухте Тихой он должен был встретиться с дирижаблем и обменяться с ним почтой. Были выпущены специальные марки, конверты, карточки и штемпеля, продажа которых покрывала расходы на морскую экспедицию. На «Малыгин» отрядили двух работников Наркомпочтеля, одним из которых оказался начинающий полярник Папанин. Он возглавил на судне отделение связи.

Иван Дмитриевич и его помощник К. Петров доставили в Архангельск 15 тысяч конвертов и марок. Все каюты на пароходе оказались занятыми, и пришлось потеснить киношников. 19 июля «Малыгин» двинулся по Двине к Белому морю. Командовал судном молодой, но достаточно опытный капитан Д.Т. Чертков, научную часть возглавлял заместитель директора Арктического института В.Ю. Визе, а его помощником являлся Н.В. Пинегин – художник, известный исследователь Арктики, участвовавший в 1912–1914 гг. в экспедиции Седова.

Среди пассажиров был знаменитый Умберто Нобиле, возглавлявший в 1928 году трагическую экспедицию на дирижабле «Италия». Теперь он помогал созданию в СССР новых дирижаблей и не упустил возможности побывать на Земле Франца‑Иосифа, надеясь найти следы своих пропавших спутников. На пароходе были также корреспонденты ведущих газет «Правда», «Известия» и «Комсомольская правда».

25 июля «Малыгин» достиг бухты Тихой. Первая смена полярников, проработавшая здесь около года, с радостью приветствовала участников экспедиции. На следующий день, к обеду, сюда же прилетел дирижабль «Граф Цеппелин», сделавший посадку на поверхности бухты.

Рассказывает И.Д. Папанин:

*«Шлюпка стояла наготове. Мы быстро снесли в неё всю нашу почту – восемь мешков – и спрыгнули сами. Вместе с нами в лодку спустились Нобиле, кинооператор и фотокорреспонденты. Мы быстро понеслись от причала к дирижаблю.*

*Дирижабль лежал на воде – огромная, всё время колыхавшаяся груда. Он реагировал на любой, даже очень слабый ветер. Процедура передачи почты была короткой. Мы погрузили им свою почту, немцы сбросили нам в лодку свою. Больше всего в тот день меня беспокоило, что немцы сбросили нам почту без расписки и в полном беспорядке. Вероятно, кроме меня, никому до этого дела не было, но я – то любил, чтоб всё было, как положено.*

*Как только почта была доставлена на «Малыгин», мы с Костей взялись за работу – разобрали её, вручили пассажирам, остальные письма остались ждать Большой земли». (Папанин, 1977).*

Следует добавить, что мешки с корреспонденцией ему передал из гондолы дирижабля радист Э.Т. Кренкель. Так произошла первая встреча этих людей, через шесть лет первыми высадившимися на дрейфующей станции «Северный полюс‑l».

История полёта дирижабля такова. 24 июля он стартовал из германского города Фридрихсгафена, через Берлин и Ленинград долетел до Земли Франца‑Иосифа. 27 июля состоялась встреча с «Малыгиным». Произведя аэрофотосъёмку островов архипелага, воздушный гигант взял курс на Северную Землю, оттуда – на Таймыр, потом вновь повернул на север и пересёк по длинной оси Новую Землю. Далее – Архангельск, Ленинград, Берлин, где «Цеппелин» приземлился 31 июля, преодолев 31 тыс. километров.

Вновь слово И.Д. Папанину:

*«Это был действительно выдающийся полёт, доказавший возможность применения дирижабля в Арктике для научных целей.*

*Однако история эта имела своё продолжение: немцы, как было обусловлено, передали Советскому Союзу материалы наблюдений, кроме… аэрофотосъёмки. Они сослались на то, что у них оказалась бракованная фотоплёнка. Как потом выяснилось – уже после войны, – и плёнка была хорошей, и аэрофотосъёмка отличной, но только всю плёнку руководитель полёта передал германскому Генеральному штабу. Хотя было это за два года до прихода Гитлера к власти, но, видимо, германская военщина активно собирала разведывательные данные. Материалы арктической аэрофотосъёмки были извлечены на свет и использованы фашистским Генштабом десять лет спустя, когда гитлеровские полчища вторглись в пределы нашей Родины и на Крайнем Севере тоже начались бои». (Папанин, 1977).*

Такова версия Папанина. Рейс «Малыгина» был рассчитан на месяц, поэтому после встречи с дирижаблем он посетил ещё несколько островов Земли Франца‑Иосифа. Папанин с удовольствием участвовал во всех высадках на берег. Север ему нравился, и он начал подумывать о будущем. В бухте Тихой Иван Дмитриевич детально осмотрел полярную станцию и пришёл к выводу, что её надо расширять и усовершенствовать. В беседах с начальником экспедиции В.Ю. Визе он поделился этими мыслями ипредложил свои услуги. Разговор решили отложить до Большой Земли.

Из воспоминаний участника рейса Н.В. Пинегина:

*«С этим человеком я познакомился впервые в 1931 году в почтовой каюте на борту «Малыгина». Он обладал каким‑то секретом сколачивать людей в тесные коллективы. Не успели ещё охотники высказать мечту о добыче шкур и других трофеев, как Папанин выстроил всех вожделевших медвежьей крови в шеренгу, выровнял, поправил опущенные подбородки, раздал оружие, по обойме патронов и объявил о правилах коллективной охоты, как будто сам всю жизнь до того только и делал, что охотился на белых медведей…*

*Когда мы стояли у северного берега Новой Земли, случилось с Папаниным происшествие, которое могло для другого окончиться плохо. Увлекшись охотой за дикими оленями, он зашёл в центральную часть острова. На обратном пути охотники, решив идти к берегу по прямому направлению, оказались отрезанными от него непроходимым ущельем и бурной рекой. Пришлось возвратиться назад больше чем на 20 км и только оттуда идти по направлению стоянки ледокола. На «Малыгине» необъяснимое отсутствие ушедших налегке охотников в течение двух суток вызвало немалую тревогу. В довершение всего навалился туман. «Малыгин» надрывался гудками. Когда туман рассеялся, на берегу показался человек, с трудом передвигавший ноги, за ним в отдалении ещё два. Впереди шёл Папанин, за его плечами, кроме рюкзака, виднелись две пары оленьих рогов и винтовки товарищей. Тяжело опустившись на стул, в коротких словах рассказал Папанин об изумительном переходе почти в сто километров. Его спутники выбились из сил совершенно – не могли даже ружей нести». (Пинегин, 1952).*

…Визе сдержал своё слово и рекомендовал кандидатуру Папанина директору Арктического института Р.Л. Самойловичу и председателю Арктической комиссии при СНК СССР С.С. Каменеву. Папанин был назначен начальником полярной станции в бухте Тихой и через год вновь отправился туда на борту ледокольного парохода «Малыгин». Этой станции придавалось большое значение в программе Второго Международного полярного года, проводившегося в 1932–1933 годах. Предстояло превратить её в большую обсерваторию с широким спектром исследований. В начале 1932 года Папанин перебрался в Ленинград и был зачислен в штат Арктического института. Целые дни он проводил на складах Арктикснаба, отбирая необходимое снаряжение и оборудование, приглядывался к «кадрам». В коридорах института он познакомился с худощавым молодым человеком, выпускником физического факультета Ленинградского университета. Так началась его многолетняя дружба с Е.К. Фёдоровым, будущим академиком и начальником Госкомгидромета. Первой страницей в его полярной биографии стала зимовка в бухте Тихой.

Всего для работы на Земле Франца‑Иосифа было отобрано 32 человека, в том числе 12 научных сотрудников. В основном это были молодые специалисты – выпускники Ленинградского университета и Московского гидрометеорологического института. Кроме того, Папанин взял с собой на зимовку жену, что было для тех времен редкостью.

Капитану Д.Т. Черткову пришлось совершить два рейса на «Малыгине» из Архангельска в бухту Тихую, чтобы завезти всё необходимое. Прибывшая первым рейсом бригада строителей немедленно принялась за работу. До этого на станции имелся только один дом и стоявший в отдалении магнитный павильон. Теперь предстояло построить ещё один жилой дом, радиостанцию, мехмастерскую, электростанцию, оснастить научные павильоны и метеостанцию. Кроме того, на острове Рудольфа – северной оконечности архипелага – построили ещё один дом, завезли туда аппаратуру и четырёх зимовщиков, создав филиал обсерватории. Руководил им К. Расщепкин.

Слово участнику второго рейса «Малыгина» Н.В. Пинегину:

*«Рассматривая берег в бинокль, узнал я в группе людей коротенькую и подвижную фигуру начальника новой обсерватории и всей Земли Франца‑Иосифа И.Д.Папанина. Он, видно, собрался к нам, но никак не мог оторваться. Встретив по дороге человека, вовлечён был в какое‑то неотложное дело. Не раз делал несколько шагов по направлению к пристани и опять возвращался.*

*Шлюпка с начальником пришла только через полчаса. Он влез по шторм‑трапу на палубу, заговорил, преодолевая усталую хрипоту в голосе:*

*– Здорово, братки!.. Что задержались? Мы вас тут ждём – беда. Досок не хватает. Эта прорва – ангар всё сожрал; стандарт за стандартом идёт, и конца не видно. Сколько привезли?*

*И когда узнал, завопил:*

*– Да, что вы, родные, зарезать меня хотите? Мне так на высокогорную станцию не хватит… Эх, мать честная!*

*Капитан оправдывался:*

*– Да ведь корабль не резиновый.*

*– А вы бы на палубу побольше, на палубу!… Ну, ладно, нечего плакать. Давайте лучше о разгрузке поговорим… Дело серьёзное… Пойдём в каюту, капитан, покалякаем…*

*Минут через сорок наш гость был опять на берегу. Там, вонзившись в цепочку конвейера из людей, передававших грузы, он подхватил какой‑то ящик; минуту спустя я видел этого подвижного человека на стропилах, а ещё через пяток минут – среди переплётов ажурной башни на ветряке…*

*Я поехал на берег взглянуть на строительство в бухте Тихой. Мы осмотрели старый дом, новые просторные помещения для различных кабинетов и лабораторий, отдельно стоящие павильоны для различных научных работ. Всё сделано солидно, хозяйственно, предусмотрительно…*

*Работа была хорошо организована: спорилась необычайно. В общей массе работников не было возможности отличить учёных от грузчиков, плотников и маляров. Новый начальник сумел подобрать изумительно слаженную компанию. Даже повар был мобилизован на строительство, его заменила жена начальника, кормившая всю ораву…*

*Закончив научные работы, мы снова во второй половине сентября посетили бухту Тихую. На этот раз шлюпка с берега не задержалась. Папанин явился мигом. И сразу же заявил претензию на весь уголь, имеющийся в бункерах «Малыгина», за исключением необходимого ледоколу на обратный рейс.*

*– Нет, ты об этом не спорь. Как я могу доставить учёным удобства в работе, если топлива не хватит? А вдруг останемся зимовать ещё на год? Вот что, друг, – обратился Папанин ко мне. – Беда! Мешков, говорят, целых мало. Есть много – да рваные. Грузить уголь нечем. Так вот – помоги. Не в службу, а в дружбу: уговори своих барышень мобилизоваться на прорыв, мешки зашивать. Мы бы и сами сделали, да понимаешь: шитьё – дело не мужское. Пока мы будем иголками ковырять, вы угля тонн полсотни сожжёте. Уговори! Я их потом шоколадом, что ли, угощу». (Пинегин, 1952).*

Взявшись за выполнение комплекса научных наблюдений по программе Международного полярного года, сотрудники обсерватории в бухте Тихой начали осваивать радиозондирование атмосферы. Молодому аэрологу И. Гутерману предстояло отладить регулярные запуски зондов с земли для установления границы между тропосферой и стратосферой. Изучением магнитного поля занимался Е.К. Фёдоров, особенностей распространения радиоволн – крупный специалист Б.Ф. Архангельский. Самым опытным научным сотрудником в обсерватории был биолог Л.И. Леонов, изучавший растительный и животный мир Земли Франца‑Иосифа.

Когда стационарные наблюдения отладили, молодые учёные решили приступить к экспедиционным наблюдениям в отдалённых точках архипелага. Для этого весной и летом 1933 года организовали несколько походов на собачьих упряжках. Е.К. Фёдоров ещё в октябре 1932 года побывал с попутным промысловым судном «Смольный» на о. Рудольфа, а через полгода вместе с каюром Кунашёвым добрался туда на нартах, пройдя за 22 дня свыше 300 километров. По дороге они определили несколько астрономических пунктов, привязав к ним и уточнив очертания берегов и проливов. Вблизи о. Рудольфа открыли несколько маленьких островков, названный Октябрятами.

Из воспоминаний Фёдорова:

*«Положение, высказанное Иваном Дмитриевичем при самой первой с ним встрече: «Чтобы наука не страдала», – решительно воплощалось в жизни в самых разнообразных формах. Сам он не имел какого‑либо систематического образования. Однако, постоянно заходя во все лаборатории и систематически беседуя с каждым из нас, быстро разобрался в основных задачах и в смысле проводимых в обсерватории исследований. Он не стремился вникать в детали, но, будучи от природы умным и проницательным человеком, прежде всего хотел понять – насколько каждый специалист квалифицирован, интересуется своим делом, предан ему.*

*Убедившись, что все находящиеся под его началом научные работники – и пожилые, и молодые – стараются выполнить свои задачи как можно лучше, он уже не считал нужным вмешиваться в их работу, не пытался командовать, а обратил всё своё внимание на помощь им. Слесарная и столярная мастерские быстро выполняли наши заказы на всевозможные приспособления: строились различные устройства и будки для размещения датчиков приборов, удобные полки и крепления в лабораториях.*

*Наряду с основной работой, все без исключения сотрудники, и Папанин подавал пример, выполняли кое‑какие обязанности по хозяйству». (Фёдоров, 1979).*

Из воспоминаний профессора В.Ю. Визе:

*«С этим замечательным человеком, большевиком и бывшим красным партизаном, я впервые познакомился в 1931 году, будучи начальником экспедиции на «Малыгине», на Землю Франца‑Иосифа. В том году состоялась первая в Арктике встреча дирижабля «Граф Цеппелин» с ледоколом. В ознаменовании этого события в СССР были выпущены особые почтовые марки. Почтовые отделения имелись как на дирижабле, так и на «Малыгине», причём отделением на «Малыгине» заведовал И.Д Папанин. Арктика сразу захватила этого человека, в котором жажда необыкновенной деятельности била через край.*

*Мысль провести год в бухте Тихой, где произошла встреча «Цеппелина» с ледоколом, крепко засела в голову Ивана Дмитриевича. Глядя на скромную ещё тогда научно‑исследовательскую станцию на Земле Франца‑Иосифа, Папанин в мечтах уже видел её другой. По его мнению, здесь должен был стоять целый посёлок, где научным работникам были бы предоставлены все необходимые условия и удобства для их работы, где находились бы авиабаза с ангаром, ветряной двигатель, обеспечивающий посёлок электрической энергией, телефон, скотный двор и др.*

*С увлечением развивал Иван Дмитриевич перед малыгинцами свой план строительства на Земле Франца‑Иосифа. «Бухта Тихая должна быть не только самой северной в мире станцией, но и самой лучшей. Она должна стать образцовой полярной обсерваторией», – таков был вывод Ивана Дмитриевича. Для таких людей, как Папанин, слово есть дело. Свой план строительства в бухте Тихой он осуществил полностью уже в следующем году.*

*Тогда как раз проводился Второй Международный полярный год. Широкая программа работ на Земле Франца‑Иосифа, выдвинутая И.Д. Папаниным, пришлась как нельзя более кстати и необходимые кредиты на развёртывание станции в бухте Тихой в полярную обсерваторию были отпущены. Исключительная работоспособность Папанина, умение сплачивать вокруг себя коллектив и заражать его своим энтузиазмом сделали то, что через год станция на Земле Франца‑Иосифа стала неузнаваемой». (Визе, 1946).*

Вторая смена полярки в бухте Тихой была вывезена в конце лета 1933 года ледокольным пароходом «Таймыр» (по совпадению, именно экипаж «Таймыра» эвакуирует папанинскую четвёрку с дрейфующей станции «СП‑1» через четыре с половиной года). После отчёта в Арктическом институте о проделанной работе Папанин побывал в отпуске, а затем вновь появился в кабинете В.Ю. Визе. Слово И.Д. Папанину:

*«Так вот, – сказал Владимир Юльевич, – мы решили послать вас начальником полярной станции на мысе Челюскина. Согласны? – И, не дав мне возможности ответить, продолжал: – Там есть небольшая полярная станция. Но она не отвечает современным требованиям. В прошлом году ваш коллектив создал в бухте Тихой отличную обсерваторию. Такая же работа предстоит и на мысе Челюскина». (Папанин, 1977).*

За четыре месяца предстояло подобрать коллектив станции из 34 человек, доставить в Архангельск сборные дома, научные павильоны, ангар, ветряк, вездеходы, радиостанцию и много другой всячины. С Папаниным согласились ехать Е.К. Фёдоров со своей молодой женой, гидролог Арктического института В.П.Мелешко, сотрудники обсерватории в бухте Тихой В. Сторожко и Ф. Зуев.

Экспедиция отправилась на мыс Челюскина в июле 1934 года на борту ледокольного парохода «Сибиряков», которым к тому времени командовал Ю.К. Хлебников, ранее служивший старшим помощником. У острова Диксона пришлось задержаться на две недели, поскольку путь к проливу Вилькицкого был закрыт льдами. Это дало возможность Папанину облазить местные склады и кое‑чем разжиться для своей станции.

У мыса Челюскина также держался внушительный береговой припай, что позволило осуществить выгрузку прямо на лёд. Груз общим весом в 900 тонн пришлось перетаскивать на берег за три километра, на что ушло две недели. За это время к мысу подходили ледокол «Ермак» с пароходом «Байкал» и буксиром «Партизан Щетинкин», ледорез «Литке». Папанин сумел привлечь их экипажи к выгрузке. Примечателен такой эпизод: к Папанину подошли двое молодых людей с ледореза, представились гидробиологами и попросили осмотреть станцию. Папанин разрешил, но заодно предложил донести до стройки приличное бревно.

Параллельно с разгрузкой сезонная бригада строителей взялась за сооружение жилых домов, научных павильонов, складов и ветряного двигателя. В конце сентября всё было готово, оставалось только сложить печи. Поэтому, чтобы не задерживать корабль, Папанин оставил печника на зимовку, а остальных рабочих отпустил. Научные сотрудники приступили к круглосуточным наблюдениям с регулярной передачей сводок в Арктический институт, а остальные начали подготовку к весенним экспедициям: проверяли нарты и снаряжение, совершали ближние санные походы, закладывали промежуточные базы.

Из воспоминаний профессора В.Ю.Визе, руководителя похода «Литке» в 1934 году:

*«Руководил строительством на мысе Челюскина И.Д. Папанин, новый начальник зимовки… На мысе Челюскина Папанин с такой же горячностью взялся за дело, как на Земле Франца‑Иосифа. Вместе с ним, почти в полном составе, были его товарищи по зимовке в бухте Тихой. Работая самоотверженно, в период строительной горячки почти не зная сна, Папанин требовал такой же работы от своих подчинённых. И всё же при первом зове Папанина старые зимовщики, не колеблясь, снова последовали с Иваном Дмитриевичем, на зимовку на мысе Челюскина осталась его жена». (Визе, 1946).*

Весной, когда морозы ослабли и наступил круглосуточный день, в дальний поход к озеру Таймыр отправились на собачьих упряжках Фёдоров, Либин и Сторожко. А Папанин с Мелешко двинулись вдоль пролива Вилькицкого. Их поход был с приключениями. В спешке Иван Дмитриевич забыл на станции защитные очки и получил снежную слепоту от яркого Солнца. Его спутнику пришлось нелегко. Погода испортилась, пошёл снег, началась пурга. Собаки с трудом тащили нарты, на которые Мелешко уложил начальника. Так они преодолели почти 60 км до станции, где больному пришлось пролежать с повязкой на глазах ещё неделю.

В пяти километрах от станции полярники построили небольшую избушку, где можно было отсиживаться в непогоду. Неожиданно она стала популярной и все по очереди уходили туда для отдыха и охоты. Следующая смена назвала эту избушку и приютивший её береговой выступ мысом Папанина.

Лёд в проливе пришёл в движение только в первые дни августа, но чистая вода установилась лишь в конце лета. Из Диксона вышел ледокольный пароход «Сибиряков» с новой сменой зимовщиков. Папанин был доволен проделанным: созданы современная обсерватория и радиоцентр, научные работники собрали ценные материалы. В жилом доме и павильонах царили чистота и уют, что было большой заслугой жён Папанина и Фёдорова. Галина Кирилловна исполняла обязанности метеоролога и библиотекаря, а Анна Кирилловна – геофизика и культорга. Тогда женщин на полярных станциях можно было пересчитать по пальцам одной руки: кроме упомянутых двух была ещё радистка Людмила Шрадер в Уэлене, вот и всё. Правда, вместе с мужем шла на «Челюскине» метеоролог Ольга Комова, но до о. Врангеля они так и не добрались.

Вскоре «Сибиряков» доставил новую смену, разгрузил продукты и отправился дальше на восток, к другим полярным станциям. Папанинцев он должен был забрать на обратной дороге. Конечно, тесниться двум сменам на одной станции было неразумно, старожилы стремились домой, к семьям, поэтому Папанин воспользовался проходом мимо мыса Челюскина парохода «Анадырь», идущего в Игарку, и уговорил его капитана П.Г. Миловзорова взять их с собой. Так завершилась работа Папанина на мысе Челюскина…

С этой экспедицией И.Д.Папанин справился успешно. Теперь он пользовался заслуженный авторитетом в Главсевморпути. Поэтому, когда решался вопрос о начальнике первой советской экспедиции на Северный полюс, а кандидатуру В.Ю.Визе отвели по возрасту и здоровью, правительственная комиссия остановилась на Папанине. Помимо опыта двух зимовок в Арктике повлияло, очевидно, и его чекистское прошлое, что особенно импонировало НКВД.

Слово самому Ивану Дмитриевичу:

*«В один из дней вызвал меня к себе Влас Яковлевич Чубарь, которого я хорошо знал ещё по Гражданской войне, работе на Украине и в Крыму. Занимал он теперь высокий пост члена Политбюро ЦК ВКП(б), был заместителем председателя Совнаркома СССР и наркомом финансов. Широкоплечий, высокий, подтянутый, он усадил меня в кресло, вышел из‑за стола, сел напротив.*

*– Иван, должен я сообщить тебе…*

*Мне сразу стало холодно. Я знал, что меня прочат в начальники полярной станции, да что там – только этой мыслью я и жил. И вот…*

*– Вчера было заседание Политбюро. Решено: начальник «Северного полюса» – ты». (Папанин, 1977).*

Начались месяцы, наполненные беспрерывной вереницей забот. Список необходимых вещей всё увеличивался.

Из воспоминаний И.Д. Папанина:

*«Сначала в здании Главсевморпути на улице Разина я чувствовал себя неуютно: там текла многослойная жизнь, чреватая заботами, проблемами, неприятностями. Моё дело было одним из многих, и я порой чувствовал, что смотрят на меня с досадой – ходит, время отнимает. Насидевшись в приёмных начальников разных отделов, я взбунтовался… Пришлось потребовать: пусть мне дадут соответствующие полномочия. В итоге станция «СП‑1» получила отдельный счёт в Госбанке, а я – полную свободу действий. Сразу же оговорюсь: я старался экономить государственные средства, где только мог. Бывало, торговался, чтобы необходимое нам на полюсе сделали таким же по качеству, но подешевле. Слышал немало упрёков в скупердяйстве». (Папанин, 1977).*

На Ивана Дмитриевича возложили не только подготовку аппаратуры, снаряжения и продовольствия для дрейфующей станции, но и строительство в 1936 году авиабазы на острове Рудольфа, откуда самолёты должны были лететь на Северный полюс.

Папанин со свойственной ему решимостью вклинился в подборку коллектива станции. Но из своих спутников по предыдущим зимовкам ему удалось отстоять только Фёдорова. Кандидатуры Кренкеля и Ширшова были предложены начальником экспедиции О.Ю. Шмидтом, хорошо знавшим их по походам «Сибирякова» и «Челюскина». Папанин был честолюбив и впоследствии в запале нередко обзывал их «шмидтовцами». Была также подобрана кандидатура механика Мехреньгина, но позже от него пришлось отказаться из‑за перегрузки самолётов.

Целый год коллектив будущей станции «Северный полюс» готовился к работе на льдине. Исключение было сделано только для Кренкеля, который в это время зимовал на Северной Земле. Папанин недолго перелистывал труды полярных исследователей. Он смело взялся за конструирование нового и переделку имеющегося снаряжения. Не желая «кланяться» перед Арктическим институтом, где на него были в обиде из‑за Визе, Иван Дмитриевич отказался от помощи опытных снабженцев. Как выяснилось позднее, не все нововведения оказались удачными и на льдине участники нередко чувствовали неудобства и последствия просчётов.

*«Немало хлопот доставил Иван Дмитриевич заводу «Каучук» заказом нашей жилой палатки. Кроили брезент, сшивали, примеряли хитро сконструированные оболочки на алюминиевый каркас. Требования были серьёзные. Дом должен быть тёплым, прочным, быстро собираться и разбираться и настолько лёгким, чтобы четверо человек могли его быстро перенести в собранном виде.*

*Много раз переделывали палатку, пока Иван Дмитриевич не был удовлетворён. Последним добавлением были многочисленные карманы по внутренним стенкам и тамбур, где можно снять обувь. Дом вышел замечательный». (Фёдоров, 1979).*

Из воспоминаний И.Д. Папанина:

*«Без освещения на льдине – никуда. Электричество в первую очередь нужно Кренкелю. Радиосвязь каждые три часа. Брать с собой батареи тяжело, да и ненадёжны они в мороз. Бензин, мазут – сколько же его потребуется! Как ни прикидывай, нужен ветряк. Ветряки неприхотливы, не страшен им мороз, редко ломаются. Но были они громоздки, тяжелы. Самый лёгкий – американский – весил 200 кг. Я прикинул: нам и 100 кг много, надо за счёт конструкции и за счёт материалов даже из этих ста половину убрать. Приходилось хитрить. Пятьдесят – цифра подходящая, но у неё один минус – она круглая, а этого конструкторы почему‑то не любят. Поехал я в Харьков и Ленинград.*

*– Предельный вес ветряка – 53 кг.*

*На меня посмотрели с сожалением – рехнулся, мол. Всё‑таки ленинградские умельцы поставили рекорд: создали ветряк весом в 54 кг по проекту харьковского конструктора, инженера Перли». (Папанин, 1977).*

Институт инженеров общественного питания разработал набор сублимированных продуктов высокой калорийности и с большим количеством витаминов. Среди них были суповые кубики, сушёное мясо в порошке и кубиках, экстракты, сухари, пропитанные мясным соусом, рисовые пудинги. Весь запас продовольствия весил 1,3 т, но он вместил в себя много тонн мяса, овощей, фруктов. Все продукты упаковывались и запаивались в специальные жестяные бидоны, из расчёта один бидон на десять дней для четырёх человек. Вес каждого бидона – 44 кг. В экспедицию было взято 135 бидонов, половину которых оставили в резерве на о. Рудольфа.

Исходной точкой для вылета на полюс избрали остров Рудольфа – крайнюю северную точку Земли Франца‑Иосифа. Отсюда до цели всего 900 км. Но там стоял только маленький домик, в котором зимовало трое полярников. Для воздушной же экспедиции предстояло построить основной и запасной аэродромы, жилые помещения, гараж для тракторов, склады для снаряжения. Плюс завезти сотни бочек с горючим.

По распределению обязанностей О.Ю. Шмидт и М.И. Шевелёв занимались воздушной экспедицией, а И.Д. Папанин – вопросами подготовки снаряжения дрейфующей станции и созданием опорной базы на о. Рудольфа. В феврале 1936 года лётчики Водопьянов и Махоткин вылетели на Землю Франца‑Иосифа на двух самолётах Р‑5, чтобы проложить воздушную трассу, осмотреть и изучить места промежуточных и конечной посадок. Как только от них было получено по радио положительное заключение, стартовала морская экспедиция.

И.Д. Папанин, начальник будущей авиабазы Я.С. Либин и коллектив строителей с необходимыми грузами отправились из Архангельска к о. Рудольфа на пароходах «Русанов» и «Герцен». Время было очень ранним, паковые льды встретили караван на полпути. До конечной цели добрался только «Русанов», а «Герцен» остановился в бухте Тихой. Грузы с него пришлось забирать дополнительным рейсом «Русанову».

Убедившись, что дела идут полным ходом – строятся дома, радиостанция, радиомаяк, мастерские, склады, машинное отделение, баня – Папанин отправился на материк. На острове остался Я. Либин и строители.

*«Десять тонн грузов на четверых. Много ли? Одно радиохозяйство – 500 кг. У нынешних полярников, работающих на «СП», – те же 10 тонн, но на одного человека. Мы старались предусмотреть любую мелочь. Те же ламповые стёкла. Как мы их потом проклинали! Только поставишь – смотришь, оно треснуло. Или пpимycныe головки. Горючее в резиновых баулах, медикаменты, тетради для записей и дневников, лопаты, кирки, топоры, ломы, ружья, паяльные лампы, фанера, мыло, зажигалки, сани, шахматы, книги. Разве можно хоть что‑то выбросить? А бельё, унты из собачьего меха, валенки с калошами, варежки, меховые комбинезоны? А высокие кожаные сапоги типа охотничьих? Как они потом пригодились!». (Папанин, 1977).*

Коллектив будущей дрейфующей станции стал готовиться к генеральной репетиции. 19 февраля по улицам Москвы проехал ничем не примечательный грузовичок с тюками, ящиками, алюминиевыми трубами. Километрах в 15‑ти от города машина остановилась в чистом поле, где её ждали папанинцы и О.Ю.Шмидт. День был морозный, ветер бросал в лицо колючий снег.

Слово И.Д. Папанину:

*«Мы приехали испытать наше жильё, пожить так, как нам предстояло на льдине. Для начала на снегу разостлали брезент, на него второй, собрали лёгкий алюминиевый каркас, «одели» его парусиной, затем чехлом с двумя слоями гагачьего пуха. Сверху опять слой брезента и шёлковый чёрный (чтоб лучше нагревался солнцем) чехол с надписью на крыше: «СССР – дрейфующая станция Главного управления Северного морского пути». Габариты нашего домика: ширина – 2,5 м, длина – 3,7, высота – 2 метра. Итого жилая площадь 9,25 кв. метра. Внутри – две двухъярусные кровати, откидной столик. К палатке пристроили тамбур, чтобы ветер не выдувал тепло, когда открывали дверь. Пол сделали надувной, толщина воздушной подушки – 15 см. Такой подарок получили мы от московского завода «Каучук». Весил наш дом 160 кг, так что вчетвером мы могли его поднять и перенести…Само собой разумеется, палатка не отапливалась. Единственный источник тепла – двадцатилинейная керосиновая лампа». (Папанин, 1977).*

Так прошло несколько дней. По предварительной договоренности к ним никто не заходил, связь с внешним миром поддерживали по радио. Воду топили из снега. Папанин собрал и записал все замечания своих товарищей, чтобы устранить недостатки в ближайшее время.

О высадке станции на Северном полюсе написано в первом разделе нашей книги, поэтому не будем повторяться.

На льдине Папанин ежедневно вёл дневник, обстоятельно описывая жизнь коллектива. Некоторым читателям может броситься в глаза, что начальник станции много внимания уделял вроде бы малозначительным событиям. Описывал, что он готовил на обед, как хранил продукты, ремонтировал аппаратуру, воспитывал пса Весёлого. Но из этих деталей складывалась жизнь станции.

Из дневника И.Д. Папанина:

*«Пётр Петрович измерил глубину океана – 4290 м. Со дна он поднял ил – тонкий, зеленовато‑серый. Снова открытие! Открытия следовали одно за другим. Пробирочек, колб у Петровича было много. Всё, вынутое им из воды, полагалось заспиртовать. Но вот беда, запас спирта остался на острове Рудольфа. У нас оказался бочонок с коньяком. Кто перепутал – трудно сказать. Чего не сделаешь во имя науки? Я обложился жестью, трубами, плоскогубцами, зажёг паяльную лампу и соорудил самогонный аппарат. Из двух литров коньяку получился литр спирта…*

*…Ничто не изматывало нас на льдине сильнее, чем гидрологические работы, настолько они были нудны и утомительны.*

*Лебёдка стояла над лункой, пробитой во льду. Линь – металлический, достаточно прочный, чтобы выдержать свой собственный вес. Умножьте площадь сечения на длину линя, потом на удельный вес железа – 5,7 грамма на кубический сантиметр. И это всё надо было опустить, да осторожно, чтобы не было рывков, иначе линь оборвётся. Потом – подъём. Тяжёлой атлетикой никто из нас не занимался… Мы ручки лебёдки крутили вдвоём, 15–20 минут кряду, без передышки. До крови сбивали руки, в глазах – чёрные круги, а ты крутишь, крутишь, крутишь, да ещё стараешься казаться бодрым… И никто не сетовал: к чему Ширшову столько станций, пожалел бы других, сделали чуток меньше. И хотя называли мы Петровича «главным эксплуататором», безропотно ему помогали…*

*В такой ситуации, в какой жили мы, в коллективе должен был быть человек со здоровым трудовым практицизмом. По штату, да и по возрасту – я был всех старше, – им положено быть мне. И какими только титулами не величали меня, посмеиваясь, мои друзья! Я был первым контрабандистом Северного полюса, первым парикмахером, первым паяльщиком, первым поваром – и так до бесконечности. Вместе со своими друзьями я долбил трёхметровый лёд, вертел «солдат‑мотор» для радиосвязи, крутил лебёдку помногу часов подряд. Но одна из первейших обязанностей – следить за льдиной. Разводья начинаются обычно с мелочи – трещины, которую порой и не заметишь.*

*…Пришла телеграмма из политуправления Главсевморпути о том, что на льдине создаётся партийно‑комсомольская группа, парторгом утвержден я. Состав её был таким:*

*Членов ВКП (б) – И.Д. Папанин – 25 %*

*Кандидатов в члены ВКП (б) – Э.Т. Кренкель – 25 %*

*Членов ВЛКСМ – Е.К. Фёдоров – 25 %*

*Беспартийных – П.П. Ширшов – 25 %. (Папанин, 1977).*

В связи с созданием партийно‑комсомольской группы регулярно стали проводиться её заседания. Папанин был аккуратен в этом отношении, и после каждой радиограммы с приказом обсудить очередную антипартийную организацию (шёл 1937 год), собирал свою группу и обсуждал.

Из дневника И.Д. Папанина:

*«****1 сентября.*** *Непрерывная сырость дала себя знать, мы подхватили ревматизм. Развеселил нас доктор Новоденежкин с острова Рудольфа, к которому мы обратились за консультацией. То‑то хохоту было, когда Эрнст зачитал рекомендации: принимать на ночь горячие ванны, после чего натирать суставы ихтиоловой мазью с какой‑то смесью, спать в перчатках, утром мыть руки мыльным спиртом…*

*Кренкель предложил текст ответной радиотелеграммы: «Первое – ванна отсутствует, второе – состав мази неясен, третье – буде спирт обнаружится, хотя бы мыльный, употребим внутрь».*

***21 сентября.***  *Четырёхмесячный юбилей нашего пребывания на дрейфующей станции «Северный полюс» мы отметили по‑своему: умылись и переоделись. Вечером я побрился, нагрел чайник с водой, разделся до «малого декольте», как говорил Кренкель, и помылся. Петрович помогал. Хотя «на дворе» 20 градусов мороза, приходилось терпеть: по случаю праздника мы твёрдо решили привести себя в порядок.*

*Потом мы слушали по радио последние известия. Было приятно, в Москве о нас вспоминали, посылали нам слова, полные тепла, внимания и любви». (Папанин, 1938).*

Тут надо учитывать, что Иван Дмитриевич не был научным специалистом, и ему нередко приходилось быть «на подхвате» – на кухне и в мастерской. Обидного в этом нет, без него двое молодых учёных не смогли бы выполнить обширную научную программу. Достаточно вспомнить, что одна гидрологическая станция отнимала у Ширшова до сорока часов непрерывной работы. И без подстраховки, без коллективного выкручивания глубинных приборов, без горячей пищи прямо у лунки он бы сгорел через пару месяцев.

В то же время Папанин формировал атмосферу коллектива. Вот как отзывался о нём Е.К.Фёдоров:

*«Полностью лишённый какой‑либо амбиции, он видел своё назначение не в том, чтобы командовать и распоряжаться, – что кому надлежит делать. Подбирая кадры, т. е. нас троих, он заранее заботился о том, чтобы в этом не было необходимости. Каждый из нас сам понимал, что нужно сделать, и старался изо всех сил.*

*Дмитрич помогал нам. И вместе с тем направлял и буквально лелеял то, что можно было бы назвать духом коллектива: всегдашнюю готовность прийти на помощь товарищу, сдержанность в отношении неудачного поступка или слова соседа, воспитание дружелюбия. Он, руководитель, прекрасно отдавал себе отчёт в необходимости постоянного поддержания и укрепления, как теперь говорят, совместимости всех немногих участников экспедиции и был совершенно прав, отдавая этой стороне жизни все свои большие духовные силы». (Фёдоров, 1979).*

А вот дневниковые записи Е.К. Фёдорова тех дней:

*«****7 сентября.*** *Выкрутили на «солдат‑моторе» большую телеграмму Ивану Дмитриевичу. Он дорабатывается до сильной усталости и тогда неважно себя чувствует. Плохо спит.*

***22 сентября.***  *Ивану Дмитриевичу постоянно кажется, что он меньше других работает, и поэтому он как‑то стесняется спать во время полагающегося ему отдыха. Работает же очень много, в особенности, когда нужно помочь в наблюдениях, что‑нибудь исправить или наладить по хозяйству.*

***13 октября.***  *Иван Дмитриевич возится на кухне у своего верстака с очень трудной детально‑коробочной гидрологической вертушкой, по существу, делает её заново, а в ней масса мелких деталей. Требуется точная подгонка. Для этого используется какой‑то случайно найденный стальной штифт. Мёрзнет, заходит погреться.*

***15 ноября.***  *Иван Дмитриевич сегодня немного скис. Простыл на кухне, изготовляя деталь вертушки. Перед обедом залез в мешок, смерил температуру. Повышенная. Болит горло. Застудил, видимо, голову. Сейчас он в мешке. Петя положил ему на голову пузырь с горячей водой…*

*Иван Дмитриевич вылезает из мешка..*

*– Дмитрич, зря ты выходишь сейчас. Сидел бы в мешке сегодня.*

*– Да ничего. Пока не кончу эту проклятую коробку, всё – равно не успокоюсь…*

***21 ноября.***  *Яркое пламя поднималась у нашей палатки – испуганные, мы быстро пошли к лагерю. Подходя, заметили чёрную фигурку, бегающую на фоне пламени. Неужели пожар? Только что, сидя на нартах, мы с Эрнстом размышляли о том, как, в сущности, спокойно здесь жить. Теперь в голове бежали аварийные мысли. Подойдя, успокоились – пламя гасло и всё имело нормальный вид. Неугомонный Иван Дмитриевич выспался за день, вылез из мешка и стал пробовать что‑то варить с помощью паяльной лампы, чтобы было скорее. Она‑то и дала такое яркое пламя. Из кухни выходило облако пара». (Фёдоров, 1979).*

Пролетели девять месяцев дрейфа на льду. Детали этой эпопеи описаны в первой главе. Обратимся к личным впечатлениям Папанина, относящимся к возвращению экспедиции:

*«17 марта в четыре часа дня мы прибыли в Москву. Снова нас ждала дорога, усыпанная цветами.*

*И вот мы подъехали к Красной площади. Комендант Кремля попросил нас подождать. Быть может, он хотел, чтобы мы немного успокоились, пришли в себя. Мы ждали, и я лихорадочно думал, как много мне надо сказать Политбюро нашей партии, всем тем, кто посылал нас в трудный ледовый дрейф и кто поддерживал нас всю ледовую экспедицию.*

*Двери Георгиевского зала раскрылись. Мы увидели ослепительно сверкающий зал, длинные ряды красиво убранных столов. Со всех сторон к нам были обращены улыбающиеся, приветливые лица. Крики «ура». Я шёл, держа в руках древко с нашим знаменем, привезённым с полюса. За мной шли Ширшов, Кренкель, Фёдоров.*

*И вдруг раздался новый взрыв аплодисментов. В зал вошли члены Политбюро. Сталин обнял меня и крепко поцеловал…*

*После того, как отзвучали приветственные речи, Сталин спросил:*

*– Почему это Папанина в дружеских шаржах рисуют толстым? Он же худой!*

*Когда прилетел на льдину, во мне было 90 кг. А когда, возвратившись, встал на весы, оказалось 60. И никто не взвесит (нет таких весов), какого нервного напряжения стоила всем четверым наша жизнь на льдине…*

*Торжественная и сердечная встреча в Кремле с руководителями партии и правительства произвела на нас неизгладимое впечатление. На прощание И.В.Сталин сказал:*

*А теперь мы отправим вас отдохнуть вместе с семьями. Когда понадобитесь, мы вас вызовем.*

*И нас отправили в подмосковный санаторий.*

*В один из вечеров директор санатория сказал мне:*

*– Звонили из Москвы. Вас срочно вызывают в Кремль.*

*– А в чём же мне доехать?*

*– Могу предоставить только автомашину для перевозки молока. Время позднее, других машин нет.*

*Молоковоз оказался с изъяном – у него было разбито ветровое стекло. Пока мы домчались до Красной площади (30 километров!), колючая ледяная крупа исхлестала мне всё лицо. Красный, как помидор, я и появился в комнате заседания Политбюро. Здесь находились все члены Политбюро, за исключением И.В.Сталина. Увидев меня, товарищи заулыбались. Пришлось объяснить, почему я появился в таком виде.*

*– Товарищ Папанин, – сказал В.М.Молотов, – мы обсуждали положение дел в Главсевморпути и решили назначить вас заместителем начальника Главсевморпути. Вызвали вас сюда, чтобы сообщить вам об этом решении. О.Ю.Шмидт предлагал назначить М.И.Шевелёва первым заместителем, вы будете вторым». (Папанин, 1977).*

Все члены «четвёрки» получили большие служебные повышения. Папанин был утверждён в должности заместителя начальника Главсевморпути, Ширшов – директором Арктического института, Фёдоров его заместителем, а Кренкель – начальником Арктического управления и членом коллегии Главсевморпути.

«Папанальдина» – такое имя дали одной девочке после спасения папанинцев. Расшифровывается это так: «Папанин на льдине». В конце августа 1938 года Совнарком СССР принял постановление об улучшении работы Главсевморпути. В постановлении отмечалось, что в исследовании Арктики сделан значительный шаг вперёд. Далее шёл анализ недостатков в организации навигации 1937 года, говорилось, в частности, что причиной были «плохая организованность в работе Главсевморпути» и «совершенно неудовлетворительная постановка дела подбора работников Главсевморпути». В постановлении указывалось на пробелы в организационной и хозяйственной работе, в культурном обслуживании населения и т. д. А затем подробно излагались мероприятия, которые предстояло осуществить в ближайший год. Эти мероприятия охватывали огромный круг проблем – от создания полных лоций Северного морского пути и организации в составе Арктического института ледовой службы, до увеличения ёмкости угольных баз на полярных островах и строительства в районах Крайнего Севера мастерских, изготавливающих капканы, оленьи упряжки, бидоны, лыжи; от ремонта судов до количества специалистов, которых должны были послать на работу в систему Главсевморпути, сооружения домов для этих специалистов. Постановление стало основой коренной перестройки. Были отпущены большие денежные средства для укрепления материально‑технической базы. На стапелях в Ленинграде и Николаеве ускорили строительство серии из четырёх линейных ледоколов, аналогичных «Красину». Первый из них, «И. Сталин», был сдан ленинградцами уже осенью 1938 года.

В устьях великих сибирских рек закладывались порты, на побережье и островах Арктики создавались новые полярные станции, строились аэропорты, пополнялась самолётами Полярная авиация, развивалась радиосвязь. Геологические экспедиции успешно вели разведку полезных ископаемых, на новых месторождениях вырастали рудники и заводы.

Через полгода, когда О.Ю. Шмидту предъявили обвинение в вынужденной зимовке во льдах Арктики многих пароходов и ледоколов, Папанина утвердили вместо него начальником Главка. Шмидт ушёл на работу в Академию наук.

Конечно, и по уровню образования, и по стилю работы, и по характеру Папанин был полной противоположностью Шмидту. Но в то время для становления новой мощной организации требовался именно такой человек: с большим жизненным и боевым опытом, энергией, пробивной способностью, умением «открывать двери ногой».

Именно в Главсевморпути по‑настоящему развернулся организаторский талант И.Д. Папанина. Он отдал много сил делу освоения Севера, устройству нормальной жизни и плодотворной работы людей, трудившихся на колоссальном пространстве Советского Заполярья. Арктический флот в те годы пополнялся новыми ледоколами и судами. Была необходима своя ремонтная база. Собственно, судоремонтный завод в Мурманске был заложен, но сооружение его шло медленно и грозило затянуться на долгие годы. Вопрос о ходе строительства рассматривался в Кремле.

Вспоминает И.Д. Папанин:

*«На другой день меня вызвали к И.В. Сталину. Лицо его выражало сильное недовольство. В кабинете были Молотов, Микоян, Ворошилов, секретарь ЦК ВЛКСМ Косарев.*

*– Строительство Мурманского завода идёт из рук вон плохо, – сказал Сталин. – Так дальше нельзя. Где мы будем ремонтировать ледоколы и корабли, работающие в Заполярье? ЦК и Совнарком не могут мириться с создавшимся положением. Необходимо принять самые решительные меры. Политбюро решило поручить товарищу Косареву и вам поднять на это дело молодёжь.*

*– Что я должен сделать? – спросил я.*

*– Вам необходимо выступить в печати с обращением к молодёжи, призвать юношей и девушек поехать на Север, на строительство завода, а ЦК комсомола проведёт соответствующую организационную работу.*

*Тут же мы – Александр Косарев и я – поехали из Кремля в ЦК ВЛКСМ и составили текст обращения. На другой день оно было напечатано на первой полосе «Комсомольской правды» и в других газетах. И очень скоро на нас обрушился шквал заявлений с просьбами направить на комсомольскую стройку… За короткое время было получено 30 тысяч заявлений. В Мурманск пошли эшелоны – 20 тысяч молодых энтузиастов ехали строить завод». (Папанин, 1977).*

Готовясь к навигации 1939 года, руководство Главсевморпути занялось в первую очередь упорядочением схемы проводки судов. Было создано два оперативных района: Западный и Восточный. Граница между ними проходила по 140‑му меридиану, пересекающему Новосибирские острова. В Западный район входили моря Баренцево, Карское и Лаптевых, а в Восточный – Берингово, Чукотское и Восточно‑Сибирское. Навигацией в каждом районе командовал начальник морских операций, находившийся на борту линейного ледокола, указания он получал по радио из Морского управления ГУСМП.

Если раньше практически единственным советником начальника операций был капитан ледокола, то теперь в его распоряжение поступил аппарат штаба и оперативная группа. Ледовая разведка стала проводиться на постоянной основе, а не от случая к случаю. Начальники морских операций Западного и Восточного районов стали полноправными хозяевами на своих участках трассы, а не просто передаточной инстанцией между Москвой и капитанами судов.

В 1939 году операциями в Западном районе руководил по совместительству И.Д. Папанин, а в Восточном – опытный ледовый капитан А.П. Мелехов. Афанасий Павлович ещё в 1935 году прошёл на пароходе «Сталинград» от Владивостока до Мурманска в одну навигацию, а позднее командовал ледокольным пароходом «Дежнёв», ледоколами «Ермак» и «Красин».

В Западном районе штаб моропераций при Папанине возглавил Н.А. Еремеев, его главными помощниками стали гидролог М.М. Сомов и синоптик Д.А. Дрогайцев. В состав штаба входили также диспетчерская служба, радисты, лётчики и синоптическое бюро во главе с Н.В. Шацилло. На востоке штабом морских операций при Мелехове ведал Л.В. Розанов, ему помогали гидрологи Д.Б. Карелин и Н.А. Волков, синоптическое бюро возглавляли Е.И. Толстиков и К.А. Развилович.

Москва теперь только планировала грузоперевозки, а за осуществление их отвечали начальники морских операций со своими штабами. За два месяца до навигации самолёты Полярной авиации провели по всем морям стратегическую ледовую разведку, на основе которой учёные Арктического института составили долгосрочный прогноз. В ходе навигации ледовая обстановка уточнялась с помощью оперативной воздушной разведки. Для этого в состав лётных экипажей стали включать гидрологов. Дежурные самолёты по первому требованию капитанов или штаба проводили разведку нужного участка трассы.

Была введена патрульная служба: небольшие мотопарусные гидрографические боты ходили вдоль кромки основных ледовых массивов и сообщали штабам о положении, структуре и движении ледяных полей. По‑новому действовала и коммерческая служба: были введены прямые коносаментные перевозки грузов и билеты для пассажиров.

Накануне открытия навигации в Главсевморпути была проведена морская конференция с участием начальников всех морских и речных пароходств, морских портов, контор Арктикснаба. Участвовали также капитаны, старпомы и стармехи всех грузовых судов и ледоколов. Эта рациональная схема организации арктической навигации, внедрённая в 1939 году, успешно действовала многие годы.

В конце июля Папанин приехал в Мурманск и разместился вместе со штабом морских операций Западного района на борту флагманского ледокола «Сталин». Капитаном ледокола незадолго до этого был назначен М.П. Белоусов, имевший трёхлетний опыт командования ледоколом «Красин». Через неделю «Сталин» подошёл к мысу Челюскина, где принял участие в проводке каравана по проливу Вилькицкого.

Всего за эту навигацию Северный морской путь преодолели с запада на восток десять судов, и одно – в обратном направлении. Флагманский ледокол «Сталин» прошёл по всей трассе до бухты Угольной в Беринговом море, а затем вернулся в Мурманск. Двойной сквозной рейс – такого ещё не было в истории арктического мореплавания.

И.Д. Папанин вспоминал:

*«Мы вышли из Мурманска 23 июля, а 28 августа были уже в бухте Угольной. Обратно в Мурманск вернулись 28 сентября. За два месяца и пять дней ледокол прошёл около 12 тыс. км, причём с работой во льдах по проводке судов и с заходами в порты. Мы посетили основные арктические порты и некоторые полярные станции, и я получил возможность на месте познакомиться с кадрами полярников, увидеть состояние портов, арктических предприятий, полярных станций и радиоцентров. Этот рейс для меня был поистине бесценным: я теперь знал не с чужих слов и не из бумаг положение дел у полярников и, что считаю самым важным, получил полное представление о мореплавании в Арктике». (Папанин, 1977).*

По мнению руководства ГУСМП, именно тогда началась плановая коммерческая эксплуатация Северного морского пути. Была поставлена задача перехода к двойным сквозным рейсам судов. Но помешала война.

Завершив навигацию 1939 года, Папанин уехал отдыхать на юг. Однако вскоре его отозвали в Москву и поручили лично заняться дрейфующим ледокольным пароходом «Седов», организовать смену его экипажа, уставшего от длительного дрейфа и напряжённой работы. Подготовка этой операции к тому времени уже велась, работала авторитетная комиссия, подготовлены самолёты и экипажи, которые должны были лететь к «Седову». Но против авиационного варианта резко выступил Е.К. Фёдоров. Действительно, посылать лётчиков в высокие широты в полярную ночь было довольно опасно. Малочисленный экипаж дрейфующего парохода не мог при свете фонарей построить надёжный аэродром для приёма тяжёлых машин.

Дебаты на эту тему заставили правительство склониться к варианту посылки на помощь флагманского ледокола «Сталин». Перед ним поставили задачу не только вывезти экипаж, но и спасти сам корабль. Был срочно завершен ремонт ледокола и 15 декабря 1939 года флагман вышел из Мурманского порта. Капитан М.П. Белоусов сутками не уходил с мостика. Весь экипаж, 187 человек, работали в условиях непрекращающегося аврала.

Вот содержание радиограммы, посланной с борта ледокола в штаб экспедиции 21 декабря:

*«Около шести суток ледокол шёл в сильном шторме… Громадные волны необычайной силы обрушивались на судно и разбивали всё, что попадало под их удары. Шквалы унесли катер, трапы, бочки с горючим, сорвали оба стальных фальшборта, повредили капитанский мостик. Волны гуляли по палубе, накрывали палубные грузы, лебёдки. Вода проникла даже во внутренние помещения и залила машинное отделение, кочегарки и каюты. Иногда корабль зарывался носом в воду, и казалось, что нет такой силы, которая подняла бы его снова наверх…*

*Бесстрашные матросы работали на палубе, их сбивали с ног резкий ветер и порывистые шквалы, они падали, поднимались и снова делали свою тяжёлую работу. Бывали секунды, когда только верёвки, которыми они были привязаны, спасали матросов от гибели. Кочегары и машинисты с огромным напряжением несли свои тяжёлые вахты: топки пожирали за сутки столько угля, сколько полярной станции требуется на целый год. Капитан ежеминутно требовал перемены режима работы машин. Вахтенные работали под непрерывными ударами волн. Промокшие насквозь, они вынуждены были каждый час менять одежду». (Папанин, 1977).*

Новый год «Сталин» встретил на Шпицбергене, куда зашёл за углем. Но уже 4 января ледокол попал в тяжёлые льды, в зону сильного сжатия. Папанин и Белоусов решили подождать до перемены обстановки, чтобы не тратить топливо зря. До «Седова» оставалось около 25 км.

Ждать пришлось неделю. Напор льдин на корпус ледокола «Сталин» был таким сильным, что затрещали шпангоуты, и Папанин приказал вынести аварийный запас на палубу. А «Седов» в это время находился в разреженном льду. Как только сжатие прекратилось, ледокол поспешил к «Седову», пользуясь малозаметными трещинами‑лазейками. Встреча произошла в полдень 12 января. Тьма стояла – хоть глаз выколи. Её разрывали только лучи прожекторов, да долгие гудки.

Специальная комиссия несколько дней тщательно обследовала аварийный пароход. Выводы были удовлетворительными: основные узлы в целости. Но предстояла тяжёлая работа по освобождению «Седова» ото льда, которым обросли винты и руль, команды с обоих судов, сменяя друг друга, занимались околкой. Другие перегружали воду и продовольствие. С ледокола в состав команды «Седова» выделили дополнительно 10 человек, чтобы нести вахты круглосуточно.

Наконец все авральные работы были завершены, ледокол взял пароход на буксир и повёл его к кромке льдов. 1 февраля 1940 года участники экспедиции ступили на родную землю. Экспресс, на котором они возвращались в Москву, пришёл на Белорусский вокзал, где состоялся грандиозный митинг. Последовал приём полярников в Кремле, а на следующий день газеты опубликовали указы о присвоении звания Героя Советского Союза всем 15‑ти участникам дрейфа «Седова», а также капитану «Сталина» М.П. Белоусову. Папанин стал дважды Героем.

Орденами Ленина были награждены ледокол «Сталин» и пароход «Седов». Правительственными наградами отметили также труд многих членов экипажа ледокола. Вскоре Белоусов был назначен начальником Морского управления и членом коллегии Главсевморпути.

*«На фоне огромной работы, проводимой Папаниным в Главном управлении Северного морского пути, не столь уж заметной представляется возглавлявшаяся им экспедиция на ледоколе «И. Сталин» зимой 1939‑40 года. Она была предпринята для того, чтобы вывести ледокольный пароход «Г. Седов» из ледового плена.*

*А между тем это была очень трудная и серьёзная задача. Шёл двадцать седьмой месяц дрейфа корабля, захваченного льдами в море Лаптевых… Папанин должен был на наиболее мощном ледоколе того времени, врубившись во льды, подойти к «Г. Седову» и вместе с ним выйти на чистую воду. Это и было сделано. Тогда правительство наградило Ивана Дмитриевича второй Золотой звездой Героя Советского Союза». (Фёдоров,1979).*

Конечно, И.Д. Папанин являлся рьяным сторонником Советской власти. Выступая в марте 1939 года на ХУШ съезде ВКП(б), он так отозвался о периоде массовых репрессий:

*«Враги народа, пробравшиеся к нам в Главсевморпуть и его учреждения, старались заморозить дело освоения Севера, пытались преступно разбазаривать средства, старались дискредитировать северные магистрали.*

*Наша любимая советская разведка под руководством нашей партии распознала и разгромила врагов, пролезшиx даже в самые отдалённые, так называемые «медвежьи» уголки Севера». (Каминский, 2006).*

…Между тем прожитые годы уже начинали напоминать о себе. Оставаясь в глазах товарищей по‑прежнему энергичным и не знающим усталости, Иван Дмитриевич всё чаще стал чувствовать сбои в организме:

*«Я сделал неприятное открытие: у меня, оказывается, есть сердце, которого я до этого ни разу в жизни не замечал. После того, как я помогал Петровичу делать гидрологическую станцию (глубина – четыре тысячи метров), вдруг почувствовал в груди неприятные уколы. Тайком от товарищей выпил капли, расстроился: не хватало только, чтобы я стал обузой. Нужен был отдых, но не мог же я сделать себе послабление…*

*Однажды в Главсевморпути я до того заработался, что упал в обморок прямо в кабинете. И попал в больницу к профессору Юдину. Он внимательно меня осмотрел, прослушал, спросил, курю ли.*

*– Пачки две в день.*

*Он попросил меня надеть белый халат и повёл длинным коридором и переходами. Наконец ввёл меня в какую‑то комнату, в ней два топчана, покрытые простынями.*

*– Смотрите! – профессор снял одну простыню.*

*Я человек не робкого десятка, много видел, а тут отпрянул: лежит покойник, грудная клетка вскрыта, лёгкие красные‑красные, с прожилками.*

*– Это лёгкие здорового человека. Подчёркиваю – здорового, некурящего, – сказал Юдин.*

*Поняв мой немой вопрос, профессор ответил:*

*– Попал под машину. А это, – он снял простыню с другого топчан, – лёгкие курящего человека.*

*У покойника лёгкие были просмолённые, словно вымазанные дёгтем или сапожной ваксой.*

*– Ну как?*

*Я достал из кармана коробку «Казбека», смял её, бросил в урну и сказал:*

*– От неожиданности инфаркт можно схватить.*

*– А вы из тех, на кого слова не действуют. Мне же нужно, чтобы вы бросили курить.*

*Так отучили меня от папирос – в один миг. Больше не курил!..*

*…Не мне судить, надо ли было нам, зимовщикам «СП‑1», присуждать тогда учёные степени. Во всяком случае, где бы я впоследствии не выступал – и в Академии наук, и оппонентом на защитах докторских и кандидатских диссертаций, – профаном себя не чувствовал. Помогли книги. Я не пропускал ни одной публикации – газетной или журнальной – по своему арктическому профилю, непременно участвовал в работе симпозиумов, конференций, выступал с докладами. Готовился к докладам, наверное, раз в десять дольше, чем кто‑либо другой. Спрос‑то с меня особый: льдина принесла шумную славу. А слава – тяжёлая ноша». (Папанин, 1977).*

Занимая ответственный наркомовский пост, Иван Дмитриевич оставался близким к простым людям, не гнушался и не стеснялся общаться с ними. Вот что пишет в своих мемуарах тогдашний начальник Дальневосточного морского пароходства А.А. Афанасьев:

*«В предвоенные годы мне часто приходилось встречаться с Иваном Дмитриевичем Папаниным, в том числе и по работе. Ведь для перевозки грузов в Арктику морские суда в то время Главсевморпуть арендовал у Наркомата морского флота. Перевозки из года в год значительно росли, судов не хватало.*

*Иван Дмитриевич обычно обращался о выделении дополнительного тоннажа, особенно перед арктической навигацией. Получив отказ, он немедленно приезжал сам в наркомат. Начинал не с руководства, а с младшего сотрудника, готовившего предложения для доклада руководству наркомата. Обращался к последним не иначе, как «браток» или «сестричка», ласково, дружески, отпуская острое словечко или шутку и называя каждого по имени и отчеству. Это срабатывало безотказно, вызывая у исполнителя искреннее желание помочь, найти необходимое решение, поддержать просьбу и даже доказывать целесообразность её своему начальству». (Афанасьев, 2003).*

С такой же энергией Папанин руководил перевозками на Севере в годы Великой Отечественной войны. В горящем Мурманске, под непрерывными бомбёжками гитлеровской авиации, с десятков кораблей выгружалась военная техника и снаряжение, полученные по ленд‑лизу. Иван Дмитриевич, имевший статус уполномоченного Государственного комитета обороны и звание контр‑адмирала, сутками не уходил из порта. И здесь, и в Архангельске он, как всегда, умел находить смелые и удачные решения, брал на себя всю полноту ответственности, стремясь наилучшим образом выполнить порученное дело.

Очевидцы вспоминают такой эпизод. Несколько десятков танков было выгружено с кораблей в Архангельске на правом берегу Северной Двины, для доставки по железной дороге на фронт их следовало переправить на левый берег. Река уже стала, паром не ходит, а для тяжёлого танка лёд пока слаб, хотя трактор пройти может. Как быть? Ждать нарастания льда, но на фронте дорога каждая неделя.

Папанин приказывает соорудить из брёвен платформу, тщательно промеряет толщину льда и даёт команду тащить платформу с танками на прицепе у тракторов через реку. Лёд гнётся и потрескивает, военные специалисты отказываются участвовать в этом деле и уходят. Вся ответственность на Папанине. Танки переправлены и пошли на фронт.

Из воспоминаний А.А. Афанасьева, к тому времени наркома Морского флота:

*«Неоднократно приходилось мне вдвоём с Иваном Дмитриевичем отчитываться в правительстве во время войны о ходе выполнения перевозок по ленд‑лизу. В приёмной в ожидании вызова для доклада обычно находились руководители многих ведомств, работники Госплана и другие приглашённые.*

*Среднего роста, плотный, как говорят – литой, Иван Дмитриевич входил всегда с улыбкой и острой шуткой. Этакий русский мужичок с весёлыми, хитренькими глазками. Обойдёт всех в приёмной, пожмёт руку каждому, скажет проникновенно‑тёплые слова, отпустит каламбур, который обычно вызывал общий смех, и легко, первым, войдёт в кабинет правительства.*

*Докладывая о ходе перевозок, обязательно проявит заботу о людях, о портовых рабочих, солдатах и матросах, попросит или увеличить питание, или заменить спецодежду, или выдвинет предложение наградить группу работников Крайнего Севера за успешное выполнение заданий». (Афанасьев, 2003).*

*А вот ещё одно воспоминание:*

*«В приёмной у Посрёбышева встретил Ивана Дмитриевича Папанина, который был уполномоченным Государственного Комитета Обороны СССР по разгрузке прибывающих судов союзных конвоев. Папанин для всех нас, конечно, был национальным героем, но держался просто и уверенно. Он был остёр на язык, как говорится, в карман за словом не лазил, любил шутки и гордился своей популярностью в народе. Разве что одно: стоило ему открыть рот – и сразу чувствовалось, что он не очень в ладах с русским языком.*

*Матрос революции, контр‑адмирал, доктор географических наук. Всё ему легко давалось. Каждый юбилейный год рождения правительство награждало Папанина орденом Ленина. Он был в фаворе, любим. Но к образованию не стремился, упивался славой.*

*Обоих нас одновременно Поскрёбышев пригласил в кабинет Сталина. За столом сидели Ворошилов и Микоян, Сталин по привычке ходил по кабинету.*

*Папанин громко приветствовал Сталина и всех присутствующих, поздравил с наступающим Новым годом, пожелав доброго здоровья.*

*Добродушно улыбался, но без приглашения продолжал, как и я, стоять на месте. Улыбаясь, Сталин жестом пригласил нас к столу. Папанин незаметно толкнул меня в бок – уступил дорогу, предпочитая под возможный удар первым себя не подставлять…*

*Тут Микоян передал Сталину какую‑то бумагу. Мы почувствовали, что это, видно, какая‑то информация, компрометирующая докладчика. Так обычно бывало в конце личного доклада. «Жди сейчас бурю», – подумал я. Сталин молча прочёл информацию и, хитро улыбаясь, сказал Папанину:*

*– Ты, северный король, говорят, там, на Севере, гарем завёл?*

*Все громко засмеялись. Маленький толстый Иван Дмитриевич аж подпрыгнул и воскликнул:*

*– Что вы, что вы, товарищ Сталин! Да когда ещё на Северном полюсе был, тогда уже всё «хозяйство» было отморожено.*

*Всеобщий смех стал ещё громче. Искренне смеялся и Сталин.*

*– Говоришь, всё отморожено? – продолжал смеяться Сталин и, в сердцах порвав бумагу, бросил её на пол». (Афанасьев, 2003).*

1946 год внёс неприятные перемены в судьбу И.Д. Папанина. Вот как он сам описал тот период:

*«Я стал часто болеть. Тяжело сказывалась на здоровье, не только моём, но и многих товарищей, система работы по ночам. На рассвете ехал я домой, а уже в десять утра снова надо было ехать в Главсевморпуть.*

*Арктическая навигация 1946 года выдалась тяжёлой. В это самое ответственное для меня время я свалился с приступами стенокардии. Врачи настаивали на длительном лечении. В июле я уехал с Галиной Кирилловной в санаторий «Кемери» на Рижском взморье, поручив ГУСМП своим заместителям В.Д. Новикову и А.Е. Каминову. Оценив реально свои возможности, я решил просить правительство освободить меня от должности начальника Главсевморпути». (Папанин, 1977).*

В начале 1946 года на даче Афанасьева раздался звонок по телефону «ВЧ». Звонил заместитель Председателя Совнаркома А.Н. Косыгин, предложивший Александру Александровичу незамедлительно прибыть в Москву. В Кремле они вместе зашли в кабинет К.Е. Ворошилова, курировавшего Главное управление Северного морского пути. Здесь Афанасьеву было объявлено, что И.Д. Папанин освобождён от должности начальника Главка.

Это было неожиданно. Папанин, кумир народа, герой Арктики, дважды Герой Советского Союза, здоровяк, вхожий к членам правительства, считал себя неуязвимым и не раз рассказывал, что бывал гостем у Сталина на семейных торжествах в узком кругу.

Мнение М.И. Шевелёва:

*«Бывает так: человек силой обстоятельств оказывается вознесённым высоко, и у него, естественно, возникает психологическая установка, возможно, им самим до конца не осознанная, что дело не в том, что создались объективные условия, которые помогли вывести его на гребень волны, а что в этом только его заслуга. И некоторые люди теряют к себе критическое отношение. Я наблюдал это не раз. Такой же процесс произошел и с Папаниным». (Шевелёв, 1999).*

И ещё одно воспоминание А.А. Афанасьева:

*«Приезжал Папанин, который привёз целый мешок замороженных, отлично сохранившихся фазанов.*

*– На Кавказе охотился, шесть колхозов моего имени стреляли фазанов, вот привёз и развожу своим друзьям, товарищам… Прицепили к пассажирскому поезду рефрижераторный вагон, погрузили, заморозили и доставили в Москву…*

*– А Мехлиса ты не боишься? Он тебе как следует всыплет, – шутя сказал я.*

*– Нет, не боюсь. Папанину ещё никто не всыпал!*

*Забегая вперёд, скажу, что «номер» этот дорого ему обошёлся – «всыпали», да ещё как!». (Афанасьев, 2003).*

Далее Афанасьев описывает свою встречу со Сталиным и Косыгиным:

*«Считая, что вопрос решён, он (Сталин) неожиданно обратился к Косыгину:*

*– Зачем Папанин строит такую большую дачу? Спросите его, в чём он нуждается?*

*Косыгин подтвердил, что всё будет исполнено. Мы вышли из кабинета Сталина и направились к нему. Алексей Николаевич приказал соединить его с Папаниным, который отдыхал в Риге. Косыгин сообщил Ивану Дмитриевичу о решении Сталина и передал мне трубку.*

*По голосу Папанина можно было почувствовать всю глубину его переживаний. Внезапность решения Сталина, в которого он верил, как в бога, гордился его поддержкой, ошеломила Ивана Дмитриевича. Он был крайне растерян.*

*– Иван Дмитриевич! – кричал я в трубку, думая, что он не слышит меня. – Что тебе сохранить? Говори, я запишу!*

*В ответ – молчание. Тогда я взял инициативу на себя и сказал громко:*

*– Пишем: сохранить зарплату начальника Главсевморпути, государственную дачу, на которой живёшь, лечебное питание и поликлинику, которой пользуешься. Что ещё?*

*– Пользование автомашиной Главсевморпути, – услышал я наконец. Дальше говорить он отказался, и это мне было понятно.*

*Кого освобождали в те времена, тем персональную пенсию не давали. Но Папанину и такую пенсию оформили. Сталин приказал». (Афанасьев, 2003).*

В своих мемуарах академик Е.К. Фёдоров вспоминал:

*«Победа. Может быть, теперь отдохнуть? Да, Папанин, уже пожилой человек, с часто возобновляющимися сердечными приступами, уходит с поста начальника Главного управления Северного морского пути. На заслуженный отдых». (Фёдоров, 1979).*

Так пишет наиболее близкий к Папанину член прославленной «четвёрки». Наверное, в то время писать по‑другому было нельзя, хотя уже завершились 70‑е годы.

Два последующих года Иван Дмитриевич называл самыми унылыми в своей жизни. Большой радостью он считал приезды в гости своих товарищей по «СП‑1» – Ширшова, Фёдорова и Кренкеля. Осенью 1948 года Ширшов посетил Папанина вместе с видным биологом В.Г. Богоровым. Ширшов рассказал, что перегружен делами – он был не только министром морского флота, но и директором Института океанологии АН СССР. Без долгой дипломатии Пётр Петрович предложил Папанину стать его заместителем в институте, возглавив экспедиционную деятельность.

Так начался новый этап в жизни Папанина. В его функции входили заказ и контроль за ходом строительства научно‑исследовательских судов, комплектование экспедиционных коллективов, обеспечение их необходимым научным оборудованием и снаряжением.

Коллектив Института океанологии понимал, что ему позарез нужен большой научный корабль, с которым можно было выйти в Мировой океан. Проектирование и постройка такого корабля заняла бы шесть‑семь лет. Выход был в переоборудовании обычного транспортного судна из числа трофейных. Ширшов, как морской министр, выделил такое судно.

Вот как описывает решение этой проблемы И.Д. Папанин:

*«Подобрать корабль он поручил В.Г. Богорову и капитану дальнего плавания С.И. Ушакову. Осмотрев несколько десятков судов, они остановили выбор на грузовом теплоходе постройки 1939 года. Ушаков составил техническое задание, на основе которого Ленинградское СПКБ разработало проект переоборудования судна в научно‑исследовательское. Проект утвердили, и судно отправили в Висмар (ГДР) на судоверфь. После перестройки на нём могли длительное время плавать 135 человек – экипаж и научные сотрудники – при полном обеспечении их всем необходимым. Новый корабль назвали «Витязем». (Папанин, 1977).*

Нелегко было снарядить судно к выходу в море. Папанину часто приходилось обращаться к президенту АН СССР С.И. Вавилову, который охотно помогал океанологам, подключая многие управления и отделы Академии. Не оставались в стороне заинтересованные министерства и ведомства. Свой первый рейс корабль науки провёл весной 1949 года в Чёрном море, а затем был направлен на Дальний Восток. Забегая вперёд, скажем, что за 26 лет работы «Витязь» совершил 60 рейсов, пройдя более 700 тыс. миль. На нём прошли хорошую школу практически все известные советские океанологи.

Энергия и результативность работы Папанина были замечены. Вскоре его пригласили в Академию наук заведующим отделом морских экспедиционных работ. Задача отдела – обеспечивать работу кораблей Академии наук. А всего‑то в Академии – один научно‑исследовательский корабль дальнего плавания – всё тот же «Витязь», да около десятка малых судов для работы в прибрежных водах.

Заведование таким отделом, казалось, не может доставить больших хлопот. Однако через несколько лет в Академии наук, а затем в научно‑исследовательских институтах Гидрометслужбы и других ведомств появляются океанские корабли, специально предназначенные для научных исследований. В 70–80 годы в нашей стране насчитывалось уже несколько десятков плавучих исследовательских институтов различных типов. Папанин, без всяких преувеличений, был инициатором и организатором создания наибольшего и ведущего в мире научно‑исследовательского флота.

…В посёлке Борок Ярославской области, расположенном на берегу Рыбинского водохранилища, имеется два научных учреждения: Институт биологии внутренних вод имени И.Д. Папанина (ИБВВ РАН) и Геофизическая обсерватория «Борок» Объединённого института физики Земли имени О.Ю.Шмидта (ГО ОИФЗ РАН). Здесь проживает около двух тысяч человек.

Борок возник на месте помещичьей усадьбы, построенной в середине 19 века отцом революционера и учёного Н.А. Морозова. В 1938 году в бывшей усадьбе учреждается Верхневолжская база АН СССР, преобразованная позднее в биологическую станцию «Борок». В 1956 году на базе станции был образован Институт биологии водохранилищ, переименованный затем в Институт биологии внутренних вод АН СССР, которому в 1987 году присвоили имя И.Д. Папанина.

Уникальна судьба Н.А. Морозова. Отцом его был ярославский помещик, дворянин П.Г. Щепочкин, а матерью А.В. Морозова – простая новгородская крестьянка, бывшая дворовая крепостная. Родители жили невенчанными, поэтому пятеро детей носили фамилию матери, а отчество – крёстного отца А.И. Радожицкого.

До 15 лет Н.А. Морозов жил в Борке, занимаясь под руководством гувернёра, а затем поступил во Вторую Московскую классическую гимназию. Он участвовал в «хождении в народ», являлся членом исполкома партии «Народная воля». Дважды арестовывался и был осуждён вначале на три года, а затем приговорён к пожизненной каторге, заменённой одиночным заключением в Шлиссельбургской крепости. Отсидев 24 года, Н.А. Морозов самостоятельно выучил за это время 11 иностранных языков и написал 26 томов научных работ по химии, физике, математике, астрономии, философии, политэкономии, авиации. И это при том, что официально он не имел высшего образования. Книги были высоко оценены Д.И. Менделеевым, В.И. Вернадским, А.Л. Чижевским, К.А. Тимирязевым, К.З. Циолковским.

С 1918 года и до самой смерти Морозов возглавлял Естественнонаучный институт имени П.Ф. Лесгафта в Петрограде‑Ленинграде. Был награждён двумя орденами Ленина и орденом Трудового Красного Знамени. В 1923 году «за заслуги перед революцией и наукой» Совнарком вернул учёному в пожизненное владение его же собственное имение. Большую часть последнего Морозов передал Академии наук и потому считался одним из основателей биологической станции в Борке. Скончался Н.А. Морозов, которого Тимирязев назвал «последним энциклопедистом ХХ века», в 1946 году, в возрасте 92 лет. Похоронен в Борке, где ему поставлен бронзовый памятник.

…Создание этого образцового научного городка тесно связывают с именем И.Д. Папанина. Однажды Ивана Дмитриевича, который любил охотиться в Ярославской области, попросили заодно проверить состояние биологической станции «Борок». Находилась она в глухомани, дышала на ладан, но в связи с созданием Рыбинского водохранилища её предполагалось оживить. Иван Дмитриевич вернулся в Москву с двойным впечатлением: с одной стороны – прекрасное место для научных исследований, а с другой несколько обветшавших деревянных строений и десяток скучающих от одиночества сотрудников. Ни сил, ни возможностей решать существенные задачи у них не было.

Со свойственной ему решимостью Папанин предложил Президиуму Академии наук возглавить эту станцию «по совместительству». Приехав в Борок в начале 1952 года в качестве уполномоченного Академии, он развернул бурную деятельность. Широкий авторитет в научных и хозяйственных кругах позволил известному полярнику «выбивать» дефицитные материалы и оборудование, к причалу биостанции одна за другой стали подходить баржи с кирпичом, досками, металлом. Строились лабораторные корпуса, жилые дома, подсобные службы, создавался научно‑исследовательский флот.

Папанин пригласил в Борок целый отряд молодых специалистов, обеспечив их жильём и питанием. Но главным его достижением стало появление на станции группы известных учёных‑биологов, запрещённых генетиков, многие из которых отсидели свои сроки, и им был закрыт въезд в Москву. Среди них можно отметить Б.С.Кузина, Ф.Б. Мордухай‑Болтовского, М.А. Фортунатова, С.И. Кузнецова. Перед ними была открыта возможность полноценной творческой деятельности в Борке.

Доктор биологических наук О. Гомазков вспоминал впоследствии:

*«В папанинском институте царила замечательная обстановка. Кто‑то мог кого‑то не любить, не терпеть даже, но в деловых отношениях царила уважительность, кем бы ты ни был: доктором или лаборантом…*

*Несмотря на то, что в посёлке жили люди разные, в институте царил дух несусветности и добра. Все мы были на виду друг у друга, постоянно соприкасались бытовыми и деловыми гранями. Наши физические и нравственные достоинства проходили непрестанную проверку, возрастные и иерархические ступеньки как бы стирались, когда за одним столом мы хлебали экспедиционную уху или разгружали очередную баржу с кирпичом.*

*Папанин объединял нас зримо и незримо, его уважали, боготворили, боялись. Он появлялся в посёлке на несколько дней, привозил какого‑нибудь большого человека для демонстрации своего детища и нашей общей пользы, наводил шорох в хозяйственных и административных подразделениях». (Романенко, 2005).*

Конечно, не будучи специалистом в вопросах биологии, Папанин прежде всего опирался на известные авторитеты. Его заместителем по науке стал Б.С. Кузин. Поучительна биография последнего. Арест и три года лагеря прервали в своё время карьеру молодого московского учёного. И всё это за дружбу с опальным поэтом О.Э. Мандельштамом. Затем 16 лет работы в североказахстанском захолустье, на опытной сельхозстанции, откуда его вытащил Папанин.

Человеком Борис Сергеевич был незаурядным. Знал пять европейских языков, за неимением пианино увлекался чтением нот хоральных прелюдий, воспринимая музыку внутренним слухом. Писал стихи, которые никогда не публиковал. В середине 1953 года Кузин перебрался в Борок, где наконец‑то получил приличное жильё и смог привезти свою жену. В течение 20 лет он выполнял обязанности заместителя директора станции (института) по науке. Очень много времени отдавал редактированию научных работ, организации помощи молодым сотрудникам. Благодаря стабильности жизни у него появился досуг, наполненный интенсивной литературной работой. Кузин написал несколько автобиографических книг, увлекался переводами с разных языков, наслаждался музыкой.

Одним из основателей отечественной пресноводной микробиологии считается член‑корреспондент АН СССР С.И. Кузнецов. Необычайно одарённый, он свободно говорил на немецком, английском и французском, прекрасно играл на рояле, великолепно рисовал. Папанин пригласил его в Борок одним из первых, хотя за Кузнецовым числился грешок общения с опальным генетиком Н.В. Тимофеевым‑Ресовским и он не скрывал своей религиозности.

Интересная история произошла с С.И. Кузнецовым в связи с избранием в 1960 году членом‑корреспондентом АН СССР. Сам он категорически возражал против выдвижения своей кандидатуры, считал, что в Академии «слишком много заседают, а не по делу». И уехал в экспедицию на Байкал. Тогда И.Д. Папанин подделал его подпись на соответствующем заявлении, оформил всё как надо – и Сергей Иванович, сам того не ведая, стал членом‑корреспондентом. Вернувшись из экспедиции, Кузнецов пошёл объясняться к Папанину, на что тот ответил: «Я тебя и академиком сделаю».

Как известно, Н.С. Хрущев выступил с предложением отправлять на пенсию людей, достигших 60‑летнего возраста, чтобы освобождать места молодым. Папанин игнорировал эти указания и ветераны – учёные трудились в Борке до конца жизни. Ярким примером является и С.И. Кузнецов, который в возрасте 85 лет стал лауреатом Государственной премии СССР.

Таким образом, благодаря усилиям И.Д. Папанина, посёлок Борок заселился культурными и образованными людьми. Здесь всё утопало в цветах, которые никому не приходило в голову топтать и рвать. У приезжих захватывало дух от невероятных ароматов цветущих растений. По инициативе директора института была создана специальная группа озеленения, которая осуществила ряд масштабных ветрозаградительных насаждений, что дало возможность акклиматизировать здесь привозные южные растения. На фотографиях 50‑х годов дома в Борке располагаются рядами на голом заброшенном поле. Сейчас же они скрыты в лесной чаще, а жители ходят не по дорогам, а по лесным тропинкам.

Интересен и моральный климат раннего Борка. О случаях воровства здесь не слыхали, двери в квартирах не запирали. Чтобы съездить в столицу, надо было добраться 15 км на машине до ближайшей железнодорожной станции Шестихино, где раз в день проходил поезд Рыбинск – Москва. Он всегда был забит рыбинцами, ездившими за продуктами. Папанину удалось «выбить» постоянную бронь на восемь купе для сотрудников института. А для удобства посадки в вагоны построил в Шестихине платформу, которая служит и поныне. Её, как и главную улицу в Борке, жители называют «Папанин‑стрит».

*«Я отдал Борку так много времени, здоровья и сил, он настолько прочно вошёл в мою жизнь, что все 50–60 гг. я не представлял своей жизни без Борка. Обязанности директора я выполнял безвозмездно. Зато хлопот и нахлобучек было с излишком». (Папанин, 1977).*

Надо сказать, что жители Борка хранят память о своём первом директоре. В небольшом финском домике, где с 1953 года останавливался Иван Дмитриевич, теперь устроен музей Папанина. В нём сохранён прижизненный интерьер, фотографии, документы и личные вещи знаменитого полярника. Пожалуй, это самое богатое собрание в стране, чему в немалой степени способствует племянница Папанина от младшей сестры Валентина Александровна Романенко, живущая здесь с 1959 года. Планируется установка памятника‑бюста Папанина.

Параллельно с руководством Институтом в Борке И.Д. Папанин продолжал координировать деятельность научного флота Академии наук. Во многом ему помогал громадный авторитет в среде полярников. И.Б. Орлов, бывший в 70‑е годы в Министерстве морского флота, рассказал автору такой эпизод из своей жизни:

*«Однажды звонит Папанин:*

*– Браток, мне нужно перебросить гидрологический катер из Архангельска на Диксон, поможешь?*

*– Да, Иван Дмитриевич, конечно поможем. А кто оплатит эту перевозку?*

*– Ты что, не понял? Это Папанин у телефона!*

*– Всё понял, Иван Дмитриевич…».*

Вспоминается и такой эпизод. В канун 1957 года автор в составе команды Ставропольского края попал на Всесоюзный слёт юных краеведов в Москве. В актовом зале МГУ перед нами выступил знаменитый полярник И.Д. Папанин. С сильным южным акцентом он рассказал о дрейфе станции «Северный полюс». Одна из участниц задала ему вопрос: «А когда льдину разломило, что вы кушали?». На что Папанин бодро ответил: «А мы питались медвежатиной. Помню, всего мыуложили 83 медведя». В то время это выглядело героизмом. Теперь я сомневаюсь, могло ли такое быть? На станции имелся трёхлетний запас продуктов, и даже после разлома их оставалось достаточно. Видимо, добавил Иван Дмитриевич для эффекта. Хотя в мемуарах Папанина и Кренкеля о последнем дне на льдине написано, что на примусе «булькал борщ из медвежатины».

Вспоминает телережиссёр А. Лысенко:

*«После интервью с И.Д. Папаниным в детской редакции Центрального телевидения ожидали волну увольнений. Дело в том, что Иван Дмитриевич чудный человек, но имел привычку материться через каждые два слова. А монтажа ведь тогда не существовало, можно было немного порезать плёнку, но это очень сильно портило изображение. В общем, максимально купировав некоторые особенно витиеватые высказывания Папанина, редакция, тем не менее, готовилась к худшему – потому, что даже после этого его беседа с пионерами была тихим ужасом.*

*И вот эфир прошёл, все собрались на летучке у Лапина; главный редактор программы даже на всякий случай заготовил приказ об увольнении редактора, ответственного за съёмку. И тут произошло невероятное: Лапин лично распорядился премировать и режиссёра, и редактора. Мало того, детскую программу согласно его решению должны были ещё раз показать после программы «Время». Только гораздо позже выяснилось, что Лапин сам беседу с Папаниным не смотрел. Он доверился мнению своей хорошей знакомой, супруги Кириленко. Папанин был её соседом на даче, и она, привыкнув к его матюкам, решила, что программа получилась просто чудесной!». («Караван историй», 2004, август).*

Конечно, напряжённая работа в почтенные годы не могла не сказаться на здоровье И.Д. Папанина. Всё чаще он хворал, попадал в больницу. Вспоминает академик Е.К. Фёдоров, который весной 1977 года отдыхал в подмосковном санатории:

*«Вскоре туда прибыл Иван Дмитриевич Папанин. Перед этим он около месяца лежал в больнице, лечился от сотрясения мозга – упал дома, открывая форточку. От болезни и долгого лежания сильно ослаб. Инструктор лечебной физкультур держит его за плечи – учит ходить. Он едва переступает ногами, точно так же, как мой младший годовалый внук. Но это не старческая слабость – пока ещё не старческая слабость, а результат долгого лежания в постели. Это пройдёт…*

*Наши палаты рядом. Я постоянно захожу к нему. Он всё чаще и смелее пробирается, держась за стены, ко мне. У нас есть, о чём поговорить, что вспомнить. Об ушедших жёнах. О многих наших друзьях!». (Фёдоров, 1979).*

Первая жена Папанина, Галина Кирилловна, умерла в 1973 году. Они прожили в гармоничном браке около 50 лет, вместе зимовали в бухте Тихой и на мысе Челюскина. Будучи женщиной спокойной и рассудительной, она удачно уравновешивала своего супруга, «приземляла» его в годы безудержной славы и почестей. Второй раз Папанин женился в 1982 году на редакторе своей книги «Лёд и пламень» Раисе Васильевне. Детей и наследников у него не было, квартира на Арбате – большая, а пожилому человеку требовался уход. Скончался он через четыре года, в возрасте 92 лет. Был похоронен на Новодевичьем кладбище, где уже покоились все его спутники по знаменитому дрейфу. Был он самым старшим из них, а ушёл из жизни последним.

Будучи человеком острого ума и наблюдательности, И.Д. Папанин написал две автобиографические книги, пользующиеся большой популярностью, и более двухсот статей. Первая из книг, «Жизнь на льдине», написана сразу после дрейфа на основе дневниковых материалов и выпущена в 1938 году. Последнее, седьмое издание вышло в 1977 году. Над второй книгой, «Лёд и пламень», Иван Дмитриевич работал все последние годы жизни, включив в неё богатые жизненные наблюдения. Первым изданием она вышла в 1977 году, через год отпечатали дополнительный тираж, третье издание осуществлено в 1984 году.

За свою долгую трудовую жизнь Папанин получил почти три десятка правительственных наград. Кроме двух Золотых звёзд Героя Советского Союза, он имел восемь орденов Ленина, шесть других отечественных орденов и 12 медалей. В 1980 году ему была вручена Большая золотая медаль Географического общества СССР.

Из статьи Е.К. Фёдорова, написанной для газет в ноябре 1937 года на дрейфующем льду:

*«В дни, когда зашаталась Российская империя, когда началась Гражданская война, Папанин сражался в первых отрядах Красной гвардии. Преданный революции, находчивый и изобретательный, он сделался талантливым командиром Красной Армии.*

*В тяжёлое лето 1919 года, когда красные войска отступали с Украины, командование 12‑й армии поручает Папанину наладить искалеченные, разбитые бронепоезда. Удерживая отступающие отряды, Папанин организует на заброшенной станции целый завод, и скоро катятся на фронт стальные составы.*

*Когда последняя ставка белогвардейщины, Крым, ощетинилась казалось бы неприступными укреплениями, командование Южного фронта посылает Папанина организовать партизанское движение в тылу у Врангеля. На маленьком катере, с горсточкой бойцов, он высаживается на скалы крымского берега. Через месяц отряды партизан начинают крепко беспокоить войска барона.*

*С непередаваемым комизмом рассказывает Иван Дмитриевич о своих опасных приключениях в Турции на пути из врангелевского тыла в Советскую Россию.*

*Окончилась Гражданская война. Папанин строит в глухих лесах Алдана мощную радиостанцию. Одно за другим выполняет он задания партии на Земле Франца‑Иосифа, в тундре Таймыра и, наконец, здесь на льду.*

*Целый год мы тщательно готовились к работе на льдине, которая сейчас стала такой известной. Нам не с кого было брать пример. Нужно было придумать и сделать всё наше хозяйство – от примусных иголок до точнейших приборов – так, чтобы на месте не пришлось горько раскаиваться.*

*Папанин недолго перелистывал труды полярных исследователей. По‑новому, смело он конструировал сложное снаряжение экспедиции. С неисчерпаемой энергией он изобретал и претворял в жизнь тысячи больших и малых дел, от которых зависел успех нашего предприятия. Он умел заставить громадный завод сделать и переделать десять раз одну пару калош, сделать так, чтобы они стали совершенными.*

*Теперь мы чувствуем результат этой кипучей деятельности. На полюсе созданы условия для работы, о которых не могли и мечтать прежние исследователи. Здесь мы близко узнали этого человека… Мы гордимся тем, что наш Иван Дмитриевич выдвинут кандидатом в Верховный Совет». (Фёдоров, 1979).*

Ответы И.Д. Папанина на анкету «Комсомольской правды»:

***«Что, по‑вашему, украшает человека?»***  *– Скромность.*

***Любимое занятие.***  *– Чтение. Раньше, когда позволяло здоровье, увлекался рыбной ловлей, был страстным охотником. В экспедициях, зная мою меткость в стрельбе, мне поручали охоту на медведя. Осуждаю хищническое истребление животных и приветствую решения правительства об охране природы.*

***Библиотека.***  *– Книг – больше тысячи: и по специальности, и художественная литература, и классика, полные собрания сочинений классиков марксизма‑ленинизма, многотомная история русского искусства. Собирается с молодости, постоянно пополняется и временами убывает: я не жадничаю, если просят какую‑нибудь книгу, – они же не для коллекции.*

***Любимый герой.***  *– Космонавт Андриян Николаев.*

***Любимые книги.***  *– «Железный поток» Серафимовича, «Цемент» Гладкова, «Молодая гвардия» Фадеева, «Как закалялась сталь» Островского.*

***Любимый писатель.***  *– Мой товарищ по Гражданской войне Всеволод Вишневский.*

***Ведёте ли дневник.***  *– На Северном полюсе вёл; сейчас, к сожалению, нет.*

***Ваш спортсмен № 1.***  *– Боксёр Николай Королёв. Человек редкого мужества – и на ринге, и в бою.*

***Любите ли путешествовать.***  *– Всю жизнь. Знаю нашу страну не только из книг, но и повидал многие места своими глазами.*

***Любимый путешественник.***  *– Фритьоф Нансен.*

***Отличительная черта.***  *– Энергичность. Не признаю вялых, тяжелодумов. Люблю, чтобы всё решилось быстро, конкретно, по‑деловому.*

***Что может рассердить.***  *– Невыполнение обещания.*

***Недостаток, который внушает наибольшее отвращение.***  *– Пьянство, так как пьяница теряет человеческий облик и становится животным, способным на подлость и преступление.*

***Какую черту характера больше всего цените в людях.***  *– Верность слову и долгу.*

***Ваш идеал человека.***  *– Конечно же, Ленин.*

***Самый знаменательный день Вашей жизни.***  *– 21 мая 1937 года – день высадки на Северный полюс». (Папанин, 1977.)*

### Эрнст Теодорович Кренкель



###### *Основные этапы биографии*

***1903 г.***  – родился 24 декабря в г. Белостоке (ныне Польша).

***1910 г.***  – переезд семьи в Москву.

***1913–1918 гг.***  – учёба в частной реформатской гимназии при швейцарской церкви.

***1918–1921 гг.***  – упаковщик посылок, расклейщик афиш, помощник электромонтёра, подручный механика.

***1921–1922 гг.***  – учеба на курсах радиотелеграфистов.

***1922–1924 гг.***  – радист Люберецкой приёмной радиостанции (Подмосковье), одновременно – студент радиотехникума.

***1024–1925 гг.***  – зимовка в полярной обсерватории Маточкин Шар (Новая Земля).

***1925–1926 гг.***  – воинская служба в радиотелеграфном батальоне, г. Владимир.

***1927–1928 гг.***  – вторая зимовка в полярной обсерватории Маточкин Шар (Новая Земля).

***1928 г.***  – радист экспедиции на гидрологическом судне «Таймыр» в Баренцевом море

***1928–1929 гг.***  – сотрудник Центрального НИИ связи, Москва.

***1929–1930 гг.***  – зимовка на полярной станции Бухта Тихая (Земля Франца‑Иосифа).

***1931 г.***  – радист советско‑германской полярной экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин».

***1931 г.***  – начальник радиостанции Общества друзей радио Осоавиахима, Москва.

***1932 г.***  – радист экспедиции на пароходе «Сибиряков» по Северному морскому пути; награждение орденом Трудового Красного Знамени.

***1933 г.***   – радист экспедиции на советском дирижабле «В‑3».

***1933–1934 гг.***  – радист экспедиции на пароходе «Челюскин» по Северному морскому пути, радист временного лагеря на дрейфующем льду; награждение орденом Красной Звезды.

***1935–1936 гг.***   – начальник полярных станций Мыс Оловянный и Остров Домашний на Северной Земле.

***1937–1938 гг.***   – радист первой дрейфующей станции «Северный полюс»; присуждение званий Героя Советского Союза и доктора географических наук, награждение двумя орденами Ленина, избрание депутатом Верховного Совета СССР.

***1938–1948 гг.***   – начальник Управления полярных станций Главсевморпути, Москва.

***1948–1951 гг.***   – директор Московского радиозавода.

***1951–1971 гг.***   – заведующий лабораторией, заведующий отделом, директор НИИ гидрометеорологического приборостроения Гидрометслужбы СССС, Москва.

***1961–1971 гг.***  – председатель Федерации радиоспорта СССР (на общественных началах).

***1966–1971 гг.***  – председатель правления Всесоюзного общества филателистов (на общественных началах).

***1968–1969 гг.***  – руководитель рейса НИС «Профессор Зубов» к берегам Антарктиды в составе 13 САЭ.

***1971 г.***  – скончался 8 декабря, похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.

###### *Радист Э.Т. Кренкель*

Э.Т. Кренкель родился 24 декабря 1903 года в городе Белостоке (ныне Польша), в семье инспектора коммерческого училища. В 1910 году семья переехала в Москву, где отец стал преподавать немецкий язык в Коммерческом училище и Коммерческом институте. Жили скромно, но и особой нужды не испытывали. Это была глубоко культурная, интеллигентная семья, где детей приучали к труду с раннего возраста. На всю жизнь Эрнст сохранил живой интерес к литературе, искусству, новостям науки и общественной жизни.

Из воспоминаний Кренкеля:

*«Мои предки пришли в Россию из Германии. Ещё в екатерининские времена для наблюдения за отарами овец на Украине из Тюрингии выписали ветеринара Кренкеля. В ХIХ веке в Харькове трудился другой мой предок, пекарь Кренкель. Там же, в Харькове, 28 апреля 1863 года родился мой отец. Когда же совершился переезд в Прибалтику, не знаю. Деда моего звали Эрнст, отца – Теодор. Так уж повелось в семье: два имени – Эрнст и Теодор. Я – Эрнст, а мой сын опять Теодор». (Кренкель, 1973).*

Переезд в Москву связан с тем, что отец заступился за большую группу евреев, укрывшихся во время погрома в училище. Ему посоветовали покинуть государственную службу «по состоянию здоровья».

Стремясь дать сыну хорошее образование, родители определили его в частную реформатскую гимназию при швейцарской церкви в Москве, где уровень преподавания был выше. Уже тогда в душе мальчика проявилась склонность к романтике и приключениям.

Начавшаяся Первая мировая, а затем и Гражданская войны прервали учёбу. Кренкелю пришлось уйти на заработки: был упаковщиком посылок на почте, расклейщиком афиш, помощником электромонтёра, подручным механика. В 1921 году он поступил на годичные курсы радиотелеграфистов в Москве, тогда эта профессия была окружена ореолом таинственности.

По окончании курсов Эрнста направили на Люберецкую приёмную радиостанцию, где пришлось «с нуля» осваивать навыки практической работы. Параллельно он поступил на вечернее отделение радиотехникума им. Подбельского, где проучился два года.

Слово Э.Т. Кренкелю:

*«Каждый день я отправлялся в Люберцы. Садился за приёмник, надевал наушники. В них щёлкало и трещало атмосферное электричество. В этом треске естественных сигналов нужно было отыскать главное – ряды точек и тире, ручейки, из которых и сливался поток информации, ежедневно наполнявший море газетных полос. Снимая наушники, я попадал тоже в мир избранных – жрецов эфира, а попросту говоря, моих коллег – радистов, с их повседневными заботами. Этот беспокойный мир пришёлся мне по вкусу. Стало ясно: менять его на что‑либо другое не стану». (Кренкель, 1973).*

Однако молодого парня неудержимо тянуло странствовать по свету. Летом 1924 года он отправился в Ленинград с надеждой устроиться на корабль дальнего плавания. Кто‑то подсказал Эрнсту, что Гидрографическое управление ищет радиста на какой‑то остров в Северном Ледовитом океане. В тот же день он предстал перед известным гидрографом Н.Н. Матусевичем, который набирал смену на первую советскую полярную обсерваторию Маточкин Шар, построенную год назад в средней части Новой Земли. Получив подъёмные и морскую форму, юноша в тот же день выехал поездом в Архангельск.

Вспоминает Э.Т. Кренкель:

*«Не хочу врать, что с пятилетнего возраста готов был всецело отдаться решению проблем Арктики, что с утра до ночи грезил айсбергами, моржами и белыми медведями. Я увлекался географией и даже получал за это в гимназии пятёрки, но арктические истории поражали моё воображение ничуть не больше тропических. Ливингстон или Стенли в моих глазах выглядели не хуже Нансена или Норденшельда. Одним словом, Арктика не имела в моём сознании ни малейшего преимущества». (Кренкель, 1973).*

Тем не менее, жизнь Э.Т. Кренкеля с 1924 по 1948 год оказалась связанной с Арктикой. А это 24 года, включающих пять зимовок, две воздушных и три морских экспедиции. В семье Кренкелей сохранился документ: «Пропустить тов. Кренкеля с одним чемоданом из здания Адмиралтейства. 22.07.24 г. Комиссар Антоненко». То оказался не просто пропуск из здания, а пропуск в Арктику и всю последующую биографию.

Первое в жизни плавание на экспедиционном судне «Югорский Шар» в водах Баренцева моря произвело неизгладимое впечатление, уйти с палубы не было сил. Во второй смене работников обсерватории насчитывалось 13 человек, в том числе два радиста. Почти все они были в Арктике впервые. Начальник Д.Ф. Вербов, например, в недавнем прошлом являлся коммивояжёром фирмы канцелярских принадлежностей. Зимовка была довольно бесшабашной, по словам Кренкеля – «буйной, похожей на Запорожскую сечь». Дисциплину не любили.

*«Украшали нашу когорту и две другие красочные личности, фамилии которых не помню, – Пауль и Отто, матросы немецкого крейсера «Магдебург», потопленного русскими военными кораблями. После гибели корабля Пауль и Отто попали в плен, откуда их освободила Февральская революция. За это время они достаточно обжились в России и вернуться в Германию не пожелали. Каким ветром занесло их на Новую Землю, не знаю». (Кренкель, 1973).*

Как правило, именно первая зимовка решает, быть или не быть человеку полярником. Не всем дано выдержать тяжёлые физические и моральные нагрузки, суметь ужиться в маленьком коллективе. Многие начинают хандрить и опускаться, плохо уживаются с товарищами, теряют интерес к работе. Зато те, кто находят в этом нелёгком труде большую радость, навсегда остаются верны Арктике. К числу таких людей принадлежал и Э.Т. Кренкель.

Общительность, расположенность к людям, склонность к юмору, привитое с детства свойство не чураться чёрной работы быстро сделали Эрнста Теодоровича своим на зимовке. Помимо несения радиовахт, он принимал участие во всех хозяйственных, часто не очень приятных работах. Отдых находил в походах по окрестностям, охоте, коротких пребываниях в маленькой избушке в нескольких километрах от станции.

Зимовка для Кренкеля не прошла, а пролетела. По возвращении в Москву его призвали в Красную Армию, год он прослужил в радиотелеграфном батальоне, расположенном во Владимире. Интересно, что с соседом по койке в казарме он встретился через 40 лет в Москве, им оказался знаменитый советский разведчик Р.И.Абель.

После демобилизации в ноябре 1926 года Кренкель записал в своём дневнике:

*«Ещё на военной службе решил, что с приездом в Москву надо будет усиленно заняться радиолюбительством. Это будет приятно, а главное полезно, так как даст практические навыки и заставит разобраться в дебрях радиотехники. С первых же дней, благо были деньги, стал закупать оптом и в розницу радиопринадлежности, и к сегодняшнему дню их у меня скопилось порядочное количество…*

*В конце 1926 года я уже имел официальный позывной и в маленькой комнате, где жили мы с матерью, работал, устроившись в уголочке со своими самодельными передатчиком и приёмником. Окна выходили во двор, который был как узкий, тёмный колодец. Ни одного солнечного луча ни в один из часов суток в нашу комнату не попадало. Я взобрался на крышу, сделал антенну». (Кренкель, 1973).*

Эрнст Теодорович смог собрать необходимую аппаратуру, мечтая установить самую дальнюю связь. В то время в Арктике на коротких волнах не работал никто. И опять молодого радиста потянуло в высокие широты. Он решил повторить зимовку на Маточкином Шаре, где провести опыты связи.

Кренкель сумел заинтересовать этой идеей ведущую в то время Нижегородскую радиолабораторию и получить комплект коротковолновой радиостанции. В 1927 году он вновь оказался на Новой Земле. Теперь это был достаточно опытный радист, обуреваемый смелыми замыслами. И когда в ходе разгрузки шлюпку с аппаратурой унесло во время прилива, он, не раздумывая, бросился в ледяную воду, догнал беглянку и притащил к берегу. В этом эпизоде впервые проявилась его будущая отличительная черта: нетерпимость к лихачеству, но первому идти на риск, когда требовало дело.

Первыми регулярными корреспондентами Кренкеля стали Нижегородская радиолаборатория, Архангельский и Диксонский гидрометцентры. Из месяца в месяц росло число любительских связей, список которых охватил весь мир. Так, с лёгкой руки Кренкеля, короткие волны начали входить в практику арктической радиосвязи и сыграли немалую роль в её развитии.

После зимовки на Маточкином Шаре Кренкель работал в навигацию 1928 года радистом на гидрографическом судне «Таймыр», совершавшем рейсы в Баренцевом море. Это был тот самый «Таймыр», на котором экспедиция Вилькицкого открыла 15 лет назад Северную Землю.

Вспоминает писатель В.Г. Лидин:

*«Кренкель с женой жили тогда в комнатёнке, которая прежде называлась «для прислуги», в большой, некогда принадлежавшей одной семье квартире, а затем уплотнённой по всем правилам того времени. В этой закуте на ночь стелился на пол тюфяк, а всё нехитрое хозяйство напоминало каюту на пароходе или столь знакомый Кренкелю по полярным зимовкам какой‑нибудь уголок в деревянном домике, наскоро сколоченном плотниками, уехавшими потом на пароходе.*

*Правда, ни ветра, ни завывания зимней бури тут не было, но от этого жилище не становилось просторнее. Однако я никогда не слыхал от Кренкеля ни одной жалобы на стеснённые неудобства своего бытия: внутренне он всегда был в просторах, а ведь именно внутренний мир в огромной степени определяет самочувствие человека». («Наш Кренкель»,1975).*

В 1929 году Институт по изучению Севера организовал экспедицию на Землю Франца‑Иосифа. Дело в том, что со времён плавания Седова в 1914 году россияне здесь не бывали – помешали Первая мировая и Гражданская войны, зато ежегодно работали иностранные экспедиции. Возникла необходимость «застолбить» принадлежность архипелага и организовать здесь стационарную полярную станцию. По рекомендации В.Ю.Визе, заместителя директора Института, под станцию выбрали бухту Тихую, где в 1914 году зимовал «Св. Фока» Седова.

Вспоминает Э.Т. Кренкель:

*«Произошло это несколько неожиданно, на квартире Красинского, интеллигентнейшего человека, крупного знатока Арктики и выдающегося полярного исследователя. В гостях у Красинского за чашкой чая услышал я впервые о предполагаемой экспедиции на Землю Франца‑Иосифа. Я загорелся. Экспедиция обещала стать интересной по многим соображениям…*

*По совету Красинского я немедленно написал письмо в Ленинград, директору Института по изучению Севера Р.Л. Самойловичу. С Рудольфом Лазаревичем я познакомился во время одной из своих зимовок на Новой Земле. И знакомство это запомнил надолго». (Кренкель, 1973).*

Новая экспедиция под руководством О.Ю. Шмидта, Р.Л. Самойловича и В.Ю. Визе пошла на ледокольном пароходе «Седов», где капитаном был В.И. Воронин. Все эти люди в дальнейшем оказали огромное влияние на судьбу Кренкеля. А пока в качестве простого радиста его включили в состав группы, которой предстояло построить полярную станцию и организовать на ней метеонаблюдения.

Вспоминает Т.Э. Кренкель, сын знаменитого полярника:

*«Конечно, отец случайно попал на свою первую зимовку. Но не случайно он выбрал между должностью радиста на каком‑нибудь каботажном судёнышке и радистом зимовки на далёкой и неизвестной Новой Земле. Не случайно остался в Арктике.*

*Если можно так выразиться, отец был фаталистом, верящим, как он сам высказывался, в «Его Величество Случай». Он часто говорил, что выиграл счастье на трамвайный билет. Лукавил ли он перед самим собой, когда так говорил? Пожалуй, нет. Но, видимо, в нём самом, в его характере была заложена та закономерная целеустремлённость, которая не покидала его и в случайных, казалось бы, поворотах судьбы…*

*Казалось бы, случайность, что отец впервые встретился в Арктике с Отто Юльевичем Шмидтом в 1929 году, на борту «Седова», отправляясь на свою третью зимовку на Землю Франца‑Иосифа. И миссия была частично дипломатической – зимовка должна была застолбить северные границы Советского Союза. Но не случайность то, что эти два разных человека, один крупный ученый, задумавший в государственных масштабах грандиозный план освоения северных окраин нашей страны, а другой – молодой, но уже опытный полярный радист, мечтающий о новых путешествиях и зимовках, поняли друг друга». («Наш Кренкель», 1975).*

Когда дом на берегу бухты Тихой был собран, «Седов» ушёл на Большую землю, а Кренкель в числе семи человек остался на зимовку. Помимо передачи метеосводок и служебных телеграмм, много времени у него занимала работа с радиолюбителями. И это была не просто «спортивная» страсть, а изучение особенностей прохождения в Арктике коротких волн. Венцом стало установление связи с американской антарктической экспедицией Р. Бэрда – мировой рекорд по тому времени, который продержался 30 лет.

Вот как описывает этот эпизод М.С. Муров, механик первой смены на полярной станции Бухта Тихая:

*«В это время пришел Эрнст.*

*– Знаешь, я поймал какую‑то очень далёкую станцию, – сообщил он, закуривая трубку. – Дай ток, попробую зацепиться за неё, может, ответит.*

*Я завёл мотор, включил рубильник и вместе с Кренкелем пошел в радиорубку.*

*– Ещё работает, слушай, – передавая мне наушники, проговорил Эрнст.*

*Действительно, я услышал едва различимый далёкий писк. Сигналы были довольно отчётливы, видимо, работал хороший радист… Кренкель, подстроившись к волне станции, начал вызов. Он повторил его несколько раз, затем, выключив передатчик, перешел на приём. Почти целую минуту у нас в радиорубке царило напряжённое молчание. Вдруг Эрнст сделал рукой знак…*

*– Дорогие друзья! – передавал собеседник. – По‑видимому, мы сейчас перекрыли все рекорды дальней радиосвязи. С вами говорит радист американской экспедиции адмирала Ричарда Бэрда в Антарктиде, в районе Южного полюса». (Муров, 1971).*

С Земли Франца‑Иосифа Кренкель вернулся уже известным коротковолновиком. Его пригласили заведовать радиостанцией ЦСКВ. Для Эрнста Теодоровича радиолюбительство было продолжением его профессии, постоянной самоподготовкой.

Вспоминает В.А. Бурлянд, почётный радист СССР:

*«Этот высокий, спокойный, с виду даже несколько медлительный человек, склонный к шутке и лёгкой иронии, доброжелательный, чем‑то напоминал мне любимых героев Джека Лондона. Ещё бы! Имея за плечами три зимовки, он считался уже опытным полярником, без малого десять лет работал в эфире, а год назад установил мировой рекорд дальности радиосвязи на коротких волнах. Было от чего проникнуться почтительным уважением к этому человеку, излучавшему спокойное мужество. И вместе с тем это был свой брат‑радист». («Наш Кренкель», 1975).*

В следующем, 1931 году, Кренкеля пригласили радистом в состав советско‑германской полярной экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин», идея которой принадлежала Фритьофу Нансену. От СССР в экипаж вошли также директор Института по изучению Севера Р.Л. Самойлович, изобретатель радиозонда П.А. Молчанов и инженер‑воздухоплаватель Ф.Ф. Ассберг. До этого дирижабли «Норвегия» и «Италия» стремились к покорению Северного полюса, теперь предполагалось использовать полёт для изучения загадок Арктики.

Вспоминает Э.Т. Кренкель:

*«Из рассказов В.Ю. Визе я узнал, что «Аэроарктика» готовит экспедицию для полёта на Северный полюс на дирижабле.*

*– Владимир Юльевич, ради Бога! Как бы попасть в эту экспедицию?*

*Визе был человек обязательный и точный. Он сказал:*

*– Я пока ещё ничего не знаю, но если будет советская группа на дирижабле, то я постараюсь вам помочь, поскольку вы уже имеете опыт работы в Арктике. Я вам помогу». (Кренкель, 1973).*

Кандидатура Кренкеля прошла. Поскольку полёт намечался над советским сектором Арктики, нужен был российский радист для переговоров с полярными станциями. А Эрнст Теодорович, к тому же, в совершенстве владел немецким языком и мог свободно общаться со всеми членами экспедиции.

Вылетев из Фридрихсхафена (Германия), воздушный корабль пролетел над Землёй Франца‑Иосифа, Северной Землёй, полуостровом Таймыр и Новой Землёй. Учёные впервые получили возможность визуально осмотреть всю Западную Арктику в течение двух дней, провести сопоставления и сравнения. Правда, следует признать, что немецкая сторона крепко «надула» советскую: после возвращения было заявлено, что маршрутная аэрофотосъёмка не удалась, плёнка засвечена. Вообще, это дело тёмное, на дирижабле имелась фотолаборатория и плёнки предполагалось проявлять прямо в ходе полёта, чтобы исключить брак. Но теперь разбираться поздно… Что касается радиосвязи, то вопросов к ней не было. Кренкель с честью выдержал испытание.

С экспедицией на дирижабле «Граф Цеппелин» связана интересная филателистическая история. Видное место отводилось встрече в бухте Тихой с ледокольным пароходом «Малыгин» для обмена почтой. Собственно, весь рейс парохода финансировался за счёт гашения и реализации специально выпущенных конвертов и марок.

На дирижабле оборудовали почтовое отделение, на борт погрузили около 300 кг корреспонденции. Гашением конвертов и карточек пришлось заниматься всем участникам перелёта, в том числе и радисту. На «Малыгине» начальником почтового отделения был И.Д. Папанин. Когда дирижабль приводнился в бухте Тихой, Папанин подплыл к нему на шлюпке и произвёл обмен почтой. Мешки с корреспонденцией ему передал из гондолы Кренкель. Так произошла первая встреча этих людей, переросшая в долгие годы сотрудничества.

…В конце июля 1932 года из Архангельска в сквозное плавание по Северному морскому пути вышла экспедиция Арктического института на ледокольном пароходе «Сибиряков». Возглавлял экспедицию О.Ю. Шмидт, судном командовал В.И. Воронин, научную группу составили В.Ю. Визе, Я.Я. Гаккель, А.Ф. Ларионов и П.П. Ширшов, радистами шли Е.Н. Гиршевич и Э. Т. Кренкель.

Надлежало выяснить возможность сквозного плавания по Северному морскому пути за одну навигацию. До «Сибирякова» такое плавание удалось только трём экспедициям: А.Э. Норденшельда на шхуне «Вега» в 1878–1879 годах, Б.А. Вилькицкого на ледокольных транспортах «Вайгач» и «Таймыр» в 1914–1915 годах, Р. Амундсена на шхуне «Мод» в 1918–1920 годах. Они вынуждены были зимовать в пути, хотя, будем справедливы, Норденшельд зазимовал в двух днях пути от Уэлена – просто не повезло.

Вспоминает Ф.П. Решетников, академик, народный художник РСФСР:

*«Как‑то на палубе появился высокий мужчина с трубкой в руке. Я не знал, кто это, но решил, что характерное лицо незнакомца обязательно должно фигурировать в серии моих шаржей. Как удав, нацелился я на свою «жертву». Мне показалось, что «натурщик» сильно не в духе. Накрыв сердитые глаза густыми бровями, брезгливо выпятив нижнюю губу, он нервно разрывал папиросы «Казбек», закладывая табак в трубку. Затем он подошёл к борту судна, закурил и сквозь дым стал следить за погрузкой. Сердитый взгляд его скользил по ящикам, мешкам и бочкам, которыми была завалена пристань…*

*Позже, когда мы вывесили первый выпуск «Полярного крокодила» в кают‑компании, Кренкель бегал по каютам, по палубе, зазывал всех посмотреть дружеские шаржи… Эрнст стал активным помощником в организации последующих выпусков «Крокодила», а в моём творчестве он неизменно занимал роль заинтересованного и доброжелательного зрителя и критика. Мне всегда было приятно показывать Эрнсту свои зарисовки, композиции. Иной раз он не высказывал своих суждений, но я без слов угадывал его оценку. Зато, когда работа приходилась по вкусу, в его глазах загорался огонёк, он хлопал меня по плечу и приговаривал:*

*– Ну, молодчина! Ну, молодчина, парень!…». («Наш Кренкель», 1975).*

Слово журналисту Б.В. Громову – участнику похода на «Сибирякове»:

*«На верхней палубе, меж двух спасательных шлюпок, скромно прилепилась маленькая белая квадратная коробочка – судовая радиостанция. Длинная стрела антенны, соединив верхушки обеих мачт, летит вниз на плоскую крышу, где встречается с блестящим квадратом радиопеленгатора – прибора, с помощью которого ледокол в море, во льдах и тумане определяет своё местонахождение…*

*Вот сюда, в эту маленькую коробочку, шатаясь, точно пьяные, какой‑то растопыренной отяжелевшей походкой, в штормы пробирались матросы, чтобы сунуть в руки радистам Кренкелю или Гиршевичу листок засаленной бумаги с длинными, нелепыми каракулями.*

*– Пошли, пожалуйста, – говорили они, – когда связь наладите, – матери пишу». (Громов, 1934).*

Из воспоминаний В.Ю. Визе – научного руководителя экспедиции на «Сибирякове»:

*«Нашим радистам – Н. Н. Гиршевичу и Э. Т. Кренкелю – было не до шуток. Они завалены работой по горло, и из радиорубки день и ночь раздавался стук телеграфного ключа. И неудивительно – ведь на борту семь корреспондентов. Профессиональный корреспондент, впрочем, один Б.В. Громов, остальные – «любители»…*

*Бедные Гиршевич и Кренкель! Пожалуй, вы были единственные на «Сибирякове», кому действительно приходилось иногда туго». (Визе, 1946).*

Один из эпизодов, свидетельствующих о юмористическом начале Кренкеля. Однажды, прогуливаясь по палубе с художником Ф. П. Решетниковым, он увидел возле камбуза замороженную свиную голову. У Кренкеля сразу же зажглись в глазах озорные огоньки.

*– Слушай, давай‑ка что‑нибудь придумаем с этой харей. Уж больно она хороша!*

Дальше – проще! Перегнувшись через фальшборт, друзья увидели в открытый иллюминатор гидрографа Хмызникова. Привязав за верёвку свиную голову, они опустили её в иллюминатор. Последующее легко представить. Кренкель был в полном восторге от этого зрелища. Он держался за живот и смеялся во всю мощь.

Довольно легко «Сибиряков» прошёл в Карское море. Здесь он посетил базу Североземельской экспедиции Г.А. Ушакова на острове Домашнем (Северная Земля). Простояв сутки, «Сибиряков» направился дальше, увозя драгоценную копию карты побережья архипелага, составленной вторым участником экспедиции Н.Н. Урванцевым.

Надо отдать должное научному руководству «Сибирякова»: несмотря на задачу максимально быстрого прохождения Севморпути, оно решило попробовать впервые обогнуть Северную Землю, пользуясь картой Урванцева. До этого там никто не ходил. Миновав мыс Молотова (ныне мыс Арктический), судно взяло курс на юг, вдоль восточного побережья архипелага.

Слово журналисту Б. В. Громову:

*«Радиосвязь окончательно потеряли. С материка не имели никаких известий, да и наши информационные телеграммы безнадёжно валяются на радиостанции Диксон, заваленной работой по проводке Карской экспедиции.*

*С.С.Каменев рекомендует наладить коротковолновую связь с Москвой, гарантируя круглосуточное дежурство радистов в Центральном доме Красной Армии и Флота. Но, к несчастью, наша коротковолновая установка в самый последний момент отказалась выбивать тире, став никуда не годной, занимающей лишь место аппаратурой.*

*Оба радиста – Гиршевич и Кренкель – близко принимают к сердцу это несчастье. Круглые сутки безуспешно выстукивают они «КАНЕ», позывные «Сибирякова», в надежде, что кто‑нибудь прицепится и освободит их от груды наваленных на столе телеграмм, приготовленных для передачи на материк.*

*С огромными трудностями удалось установить кратковременную связь с краболовом, находившимся на громадном расстоянии от нас, на промысле где‑то в Охотском море, радист которого любезно согласится перекинуть в центр хотя бы самые срочные депеши». (Громов, 1934)*

Более или менее спокойное плавание продолжалось до Чукотки. Но в районе Чаунской губы экспедиция встретила многолетние льды. 10 сентября «Сибиряков» потерпел первую аварию, потеряв все лопасти гребного винта. Несколько суток прошло в изнурительной работе по перегрузке угля с кормы и установке новых лопастей. А буквально через день неподалеку от Берингова пролива, конечной точки маршрута, обломился гребной вал. Поставив самодельные паруса из трюмовых брезентов, сибиряковцы сумели пройти пролив и выйти в Охотское море. Задача экспедиции была выполнена.

Со связью на судне не всё ладилось: коротковолновая радиостанция не действовала, а средневолновый передатчик имел относительно небольшую мощность. В то время вдоль Севморпути имелось всего 13 полярных станций, из них только три – в восточном секторе Арктики (на островах Большой Ляховский и Врангеля, а также на косе Уэлен). Чтобы обеспечить в таких условиях надёжную радиосвязь, от радистов Гиршевича и Кренкеля требовалось не только высокое профессиональное мастерство, но и упорство, настойчивость. Им приходилось круглосуточно прослушивать эфир, получать скудную информацию о ледовой обстановке по маршруту. По итогам экспедиции оба радиста были награждены орденами Трудового Красного Знамени.

Поход «Сибирякова» показал, что связь – дело не простое, нужны значительные средства и специалисты. Стало ясно, что каждую полярную станцию надо оснастить как средневолновой, так и коротковолновой аппаратурой, в том числе «дальнобойными» передатчиками. Кроме того, на трассе Севморпути нужны достаточно мощные многоканальные радиоцентры, способные одновременно вести связь с Москвой, полярными станциями, самолётами и морскими судами. Таковы были выводы.

…На какой‑то период времени дирижаблестроение стало в нашей стране всенародным делом. Э.Т. Кренкель вспоминал, что в 1930 году была выпущена агитационная брошюра «Даёшь советский дирижабль!» тиражом в 1 млн. экземпляров. Одновременно на прилавках лежали книги «Дирижабль в СССР», «Дирижабль на хозяйственном фронте», «Строим эскадру дирижаблей имени Ленина» и другие.

Борьба за советский дирижабль, помимо дани мировой моде, имела под собой конкретную российскую основу – громадность территории и практически полное бездорожье. Сенсационные сообщения о полётах германских, итальянских и американских дирижаблей подстёгивали желание иметь собственный флот этих воздушных вездеходов.

В 1925 году при Совнаркоме СССР возникла специальная комиссия по Транссибирскому воздушному дирижабельному пути. Дело было поставлено серьёзно. Одновременно с государственными организациями решением этой проблемы занималась и общественность. Всенародный сбор средств составил исходный фонд в 28 млн. рублей. Осоавиахим построил два дирижабля мягкой конструкции – «Московский химик – резинщик» (В‑1) и «Комсомольская правда» (В‑2).

Полёт на германском дирижабле ЛЦ‑127 сдружил Э.Т. Кренкеля с инженером Ф.Ф. Ассбергом, который заразил радиста любовью к этим воздушным гигантам. Вплоть до того, что Эрнст Теодорович поступил на работу к дирижаблистам, которым требовался радист. Размещалась воздухоплавательная база Осоавиахима на окраине деревни Мазилово (позднее она вошла в городской район Фили, неподалеку от Кунцева). Конечно, служба была бедной – ни ангаров, ни хорошей техники. Но энтузиазма – хоть отбавляй. Дирижабль имелся, и основным занятием службы являлось наложение заплаток на баллон.

Участие в экспедиции «Сибирякова» вынудило Кренкеля сделать перерыв. А когда он вернулся, у дирижаблистов появился ещё один аппарат – «Ударник» (В‑3). Он в два раза превосходил по кубатуре своего предшественника – «Комсомольскую правду». К созданию этого самого мощного советского дирижабля имел прямое отношение конструктор и генерал Умберто Нобиле, которого после аварии дирижабля «Италия» правительство Муссолини фактически вынудило покинуть родину.

СССР пригласил Нобиле, дав должность начальника техотдела треста «Дирижаблестрой», базировавшегося в подмосковном городе Долгопрудном. Известный конструктор особо голову не ломал, в основу В‑3 положил конструкцию дирижаблей «Норвегия» и «Италия», ставших знаменитыми благодаря полётам на Северный полюс. В Советском Союзе итальянец проработал около двух лет.

Руководство Осоавиахима решило провести пробный полёт для проверки конструкции В‑3 и тренировки экипажа по трассе Москва – Владимир – Иваново – Ярославль – Москва. Этот перелёт состоялся в марте 1933 года, но отсутствие навыков привело к аварийной посадке и гибели дирижабля. Экипаж не пострадал.

Катастрофы воздушных гигантов заставили правительства многих стран отказаться от идеи развития дирижаблестроения. Дольше всех держались Германия и СССР. Но гибель дирижабля «Гиденбург» при перелёте в Нью‑Йорк в 1937 году и В‑6 при спасении папанинцев в 1938 году окончательно подорвали веру в эти аппараты.

…Созданное после рейса «Сибирякова» Главное управление Северного морского пути решило повторить сквозной рейс вдоль арктического побережья СССР уже на обычном, а не ледокольном, пароходе, чтобы показать возможность самостоятельного их плавания в ледовых условиях.

Выбор пал на новый пароход «Челюскин», построенный в Дании. Экспедицию вновь возглавил О.Ю. Шмидт, теперь начальник Главсевморпути, командовал судном В.И. Воронин, радиостанцией заведовал Э.Т. Кренкель.

Специально для рейса «Челюскина» Ленинградская опытная радиолаборатория изготовила мощный коротковолновый передатчик. Устанавливать его послали Н.Н. Стромилова. Именно на «Челюскине» произошла его встреча с Кренкелем, переросшая в многолетнее сотрудничество.

Вот как вспоминает об этой встрече Стромилов:

*«Моё первое впечатление о Кренкеле: мрачноват, не особенно любезен. Как часто первое впечатление бывает ошибочным! На поверку Кренкель оказался на редкость приятным, обаятельным человеком. И совсем не был он «мрачноват», наоборот, любил шутить. Человек хорошо воспитанный, умный, эрудированный, он просто не мог быть «не особенно любезен».*

*Почти три месяца проработал я с Кренкелем на «Челюскине». Передавали друг другу вахты, жили в одной каюте, играли в шахматы, забивали «козла». Чем запомнился мне Кренкель? Кроме тех качеств, о которых я уже говорил, – высокоразвитым чувством служебного долга. У него было чему поучиться. Он, например, не представлял себе, что можно опоздать на вахту или не вовремя провести ранее назначенную связь. Не терпел беспредметного «радиотрёпа», понимая, что может помешать другим радиолюбителям. Он прекрасно ориентировался в эфире. Принимал телеграммы с хорошей скоростью. На ключе работал не быстро, но очень чётко». («Наш Кренкель», 1975).*

А вот как вспоминал о своих коллегах Э.Т. Кренкель:

*«В радиорубке «Челюскина» собралась неплохая компания. Самый младший – С.А. Иванов, которого иначе, как Симочка, никто и не называл. Несмотря на свою молодость (Симочке было 24 года), он уже успел не только отслужить срочную службу на флоте, но и побывать в Арктике. Симочка не был нашим коренным кадром. Он направлялся радистом на остров Врангеля, но, будучи человеком трудолюбивым, не желал сидеть без дела и помогал нам, как мог. Самой интересной фигурой в нашей четвёрке был В.В. Иванюк. Несмотря на возраст (ему было тогда 34 года – по моим тогдашним меркам, очень много), Иванюк ещё не покинул студенческую скамью. Мастер своего дела, опытный радист‑полярник, участвовавший в экспедициях на Землю Франца‑Иосифа, Новую Землю, Новосибирские острова, он учился в Ленинградском политехническом институте.*

*Самым опытным, самым умелым из нашей четвёрки, бесспорно, был Н.Н. Стромилов. С виду суховатый, не очень общительный, но какой превосходный человек! Он великолепно организовал всё, чтобы радиорубка «Челюскина» отвечала духу времени и была на уровне лучших образцов техники. Датской аппаратуры на корабле не было. Мы ставили всё своё: передатчик, пеленгатор, приёмник.*

*Я быстро понял, что имею дело с великолепным специалистом, отлично знающим технику. Подкупало и то, что Николай Николаевич был моим старшим товарищем по увлечению: одним из старейших в нашей стране радиолюбителем – коротковолновиком». (Кренкель, 1973).*

Сравнительно легко преодолев западный участок маршрута, «Челюскин» остановился на день у строящейся полярной обсерватории на мысе Челюскина. Здесь произошло знакомство, ставшее позднее символическим. В домике обсерватории встретились О.Ю. Шмидт, П.П. Ширшов и Э.Т. Кренкель, прибывшие на «Челюскине», а с другой стороны – И.Д. Папанин и Е.К. Фёдоров, возводившие новую обсерваторию. Они и не подозревали, что через четыре года составят первую советскую экспедицию на Северный полюс.

Вспоминает Ф.П. Решетников:

*«На «Челюскине» одним из любимых занятий Кренкеля было чаепитие. После вахт он усаживался за стол в кают‑компании, и ему тотчас же приносили большой медный чайник с кипятком и маленький с заваркой. К чаепитию Эрнст относился с достоинством и с пониманием, как к некому священнодействию. Пил долго, не торопясь, из блюдечка, вприкуску. После каждого выпитого стакана крякал, как‑то особенно торжественно наливал другой, третий, пятый… Процесс втягивания горячей влаги сопровождался у него глубоким раздумьем. Он смотрел поверх блюдечка в противоположный конец кают‑компании, где был вход, но входивших и выходивших, казалось, не замечал…*

*Видимо, порой Эрнсту нужна была разрядка, и тогда он искал общения с людьми. В кругу друзей от его мрачности не оставалось и следа. Он бывал оживлён, весь открыт, как бы вбирал в себя всё веселье. При встрече с друзьями Эрнст требовал выдать «на гора» свежий анекдот и если он приходился по вкусу, с удовольствием смеялся. Кренкель любил и ценил добрую шутку, тонкий юмор. Вообще чувство юмора, это ценнейшее человеческое качество, было ему присуще». («Наш Кренкель», 1975).*

Дальше дело пошло хуже. Хотя по классификации Английского Ллойда пароход «Челюскин» имел класс «100А», но для плавания в тяжёлых арктических льдах оказался недостаточно пригодным. В разреженных полях, на малом ходу, он не слушался руля, что мешало маневренности. При первой же встрече с торосами в его корпусе появились трещины и вмятина, открылась течь.

Слово Ф.П. Решетникову:

*«Для меня, да, пожалуй, и для всех находившихся на борту «Сибирякова» и «Челюскина», личность Кренкеля по своей масштабности казалась равной Шмидту или Воронину. Его авторитет был высок и крепок. Он обладал своеобразной мудростью, помогавшей находить выход из самых сложных ситуаций, которые нередко возникали в различные периоды нашего плавания, и на льдине, в лагере Шмидта. При этом он оставался простым, со всеми равным, в общем – своим парнем!..*

*Ещё одно наблюдение. К своей, казавшейся мне весьма почётной и, я сказал бы даже, удивительной профессии «жреца эфира», Кренкель относился весьма серьёзно, без панибратства. Перед тем, как войти в рубку, Кренкель как бы внутренне настраивался. Он не сразу входил в дверь и не сразу приступал к работе. Не торопясь готовился, осматривал аппаратуру, вытирал пыль, которой даже и не было видно. Некоторое время курил свою трубку. Затем решительно садился, надевал наушники и, как космонавт, «отрывался от земли». Он уходил в эфир.*

*И казалось, что всё окружающее для него больше не существовало. Он сдвигает свои густые брови, из‑под которых неподвижный взгляд его серо‑голубых глаз пронизывает бесконечность пространства. Он слушает весь мир, разговаривает с планетой, и этот таинственно торжественный акт отражён на его лице». («Наш Кренкель», 1975).*

В начале ноября «Челюскин» вмёрз во льды, которые вынесли его в Берингов пролив. И когда до чистой воды оставалось 3–4 км, встречное течение подхватило судно и потащило обратно, в Чукотское море. После нескольких месяцев дрейфа пароход затонул 13 февраля 1934 года, в 150 км от берега. На дрейфующий лёд сошло 104 человека, в том числе 10 женщин и двое детей.

Из воспоминаний О.Н. Комовой, участницы челюскинской эпопеи:

*«В роковой для «Челюскина» день 13 февраля 1934 года – день гибели парохода – старший радист Кренкель с утра был на радиовахте. Он слушал Петропавловск‑на‑Камчатке, тот почему‑то опаздывал, и это беспокоило Кренкеля, так как на очереди был сеанс связи с Уэленом.*

*Лёд начал нажимать на пароход, толчки льдин становились всё сильнее. Кренкель слышал топот ног на палубе, понял – началось серьёзное сжатие. Вдруг приёмник запрыгал, задребезжал иллюминатор. С телефонами на ушах Кренкель вскочил со стула, но… уйти нельзя, надо вызывать радистку Уэлена Люду Шрадер. Наконец Люда услышала его.*

*– Следите за нами непрерывно, – говорит ей Кренкель.*

*– Слежу, что у вас такое?*

*– Ничего не знаю, никого нет, сильно жмёт, трещит…*

*Радист не вправе покинуть рубку, он, как и капитан судна, должен уйти последним». («Наш Кренкель», 1975).*

Как известно, всех женщин и детей увезли из ледового лагеря первымавиарейсом. Но у Кренкеля состоялся с ними секретный сговор. Несмотря на запрещение Шмидтом частных телеграмм, он регулярно передавал в Уэлен весточки от оставшихся на льдине мужей.

Во льдах был сооружён временный палаточный лагерь, организовано питание и обогрев людей. Но будущее полностью зависело от установления радиосвязи с Большой землёй. Кренкель полностью оправдал возлагавшиеся на него надежды. Да, он не участвовал в строительстве барака, не перетаскивал грузы, не готовил ледовые аэродромы, но он постоянно «висел» на ключе, обеспечивая непрерывную двустороннюю связь. Спать себе он позволял не больше часа, потом передача, опять короткий сон. И так два месяца. Со льдины Кренкель улетел последним рейсом, 13 апреля, когда позёмка шевелила в лагере только покинутые палатки, пустые ящики и бочки.

Из воспоминаний А.Е. Погосова, Почётного полярника, коменданта аэродрома в лагере Шмидта:

*«Познакомился я с ним на «Челюскине». В пути Эрнст большую часть времени проводил в рубке, выходя из неё, в основном, для «приёма пищи». Изредка видели его по вечерам в кают‑компании. Лучше узнали мы его во время ледового плена «Челюскина». Он был неизменным и внимательным слушателем лекций Шмидта, постоянным участником шахматных баталий и вечеров самодеятельности, организуемых неутомимым на выдумки художником Фёдором Решетниковым. Кренкель привлекал к себе симпатии челюскинцев своей неизменной жизнерадостностью, добродушием, юмором, иногда грубоватым, и, конечно, своим оптимизмом и душевной стойкостью, не изменявшим ему в самых пиковых ситуациях». («Наш Кренкель», 1975).*

Всех участников дрейфа наградили орденами Красной Звезды. Кренкель стал редким в ту пору дважды орденоносцем. Его авторитет был настолько велик, что коллегия Главсевморпути ввела его в число своих членов. Он стал лидером советских радистов. Центральное бюро секции коротких волн радиокомитета при ЦК ВЛКСМ ходатайствовало о присвоении любительскому передатчику Кренкеля позывных радиостанции парохода «Челюскин» – RAEМ.

Надо сказать, что после челюскинской эпопеи хлынул поток писем от коротковолновиков, изъявляющих желание работать на зимовках. Лучшие из них были направлены в распоряжение Главсевморпути. Они приняли активное участие в строительстве арктических радиоцентров, работали радистами на станциях, бортрадистами самолётов и ледоколов.

И ещё об одном. Экспедиция на «Челюскине» породила одну из самых интересных и редких серий советских почтовых марок. После гибели парохода и спасения экипажа вышла серия из десяти миниатюр, посвященных этому событию. То был самый популярный и крупный выпуск полярной тематики. Марки вошли в число лучших произведений отечественной графики малых форм.

…13 февраля 1959 года челюскинцы собрались впервые, чтобы отметить 25‑летие своей эпопеи. С тех пор они ежегодно встречались в Москве. Теперь, когда никого из участников дрейфа не осталось в живых, собираются их дети, традиционным местом встречи стал Московский центр Русского географического общества, который размещается в Институте географии РАН.

…В 1935 году Кренкеля назначили начальником небольшой полярной станции, которую предстояло построить на мысе Оловянном в проливе Шокальского на Северной Земле. Напомним, что этот архипелаг был открыт только в 1914 году, а первое обследование произвела экспедиция Ушакова‑Урванцева в 1930–1932 годах. До сих пор там имелась только одна станция на острове Домашнем, но она была законсервирована.

Ледокольный пароход «Сибиряков» доставил экспедицию на мыс Оловянный без особых затруднений – навигация была подходящей. Произведя выгрузку имущества станции и возведение каркаса дома, пароход ушёл. Четверо зимовщиков во главе с Кренкелем закончили отделку дома и постройку склада, разобрали все грузы, установили ветряк и радиостанцию. На материк стала поступать оперативная информация о погоде и ледовой обстановке в проливе Шокальского, которую использовали для плавания судов между Карским морем и морем Лаптевых.

Несмотря на то, что Кренкель был начальником и радистом, он добровольно выполнял обязанности повара. Всё на станции было построено на абсолютном доверии. Каждый отлично знал свои прямые обязанности.

Из воспоминаний метеоролога Б.А. Кремера:

*«Полгода вместе с Кренкелем – это вроде бы совсем немного, но вспомним, что он сам говорил по этому поводу: «Двадцать четыре часа ты живёшь как на блюдечке, и товарищи твои видят тебя со всех сторон со всеми, как и положено любому человеку, изъянами. Тут всё по‑честному, карты на стол…». Да, на Оловянном я увидел Кренкеля «со всех сторон», «на блюдечке», и недолгие месяцы, проведённые с ним на первой в моей жизни зимовке, считаю счастливейшими в своей жизни». («Наш Кренкель», 1975).*

В начале 1936 года, когда быт уже наладился и зимовка проходила успешно, Кренкель предложил своим коллегам расконсервировать станцию Остров Домашний. Она находилась сравнительно близко, в получасе лёту на самолёте. Все согласились. Инициативу поддержало и начальство на материке.

22 марта на мыс Оловянный прибыли два самолёта Р‑5 с лётчиками М. Линделем и А. Батурой. Распрощавшись с Голубевым и Кремером, которые оставались на обустроенной станции, Кренкель и Мехреньгин вылетели на остров Домашний. Погода стояла морозная, моторы не выключали и самолёты разгрузили в ускоренном темпе. Впрочем, новосёлы взяли с собой только радиоприёмник с батареями, ящик консервов, несколько буханок хлеба, немного соли и сахара. Остальное надеялись найти на месте.

При близком знакомстве со станцией выяснились, что помещение забито снегом, запасы продовольствия и топлива погребены в сугробах. Но самолёты уже улетели, надеяться было не на что. За два дня Кренкель с Мехреньгиным провели первичные раскопки, запустили движок и начали передавать метеосводки.

7 апреля газета «Правда» опубликовала статью Э.Т. Кренкеля:

*«Уже две недели мы с механиком Мехреньгиным живём на новом месте. Весь день вертимся, как белки в колесе. Четырьмя незыблемыми вехами являются метеорологические наблюдения, которые мы проводим через каждые 6 часов. В перерывах работает радиостанция. Надо ещё успеть приготовить обед, испечь хлеб, постирать бельё, раздобыть уголь, смёрзшийся в крепкий пласт. Продолжали раскапывать огромные сугробы снега вокруг дома.*

*Дома у нас чисто, светло, уютно. Мы регулярно бреемся, следим за собой. Койки наши заправлены чистыми простынями. В качестве наволочек используем оставшееся на зимовке бельё бывшего начальника полярной станции в 1934 году Нины Демме.*

*Вытащили и установили в жилом помещении двигатель. Зарядили аккумуляторы. Мощность радиостанции увеличилась, а, кроме того, мы избавились от ручной динамомашины, теперь она переведена в «аварийный запас». Никак не можем найти керосин. Но это нас мало смущает, потому что с 15 апреля солнце заходить уже не будет». («Наш Кренкель», 1975).*

Однако правда состояла в том, что однажды Кренкель проснулся ночью от того, что Николай Мехреньгин, его славный и мужественный товарищ, плакал. И тогда в эфир полетела радиограмма:

*«Ледорез «Литке», Шмидту. Начиная с середины июня, подставки у обеих машин подвержены коррозии. Материалов для ремонта нет. Привет от Зандера. Кренкель».*

Как и положено, радиограмма была зашифрована. А суть её в том, что оба зимовщика заболели цингой в тяжёлой форме. Продукты, которые они обнаружили на острове Домашнем, представляли перемороженные консервы, лежалую крупу, сахар, горох и муку. В середине лета Мехреньгин, а за ним и Кренкель, зацинговали. Болезнь с осложнениями. Физическая работа стала непосильной, вызывала головокружение и одышку. Недаром в радиограмме был намёк на Зандера, механика экспедиции Г. Седова, который скончался от цинги во время болезни в бухте Тихой в 1914 году.

Кренкелю было особенно тяжело. Он знал о своём назначении в предстоящую экспедицию на Северный полюс, но вот сумеет ли он вовремя вернуться в Москву? В море до горизонта простирались тяжёлые невзломанные льды, и трудно было надеяться, что к острову сможет пробиться судно. К счастью, в конце августа ледовая обстановка коренным образом изменилась и 1 сентября к станции подошёл «Сибиряков» со сменой полярников.

Показательно, что перед пароходом на остров прилетел самолёт, посланный за больными. Но Кренкель с Мехреньгиным отказались улететь, чтобы привести станцию в порядок и сдать с рук на руки. Не забылось, какой они нашли её полгода назад. Много лет спустя, Кренкель, за спиной которого было много зимовок и сложных экспедиций, говорил, что высшим достижением для себя считает зимовку на острове Домашнем.

Поздней осенью 1936 года Кренкель вернулся в Москву. Его будущие коллеги вовсю готовились к экспедиции на Северный полюс. Эрнст Теодорович чувствовал себя невольно виновным перед ними, здоровье его было подорвано последней зимовкой, требовалась передышка, а тут подготовка вступила в завершающую стадию. Пришлось пожертвовать отдыхом и включиться в доработку аппаратуры в Ленинградской опытной радиолаборатории.

Следующий рубеж в биографии Кренкеля – воздушная экспедиция 1937 года на Северный полюс. Организация научно‑исследовательской станции на дрейфующих льдах стала логическим этапом в истории освоения Северного морского пути. К тому времени на островах и побережье Ледовитого океана уже действовало 60 полярных станций и три крупных радиоцентра (Бухта Тихая, Остров Диксон и Мыс Челюскина), которые обслуживали гидрометеорологической информацией морской флот и Полярную авиацию. Но огромная акватория Центральной Арктики оставалась по‑прежнему пустой, что существенно затрудняло составление прогнозов.

Слово Э.Т. Кренкелю:

*«О возможности экспедиции на Северный полюс я впервые услыхал в 1930 году от В.Ю. Визе. Выслушав его рассказ, я немедленно попросил Визе считать меня первым кандидатом на возможную вакансию радиста на Северный полюс…*

*Спустя некоторое время, на борту «Сибирякова», когда мы проходили по Северному морскому пути, я услыхал о планах покорения полюса. На этот раз уже не международных, а советских. О.Ю. Шмидт, рассказывая о планах освоения Арктики, сообщил, что экспедиция на Северный полюс, с высадкой там небольшой группы научных сотрудников, запланирована на последний год второй пятилетки (1937 г.‑Ю.Б.). Это уже деловой разговор! Конечно, я не преминул заявить о своём желании стать участником экспедиции». (Кренкель, 1973).*

Интересная ситуация в связи с этим сложилась между Кренкелем и лётчиком Леваневским, знакомым со времён челюскинской эпопеи. Вот как описывает её Кренкель:

*«Однажды Леваневский сказал:*

*– Слушай! Это дело серьёзное, и распространяться о нём не следует. Хочу лететь через Северный полюс в Америку. Свой план я изложил в письме на имя Сталина и теперь жду ответа.*

*Не скрою, сообщение друга произвело на меня впечатление. Я сообразил, что произойдет после ответа на его письмо.*

*– Скажи, Сигизмунд, а если дело состоится, кто будет у тебя радистом?*

*– Ну, о чём спрашиваешь! Конечно, радистом будешь ты. Это железно!…». (Кренкель, 1973).*

После этого разговора прошло несколько месяцев. Леваневский молчал, а Кренкелю поступило долгожданное предложение об участии в дрейфе на льдине. Отказаться он не мог, так как обговорил этот вопрос со Шмидтом и Визе ещё в 1932 году. Поэтому, когда в начале 1937 года позвонил Леваневский, произошёл не очень приятный для обоих разговор:

*«– Ну, Эрнст, собирайся! Мы летим!*

*– Дорогой Сигизмунд, извини, но я с тобой не полечу!*

*– Но мы же договорились!*

*– Да, но меня уже утвердили в четвёрке на полюс. Менять решение не в моей власти.*

*Тогда Леваневский решил действовать через мою жену.*

*– Слушай, Наташа, объясни своему дурню, что лететь со мной проще. Экспедиция может разбиться при посадке на лёд. В каком направлении их потянет дрейф, неизвестно. Они там передерутся, зарежут друг друга, сойдут с ума. Врача у них нет. Простой аппендицит или заворот кишок – и кончай роман! Затем, их просто могут не найти в Ледовитом океане. Одним словом, полтора года сплошных волнений. А тут сутки, максимум двое – и сверли дырку в пиджаке для Золотой Звезды.*

*– Знаешь, Сигизмунд, я в ваши мужские дела не хочу вмешиваться. Пусть Эрнст решает сам». (Кренкель, 1973).*

*«Было ясно с самого начала, – писал в ноябрьском номере журнала «Радиофронт» за 1937 год О.Ю. Шмидт, – что радистом на дрейфующем льду может быть только один человек – Эрнст Теодорович Кренкель. Преданный изучению Арктики до самозабвения, т. Кренкель ещё за много лет до конкретизации наших планов осаждал меня и других товарищей проектами, один смелее другого: о какой‑нибудь страшно далёкой и страшно трудной зимовке, обязательно дрейфующей, обязательно там, где ещё никого не было». («Наш Кренкель», 1975).*

Программа работы дрейфующей станции включала обширный комплекс океанографических, метеорологических, геофизических наблюдений и службу радиосвязи. Ленинградская радиолаборатория изготовила два комплекта рабочей радиостанции «Дрейф» и аварийную радиостанцию «Резерв». Для их испытания в состав воздушной экспедиции откомандировали опытного радиоинженера Н.Н. Стромилова, который уже работал с Кренкелем на «Челюскине».

Вот его воспоминания:

*«Ноябрьским днём 1936 года в лабораторию приехал Кренкель. После зимовки на Северной Земле, где болел цингой, он выглядел нездоровым, уставшим. Встретили мы его тепло, радушно, показали, что уже сделано. Он внимательно слушал нас, а мы его. Попробовал аппаратуру, как говорится, «на зуб», сделал несколько толковых замечаний. Кое‑что мы приняли, кое‑что отвергли. Дело дошло до споров. Через несколько дней Кренкель, окружённый доброжелательными людьми, как‑то «потеплел», ожил на наших глазах и вскоре превратился в того энергичного, деятельного, остроумного человека, с которым я расстался на «Челюскине». Очень скоро он стал своим в коллективе лаборатории, скромно и ненавязчиво делясь с нами богатым полярным опытом». («Наш Кренкель», 1975).*

…21 мая 1937 года самолёт М.В. Водопьянова с папанинцами на борту стартовал на полюс. С ним поддерживалась устойчивая радиосвязь, но внезапно она оборвалась. Только через несколько часов в эфир вышла радиостанция Кренкеля. Оказалось, что при посадке у самолётной рации сгорел умформер, а у стационарного передатчика разрядились аккумуляторы из‑за долгого ожидания на острове Рудольфа.

К середине дня 22 мая поздравительные телеграммы на дрейфующую станцию пошли мощным потоком. В свою очередь Кренкель передал первую метеосводку, что позволило вылететь на полюс остальным самолётам экспедиции. В опытных и заботливых руках Эрнста Теодоровича радиостанция работала безотказно все девять месяцев дрейфа. Второй, запасной, экземпляр так и не понадобился. Во время рекордных перелётов через полюс экипажей Чкалова, Громова и Леваневского Кренкель нёс непрерывную вахту по 30–35 часов. И он, и техника не подвели.

В летние месяцы связь с дрейфующей станцией была отличная. Работали на средних волнах, а когда помехи усиливались, переключались на короткие. Не было случая, чтобы Кренкель не вышел в установленный срок связи. Хотя работать приходилось в трудных условиях, нередко закоченевшими руками, так как в рукавицах на ключе не наработаешься. Иногда вместо Кренкеля связь с базой на о. Рудольфа и передачу метеосводок проводил его дублёр – Е.К. Фёдоров. Такие тренировки были необходимы для него на случай каких‑либо осложнений с основным радистом.

Из воспоминаний Э.Т. Кренкеля:

*«Наш позывной UPOL – широко известен. Стоит только появиться в эфире, как нас начинают звать со всех сторон. Остаётся только выбрать наиболее интересную станцию. Обычная связь с Европой, конечно, интересна. Но ещё заманчивее найти какого‑нибудь редкостного радиолюбителя. Ну, например, единственного радиолюбителя с Огненной Земли!*

*В августе Москва объявила среди советских коротковолновиков соревнование: кто первым свяжется с полюсом. Честно говоря, я и сам несколько содействовал этому состязанию, оставив перед отлётом на полюс в редакции журнала «Радиофронт» свой личный коротковолновый приёмник – премию радиолюбителю, который первым установит с полюсом двустороннюю радиосвязь.*

*Через некоторое время это удалось ленинградскому коротковолновику Салтыкову. Он и выиграл приёмник. Затем первый москвич – Ветчинкин. Из иностранцев – норвежец из Олесунда. В дальнейшем связывался с коротковолновиками всех европейских стран, со многими американцами, с Аляской, Канадой, Новой Зеландией, Южной Австралией, Гавайскими островами». (Кренкель, 1973).*

Общая картина дрейфа станции «Северный полюс‑l» дана в первой главе данной книги. Здесь же хочется отразить те моменты, которые касались непосредственно Кренкеля. Лучше всего это сделали его коллеги по станции И.Д. Папанин и Е.К. Фёдоров в своих дневниках:

***«31 июля, черновик статьи Фёдорова в «Комсомольскую правду»***  *.В апреле 1936 года начальник одного из конструкторских бюро Ленинграда Гаухман принял заказ Папанина на изготовление радиостанции для нашей экспедиции. В феврале 1937 года Кренкель получил небольшие, тщательно заделанные ящики, отмеченные маркой «Дрейф».*

*Все работники КБ прекрасно понимали, что эта аппаратура – не только средство связи, но и главное ручательство благополучного исхода экспедиции. Компактно и прочно смонтированный передатчик‑приёмник необычайно широкого диапазона волн. Он питается тремя источниками энергии – ветряк, бензодвигатель или, в крайнем случае, так называемый «солдат‑мотор».*

*Именно этой аппаратурой Кренкель передал первую весть о завоевании Северного полюса. В дальнейшем станция работает исключительно надёжно. Не довольствуясь уверенной связью с Рудольфом на самом маломощном варианте, Кренкель установил запасные линии связи с мысом Желания, мысом Челюскина, Шпицбергеном, далеко перекрывая проектную дальность. 4 июля Кренкель присоединил к передатчику микрофон и Рудольф ясно услышал наш голос…*

***12 августа.***  *Кренкель сидел у рации, и на него страшно было смотреть, так он позеленел. Приказ из Москвы: Кренкелю следить за самолётом на аварийной войне, кто знает, может, приледнились. Настроили аварийную радиостанцию. Кренкель не отходил от неё больше двух суток. Безрезультатно. Московское радио сообщило: Леваневский молчит…*

***18 августа.***  *Мы опасаемся цинги. Кстати, «специалист» по цинге у нас был, и довольно крупный – Эрнст. В 1936 году во время зимовки на Северной Земле эта болезнь едва не свела его в могилу. Цинга у него была особенная. Наверное, из‑за того, что Кренкель коллекционировал разные редкости, на его долю и вид цинги выпал редчайший, грозивший внутренним кровоизлиянием. Если бы ледокол «Сибиряков» опоздал на считанные дни, всё могло случиться. Поэтому Эрнст с особым рвением занимался физическим трудом…*

***14 октября.***  *Эрнст спит «в три порции»: по часу или по два, так как ему часто нужно вставать для работы на радиостанции…*

***15 ноября.***  *Эрнст после обеда лёг отдыхать. У него есть замечательная особенность: спать в любое время и в любом положении. Теодорыч никогда не страдает бессонницей и в состоянии, как мне кажется, проспать 20 часов без перерыва. Но у нас это невозможно: четыре раза в сутки – через каждые шесть часов – ему надо работать по радио с островом Рудольфа, и Теодорычу приходится отсыпаться только урывками.*

*Хорошо отдохнув, Эрнст становится весел: острит, рассказывает забавные истории, почёрпнутые в неоднократных путешествиях по Арктике. Он, между прочим, переделал слова популярной песни, и мы теперь поём её так: «Дрейфовать в далёком море посылает нас страна». На лаборатории Ширшова, напоминающей продуктовый ларёк, появилась надпись: «Пива нет». Сделал её Женя, но, вероятно, по совету Эрнста…*

***27 ноября.***  *Теодорыч поставил всех на ноги весёлым криком:*

*– Браточки, вставайте, чай готов! Быстрее, орлы!*

*Всю ночь на своей вахте он чутко бережёт наш сон. Коченеющими пальцами Теодорыч делает карандашные записи в журнале, после того, как он на ветру сменил самописец в метеорологической будке. Приятно в палатке! А вокруг бушует пурга.*

***1 декабря.***  *Эрнст долго не мог заснуть, жаловался на боль в сердце. По совету Ширшова он принял какие‑то капли, но они ему не помогли. Эрнст так и не заснул, а беспокойно ворочался с боку на бок. Не знаю, чем ему можно помочь.*

***20 декабря.***  *На жестяной коробке из‑под продовольствия уложен мягким свёртком запасной спальный мешок. Строго вытянувшись, помещается на нём длинная фигура Кренкеля. Перед его неподвижным и бесстрастным лицом развёрнуты страницы журнала. Нажимая ключ, он буква за буквой перегоняет очередную тысячу слов на Рудольф. Монотонно гудит моторчик. Видно, как буквы выскакивают в мировой эфир, – в антенном проводе мигает лампочка. Неожиданно раздаётся лёгкий треск и пахнет гарью. Величавое спокойствие Эрнста мигом нарушено, он рычит. Левой рукой резко выключает передатчик.*

*– Минуточку, Теодорыч, – Иван Дмитриевич быстро вытаскивает из‑под себя длинный грязный шерстяной чулок и, протянув руку через Петину голову, обматывает им провод. Авария исправлена, и вновь жужжит моторчик.*

***22 января 1938 г.***  *Во время ночного дежурства Эрнст очищал тамбур от снега. Каждый раз ему приходилось пробивать в снегу нору, чтобы выйти из палатки. Свежий человек, увидев его, подумал бы, что это медведь, вылезающий из берлоги.*

***7 февраля.***  *Опять свирепствует пурга… Я думаю, что радиостанцию надо погрузить на нарты, пусть Кренкель работает у нарт, а то во время сильного сжатия ему не успеть собрать и уложить радиостанцию, и она может утонуть. Радиостанцию мы берегли больше, чем самих себя…*

*Согнувшись в три погибели, сквозь маленькую дверцу ползёт длинный Эрнст. Долгополая его малица подвязана куском верёвки. Войдя в палатку, он прежде всего приближает к примусу руки, чтобы согреть озябшие пальцы. Бедняга Эрнст больше всего страдает от мороза: ему приходится работать на ключе голой рукой…*

***19 февраля.***  *Последние сутки на станции «Северный полюс»… Лагерь прекращает своё существование. Эрнст сидит в своём снежном домике и передаёт наш рапорт правительству об окончании работы станции…*

*Эрнст вышел из снежного домика своей радиостанции. Только, что он передал: «Всем, всем, всем…» о том, что радиостанция «UPOL» закончила свою работу в Центральной полярном бассейне…». (Папанин, 1938, Фёдоров, 1979).*

Рабочая нагрузка Кренкеля на дрейфующей станции была чрезвычайно велика. Б.А.Кремер, воспитанник Кренкеля, писал:

*«Четыре раза в сутки передавал он по радио через полярную станцию Остров Рудольфа очередные сводки погоды, регулярно через ту же станцию посылал в Арктический институт обширные донесения, содержащие предварительные отчёты о всех научных наблюдениях и исследованиях Фёдорова и Ширшова, корреспонденцию в центральные и местные газеты – советские люди проявляли огромный интерес к жизни и работе полярников на первой дрейфующей станции. Много радиограмм шло с Большой Земли в адрес самой дрейфующей станции, и на них надо было отвечать.*

*Помимо этой текущей работы, Кренкель занимался наблюдениями за прохождением коротких радиоволн в арктических условиях и ещё успевал поддерживать радиосвязь с любителями – коротковолновиками Советского Союза, Европы, Америки, Новой Зеландии, причём делалось это во время ночных дежурств Кренкеля – а он дежурил каждую ночь, до шести утра. И, наконец, вместе с Папаниным и Фёдоровым помогал Ширшову в очень трудоёмких глубоководных гидрологических наблюдениях, выполнявшихся тогда с помощью ручной лебёдки». («Наш Кренкель», 1975).*

В конце января 1938 года над станцией, находившейся в южной части Гренландского моря, разразился страшный шторм. Льдина начала разрушаться и вскоре распалась на несколько кусков, разделённых трещинами и разводьями. Одна из трещин прошла под жилой палаткой, пришлось переселиться в снежный домик. Радиостанцию закрепили на нартах, чтобы в любой момент её можно было перетащить на другое место. Работать телеграфным ключом на открытом воздухе, в мороз и ветер, было мучительно тяжело. Но именно теперь бесперебойная работа радиостанции приобрела жизненно важное значение. И Кренкель, как всегда, оставался на посту.

…По возвращении папанинцев в Москву Эрнста Теодоровича назначили начальником Управления полярных станций Главсевморпути. И это не было просто данью уважения. Более подходящей кандидатуры трудно себе представить. В 35 лет Кренкель имел за плечами четыре зимовки на стационарных и одну – на дрейфующей станциях, участие в двух знаковых воздушных и трёх морских экспедициях. Его однозначно называли полярным радистом номер 1.Вспоминает В.С. Сидоров, вице‑президент Ассоциации полярников, Герой Социалистического Труда:

*«Когда вся страна ликовала по случаю благополучного возвращения героев‑папанинцев на Большую Землю, нам, троим ребятам из города Меленки Владимирской области, удалось пробраться в Москву и встретиться с Эрнстом Теодоровичем.*

*Несмотря на предельную занятость, он не отмахнулся от каких‑то ребятишек, а очень серьёзно выслушал и задушевно поговорил с нами. Это было чертовски здорово! Впервые в моей одиннадцатилетней жизни взрослый человек – и какой человек, о нём знал весь мир, – разговаривал со мной, как с равным. Кренкель покорил наши детские сердца своей простотой, обаянием, мудростью. Беседа была непродолжительной, но Эрнст Теодорович смог объяснить, что требовалось от нас, мальчишек, тогда же, немедленно, и что потребует от нас жизнь потом, в будущем». («Наш Кренкель», 1975).*

Все, знавшие Э.Т. Кренкеля тех лет, однозначно говорят о его необычайной скромности и простоте, несмотря на высокий занимаемый пост. Вспоминает писатель В.Г. Лидин:

*«Я почти не встречал человека, менее склонного говорить о себе, о том, что пережито им и что им найдено в удививших мир полярных скитаниях. На вопросы такого порядка Кренкель обычно не только отмалчивался, но и иронической шуткой сразу же отстранял их: «Давай лучше поговорим о Луне или о пиве: что‑то горчит за последнее время» или «Ладно, как‑нибудь разберёмся. Давай дальше…».*

*Когда по возвращении с дрейфующей льдины полярников засыпали не только цветами, но и подарками, среди подарков оказался и гипсовый бюст, правда, лишь отдалённо похожий.*

*– Не знаю, что с ним и делать, – сказал Кренкель, – для городской площади он мал, для квартиры велик, для сада не подходит, станет портить пейзаж, всё‑таки в саду цветы…*

*В зимнюю стужу, когда люди кутаются во всё тёплое, Кренкель носил холодное старенькое пальтишко – не потому, что щеголял закалённостью полярника: кстати, на всю жизнь он заработал ревматизм, – а лишь потому, что всякая внешняя тщета была ему чужда, я знал это пальтишко поистине множество лет и сказал однажды:*

*– Кажется, я сам куплю тебе новое пальто.*

*Он удивился:*

*– А чем это плохо? Оно непромокаемо, пропотел его за несколько зим, – и ушёл, высокий, в стареньком своём холодном пальто, похожий на какого‑нибудь неудачника». («Наш Кренкель», 1975).*

После возвращения в Москву Эрнсту Теодоровичу почти три года не удавалось взяться за ключ. Руководящая работа в Главсевморпути, депутатские обязанности и другие общественные нагрузки поглощали его целиком. RAEM не появлялся в эфире, а его передатчик стоял в радиоотделе Политехнического музея. Однако, понимая, что подготовка резерва радистов имеет важное оборонное значение, Кренкель в начале 1941 года возобновил деятельность в эфире и выступил с призывом ко всем старым радиолюбителям помочь Осоавиахиму в новом подъёме работы на коротких волнах.

В годы Великой Отечественной войны Эрнст Теодорович выполнял важные поручения командования Главсевморпути: руководил эвакуацией полярников из Москвы, переброской Арктического института из блокадного Ленинграда в Красноярск, в качестве заместителя начальника Главка практически руководил Северным морским путём (Папанин в то время был уполномоченным ГКО в Архангельске и Мурманске).

Н.Н. Стромилов вспоминает эпизод, связанный с военными годами:

*«Скончавшийся недавно слесарь‑сборщик одного из московских заводов, Л.Д. Миронов, в прошлом партизанский радист, рассказывал мне вот что:*

*– Кренкеля мы не раз, бывало, вспоминали добрым словом в тылу врага. Да и как не вспомнить? Ведь нам, партизанским радистам, как и ему, приходилось держать связь в условиях, которые вряд ли назовёшь обычными. Лес. Мороз лютый, а костёр разжечь нельзя. Штормовой ветер, пурга. Или осенью по две недели, не переставая, хлещет затяжной ленинградский дождь. Сухой нитки на тебе нет. И всё‑таки работаешь. Вспомнишь: на Кренкеля надвигались ледяные валы, ну а на нас – лавины карателей. Какая разница? Выдержал же Кренкель на льдине. И это было примером для нас». («Наш Кренкель», 1975).*

Когда после войны возобновилась массовая работа в области радиолюбительства, Эрнст Теодорович стал заместителем председателя Комитета коротковолнового любительства Осоавиахима СССР, членом редколлегии журнала «Радио», председателем оргбюро Центрального радиоклуба. По его инициативе бюро ЦК ВЛКСМ и ЦС Союза Осоавиахима СССР приняли постановление «О развитии работы по коротковолновому радиолюбительству». Для повышения мастерства полярных радистов были организованы радиоклубы на Диксоне, в Тикси и Амдерме.

Однако налаженной жизни семьи Кренкелей подходил конец. Слово А.А. Афанасьеву, в то время начальнику Главсевморпути:

*«В 1948 году в моём кабинете раздался звонок кремлёвского телефона.*

*– Товарищ Афанасьев, говорит секретарь ЦК Кузнецов. У вас работает Герой Советского Союза полярник Кренкель?*

*– Да, он начальник Управления полярными станциями, опытный и авторитетный руководитель, многие годы зимовал на полярных станциях ещё до зимовки на льдине с Папаниным. Лучший радист, председатель Общества радистов – коротковолновиков. И человек хороший, скромный. Арктику знает и любит.*

*– Подождите. Характеристика его у нас есть. Решение состоялось. Он освобождён от занимаемой должности, выполняйте решение ЦК.*

*– А если он пожелает поехать на зимовку в Арктику? Он ведь отличный полярник, – поспешил я.*

*– Откажите. – И в трубке раздались короткие гудки…*

*Вызвал, жду его и ничего не понимаю. Это третий Герой Советского Союза – папанинец, которого освобождают. Чехарда какая‑то…». (Афанасьев, 2003).*

Оставив работу в Главсевморпути, Эрнст Теодорович возглавил в 1948 году один из московских радиозаводов. А с 1951 года и до последнего дня его деятельность была связана с НИИ гидрометеорологического приборостроения в Москве. Здесь он возглавил лабораторию по проектированию автоматических метеостанций, затем – отдел морских метеостанций, а в 1969 году стал директором института.

Вспоминает Д.Я. Суражский, конструктор радиоаппаратуры, лауреат Государственной премии:

*«Судьбе угодно было свести меня с Кренкелем, и опыт тесного общения с ним в течение двух десятилетий позволяет мне утверждать, что последний период его жизни не менее ярок, чем фейерверк его зимовок и дрейфов, прошумевших на весь мир. Ибо быть таким человеком, каким был Кренкель, – сродни подвигу, хотя у самого Эрнста Теодоровича подобное утверждение вызвало бы недовольную и ироническую усмешку.*

*Мне лично другого такого человека, как Кренкель, в своей немалой жизни встречать не доводилось. И если бы за ним не числились столь славные дела, если бы он был никому не известным, «обыкновенным» человеком, от этого для меня его человеческая ценность не убавилась бы ничуть*

*Требовательность отлично уживалась в Кренкеле с редкой добротой и благожелательностью к товарищам по работе. Конечно, никто не вёл «статистику» неисчислимых добрых дел Эрнста Теодоровича. А жаль! Я не припомню случая, чтобы он отказал кому‑нибудь из тех, кто приходил к нему за помощью, – если, конечно, просьба была оправдана. Для него не было пустяков, и если кому‑то надо было поставить телефон – он добивался этого. И если кто‑то остро нуждался в улучшении жилищных условий – он добивался этого. Причём никогда не стеснялся обеспокоить высокое начальство, от которого зависело дело». («Наш Кренкель», 1975).*

Работать в НИИ ГМП Кренкель начал с лаборатории автоматических радиометеорологических станций. У него был большой опыт практического использования подобной аппаратуры в сложных условиях Арктики. Всё это позволило Эрнсту Теодоровичу очень быстро проникнуть в суть проблемы, подсказывать наиболее выгодное решение. Он был хорошо осведомлён даже в весьма далёких от его радиотехнической специальности отраслях знаний.

Летом 1954 года институту поручили создание морских гидрометеорологических систем. Для этой цели была организована новая лаборатория, руководство которой поручили Кренкелю. Через два года на её базе создали отдел, добившийся серьёзных успехов. Конструкторы разработали систему непрерывного измерения температуры воды на различных горизонтах и элементов морского волнения – гидрометеорологический измерительный комплекс на плавучем буе. Эрнст Теодорович был не только блестящим организатором, но и непосредственным участником создания этой сложной аппаратуры. Над автоматическими системами он работал многие годы и, став в 1969 году директором института, курировал это направление. Когда конструктор Г.Н. Соловьёв завершил разработку новой АРМС, Кренкель вместе с ним вылетел на Камчатку, где устанавливались первые образцы. На вертолёте они облетели весь полуостров, выбирая подходящие места.

Известны случаи, когда дело тормозилось из‑за отсутствия какой‑либо дефицитной детали. И если никто из сотрудников не мог сдвинуть дело с места, Эрнст Теодорович брался за него сам, ехал куда нужно, тратил иногда недели, но с пустыми руками не возвращался. Для него не существовало мелочей, так называемой «чёрной» работы. Бережно относясь к чужим мыслям и идеям, терпеливо и с интересом выслушивал доводы участников научных дискуссий. Если убеждался, что предложение перспективно, делал всё для его реализации, но требовал чёткости в работе. Отдавая приоритет службе, Эрнст Теодорович много душевных сил и внимания уделял семье. Слово писателю В.Г. Лидину:

*«При всей своей неудержимой страсти к путешествиям, к широкому познанию мира, Кренкель был трогательно близок к домашним, любил детей, семью, вырастил двух девочек от первого брака жены, а к сыну испытывал то чувство товарищеской привязанности, которое не только стирало разницу их лет, но как бы делало их сверстниками. Он любил многолюдство в своей квартире, обретённое после многих лет бездомья, одиночества на полярных станциях, – любил людей, беседы, застольные речи, по‑детски восхищался, если что‑либо получалось удачно». («Наш Кренкель», 1975).*

Вспоминает Т.Э. Кренкель, сын полярника:

*«Мать – обаятельная, умная и властная женщина, умевшая заставить окружающих себя уважать, – была стержнем семьи, другом и советником отца в любых вопросах. Она всегда предоставляла ему полную свободу действий и решений во всём, что касалось его работы. А работой была Арктика…*

*Не помню случая, чтобы в нашей семье кто‑нибудь повысил друг на друга голос. Лишь единственный раз отец закричал на меня, причём меня тогда напугал не столько крик, сколь необычность его. Я с шумом вбежал к нему в кабинет, не обратив внимания на то, что отец сильно взволнован. Ему только что позвонили и сообщили о смерти Петра Петровича Ширшова…*

*Отец был очень ровен и одинаков в обращении со всеми, с кем ему приходилось сталкиваться, будь то государственный деятель или же, скажем, лифтёрша тётя Настя в Доме полярников. Этой чертой отец был в значительной мере обязан тому же О.Ю. Шмидту и В.Ю. Визе, которые «совершенно одинаково, одним и тем же голосом, одинаково вежливо» разговаривали со всеми…*

*Добряком отец был необычайным. Прежде всего, это сказывалось в его отношении к животным. Частенько у нас в доме неожиданно появлялся какой‑нибудь безродный котёнок, причём это сопровождалось примерно такой аргументацией, обращённой к маме:*

*– Ты знаешь, Наташка, он такой славный, жалко мне его, беднягу. Пусть поживёт у нас…*

*В быту отец был очень непритязателен. Его устраивало то, что есть, и так, как всё расставлено и разложено в данный момент. Как все мужчины, он очень сердился, когда кто‑нибудь из женщин наводил в его комнате порядок. Очень любил старые и заслуженные вещи. У него были любимые старые‑престарые шлёпанцы, видавший виды домашний пиджак, полощущиеся внизу – настолько они были широки – домашние брюки, любимый прокуренный мундштук и бывалый перочинный ножик». («Наш Кренкель», 1975).*

Конечно, напряжённая работа в институте не позволяла Кренкелю бывать в Арктике. Но он продолжал о ней мечтать. Е.К. Фёдоров, вернувшийся к тому времени на должность председателя Госкомгидромета СССР, вспоминал такую просьбу Кренкеля:

*«Знаешь, давай найдём какой‑нибудь островишко в Ледовитом океане. Построим там маленькую станцию. Доверьте мне, чтобы я был там один, прожил бы там, проработал, провёл бы все наблюдения и держал радиосвязь». («Наш Кренкель», 1975).*

Эту идею Фёдоров не поддержал, но предложил старому товарищу побывать в Антарктике, возглавив морскую экспедицию на научно‑исследовательском судне «Профессор Зубов». Помимо знакомства с ледяным континентом, этой рейс позволил ему завершить работу над мемуарной книгой «RAEM – мои позывные».

Из воспоминаний Т.Э. Кренкеля:

*«Как мечтал он о плавании к берегам Антарктиды! Для него было бы противоестественным, посвятив жизнь Арктике, упустить возможность побывать в Антарктике. Поэтому когда Евгений Константинович Фёдоров предложил отцу быть начальником рейса «Профессора Зубова», он, конечно, обрадовался такому назначению…*

*Рейс «Профессора Зубова» был обычным. Корабль вёз смену полярников для советских станций в Антарктиде, но, как и во всяком рейсе, были свои трудности. Потом участники рейса рассказывали, что в сложных ситуациях отец умел принимать решения быстро, но без опрометчивости, руководствуясь здравым смыслом и просто человеческим пониманием сложившейся обстановки, сильных и слабых сторон окружающих его людей». («Наш Кренкель», 1975).*

Слово В.С. Сидорову:

*«Очередная моя встреча с Эрнстом Теодоровичем состоялась на борту «Профессора Зубова», по возвращении его из антарктического рейса. Кренкель стоял в окружении полярников на верхней палубе, курил. На какое‑то время толпа встречающих отхлынула, и мы остались вдвоём. Вдруг Эрнст Теодорович как‑то обмяк, навалился грудью на планшир. Лицо его побелело, и он начал терять сознание, успев шепнуть:*

*– Вася, достань пузырёк, срочно!*

*И указал на карман, где, оказывается, хранилось у него лекарство. Через минуту, когда снова подошли товарищи, он выпрямился, подал мне знак молчать и, как ни в чем ни бывало, рассказал какую‑то презабавную историю. Да, Кренкель умел побеждать боль, и никогда люди не видели его хоть чуточку слабым». («Наш Кренкель», 1975).*

Отдавая много сил институту, Кренкель продолжал оставаться страстным радиолюбителем, находя в этой работе своеобразное отдохновение. Вот как писал об этой его страсти сын, Теодор Эрнстович:

*«Не знаю, существовал ли когда‑нибудь среди радиолюбителей человек, более увлечённый этим делом, чем отец. Помню, с каким прямо‑таки юношеским нетерпением летом 1956 года он налаживал радиоаппаратуру, вновь возвращаясь к коротким волнам. Оборудование рабочего места было вполне в духе его традиций – аппаратный журнал, будильник, ключ, привинченный здоровенными шурупами, на выходе передатчика тепловой прибор, примотанный проволокой, короче говоря, «дедушка советского радиолюбительства». На даче в рабочем кабинете отца стояла его радиоаппаратура, на которой он по вечерам, а большей частью далеко за полночь, когда эфир на коротких волнах особенно интересен, «цмыкал» или, иначе, «цыкулил». Над столом окно было сделано в виде иллюминатора, так что всё напоминало радиорубку корабля».(«Наш Кренкель», 1975).*

С 1961 года и до последних дней Эрнст Теодорович был бессменным председателем Федерации радиоспорта СССР. Участие в соревнованиях, чемпионатах и радиовыставках, знакомство с работой местных федераций отнимали у него немало времени. Но он проводил заседания президиума Федерации деловито и весело, создавая дружескую и непринуждённую обстановку.

60‑летие Эрнста Теодоровича отмечалось в Доме дружбы народов на Арбате руководством ЦК ДОСААФ, Управлением связи Советской Армии, Гидрометслужбой СССР и прочими организациями, к деятельности которых был близок Кренкель. На торжество пришли известные полярники, лётчики, радиоспециалисты, коротковолновики.

В последние годы жизни к многочисленным общественным должностям Кренкеля прибавилась ещё одна – в 1966 году его выбрали председателем правления вновь созданного Всесоюзного общества филателистов. Он сам признавался, что главными его друзьями являются книги, а коллекционирование – второе увлечение. Недаром первым выступлением Эрнста Теодоровича в прессе на филателистическую тему стала статья в газете «Советская культура» под заголовком: «Это радость – дарить марке свой досуг».

Должность председателя правления ВОФ была достаточно хлопотной. Верхоглядство в среде коллекционеров нетерпимо. Поэтому, по горло занятый работой в институте, он находил время, чтобы прорабатывать книги по филателии и уверенно чувствовать себя в этой среде.

Слово известному коллекционеру и историку филателии, журналисту Е.П. Сашенкову:

*«Своей коллекцией Кренкель занимался из чистого любительства и никогда не рассчитывал на соискательство наград или соперничество на филателистических выставках. К раритетам – редко встречающимся экземплярам – он относился спокойно; их исключительность, иногда подлинная, а чаще создаваемая искусственно, вызывала у него почтение, но отсутствие той или иной относительно доступной редкости никогда не обескураживало. Это было примечательной чертой Кренкеля‑филателиста». («Наш Кренкель», 1975).*

На одном из конгрессов Международной филателистической федерации Эрнста Теодоровича избрали членом исполкома. Работая на этом посту с большой энергией и инициативой, Кренкель способствовал поднятию авторитета советской филателии во всём мире. Не раз он представлял на крупных международных выставках Всесоюзное общество филателистов. В Париже и Карл‑Маркс‑Штадте, Праге и Кракове, Софии и Бухаресте, Лондоне и Будапеште – всюду бывали ему рады, всюду находились у него друзья, старые и новые. Встречи, пресс‑конференции, интервью… Хорошо запомнилась Кренкелю выставка «Прага‑68», где после 37‑летнего перерыва он встретился с Умберто Нобиле – известным конструктором дирижаблей «Норвегия» и «Италия», участником исторической встречи дирижабля «Граф Цеппелин» и парохода «Малыгин» в бухте Тихой в 1931 году. Вместе они руководили запуском рекламных почтовых шаров, председательствовали на заседаниях, а затем бродили по ночной Праге и вспоминали, вспоминали…

Нельзя не сказать и о почтовых выпусках, посвящённых персонально Кренкелю. В 1973 году, уже после его кончины, вышла марка, отметившая 70‑летие полярника. Портрет дан на фоне трёх сюжетов, напоминающих о знаменитых зимовках на «Челюскине», острове Домашнем и дрейфующей станции «Северный полюс». Тогда же вышел маркированный почтовый конверт работы народного художника СССР Яр‑Кравченко. В день 70‑летия проводилось гашение конверта специальным штемпелем с позывным RAEM. Завершил этот юбилейный почтовый набор номерной сувенирный листок. На нём воспроизведена описанная марка и радиопередатчик, рисунок окаймляют знаменитые радиопозывные Кренкеля.

В 1981 году в серии «Корабли науки» вышла марка, посвященная научно‑исследовательскому судну «Эрнст Кренкель». На фоне судна в открытом океане дан овальный портрет полярника.

В 1993 году, к 90‑летию Эрнста Теодоровича, официальных почтовых изданий не было, но память о нём настолько широка, что несколько филателистических клубов выпустили свои неофициальные, так называемые «клубные», конверты и сопроводительные штемпеля. В этом выразилась всеобщая любовь к известному человеку.

А вот 100‑летний юбилей Кренкеля издательско‑торговый центр «Марка» отметил в 2003 году выпуском почтовой марки и конверта, которые гасились на Московском почтамте специальным штемпелем.

Таково довольно солидное филателистическое обрамление имени и образа Э.Т. Кренкеля – первого председателя правления Всесоюзного общества филателистов.

О последних годах жизни Кренкеля вспоминает В.С. Сидоров:

*«В 1970 году я вернулся из экспедиции и навестил Кренкеля. Вот тогда‑то он и посоветовал мне бросить якорь на Большой Земле и поработать на «чёрной работе», имея в виду должность заместителя директора института, которым он руководил сам. Я, не раздумывая, воспользовался его советом, не веря своему счастью, стал работать под непосредственным руководством Кренкеля.*

*Работать с ним было очень легко и очень интересно. Вопросы любой сложности он решал с глубоким знанием дела, непринуждённо и как‑то по‑домашнему просто. Своей скоромностью, кипучим энтузиазмом, работоспособностью и умением всюду и всегда создавать непринуждённую товарищескую атмосферу – на работе ли, в неофициальном ли общении – он завоевал всеобщую любовь и уважение окружающих.*

*Кренкель умело сочетал руководство институтом с практической помощью своим товарищам по работе. Добрым советом и непосредственным участием он всегда, когда в том возникала необходимость, помогал начальникам отделов, лабораторий и своим заместителям. Он умел так поставить дело, что к нему легко можно было обратиться по любому, казалось бы, неразрешимому и спорному вопросу и всегда сразу же получить надёжное решение. И, выходя от Кренкеля, я частенько испытывал лёгкие угрызения совести: как это я сам не додумался до такого простого решения?». («Наш Кренкель», 1975).*

О последней встрече с Кренкелем В.С. Сидоров пишет так:

*«В конце рабочего дня Эрнст Теодорович по обыкновению зашёл ко мне в кабинет поделиться впечатлениями, подытожить события дня, «подкинуть» одну‑другую перспективную задачку на завтра. Он собирался лететь на Кубу, и в связи с этим ему были сделаны профилактические прививки. Чувствовал он себя неважно. Знобило, держалась повышенная температура, ощущалась боль в области сердца. Он поведал мне о своём скверном состоянии. Я посоветовал ему срочно ехать домой, лечь в постель и полежать денёк‑два. Я сам испытал подобное состояние перед отправкой в Антарктиду, когда мне также сделали прививку, и после неё двое суток у меня держалась высокая температура. Сказал об этом Кренкелю. Он обещал «закруглить» все спешные дела и последовать моему совету, отлежаться. Но где там! Дела увлекли его.*

*В постель он лёг только тогда, когда уж не мог держаться на ногах. В больницу ехать категорически отказался. Дети Эрнста Теодоровича вызвали «неотложку»… Даже в последние секунды своей жизни Кренкель нашёл в себе силы пошутить. Усаживаясь в санитарную машину, он помахал водителю рукой и сказал:*

*– Привет пилоту!*

*Это были последние слова Эрнста Теодоровича Кренкеля». («Наш Кренкель», 1975).*

Скончался Э.Т. Кренкель 8 декабря 1971 года, не дожив две недели до 68‑ми лет. Имя выдающегося советского полярника увековечено в названиях залива на восточном берегу о. Комсомолец (Северная Земля), Полярной гидрометеорологической обсерватории на острове Хейса (Земля Франца‑Иосифа), Центрального радиоклуба в Москве, Электротехникума связи в Санкт‑Петербурге, научно‑исследовательского судна Гидрометслужбы.

Ежегодно 24 декабря, в день рождения Эрнста Теодоровича, у его могилы на Новодевичьем кладбище в Москве собираются близкие люди, соратники и ученики. После этого они совершают круг по кладбищу, последовательно останавливаясь у могил Ширшова, Фёдорова, Папанина, Шмидта. Оставляют цветы, поднимают стопки, поминают о былом. Но начинают всегда у могилы Кренкеля и именно в его день рождения. Наверное, не случайно.

###### *Соратники и современники о Э.Т. Кренкеле*

###### *(«Наш Кренкель», 1975)*

***Е.К. Фёдоров –***  академик, начальник Гидрометслужбы СССР, Герой Советского Союза:

*«Эрнст Теодорович многому нас научил. Я лично многим обязан ему в своей жизни, как и многие из тех, кто с ним работал, многому у него научился. И вот, если подумать, а что нам нужно от него более всего унаследовать? Я полагаю, чувство долга, с которым он всю свою жизнь прожил. Он был воплощением долга перед своими товарищами, в любом коллективе, где он работал».*

***И.Д. Папанин –***  начальник Главсевморпути, дважды Герой Советского Союза:

*«Радист на зимовке всегда чуть‑чуть особенный человек. Через радиста проходит тот главный нерв, что связывает горстку людей с Большой 3емлёй, со страной, с миром…*

*Эрнст Теодорович Кренкель был мужественным человеком. Он гордился тем, что даже с тонущего «Челюскина» не подал сигнала SOS. В трудные минуты – а наш плавучий лагерь («СП‑1») в один прекрасный день оказался на обломке льдины размером 30 × 50 м – Кренкель, бывало, заведёт патефон или предложит сыграть в шахматы. Сколько партий я ему проиграл – не счесть!… Когда трещина прошла буквально рядом с палаткой и срочно надо было из неё выбираться, Кренкель в своём обычном шутливом тоне сказал: «Давайте прежде всего чайку попьём…».*

*Спасибо судьбе за то, что она подарила нашей четвёрке такого прекрасного и верного товарища, как Эрнст Теодорович Кренкель».*

***Б.А. Кремер –***  начальник ряда полярных станций, Почётный полярник:

*«Трудно сыскать человека более скромного, более непримиримо относящегося к ложному пафосу и затасканной героике, чем Эрнст Теодорович.*

*Кто‑то разделяет мнение, что он «возвысился на фоне серой массы радистов своего времени». Подобное мнение мало того, что неверно по самой сути, но и умаляет самого Кренкеля. В том‑то и состоит подлинная заслуга Эрнста Теодоровича, что даже на таком блестящем фоне, как его знаменитые коллеги, он был, так сказать, «вне конкуренции». Потому что в этом человеке с наибольшей полнотой и выразительностью счастливо совместились все лучшие качества, свойственные каждому из них в отдельности».*

***В.Г. Лидин –***  писатель, участник челюскинской эпопеи:

*«Эрнст Теодорович Кренкель, несмотря на свою суровую биографию, был человеком лирическим и задушевным, по‑детски жадным слушателем, если касалось чьих‑нибудь дел или судьбы, и вместе с тем – человеком ироническим; и хотя его ирония была всегда остра, но в своей основе беззлобна. Просто он любил мир со всеми его просторами и красками, любил людей, но не прощал пошлости и обывательщины, – пожалуй, лишь в этих случаях бывал беспощаден в своих характеристиках, и ещё – любил книги».*

***О.Н. Комова –***  метеоролог, участница челюскинской эпопеи:

*«Кренкеля любили все челюскинцы – за его весёлый, даже немного озорной характер, искреннее, товарищеское отношение к людям, неистощимый, какой‑то добрый юмор, за благожелательность и чуткость».*

***Н.Н. Стромилов –***  радиоинженер, участник Первой воздушной экспедиции на Северный полюс:

*«В любом деле кто‑то всегда бывает первым. В арктическую связь короткие волны первым стал внедрять Кренкель. Вскоре по проложенному им пути пошли другие. Сразу оговоримся: это не было шоссе с асфальтовым покрытием. Это была ухабистая тропа со многими поворотами, на которой приходилось сталкиваться с неверием в короткие волны, косностью, равнодушием, а то и явной неприязнью».*

***М.И. Шевелёв –***  начальник Управления полярной авиации Главсевморпути, Герой Советского Союза:

*«Работали мы с Эрнстом Теодоровичем и позже, в Главсевморпути, когда он возглавлял Управление полярных станций. Мы с ним дружили, что, впрочем, продолжалось до последних дней его жизни, испытывали друг к другу взаимную симпатию, даже нечто вроде родства душ. Мы одинаково подходили к жизненным явлениям, к работе, к человеческим отношениям. Причём я не помню, чтоб у нас с Кренкелем бывали длинные разговоры. Мы отлично понимали друг друга сразу, с полуслова. «Вопрос ясен, пошли дальше» – такое резюме чаще всего подводило итог нашим беседам».*

***В.С. Сидоров –***  вице‑президент Ассоциации полярников, Герой Социалистического Труда:

*«С малых лет Кренкель служил мне образцом для подражания. Как и многие мальчишки моего поколения, я стремился стать таким, как он. Всю свою жизнь подчинил я тому, чтобы быть хоть в чём‑то похожим на него, а позднее, будучи уже близко знаком с Эрнстом Теодоровичем, изо всех сил старался делом заслужить его скупое одобрение».*

***Д.Я. Суражский –***  радиоконструктор, лауреат Государственной премии СССР:

*«Юмор бывает очень и очень разным. А у Кренкеля он был такого свойства, что все 20 лет его пребывания в институте я шёл на работу, как на праздник!».*

### Евгений Константинович Фёдоров



###### *Основные этапы биографии*

***1910 г.***  – родился 10 апреля в г. Бендеры (Молдавия).

***1917–1927 гг.***  – учёба в средней школе, г. Нижний Новгород.

***1927–1928 гг.***  – техник магазина радиотоваров в Нижнем Новгороде.

***1928–1932 гг.***  – учёба на физико‑математическом факультете Ленинградского университета.

***1932–1933 гг.***  – зимовка в полярной геофизической обсерватории Бухта Тихая, Земля Франца‑Иосифа.

***1934–1935 гг.***  – зимовка в полярной геофизической обсерватории Мыс Челюскина, Таймыр.

***1937–1938 гг.***  – зимовка на дрейфующей станции «Северный полюс‑1», награждение орденом Ленина (1937); присвоение званий Героя Советского Союза и доктора географических наук, избрание депутатом Верховного Совета СССР (1938).

***1939 г.***  – директор АНИИ.

***1939–1947 гг.***   – начальник Гидрометслужбы при СНК СССР (в годы войны – при Наркомате обороны); награждение двумя орденами Отечественной войны, орденом Кутузова, Сталинской премией; присвоение звания генерал‑лейтенант; избрание членом‑корреспондентом АН СССР.

***1947–1956 гг.***   – работа в Геофизическом институте АН СССР.

***1947–1952 гг.***   – зав. лабораторией атмосферного электричества, начальник Эльбрусской комплексной экспедиции.

***1952–1956 гг.***  – начальник Геофизической комплексной экспедиции.

***1954 г.***  – двухмесячная командировка в Высокоширотную воздушную экспедицию «Север‑6».

***1956–1981 гг.***   – работа в Институте прикладной геофизики АН СССР: с 1956 г. – заместитель директора; с 1959 г. – по совместительству директор ИПГ.

***1959–1962 гг.***   – главный учёный секретарь Президиума АН СССР.

***1962–1974 гг.***   – начальник Гидрометслужбы СССР: 1967 г. – руководство рейсом НИС «Профессор Визе» в Антарктиду; 1969 г. – награждение второй Государственной премией СССР; 1974 г. – избрание депутатом Верховного Совета СССР.

***1974–1981 гг.***   – работа в Советском комитете защиты мира: с 1974 г. – заместитель председателя; с 1979 г. – председатель СКЗМ; в 1976 г. – избрание вице‑президентом Всемирного совета мира.

***1981 г.***  – скончался 30 декабря, похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.

###### *Геофизик и метеоролог Е.К. Федоров*

Вот как описывал Е.К.Фёдоров своё детство:

Отец, будучи офицером русской армии, по роду службы попал в молдавский городок Бендеры. Там он женился на местной девушке, там же в 1910 году родился сын Женя. Но прожили здесь недолго. Главу семейства перевели во Владивосток, затем он воевал, а жена с сыном скитались по прифронтовым городам. После нескольких ранений отца перевели в тыл, в Нижний Новгород. Здесь семья встретила Октябрьскую революцию. До конца Гражданской войны отец, уже командир Красной Армии, готовил пополнение. После демобилизации работал счетоводом в Верхневолжском речном пароходстве. Мать в 1918 году поступила на одну из швейных фабрик Нижнего Новгорода, где проработала свыше сорока лет.

В 1927 году, окончив среднюю школу, Евгений подал документы в три ленинградских вуза: Политехнический, Инженеров путей сообщения и Электротехнический. Его интересовала, с одной стороны, профессия инженера, а с другой – было желание работать среди нетронутой природы. Однако вступительные экзамены преодолеть не удалось.

Случайно Евгений Константинович забрёл в главное здание Ленинградского университета, где располагались геологический и физический факультеты. Здесь он увидел большую доску объявлений: студентам, прибывшим после практики из Якутии, Приморья и Средней Азии, предлагалось сдать снаряжение. Тут же висело расписание занятий с заголовками лекций и практических занятий. Это показалось таким заманчивым!

Фёдоров твёрдо решил поступать в университет, что и осуществил на следующий год, поработав техником в магазине радиотоваров в г. Горьком. Геофизическое отделение не пользовалось популярностью на физическом факультете. Но для Фёдорова оно казалось воплощением мечты: соединение точной науки с природными явлениями. Первые навыки практической работы Евгений Константинович получил после третьего курса, когда студентов физфака привлекли к составлению первой магнитной карты СССР. Во все уголки страны были направлены тогда полевые партии и топографические отряды. Фёдорову поручили самостоятельную геофизическую партию, работавшую на Среднем Урале.

В последний год учёбы молодого физика увлекли полярные экспедиции. Повлияли образы норвежских исследователей Ф. Нансена и Р. Амундсена, российского профессора В.Г.Богораза‑Тана, этнографа, профессора университета, знатока Чукотки.

1932–1933 годы были объявлены Международным полярным годом. Нашей стране, составившей обширную программу, потребовался большой отряд квалифицированных наблюдателей на старые и строящиеся полярные станции. С этой целью «мобилизовали» студентов старших курсов Московского и Ленинградского университетов, Московского гидрометеорологического института, а также других вузов, например, как ни удивительно, Московской лесотехнической академии. Им давались двухгодичные отпуска для участия в работе по программе Международного полярного года.

Студенты Гидрометеорологического института И. Гутерман и А. Касаткин, Лесотехнической академии – В. Сторожко, Университета – Е. Фёдоров получили назначение в обсерваторию Бухта Тихая на Земле Франции‑Иосифа. В кабинете директора Арктического института Р.Л. Самойловича они познакомились с начальником предстоящей зимовки И.Д. Папаниным. Не предполагал тогда Фёдоров, что отныне их судьбы будут тесно связаны.

Несколько своеобразно описывает этот эпизод И.Д. Папанин:

*«Однажды в коридоре Арктического института я увидел молодого худощавого паренька, печально сидевшего у дверей кабинета одного из начальников. Я поинтересовался, кто он и что привело его сюда.*

*– Евгений Фёдоров, физик, – отрекомендовался он. – Только что окончил Ленинградский университет. Не хотят на Землю Франца‑Иосифа посылать. А я всё‑таки добьюсь своего, буду там, – упрямо, сверкнув глазами, добавил он.*

*Такое настойчивое стремление попасть в Арктику молодого специалиста пришлось мне по душе. Я сразу почувствовал, что за его скромной внешностью скрыты сильная воля и упорство, а именно такие люди и нужны в Арктике.*

*– Поедешь со мной на Землю Франца‑Иосифа? Мне как раз геофизик нужен, – предложил я ему.*

*Не откладывая дело на долгий срок, я тут же повёл Женю Фёдорова в отдел кадров, и на другой день он уже числился научным сотрудником обсерватории в бухте Тихой на Земле Франца‑Иосифа». (Папанин, 1977).*

Полярная станция в бухте Тихой была построена в 1929 году. Не только научные, но и политические соображения принимались тогда в расчет. Принадлежавшие нашей стране крайние северо‑западные острова в Ледовитом океане (Земля Франца‑Иосифа) давно уже были объектом интереса многих государств. Теперь на базе небольшой полярной станции, проводившей простейшие метеорологические и гидрологические наблюдения, предстояло построить крупную геофизическую обсерваторию – один из опорных пунктов Международного полярного года.

Груз экспедиции был обширен: дома, ангар для двух самолётов, продовольствие, аппаратура, горючее. Его доставили на Землю Франца‑Иосифа в два рейса ледокольным пароходом «Малыгин». В разгрузочных работах участвовали все сотрудники станции, разбитые на три бригады. Восемь часов работы, восемь – отдыха. И так несколько суток.

Потом началась сборка домов, строительство павильонов, ангара, склада, ветряка. «Малыгин» за это время сходил в Мурманск и вернулся вторым рейсом с остальным грузом. На борту находилась группа учёных, в том числе лаборантка А.В. Гнедич. Фёдоров был знаком в ней ещё по Ленинграду, а теперь эта дружба переросла в любовь. Позднее девушка стала его женой.

Осенью, после ухода «Малыгина», в районе бухты Тихой промышляла моржей небольшая шхуна «Смольный». Папанин уговорил капитана перебросить партию груза для небольшой полярной станции на острове Рудольфа, самой северной точке архипелага. Узнав об этом, туда отпросился и Фёдоров, чтобы провести магнитные наблюдения и сравнить их с данными предыдущих иностранных экспедиций. Поездка заняла несколько дней.

После обустройства лаборатории в бухте Тихой начались планомерные научные наблюдения. Два метеоролога, Е. Фёдоров и В. Сторожко, дежуря по очереди, фиксировали погоду каждые четыре часа и передавали кодированные сообщения на Большую Землю.

Студентов Лесотехнической академии Я. Либина и В. Сторожко, ставших впоследствии известными полярниками, привлекло обещание Папанина не ограничиваться стационарными исследованиями, а организовать походы для исправления топографических карт, изучения магнитного поля, природы этого далекого архипелага. Молодые специалисты оказались в компании опытных полярных исследователей: зоолог Л.И. Леонов, геофизик Б.Ф. Архангельский, механик А. Шоломоун, охотник‑каюр Ф.Н. Зуев, которые внесли свой вклад в становление молодежи. В ходе зимовки они учились особенностям работы в Арктике, находя оригинальные решения по улучшению конструкции нарт, походной одежды, нужной аппаратуры.

Слово И. Д. Папанину:

*«В один из походов Фёдоров и Кунашёв за 22 дня одолели более 300 км по маршруту: остров Гукера – остров Альджер – остров Хейса – острова Комсомольские – Земля Вильчека – остров Гофмана – остров Райнера – остров Рудольфа. Целью их работы было исправление карты островов и проведение исследований, с тем, чтобы определить характер магнитного поля на островах архипелага и найти его вековой ход…*

*Чтобы уточнить карту, Фёдоров сделал несколько астрономических пунктов, то есть определений широты и долготы с помощью астрономических наблюдений. Затем к этим пунктам были привязаны очертания берегов островов, проливы. Выяснилось, что некоторые острова, например Земля Вильчека, остров Гофмана и другие, нанесены на карту с большими ошибками…*

*При подходе к острову Рудольфа Фёдорову посчастливилось открыть несколько маленьких островков, расположенных в проливе между островом Рудольфа и землями, находящимися к югу от него. Острова были названы Октябрятами.*

*Лето Фёдорову и Кунашёву поневоле пришлось провести на острове Рудольфа, так как лёд во многих проливах вскрылся, и обратный путь на нартах был невозможен. Они пополнили маленький – всего четыре человека – коллектив созданной там в 1932 году станции, помогали в текущей работе, обрабатывали свои наблюдения и в конце кондов дождались шхуны, которая в августе переправила их к нам». (Папанин, 1977).*

После бухты Тихой Е.К. Фёдоров провёл год на мысе Челюскина (северная конечность Таймыра). Начальником зимовки и здесь был И.Д. Папанин. В эту экспедицию Фёдоров взял сою жену Анну Викторовну Гнедич. Она только что окончила Ленинградский университет, получив специальность геофизика. Молодые супруги смонтировали павильон и по очереди несли в нём вахту. Анне, конечно, доставалось больше: вместе с женой Папанина они создавали уют в общем жилом доме полярников, обеспечивали тёплую домашнюю обстановку.

Из дневника Е. К. Фёдорова:

*«Со свойственным ему размахом и стремлением как можно лучше обеспечить научную работу Иван Дмитриевич добился того, что нашей обсерватории выделили достаточное количество материалов. Старый дощатый домик, построенный предыдущей сменой, мы превратили в столовую с большим залом. Там же размещалась большая и удобная кухня, а в маленьких отдельных комнатах жили повар, рабочий и завхоз.*

*Новые дома получились просторные, удобные, тёплые. Широкий коридор по оси дома, по сторонам жилые комнаты и лаборатории. Пол застлан линолеумом. Топки печек выходят в коридор. По обоим торцам дома тамбуры, выходы и уборные.*

*Было достаточно места и для лабораторий, и для жилья. Люди жили по двое в просторных комнатах. У нас с Аней была жилая комната и рядом лаборатория, где размещалась аппаратура для измерения радиоактивности воздуха вместе с аккумуляторной батареей, походные магнитные приборы, справочники, приспособления для обработки лент магнитографов. Кроме того, у нас был магнитный павильон». (Фёдоров, 1979).*

Не ограничиваясь стационарными наблюдениями, Е.К. Фёдоров по собственной инициативе осуществил сложный маршрут по побережью Таймырского полуострова и низовьям реки Таймыры. Затратив много сил и энергии, он выполнил полуинструментальную маршрутную съёмку и составил топографическую карту района. Но плохая информированность сыграла с ним злую шутку. За несколько лет до этого данным маршрутом прошёл известный геолог Н.Н. Урванцев, а затем осуществила аэрофотосъёмку советско‑германская экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин». Поэтому, когда в Ленинграде Фёдоров представил свою карту, её приняли равнодушно. Она устарела, едва появившись на свет. Но этот случай многому научил и закалил молодого учёного…

О работе Фёдорова на первой дрейфующей станции подробно рассказано в его «Полярных дневниках», выдержки из которых приведены в первой главе данной книги.

А вот что писали о Фёдорове его коллеги.

Из дневника И.Д. Папанина:

*«****10 августа 1937 года*** *. Лежим на мехах, а весь наш «дворец» дрожит от ветра. Женя всё же провёл очередные метеорологические наблюдения. Но чтобы не повредить приборов, он на сегодня закрыл свои научные обсерватории. Отпустив оттяжки палаток, Женя придавил свои «кабинеты» нартами, зато теперь можно не бояться ветра…*

***1 сентября.***  *Уже вторые сутки Женя, не отрываясь, сидит за приборами. Каждый час у него есть 15 свободных минут. Но и эти минуты он не отдыхает. Ему нужно проверить по радиосигналам хронометры. Сегодня Фёдоров так увлёкся работой, что составил метеорологическую сводку для передачи на остров Рудольфа с опозданием на пять минут…*

***19 октября.***  *Женя не спал всю ночь: дежурил и проводил суточную серию наблюдения по магнитным вариациям. Он здорово устал, хочет спать, глаза его слипаются, но терпит, перемогает себя…*

***20 ноября.***  *У Жени вывалилась пломба из зуба. Каждый раз после обеда он занимается забавным «самолечением»: достаёт спичку, прочищает дупло и пальцем вставляет кусочек металла на место. Делать нечего: зубного врача у нас нет, и приходится применять доморощенные средства…*

***23 ноября.***  *У Жени маленькое происшествие. Когда он встал, мы обнаружили, что у него нос расцарапан и окровавлен. Ещё вечером, забираясь в спальный мешок, он вскрикнул от боли; оказывается, укололся: в мешке оставалась иголка, которую портные, очевидно, забыли, Мы её извлекли и поздравили Женю с тем, что он так легко отделался: могло быль и хуже.*

***9 января 1938 года.***  *Когда Женя долго сидит в своей астрономической обсерватории, он синеет от мороза. Иногда мне приходится извлекать его оттуда и заставлять греться…*

***11 января.***  *Женя сильно переутомлён: у него заметно ослабла память. Раньше с ним этого никогда не случалось. Например, записав вчера результаты своих наблюдений в тетрадь, он оставил её на бидоне, а потом долго ходил по лагерю и разыскивал эту тетрадь… Жене обязательно надо отдохнуть…». (Папанин, 1938).*

Из дневника Э.Т. Кренкеля:

*«****8 июля.*** *Мы получили «молнию»: в ближайшие дни через полюс в Америку полетят М.М. Громов, С.А. Данилин, А.Б. Юмашев. Евгений Фёдоров назначен спортивным комиссаром Центрального аэроклуба СССС. Конечно, столь высокое назначение вызвало у нас прилив почтения к нашему Жене. Раньше будил его просто:*

*– Женя, вставай!*

*Теперь:*

*– Товарищ спортивный комиссар, разрешите толкнуть вас в ваш многоуважаемый бок!*

*Комиссар вставал так же неохотно, как и бывший Женя».*

*(Кренкель, 1973).*

Из воспоминаний радиста авиабазы на острове Рудольфа Н.Н. Стромилова:

*«Иногда вместо Кренкеля связь с базой и передачу метеосводок проводил его дублёр – Евгений Фёдоров. Мы понимали, что не избыток свободного времени, а необходимость заставляла магнитолога‑астронома садиться за радиостанцию: мало ли что могло случиться с единственным радистом. Поэтому когда в эфир выходил Фёдоров, мы снижали скорость передачи и превращались в терпеливых «инструкторов», уважительно относившихся к настойчивым и небезуспешным попыткам молодого учёного освоить азы новой для него и очень дефицитной в маленьком коллективе дрейфующей станции профессии». («Наш Кренкель», 1975).*

Дрейф закончился. Он длился 274 дня. Возвращение папанинцев было триумфальным. Всем им присвоили звание Героя Советского Союза (Папанин был удостоен этого звания несколько раньше, после высадки станции на Северном полюсе). Академия наук за выдающиеся заслуги в исследовании Арктики присвоила полярникам учёные степени доктора географических наук, Географическое общество СССР избрало почётными членами. Поздравления, награды, почётные звания сыпались на них со всех сторон. Сталинскому режиму требовались свои герои. Тем более в 1937‑38 годах, когда нужно было отвлечь внимание от массовых репрессий. Вождь и его окружение умели организовывать энтузиазм масс.

После торжественных встреч на митингах и приёмах, в том числе в Кремле с членами Политбюро и Сталиным, герои‑папанинцы были отпущены по домам. Фёдоров вернулся в Ленинград. За время отсутствия у него родился сын. Из маленькой комнаты семья переехала в отдельную квартиру.

В марте 1938 года Фёдоров и Ширшов сделали доклады о научных итогах экспедиции на общем собрании Академии наук. Любое наблюдение в околополюсном районе в то время было научным достижением. И регулярные наблюдения над погодой, позволившие по‑новому судить о циркуляции атмосферы, и данные о дрейфе и динамике многолетних льдов, строении и циркуляции водных масс, проникновении в район полюса слоя тёплых атлантических вод, и измерение глубин по линии дрейфа, и сбор коллекции водных организмов, и новые данные о гравитационном и магнитном полях…

Фёдоров вернулся на работу в Арктический НИИ, где продолжил обработку материалов и подготовку их к печати. После неудачной навигации 1937 года, когда во льдах зазимовали десятки судов, стала очевидна необходимость мобилизации научных сил на разработку основ ледовых прогнозов. При руководстве Главсевморпути в Москве создали сектор ледовой службы и службы погоды, подчинённый Арктическому институту. Для сбора оперативной информации о состоянии льдов в арктических морях была налажена регулярная ледовая авиаразведка.

Но руководству страны казалось, что причины неудач кроются во вредительстве. Полоса сталинских репрессий распространилась и на арктические дела. По обвинению в шпионаже был арестован и погиб в лагерях директор Арктического НИИ Р.Л. Самойлович. Сняли с поста начальника Главсевморпути О.Ю. Шмидта, его откомандировали в Академию наук.

В 1937 году начальником Главсевморпути назначили И.Д. Папанина, а директором Арктического НИИ – Е.К. Фёдорова. Но вскоре Евгения Константиновича переводят в Москву на должность начальника Гидрометслужбы при Совете народных комиссаров СССР. Основой службы являлись метеостанции, но, во‑первых, их было мало, а во‑вторых – в Арктике они принадлежали разным ведомствам.

При Е.К. Фёдорове сеть станций начала быстро расширяться. Многие из них располагались в труднодоступных местах – на горных хребтах, ледниках, необитаемых островах, в пустынях, Появились новые научно‑исследовательские институты, центры сбора оперативной гидрометеорологической информации и прогнозов. На ряде станций ввели радиозондирование атмосферы до высот 20–30 километров. Началось составление карт барической топографии, что повысило надёжность прогнозов погоды.

Фёдоров быстро разобрался в сложном хозяйстве Гидрометслужбы. Было запланировано и началось строительство заводов для производства приборов. При этом акцент делался на создание автоматических метеостанций. Разрабатывался перспективный план развития гидрометеорологической сети станции и постов.

Но с началом Великой Отечественной войны всё народное хозяйство было перестроено на военный лад. Гидрометслужбу подчинили Народному комиссариату обороны, многие её работники стали военными. Фёдоров получил звание бригадного инженера, а позднее генерал‑лейтенанта. При фронтах и армиях создавались подразделения по гидрометеорологическому обеспечению военных отраслей, изучалась проходимость различных типов местности для механического транспорта.

В связи с тем, что из западных районов СССР, захваченных врагом, перестала поступать информация о погоде, срочно изыскивались другие источники. В тылу противника сбрасывались на парашютах автоматические метеорологические станции. В Москве было организовано специальное КБ по созданию новых станций и приборов, в Свердловске, Москве и Ташкенте открыты заводы гидрометеорологического приборостроения. На базе эвакуированного из блокадного Ленинграда морского отдела Гидрологического института в Москве создали Государственный океанографический институт (ГОИН) для обслуживания военных операций на морях.

Во время войны в полной мере проявился талант Е.К. Фёдорова, как большого организатора науки и оперативной деятельности. Об этом свидетельствуют его боевые награды: два ордена Отечественной войны и орден Кутузова. После изгнания захватчиков Фёдоров занялся восстановлением гидрометсети на освобождённых территориях. Ему приходилось часто встречаться и вести дела с представителями дипломатических миссий наших союзников: бывать на приёмах, обмениваться научной литературой, принимать специалистов этих стран, договариваться об обслуживании авиационных перелётов с правительственными делегациями. Один такой пример из воспоминаний И. Д. Папанина:

*«10 мая 1945 года Е К. Фёдоров, в то время генерал‑лейтенант, начальник Гидрометеорологической службы Советской Армии, приехал на обсерваторию в Потсдаме. Его задачей было наладить работу обсерватории, успокоить испуганных немецких учёных, которые находились там в это время, и предложить им сотрудничать с советской Гидрометеорологической службой». (Папанин, 1977).*

В сентябре 1945 года Гидрометслужбу передали из Министерства обороны в ведение Совета Министров СССР. Тогда же Фёдорова избрали председателем Антифашистского комитета советской молодёжи, и он стал одним из инициаторов создания Всемирной организации демократической молодёжи.

В 1946 году Евгения Константиновича удостоили Сталинской премии по науке. Он возглавил советскую делегацию на международной метеорологической конференции в Женеве. Но параллельно готовилась очередная волна репрессий. По указанию министра Госконтроля Мехлиса в Главное управление Гидрометслужбы была послана комиссия с определённой задачей. В сути научной и оперативной работы она не разбиралась, а состряпала заключение о связи с иностранцами в годы войны. После трёх снятых с высоких должностей папанинцев остался последний – начальник Гидрометеослужбы при Совете Министров СССР Е.К. Фёдоров. Самый молодой из них, образованный, интеллигентный человек, генерал‑лейтенант.

Однажды А.А. Афанасьев, начальник Главсевморпути, пришёл в приёмную Совета Министров СССР. В ожидании приглашения на заседание он сидел среди коллег. Приёмная была большая, люди вели себя свободно, разговаривали. Все стулья заняты. И только около сидящего Е.К. Фёдорова с двух сторон были свободные места. Вошёл в приёмную министр внутренних дел Круглов, сделал общий поклон и тоже отскочил от Фёдорова.

Слово А. А. Афанасьеву:

*«Я быстро подошёл в Фёдорову, тепло поздоровался и сел рядом, к немалому удивлению собравшихся.*

*– Как ты себя чувствуешь? По какому вопросу вызван? – спросил я.*

*– Совмин обязал меня доложить о передаче Гидрометеослужбы моему преемнику.*

*– Я не понимаю тебя. Что случилось? Неужели и тебя освободили?*

*– Освободили и лишили генеральского звания. Мехлис – министр Госконтроля – сфабриковал дело, которое, по существу, выеденного яйца не стоит, чепуху наговорил такую, за которую мой заместитель (Я.С. Либин‑Ю.Б.), ты его знаешь, поплатился жизнью. Испугался ареста, пыток, услыхал ночью звонок в дверь и пустил себе пулю в лоб. Сейчас доложу, что Гидрометеослужбу сдал. Что будет дальше – не знаю. Нас – всех четверых папанинцев – с работы сняли, а на свободе оставили. Если коротко, меня обвинили в том, что принимал американскую делегацию синоптиков в порядке обмена опытом и, якобы, допустил политическую близорукость, разглашение каких‑то тайн… Мы же обмениваемся данными о погоде, без этого прогноз не составишь. Никаких секретов здесь нет. А политическая близорукость заключается в том, что проездом на автомашинах выкупались на Волге вместе, позавтракали у костра…». (Афанасьев, 2003).*

Фёдорова, к счастью, не посадили, но в октябре 1947 года состоялся суд чести, который объявил Евгению Константиновичу выговор за антигосударственные и антипартийные поступки. Суд чести режиссировал сам Мехлис, он же инструктировал членов суда. Обвиняемый был снят с должности начальника ГУГМС и лишён генеральского звания. На совещании в связи с вступлением в должность нового начальника Гидрометслужбы В.В. Шулейкина Мехлис выступил с погромной речью в адрес Фёдорова.

Через месяц Евгений Константинович перешёл в Академию наук СССР и был назначен заведующим лабораторией атмосферного электричества Геофизического института. Он с головой погрузился в подготовку экспедиции на Кавказ с целью изучения физики облаков. Склоны Эльбруса и других вершин Главного Кавказского хребта являлись естественной лабораторией для изучения физики атмосферных процессов в горах, баланса ледников, механизма возникновения снежных лавин.

В 1934‑41 годах на Эльбрусе работала Комплексная высокогорная экспедиция Академии наук СССР и ВНИИ экспериментальной медицины. Фёдоров решил восстановить прерванные войной исследования. Он запланировал создать здесь постоянный научно‑исследовательский центр, включающий геофизическую обсерваторию и несколько станций на различных высотах. Все строительные материалы и оборудование приходилось возить из Нальчика в Терскол на грузовиках, а дальше – на вьючных лошадях и в рюкзаках. Как и все сотрудники, Фёдоров жил с женой и дочкой в палатке и регулярно поднимался с тяжёлым рюкзаком на склоны Эльбруса и Терскола. Сборно‑щитовой домик в центральной обсерватории он получил одним из последних. Из мебели в нём были лишь письменный стол и две раскладушки.

Работая в Приэльбрусье, Фёдоров уделял большое внимание подбору кадров. Так, ему приглянулся студент Кабардино‑Балкарского университета М.Ч. Залиханов, проходивший в экспедиции производственную и преддипломную практики. Залиханов быстро защитил кандидатскую диссертацию по гляциологии, а затем – докторскую, по физической географии. Позднее он стал директором Высокогорного геофизического института, академиком, Героем Социалистического Труда. В настоящее время Михаил Чоккаевич является депутатом Государственной Думы РФ четвёртого созыва.

В экспедиции Евгений Константинович многое делал своими руками, владел топором, рубанком, молотком, лопатой. Он не агитировал, не призывал к делу других, а просто сам брался за черновую работу. Его личный пример импонировал подчиненным, особенно молодёжи. К 1952 году была пущена обсерватория «Эльбрус» и постоянные станции «Приют одиннадцати», «Ледовая база» и «Пик Терскол».

Вскоре Фёдорова назначили начальником Геофизической комплексной экспедиции Геофизического института в Москве, в которую Эльбрусская экспедиция входила как структурная часть. Теперь ему приходилось выезжать на Памир и Тянь‑Шань, но о Кавказе он не забывал. Фёдоров любил эти места, здесь он возвратился к творческой деятельности после тяжёлой моральной травмы.

В январе 1954 года к Фёдорову обратился М.Е. Острекин, с которым он в своё время учился на физфаке Ленинградского университета, а теперь тот занимал должность заместителя директора Арктического института. Острекин предложил Фёдорову поработать полтора‑два месяца в составе Высокоширотной воздушной экспедиции в Центральной Арктике. Всё‑таки друзья помнили о нём и старались отвлечь от суровой действительности.

Начальник Главсевморпути Бурханов, который возглавлял эту экспедицию, позвал Фёдорова поработать в составе штаба. Но Евгений Константинович попросился рядовым магнитологом в «прыгающий» отряд, который должен был кольцевыми маршрутами обследовать большую территорию вокруг ледовой базы. Это 15–20 точек с первичными посадками и ночёвками на льду, в условиях самых суровых.

30 марта Фёдоров вылетел из Ленинграда в Архангельск, затем на Амдерму, Диксон, мыс Желания, бухту Нагурскую. Это был его третий визит на Землю Франца‑Иосифа. Евгения Константиновича включили в состав экипажа В.М. Перова. Штурманом был Н.И. Жуков, который летал в соё время в экипаже А.Д. Алексеева на Северный полюс в 1937 году, гидрологом – З.М. Гудкович из Арктического института. Весь экипаж помещался в одной палатке КАПШ‑2.

10 апреля отряд Фёдорова вылетел на первую точку. Через четыре дня к ним прилетели начальник экспедиции Бурханов, заместитель по науке академик Щербаков и кинооператор Трояновский. Бурханов провёл совещание с научным и лётным составом, а на следующий день экипаж Перова вылетел в первый маршрут. За два дня сели и отработали в четырёх пунктах, практически без отдыха. Фёдоров смог убедиться, каким эффективным средством исследований стала Полярная авиация.

Далее пошли долговременные (суточные) станции. На каждой из них в течение суток гидролог фиксировал все основные явления, происходящие в толщине океана, – изменения температуры, течений, солёности воды на разных горизонтах. Фёдоров вёл тщательные астрономические наблюдения и измерения магнитного поля.

Работа «прыгающих» отрядов продолжалась до 18 мая. Затем все три экипажа вылетели на остров Средний, оттуда на Диксон, в Архангельск и Москву. Фёдоров был не просто доволен, а счастлив. Очень приятно оказалось вновь поработать в Центральной Арктике, увидеть своими глазами, насколько реальный размах и темпы изучении Ледовитого океана превзошли все предположения. Несмотря на 15 лет административной работы, Евгений Константинович не потерял навыков и успешно справился с обязанностями рядового научного сотрудника в ответственной экспедиции.

По возвращении в Москву Е.К. Федоров с головой ушёл в организацию новой лаборатории по изучению распространения в атмосфере продуктов ядерных взрывов (поручение И.В. Курчатова). В её коллектив вошло около ста человек, но только двое из них, сам Фёдоров и Р.М. Коган, имели учёные степени. Остальные – молодые специалисты. Фёдоров искал их в разных вузах, съездил даже в Ташкент. Декан физико‑математического факультета Среднеазиатского университета рекомендовал ему присмотреться к Ю.А. Израэлю: «Отлично учится, спортсмен‑альпинист, и ко всему имеет хорошие организаторские способности». Фёдоров забрал этого парня в Москву, став его «крёстным отцом». Впоследствии тот дослужился до поста председателя Госкомгидромета СССР, долгие годы руководил этой важной Службой, а в настоящее время возглавляет Институт глобального климата и экологии.

В 1956 году Геофизический институт разделили на три: Институт прикладной геофизики, Институт физики атмосферы и Институт физики Земли. Фёдорова назначили заместителем директора по научной части Института прикладной геофизики, а в 1959 году – директором. По его приказу Эльбрусскую экспедицию преобразовали в Высокогорный геофизический институт с центром в г. Нальчике. Дальнейшие исследования по физике облаков были перенесены в г. Обнинск, где создали филиал института.

Евгений Константинович являлся наиболее квалифицированным специалистом в области распространения в атмосфере продуктов радиоактивного распада после атомных взрывов и сейсмических волн в Земной коре. Поэтому, когда в 1958 году в Женеве начались переговоры о прекращении испытаний ядерного оружия, Курчатов предложил ему возглавить экспертную группу в составе советской делегации. Правительство утвердило это предложение. Прямой заслугой Фёдорова явилось то, что после ожесточённых дискуссий участники переговоров пришли к выводу о возможности обнаружения любого ядерного взрыва. Он выступил с основным докладом по этому вопросу. По его подсчётам, достаточно было организовать около ста контрольных пунктов по Земному шару, чтобы обеспечить надёжную регистрацию взрывов, в то время как американская делегация отстаивала не менее 650 постов.

Хотя совещания экспертов в 1958‑59 гг. не привели к заключению договора о запрещении испытаний ядерного оружия, но они способствовали разработке вопросов контроля за испытаниями, представив необходимые научные доказательства. Евгений Константинович провёл в Женеве несколько месяцев, работая по 6–8 часов в день и постоянно участвуя в прениях. Постановлением Президиума Академии наук в ноябре 1959 года его назначили исполняющим обязанности, а на следующий год – главным учёным секретарём АН СССР, оставив одновременно директором Института прикладное геофизики.

В 1961 году Евгения Константиновича вернули на пост начальника Гидрометслужбы СССР. По его предложению при Службе был создан отдел активных воздействий на градовые процессы, который приступил к массовой защите посевов на больших площадях. Через восемь лет группу ученных представили к Государственной премии на эту работу. Фёдоров стал дважды лауреатом.

В 1963 году Евгений Константинович добился перевода московского Института прикладной геофизики, Высокогорного геофизического института в Нальчике и Гидрохимического института в Новочеркасске из ведения АН СССР в систему Гидрометслужбы. Сюда же был переведён из Минморфлота Арктический и антарктический НИИ в Ленинграде с сетью гидрометеорологических станций в Арктике. Это позволило значительно расширить возможности Службы, увеличить её научный потенциал.

В СССР тогда работало более 4 тыс. метеостанций и 7 тыс. постов для наблюдения уровней воды на реках. Фёдоров прежде всего занялся наведением порядка в этой сети, выведением её на уровень современных требований. Анализ показал, что густота сети станций на Крайнем Севере, Дальнем Востоке и в Средней Азии явно недостаточна. Выход был найден в введении дистанционных методов наблюдения с помощью радиолокаторов, спутников и автоматических станций. С 1963 года в Центральном институте прогнозов в Москве стали широко использоваться фотографии со спутников. Опираясь на этот опыт, Фёдоров инициировал создание специальных метеорологических спутников системы «Метеор». В итоге первое практическое применение спутниковая информация получила именно в Гидрометслужбе.

Новые методы получения информации потребовали создания единого комплекса её сбора, обработки и передачи. Была разработана и внедрена Генеральная схема комплексной автоматизации гидрометеорологической службы. В результате данные наблюдений уже через 30–40 минут стали поступать в Москву со всей территории Советского Союза, а через 3 часа – со всего Северного полушария. По этому же принципу начала создаваться Всемирная служба погоды, утвержденная Всемирной метеорологической организацией в Женеве в 1967 году. Будучи вице‑президентом данной организации, Фёдоров принимал самое активное участие в разработке и осуществлении этого плана.

Осенью 1967 года Евгений Константинович возглавил рейс к берегам Антарктиды нового научно‑исследовательского судна «Профессор Визе». На его борту находилась основная часть новой смены 13‑й Советской антарктической экспедиции (13 САЭ), руководителем которой являлся директор ААНИИ А.Ф. Трёшников. Несмотря на ограниченность во времени и плохую погоду, Фёдоров хотел посетить все советские научные станции в Антарктиде и подлететь к санно‑тракторному поезду, который шёл из Мирного на внутриконтинентальную станцию Восток. Из воспоминаний А.Ф. Трёшникова:

*«Мы сидим в бюро погоды и торгуемся с начальником авиаотряда Шатровым и синоптиками. Они не дают разрешения на вылет в такую неустойчивую погоду. Но у нас слишком мало времени, а Фёдоров хочет осмотреть станции Молодёжная и Лазаревская. Вот тут‑то и проявились настойчивость и упорство Евгения Константиновича, хотя он отнюдь не приказывал, а деловито обсуждал обстановку с нашими оппонентами.*

*– Зона осадков и облачности в основном расположена над морем и не заходит далеко на континент, – доказывает Фёдоров.*

*– При такой низкой температуре воздуха в облаках будет обледенение самолёта, – отвечают синоптики.*

*– Но можно лететь над склоном континента, где облачность невысокая, полетим над ней.*

*Кроме начальника авиаотряда на совещании присутствуют командиры самолетов Ермаков и Вахонин. Они на нашей стороне и хотят лететь, но, опасливо поглядывая на начальника, неопределённо поддакивают Фёдорову и одновременно соглашаются с синоптиками и начальником авиаотряда.*

*Шатров резонно говорит, что данных об облачности нет и верхняя граница облаков может быть очень высокой.*

*– Но на станции Моусон, что между Мирным и Молодёжной, погода отличная, – доказывает Фёдоров.*

*Шатров не выдерживает напора и сдаётся.*

*– Хорошо, – говорит он, – выпускаю один самолёт, но это будет разведка погоды». (Трёшников, 1990).*

Вначале Фёдоров и Трёшников вылетели на самолёте АН‑6 из Мирного к поезду, который преодолел уже 180 км. Вторым рейсом посетили станцию Молодёжная, куда одновременно доставили новую смену. В ближайшее время станцию планировалось значительно расширить, введя мощный радиоцентр, ракетный комплекс, вычислительный центр с ЭВМ. Всё это чрезвычайно интересовало начальника Гидрометслужбы и впоследствии способствовало выделению дополнительных ассигнований.

Из Молодёжной самолёт взял курс на Новолазаревскую. Здесь пробыли пару часов, после короткого отдыха полетели на станцию Восток. Путь туда составил пять с половиной часов. Осмотр станции занял немного времени, поскольку несколько домиков были соединены переходами в единый комплекс. Обратно с начальством полетели участники старой смены и среди них – молодой врач Ю.А. Сенкевич.

Таким образом, Фёдорову и Трёшникову удалось за четыре дня выполнить намеченное. В воздухе они находились 45 часов. Вернулись вовремя – вскоре пошёл мокрый снег, поднялась пурга. НИС «Профессор Визе» покинул берега Антарктиды и взял курс на Родину.

Одним из результатов поездки Фёдорова к ледовому континенту стало решение о передаче «Профессора Визе» Арктическому и антарктическому НИИ, что положило начало созданию при институте собственного флота, разросшегося позднее до двух десятков судов. И не случайно новый флагман научной флотилии, спущенный на воду в 1987 году, получил название «Академик Фёдоров».

1974 год стал важной вехой в жизни Евгения Константиновича. Его выдвинули депутатом Верховного Совета СССР по Якутскому избирательному округу. В том же году он избирается заместителем председателя Советского комитета защиты мира и членом бюро Всемирного совета мира. Эти должности стали для Фёдорова не просто почётными званиями, а большими обязанностями государственного и международного масштаба. Всё больше времени он проводит в Советском комитете, часто в составе делегаций выезжает за границу.

Дела в Гидрометслужбе были налажены, воспитана достойная смена. Да и годы давали о себе знать. Поэтому Евгений Константинович подал заявление с просьбой освободить его от должности начальника Гидрометслужбы, но просил оставить за ним Институт прикладной геофизики. Просьба была удовлетворена. Вместо Фёдорова назначили его ученика Ю.А. Израэля.

В 1974 году Советское правительство выступило с инициативой заключения международного соглашения о предотвращении воздействия на природную среду в военных целях. Руководителем советской делегации назначили Е.К. Фёдорова. Переговоры прошли в Москве, Вашингтоне и Женеве. Путём компромиссов был выработан приемлемый текст соглашения, одобренный очередной сессией Генеральной Ассамблеи ООН. Он стал эффективным шагом в сокращении гонки вооружения, предотвращении разработки новых средств ведения войн.

Конец семидесятых годов прошёл для Фёдорова под знаком политической и общественной работы. В 1976 году он был избран кандидатом в члены ЦК КПСС, через год – членом Президиума Верховного Совета СССР и вице‑президентом Всемирного совета мира, в 1979 году – председателем Советского Комитета защиты мира, руководителем советской делегации на первой Всемирной конференции по климату. В это время он всё чаще включался в обсуждение вопросов экологии, написал на эту тему две книги: «Взаимодействие общества и природы» (1972) и «Экологический кризис и социальный прогресс» (1977). В этих работах Фёдоров с оптимизмом смотрит на будущее человечества, видя его в гармоничном взаимодействии с окружающей средой.

В сентябре 1975 года семью Фёдорова постигло большое несчастье – от сердечной недостаточности внезапно умер старший сын Евгений. Это стало тяжёлым ударом, особенно ощутимо отразившемся на матери – А.В. Гнедич. Всегда державшая себя в руках, тут она как‑то надломилась и через год с небольшим скончалась от обширного инфаркта. С Анной Викторовной Евгений Константинович прожил 43 года. Она достойно прошла с ним все основные события: зимовала на полярной станции Мыс Челюскина, помогла выдержать испытания славой и невзгодами. Понятно, что на её плечи легли нелёгкие бытовые заботы в годы опалы.

Друзья и коллеги по мере возможности пытались разделить его горе, отвлечь от тяжёлых мыслей. Вспоминает А.Ф.Трёшников, в то время директор ААНИИ:

*«Встретившись вскоре после смерти Анны Викторовны с Евгением Константиновичем, я сказал ему:*

*– В мае исполняется 40 лет со дня начала дрейфа «СП‑1». Сейчас в Арктике дрейфуют две станции – «СП‑22» и «СП‑23», приглашаю посетить их весной, ребятам будет очень приятно с вами встретиться.*

*– С удовольствием, – ответил он, – я в начале апреля должен быть в Якутске на отчётном собрании, как депутат, а оттуда могу слетать на «СП». (Трёшников, 1990).*

Такой полёт действительно состоялся. Вначале Фёдоров перелетел рейсовым самолётом из Якутска в посёлок Тикси, где ознакомился с работой регионального управления гидрометслужбы. Затем он перебрался в посёлок Черский, куда прибыл самолёт ИЛ‑14 из Ленинграда, арендованный ААНИИ для доставки грузов на дрейфующие станции. На его борту находился и Трёшников. Отсюда 18 апреля они вместе вылетели на «СП‑23». Осмотрев все павильоны, лаборатории и жилые домики станции, Фёдоров подробно побеседовал с зимовщиками о методике наблюдений.

На следующий день делегация перелетела на «СП‑22». Ознакомившись с ней, побывали на Земле Франца‑Иосифа, где сделали остановку в геофизической обсерватории Остров Хейса. После смерти Э.Т. Кренкеля обсерватория была названа его именем, и теперь Фёдоров вручил коллективу соответствующее свидетельство и некоторые личные вещи Эрнста Теодоровича для музея. Особое внимание Евгения Константиновича привлекла ракетная станция, откуда производились запуски метеорологических и геофизических ракет. 24 апреля Фёдоров и Трёшников вернулись в Москву.

Весной 1980 года, незадолго до своего 70‑летия, Евгений Константинович обратился к А.Ф.Трёшникову с просьбой ещё раз посетить Арктику. Состоялся полёт на станцию «СП‑24», где Фёдоров встретил свой юбилейный день рождения в кругу любящих и уважающих его людей. Конечно, это бегство в Арктику не избавило от официальных празднеств и поздравлений в Москве.

В сентябре Фёдоров был включён в состав делегации СССР на очередную сессию Генеральной Ассамблеи ООН. Ему поручили выступить там с докладом о глобальных проблемах окружающей среды. Это выступление стало одним из последних актов государственной деятельности учёного, воплотившим его личные исследования.

Подвижность, энергия и работоспособность Евгения Константиновича вызывали удивление его друзей и близких. В начале декабря 1981 года Фёдоров поехал на собрание Грузинского комитета защиты мира. После Тбилиси решил заехать с дочерью Ириной в любимое Приэльбрусье. По Военно‑Грузинской дороге они добрались на автомашине в Терскол. Сотрудники Высокогорного геофизического института во главе с директором М.Ч. Залихановым тепло встретили гостей, показали им новые лаборатории, рассказали о научных исследованиях.

Но во время прогулки по посёлку Евгений Константинович поскользнулся и упал, сильно ударившись. В больнице установили перелом шейки бедра и срочно отправили самолётом в Москву. Сделали операцию, но головка бедренной кости раскололась. Было решено провести вторую операцию с пересадкой искусственной головки. 30 декабря, во время этой операции, Е.К.Фёдоров скончался – не выдержало сердце. Его похоронили на Новодевичьем кладбище в Москве, рядом с верными товарищами по «СП‑1» Кренкелем и Ширшовым.

Советское правительство удостоило Е.К.Фёдорова звания Героя Советского Союза, наградило пятью орденами Ленина, двумя орденами Отечественной войны 1 степени, орденом Кутузова II степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени и многими медалями. Ему присвоены Сталинская и Государственная премии. Имя Фёдорова носит метеообсерватория на мысе Челюскина и основное научно‑исследовательское судно Госгидромета.

### Пётр Петрович Ширшов



###### *Основные этапы биографии*

***1905 г.***  – родился 25 декабря в г. Днепропетровске (Украина).

***1912–1921 гг.***  – учёба в реальном училище.

***1921–1928 гг.***  – учёба на биологическом, затем на социально‑историческом факультетах Днепропетровского института народного хозяйства, переход на биофак Одесского института народного хозяйства.

***1929–1935 гг.***  – научный сотрудник Ботанического института (Ленинград).

***1930 г.***  – экспедиции на Кольский полуостров и Новую Землю.

***1931 г.***   – морская экспедиция на Новую Землю и Землю Франца‑Иосифа.

***1932 г.***  – поход на ледокольном пароходе «Сибиряков» по трассе Севморпути; награждение орденом Красного Знамени.

***1933–1934 гг.***  – поход на пароходе «Челюскин» по трассе Севморпути, дрейф в ледовом лагере; награждение орденом Красной Звезды, присуждение звания кандидата биологических наук.

***1935 г.***  – морская экспедиция на ледоколе «Красин».

***1936–1938 гг.***  – работа в Арктическом институте (Ленинград).

***1936–1938 гг.***   – участник первой дрейфующей станции «Северный полюс», присвоение звания Героя Советского Союза.

***1938–1942 гг.***   – заместитель начальника Главсевморпути; избрание действительным членом АН СССР.

***1942–1947 гг.***  – нарком Морского флота СССР.

***1946–1953 гг.***  – директор Института океанологии АН в Москве.

***1949–1953 гг.***   – председатель Бюро по транспорту при Совете Министров СССР.

***1953 г.***   – умер 17 февраля, похоронен на Новодевичем кладбище г. Москвы.

###### *Океанолог и гидробиолог П.П. Ширшов*

П.П. Ширшов родился 25 декабря 1905 года в рабочем предместье г. Екатеринослава (ныне Днепропетровск) на Украине. Его отец, родом из Моршанска, работал печатником в железнодорожной типографии, мать, имевшая польско‑литовские корни, вела хозяйство и подрабатывала шитьём.

Начальное образование Пётр получил в реальном училище. После революции продолжил учёбу, совмещая её с работой в библиотеках и клубах. Интерес к естествознанию проявился у него и младшего брата Димы довольно рано, благодаря живому уму отца, всю жизнь занимавшегося самообразованием. В годы учёбы братьев их настольной книгой была «Жизнь животных» К. Брема. Вместе с родителями они собирали гербарии, часто заглядывали в микроскоп, сделанный для них отцом.

Оборудовав дома «лабораторию», Пётр и Дмитрий целыми днями занимаются определением растений, препарируют лягушек, лечат бездомных кошек и собак. Мечтая о путешествиях, они собирают лекарственные травы и на вырученные деньги покупают лодку. Начались первые водные экспедиции по Днепру и первые опыты по гидробиологии.

Из дневника П.П. Ширшова:

*«В пятнадцать лет я твёрдо определил свою жизненную дорогу. Даже завидно сейчас читать, с какой страстью мечтал тогда о научной работе, сколько пыла было тогда в стремлении скорее добиться права работать в лаборатории. А ведь я был тогда очень болезненным мальчиком, и постоянные боли в груди плюс голод мало содействовали сохранению жизнерадостности. И всё‑таки, после очередного упадка настроения, брал себя в руки и писал в такие минуты: «Эх! Плюну на всё, буду жить, пока живётся, работать, пока есть силы, может быть что‑нибудь сделаю, чем заплачу за право жить!». (Ширшова, 2003).*

В 1921 году Пётр поступил на биофак Днепропетровского института народного хозяйства, но через два курса перевёлся на социально‑исторический факультет. Однако увлечение общественными науками оказалось недолгим, и в 1926 году он перешёл на биологический факультет Одесского института народного хозяйства. Выбор сделан: Пётр решил стать гидробиологом, но экспедиционным, а не кабинетным. Его наставник – крупный украинский учёный, профессор Д.О. Свиренко. Собственно, вслед за ним Ширшов и перебрался в Одессу.

В 1926 году Пётр Петрович женится на своей сокурснице по социально‑историческому факультету Ф.Е. Брук. Защитив кандидатскую диссертацию на Днепропетровской биостанции и получив рекомендацию, он в 1929 году переехал в Ленинград.

Официально являясь сотрудником Ботанического института вплоть до 1935 года, Пётр Петрович прирабатывал на биофаке Ленинградского университета, на Петергофской биостанции и в Арктическом институте. В 1932 году у молодых родился сын Роальд, но вскоре они разошлись. Причины развода не совсем ясные, но Фаина Евгеньевна до конца жизни сохраняла хорошие отношения с бывшим мужем. Она продолжала жить в их квартире при Ботаническом институте и преподавала английский язык в Высшем мореходном училище имени адмирала Макарова – кузнице многих советских полярников. Сын Роальд, названный в честь Амундсена, жил с матерью, после её смерти в 1956 году переехал в Москву, где работал в Институте прикладной геофизики Госкомгидромета СССР, руководимом папанинцем Е.К. Фёдеровым. Думается, Евгений Константинович сознательно помог сыну старого товарища, которого уже не было в живых. После кончины Роальд был похоронен в могилу отца на Новодевичьем кладбище.

…В двадцатые годы Ширшов специализировался на пресноводном фитопланктоне. Его первые научные работы в 1928 году посвящены реофильным водорослям рек Буг и Днепр. В Ботаническом институте он продолжил эту тему на реках Тулома и Нива, совершив поездку на Кольский полуостров, куда пригласил брата Дмитрия, который учился на заочном отделении Ленинградского политехнического института.

В течение лета братья обследуют реки Кольского полуострова. Потом Петра Петровича направили в Архангельск для участия в составлении гидробиологической карты Новой Земли. Это была первая его поездка в Заполярье, где он показал себя перспективным молодым исследователем, и его руководительница К.П. Гемп рекомендовала Ширшова гидробиологом в экспедицию, которая отправлялась на шхуне «Ломоносов» на Новую Землю и Землю Франца‑Иосифа.

Шаг на Север, сделанный в 1930–1931 гг., показал П.П. Ширшову, что жизненный путь выбран правильно. Вся дальнейшая его работа была связана с изучением морского планктона высоких широт Арктики. Опыт участия в морской полярной экспедиции позволил Ширшову занять место в научной группе на ледокольном пароходе «Сибиряков», отправившимся в уникальный поход по трассе Северного морского пути. На его борту находилось 64 человека, в том числе 10 научных сотрудников и четверо пассажиров. Во главе экспедиции стоял профессор О.Ю.Шмидт, научной частью руководил В.Ю. Визе, капитаном был В.И. Воронин.

«Сибиряков» вышел из Архангельска 28 июля 1932 года. Миновав остров Диксон, подошли к Северной Земле. Используя карту, составленную санной экспедицией Ушакова‑Урванцева, впервые в истории мореплавания обошли этот архипелаг с севера. Капитан возражал, но Шмидт и Визе не могли упустить такого случая.

Вспоминает журналист Б.В. Громов, участник похода на «Сибирякове»:

*«Гидробиологи – Л.О. Ретовский и П.П. Ширшов – с головой ушли в ловлю планктона – мельчайших живых организмов, обитающих в воде.*

*– Для того, чтобы знать, есть ли в этом районе рыба и в каком количестве, говорил Ширшов, демонстрируя едва заметные невооруженному глазу призрачные существа – совсем не нужно её ловить. Достаточно поймать планктон, которым рыба питается, чтобы отметить, выгоден ли этот район для эксплуатации его рыбных богатств». (Громов, 1934).*

Из мемуаров В.Ю. Визе:

*«Вместе с гидрологами развернули свои работы биолог П.П. Ширшов и геолог В.И. Влодавец. С помощью трала, волочившегося по дну при очень медленном ходе судна, биолог собрал диковинных обитателей морского дна – ежей, звёзд, офиур, раков и множество других. В конусообразную сеть из шёлкового газа, так называемый «цеппелин», ловили планктон – мельчайшие взвешенные в воде организмы». (Визе, 1946).*

В море Лаптевых начались осложнения. Пройдя бухту Тикси, пароход приблизился к Чукотке, где попал в ледовую ловушку. Прокладывали путь, взрывая перемычки аммоналом. В районе острова Колючин «Сибиряков» обломал все лопасти на винте. После невероятно тяжёлой перегрузки угля на бак удалось поднять корму над водой и поставить новые лопасти. Но через несколько дней обломился и утонул весь концевой конус гребного вала. Корабль лишился хода, но течение потихоньку потащило его к Берингову проливу. Соорудили временные паруса из трюмных брезентов и смогли выйти в Охотское море. Так завершилась эта экспедиция.

Дальше «Сибиряков» на буксире у траулера «Уссуриец» дошёл до Камчатки, а затем – на ремонт в японский порт Иокогаму. Все члены экипажа и научной группы были награждены орденами Трудового Красного Знамени.

Участие в этой экспедиции изменило жизнь Ширшова. В Токио он встретил Надежду Дмитриевну Теличеву, работавшую в Торгпредстве СССР. Через год она переехала к нему в Ленинград, а ещё через год родилась дочь Лора. Брак с первой женой Ф.Е. Брук распался.

Созданное после похода «Сибирякова» Главное управление Севморпути решило повторить плавание вдоль арктического побережья за одну навигацию, но использовать обычный грузовой, а не ледокольный пароход. Им стал «Челюскин», только что построенный на верфях Копенгагена в Дании. Предполагалось, что в трудных местах ему будет помогать ледокол «Красин». Помимо сквозного плавания, «Челюскин» должен был завезти строителей, продовольствие, топливо и новую смену полярников на остров Врангеля.

Во главе экспедиции вновь стал О.Ю. Шмидт, капитаном В.И. Воронин, старшим радистом Э.Т. Кренкель, гидробиологом П.П. Ширшов. «Челюскин» вышел из Ленинграда 16 июля 1933 года. Простояв несколько дней в Копенгагене для устранения выявленных недостатков, он обогнул Скандинавию и вышел в Баренцево море. В Мурманске на него погрузили снаряжение и отряд строителей для о. Врангеля. За проливом Маточкин Шар столкнулись с первыми льдами, которые преодолели с трудом. Стало ясно, что пароход не приспособлен для работы в ледовых условиях. Были получены первые повреждения в трюме.

Но самый тяжёлый участок экспедиции пришёлся на Чукотское море. 18 сентября пароход был зажат льдами, как и «Сибиряков», в районе острова Колючин. Начался дрейф к Берингову проливу. 10 октября достигли Уэлена, то есть практически выполнили основную задачу рейса. С мачты уже просматривалось свободное ото льдов Охотское море. Но в отличие от прошлого года, на завершающем участке не повезло. «Челюскин» оказался в полосе встречного течения и начался дрейф в обратном направлении (есть предположение, что в это время вблизи Японии произошло подводное землетрясение и волны «цунами» докатились до Берингова пролива).

Стало понятно, что зимовки не миновать. Несколько сильных сжатий окружающих торосов заставили корпус парохода предательски трещать, аварийные группы выгружали на лёд запасы продовольствия и снаряжения; очередное сжатие кончалось и всё приходилось поднимать на борт. Но нет худа без добра. Эти ситуации послужили хорошей тренировкой для экипажа: когда 13 февраля 1934 года льдины разорвали борт судна, и оно стало погружаться, эвакуация прошла быстро и организовано.

П.П. Ширшов позднее рассказывал, как уже на льду он вспомнил, что забыл в каюте свой дневник наблюдений. Забравшись вновь на палубу, он с удивлением увидел Дору Васильеву, укачивающую на руках грудную дочку Карину, родившуюся уже во время рейса. На вопрос Петра Петровича она ответила, что хочет максимально продержать ребёнка в тепле. Пришлось Ширшову убегать с тонущего парохода, прижимая одной рукой дневник, а другой – Дору с Кариной.

Но даже в критические минуты гибели корабля было место для шуток и смеха. Э.Т. Кренкель вспоминал:

*«Наш старший помощник капитана С.В. Гудин – подтянутый моряк, из своих сорока лет проплававший 22 года, отвечал за порядок на корабле. Эту обязанность Гудин выполнял с завидным педантизмом. Стоял хохот, когда Пётр Ширшов рассказал о том, какими страшными глазами посмотрел на него Гудин, когда Петя, вместо того, чтобы бежать кругом за какими‑то очень нужными ему приборами, недолго думая, разбил окно в каюте и достал всё через выбитое стекло.*

*– И подумать только! Сознательно, преднамеренно разбить стекло каюты!». (Кренкель, 1973).*

После гибели корабля начался новый этап экспедиции – жизнь в лагере на дрейфующем льду. Используя брёвна и доски, всплывшие после гибели «Челюскина», соорудили большой барак на 40 человек, куда поселили женщин с детьми и строительную бригаду, ехавшую на о. Врангеля. Остальные устроились в палатках.

Чтобы отвлечь людей от тягостных мыслей, организовали несколько кружков, занятия в которых вели члены научной группы. Но это по вечерам. А днём учёные продолжали свои наблюдения за океаном, льдами и атмосферой, отчасти даже довольные представившейся возможностью.

Кстати, именно на льдине у некоторых из них укрепилась мысль о возможности создания специальной дрейфующей станции в Центральной Арктике. Ведь если здесь большая группа в общем‑то случайных людей после аварийной высадки смогла наладить сносную жизнь, то заранее подобранный небольшой коллектив, хорошо снаряжённый, сможет провести важные научные наблюдения, не рискуя жизнью.

В главе о Э.Т. Кренкеле уже рассказывалось о челюскинской эпопее. Напомним только, что хотя Правительственная комиссия задействовала для спасения людей несколько вариантов, упор делался на авиацию. Поэтому участники дрейфа построили ледовый аэропорт и постоянно поддерживали его в готовности, приводя в порядок после очередного торошения. В аэродромных работах регулярно участвовал и П.П. Ширшов.

5 марта 1934 года в ледовый лагерь прилетел А.В. Ляпидевский. Он доставил опытного полярника Ушакова с собачьей упряжкой, а обратно вывез в Уэлен 10 женщин и двоих детей. Основная же масса зимовщиков была вывезена в период с 8 по 13 апреля. Самолёты пилотов Молокова, Каманина и Водопьянова сделали по нескольку рейсов между Ванкаремом и ледовым лагерем. Слепнёву и Доронину удалось выполнить только по одному рейсу, поскольку их скоростные иностранные самолёты не вписывались в размеры аэродрома. В итоге Слепнёву поручили вывезти на Аляску заболевшего О.Ю. Шмидта.

Вылет Ширшова намечался с одной из последних партий. Его очередь подошла, когда на лёд опустился самолёт М.В.Водопьянова. Комендант аэродрома А. Погосов громко зачитал фамилии четырёх человек. Трое челюскинцев быстро залезли в кабину, а Ширшова всё не было. Погосов нашёл его в конце взлётной полосы, где тот долбил лёд пешнёй.

*«– Петрович, скорее! Твоя очередь лететь!*

*Ширшов бросил пешню, побежал к самолёту и с большим трудом втиснулся в заполненную кабину. Погосов сунул ему вслед чемоданчик.*

*– Саша, следи внимательно за аэродромом, – крикнул ему на прощание Ширшов. – Прижимные ветры кончились, наступило затишье. Льды скоро будут расходиться, появятся трещины». (Сузюмов, 1983).*

К счастью, на следующий день лётчики вывезли последнюю шестёрку зимовщиков.

За время спасательной экспедиции самолёты израсходовали значительную часть запасов бензина, с большим трудом доставленного на собаках из Уэлена. Расчёты показали, что горючего не хватит, если вывозить дальше по воздуху всех собравшихся в Ванкареме челюскинцев. Поэтому три отряда наиболее молодых и выносливых были отправлены в Уэлен на нартах и лыжах. Остальных вывозили самолётами.

Когда бензин практически кончился, Ширшов предложил сформировать ещё один пеший отряд. Желающих оказалось восемь, в том числе механик Погосов и художник Решетников. Отряд назвали комсомольским и во главе поставили Ширшова. На две собачьи упряжки загрузили только вещи.

Переход был нелёгким: 600 км, без лыж, по колено в снегу. Продуктов выдали только на двое суток, рассчитывая на пополнение в чукотских селениях, куда кое‑что завезли заранее. Но оказалось, что всё съели предыдущие три отряда, не знавшие о формировании четвёртого. Осталось только немного муки.

Для сокращения маршрута отряд решил пересечь обширную Колючинскую губу, а не обходить её по берегу. Идти стало значительно тяжелее. Ширшов вспоминал:

*«В апрельской пурге шли мы из Ванкарема в Уэлен. Шестьсот километров за одиннадцать дней, восемь человек последней бригады и две упряжки собак. Получилось так, что ни нам, ни собакам до Сердце‑Камня не удалось найти кормёжки. Запомнилась одна собака во второй упряжке, правая коренная… Голод и больная лапа доконали её. К вечеру следующего дня, когда своим падением она снова остановила упряжку и собаки, с остервенением первобытных животных, набросились на неё, каюр со злостью перерезал ножом постромку и вытолкнул её ногой из упряжки. Собака пыталась ещё некоторое время бежать за нартой, но видно боль взяла своё. Честно отработав свой короткий собачий век, лайка осталась одна подыхать в ледяной пустыне.*

*Словно понимая свою обречённость, она даже не пыталась подняться, когда полчаса спустя, вместе с отставшей нартой, мы набрели на неё. И только в умных карих глазах больного зверька, казалось, ещё теплилась надежда. «Эх ты, бедная скотина, давай подвезём, пока совсем не подохла», – не выдержал боцман Загорский и, несмотря на бурные протесты каюра‑чукчи, втащил собаку на нарту». (Ширшова, 2003).*

На острове Колючин имелся маленький посёлок‑стойбище из семи чукотских яранг. В них, кроме хозяев, размещались экипаж лётчика Ляпидевского, уже месяц занимавшийся ремонтом своего самолёта, а также третий отряд «пеших» челюскинцев, задержавшийся в пути. Так что спать приходилось вповалку, в том числе и в холодных тамбурах яранг, где обычно ночевали собаки. Кстати, только теперь экипаж Ляпидевского узнал об успешном завершении спасательной операции.

На острове задержались два дня: усилилась пурга, каюры боялись заблудиться. Когда ветер успокоился, в четыре утра отряд двинулся в путь. Теперь об этом судить трудно, но задачу они поставили невыполнимую – пройти за сутки 70 километров. Естественно, что через четыре часа люди выбились из сил. Пришлось наиболее уставших подвозить на нартах, где поставили паруса для использования попутного ветра.

Ночевали во встречных ярангах, которые довольно равномерно стояли по морскому побережью. Поскольку чукотского языка никто не знал, выручал художник Решетников, который рисунками показывал, что им необходимо. Вскоре у Погосова от яркого Солнца воспалились глаза, и он брёл вслепую, под руку с одним из товарищей. У мыса Сердце‑Камень отдыхали в яранге норвежца Воола – бывшего матроса зверобойного судна, жившего здесь уже 32 года. Рядом стояла фактория, где путешественники впервые за последние месяцы поели при помощи вилок и ложек. Здесь же они узнали новость о награждении их орденами Красной Звезды.

Как и было запланировано, на одиннадцатый день путники достигли Уэлена. Ширшова в числе других перебросил на самолёте в бухту Лаврентия лётчик Леваневский. Там организовали сборный пункт до прибытия пароходов «Сталинград» и «Смоленск», которые должны были доставить челюскинцев во Владивосток.

Зиму 1934/35 годов Ширшов провёл в Ленинграде за обработкой материалов экспедиции. Рабочее место его было в Арктическом институте. К лету Петра Петровича включили в состав комплексной арктической экспедиции на ледоколе «Красин», и он выехал во Владивосток. В планах экспедиции, которую возглавил Г.Е. Ратманов, значилось изучение Чукотского моря.

Благоприятная ледовая обстановка способствовала успешному выполнению океанографической съёмки восточной части Полярного бассейна. Ледокол обошёл остров Врангеля с севера и достиг рекордной в этом море широты – 73,5 градуса. Учёные обнаружили здесь на глубине 100–120 м проникновение с запада относительно тёплых атлантических вод. Что это именно так, показали сборы атлантического планктона, сделанные Ширшовым.

Определённое разнообразие в жизнь экспедиции внесла высадка на труднодоступный остров Геральд. Годом раньше «Красин» уже подходил сюда, но детального обследования не получилось. На этот раз геодезисты смогли провести маршрутную съёмку острова и установили топографический знак, а Пётр Петрович собрал коллекцию мхов и лишайников.

В трёх больших арктических экспедициях (на «Сибирякове», «Челюскине» и «Красине») Ширшов приобрёл авторитет крупного морского биолога. Круг его научных интересов значительно расширился, он освоил методы гидрологических и гидрохимических исследований. Начав на «Сибирякове» узким специалистом по фитопланктону, он стал солидным океанографом широкого профиля.

… Как известно, ещё в ледовом лагере Шмидта участники научной группы всерьёз задумались о создании дрейфующей экспедиции в Центральном арктическом бассейне. Эту идею, высказанную норвежцем Ф. Нансеном, Шмидт на льдине перевёл в практическую плоскость, подсчитав необходимое снаряжение и оборудование, количественный и качественный состав группы. Там же он предложил Кренкелю и Ширшову принять участие в полюсной экспедиции.

Шмидт слов на ветер не бросал. Пользуясь своей высокой должностью начальника Главсевморпути, он начал подготовку к высадке на Северном полюсе силами и средствами своего Главка, до поры не информируя в деталях правительство и считая это ведомственным делом. Обстоятельства сложились так удачно, что экспедиция по срокам и географии совпала с готовящимися правительственными перелётами через Северный полюс в США экипажей Чкалова, Громова и Леваневского. Благодаря этому, дрейфующая станция «Северный полюс» также получила государственный статус.

Шмидт сам стал во главе полюсной экспедиции, а авиационные вопросы отдал своему заместителю М. И. Шевелёву и ставшему знаменитым к тому времени лётчику М.В. Водопьянову.

Вспоминает Е.К. Фёдоров:

*«Когда планировалась дрейфующая экспедиция, О.Ю. Шмидт с удовольствием включает в её состав горящего нетерпением Ширшова. Год готовится наша экспедиция. Нужно иметь исключительную работоспособность, чтобы после целого дня беготни по заводам идти учиться в клинику, в анатомический зал, ибо он должен быть нашим врачом, а ночью заканчивать научные труды – результат прежних экспедиций». (Фёдоров, 1979).*

Подготовленная для дрейфующей станции аппаратура, палатка и всё оборудование проверялись в тренировочном лагере, который развернули у подмосковной базы Главсевморпути в Тёплом Стане зимой 1937 года. Дочь Ширшова – Марина Петровна, – живущая ныне в Ясенево, задалась целью отыскать это место. И нашла. Рядом с рынком в Тёплом Стане, со стороны Профсоюзной улицы, обнаружила старые деревянные постройки, обнесённые забором и воротами с якорями. Якоря в Москве на воротах просто так не рисуют. Сторож подтвердил, что это было здесь, и отвёл Ширшову на полянку в лесу, где указал на маленький домик в одну комнату. Около него и стояла палатка. (Ширшова, 2003).

О воздушной экспедиции на Северный полюс написано в первой главе. 21 мая 1937 года самолёт Водопьянова доставил туда папанинскую четвёрку и О.Ю. Шмидта.

Когда прибывшие на льдину самолёты разгрузили, Фёдоров немедленно приступил к наблюдениям – его геофизические и астрономические приборы были в наличии. Ширшов же ждал самолёта Мазурука, где находилась его глубоководная гидрологическая лебёдка. Как назло, этот самолет задержался дольше остальных, поэтому Пётр Петрович решил брать пробы с малых глубин вручную. В проходке лунки при помощи пешни ему взялись помогать О.Ю. Шмидт и кинооператор М.А. Трояновский. Последнего едва успели вытащить из забоя, когда в него снизу хлынула морская вода.

Таким образом, ещё до прибытия лебёдки Ширшов сделал ручную гидрологическую станцию, используя имеющуюся бабину с тросом длиной 1000 м, взял первые пробы воды и планктона, измерил скорость и направление подлёдных течений. Результаты оказались неожиданными: практически на полюсе был обнаружен слой относительно тёплой воды на глубине от 250 до 750 метров. Это подтверждало вывод Ф. Нансена о проникновении вод Атлантического океана в Центральный полярный бассейн, полученный за 40 лет до этого во время дрейфа «Фрама».

Наконец 5 июня, через две недели, прилетел самолёт Мазурука и привёз долгожданную лебёдку. К тому времени льдина была уже обжита. С помощью лётчиков зимовщики установили основную палатку, подняли мачты радиостанции, смонтировали ветряк и пустили в ход ветродвигатель. Полным ходом пошла зарядка аккумуляторов для рации.

Но работа с ручной лебёдкой, которую Ширшов использовал для гидрологических и гидробиологических целей, оставалась наиболее тяжёлой. Крутить её приходилось вручную, парами, меняясь через 40 минут. Надо сказать, что Ширшов ещё в Москве предлагал использовать мотоциклетный моторчик, но Папанин отказался, ссылаясь на трудности с завозом горючего. Как вскоре убедилась вся четвёрка, это было ошибочное решение. Тем более, что Папанин вскоре начал жаловаться на боли в сердце и остальные решили почаще освобождать его от лебёдки. На их долю после этого пришлась дополнительная нагрузка, так как меняться парами уже не получалось.

По совместительству Ширшов числился лекарем. В ходе подготовки к экспедиции он даже получил диплом «медсестры» в одной из больниц. К счастью, Кренкель, Папанин и Фёдоров старались не болеть, за исключением головных и сердечных болей от переутомления.

Открытий как у Ширшова, так и у Фёдорова была масса. Оказалось, что весь Арктический бассейн полон жизни, даже околополюсной район. На 88‑й параллели, например, встретили медведицу с медвежатами. Иногда видели птиц. До глубины 1000 м неплохо ловился планктон.

Папанинцы окончательно закрыли вопрос о существовании земли в районе полюса. Наоборот, там обнаружилась впадина с максимальной глубиной 4,4 километра. Сложной и необычной была гидрология. Удалось зафиксировать в придонном слое приплюснутые водные линзы, отличающиеся температурой и солёностью. Много нового появилось при изучении подлёдных течении и движения льдов.

Как же складывалась жизнь и работа Ширшова на льдине? Лучше всего об этом расскажут сами участники дрейфа.

*«****Федоров, 19 июля.*** *Сегодня, после серьёзного обсуждения, решились на героическое действие – гнать спирт из коньяка. Дело в том, что весь немалый запас нашего спирта в связи с чьей‑то ошибкой при погрузке самолётов остался на Рудольфе… Только в спирте можно было фиксировать всякую мелкую водяную живность, которую во всё больших количествах Петя вылавливал в море.*

*И мы решились. Иван Дмитриевич сделал нехитрый самогонный аппарат, и мы с грустью смотрели, как в жертву науке приносится отличный коньяк. Из трёх литров коньяка выходило около двух литров спирта…*

***Папанин, 29 июля.***  *В ледяном дворце Петровича шумел примус. Ширшов опускал вертушку на разные глубины, определял скорость течения воды на разных горизонтах… Я помогал ему поднимать трос: Петя работал 14 часов подряд.*

*Подняли мы очередную вертушку. Петя сделал запись в книжке и решил зачем‑то отвернуть пробку примуса, который мы заправили керосином и бензином и сильно накачали. Неожиданно вспыхнуло сильное пламя, Петя закричал и закрыл лицо руками. Оказалось, пробка выстрелила ему в бровь, пробила кожу. Если бы сантиметром ниже… Пришлось провести профилактическую беседу, призвать братков к порядку…*

***9 августа.***  *В четыре часа тридцать минут утра Эрнст разбудил Петровича и поздравил его: у Ширшова накануне родилась дочь. Радио принесло это известие на нашу льдину. Петя беспокоился о жене, о её здоровье….*

*Петрович настолько занят обработкой материалов по вертушечным наблюдениям, что не имеет даже возможности написать статью в газету «Известия» (он её корреспондент). Редакция шлёт ему вежливые напоминания одно за другим…*

***14 августа.***  *У Петровича руки опухли от работы на лебёдке…*

***25 августа.***  *Продолжаем очищать аэродром. Только на один час Петрович уходил к своей вертушке, а потом снова присоединялся к нам. Втроём, дружно, как косари на лугу, идём мы друг за другом, срубаем ледяные гряды, торосы, бугры. Работа спорится и быстро продвигается. Тщательно выравниваем аэродром. Думаю, что через два дня он будет уже вполне готов…*

***3 сентября.***  *Пётр Петрович проспал только три часа и снова ушёл к лунке делать серию вертушечных наблюдений. Он пробыл у лунки до вечера, вернулся в палатку и лёг спать. Мы его не будили, а в полночь он сам проснулся, быстро и молча оделся и опять ушёл к лебёдке. Ему снова придётся работать сутки без сна…*

***б октября.***  *Когда я вернулся в лагерь, Пётр Петрович сказал, что он опустил груз на глубину 3,5 тыс. метров и оборвал трос. Гидрологическое хозяйство – два батометра и щуп – остались на дне Северного Ледовитого океана.*

*Как это произошло? Мы предполагали, что груз с большой силой ударился о дно, а на тросе образовались петли, лопнувшие при попытке выдернуть груз из ила.*

*Наша работа на глубоководной станции шла, как всегда, быстро. Тянули трос лебёдкой попарно: я работал с Женей, Эрнст – с Петровичем…*

***19 октября.***  *Петрович стал подготавливать лунку, чтобы сделать суточную гидрологическую станцию. Лунка так сильно обросла льдом, что Петровичу пришлось пробивать её с утра до пяти часов вечера…*

***Фёдоров, 9 ноября.***  *Вечером делали очередной промер. Для этого Пете надо было высвободить вмёрзший в лёд тросик. Мы с ним занимались этим делом. Трудная у него работа. Вымазана машинным маслом лебёдка, коптит «летучая мышь», тросик врезался где‑то внизу в стену длинного колодца проруби. Четырёхметровой обледеневшей алюминиевой трубкой Петя шарит в лунке, тыкает в лёд, схватывающий тросик, со стен палатки сыплется за шиворот иней…*

***Папанин, 14 ноября.***  *Когда груз находился на глубине 500 метров, трос вдруг заклинился, и у нас не хватило сил, чтобы его освободить. Решили отложить эту работу до завтра…*

*Крепко досталось Петру Петровичу! Чего только он не делал, чтобы выбрать трос, когда сростки цеплялись за лёд: Петрович голыми руками в ледяной воде освобождал трос, расправлял его, а потом с мокрыми рукамипродолжал работать на морозе в 25 градусов и пронизывающем ветре…*

***20 ноября.***  *Петрович немного отдохнул. Он уже вторую ночь не спит. После полуночи он опять ушёл работать – опускать батометры на глубину 2,5 тыс. метров.*

***Фёдоров, 26 ноября.***  *Палатка покрыта толстым слоем копоти и во многих местах прорвана. Ветер треплет потемневшую парусину. Мигает тускло коптящий фонарь. Длинной дюралюминиевой трубкой Ширшов прочищает лунку. Где‑то внизу замёрз трёхметровый ледяной колодец, и тросик лебёдки застрял. Мокрый металл жжёт руки. Каждая гидрологическая станция – это сорок часов непрерывной утомительной работы для Ширшова. Многие давно бросили бы мучительную возню, но не зря гидрологом нашей экспедиции является Пётр Петрович. Километр за километром поднимается из глубины тонкий тросик. Принесённые в приборах пробы воды, измерения температуры и солёности на различных глубинах раскрывают талантливому учёному тайны Полярного океана.*

***Папанин, 19 декабря.***  *Чем быстрее протекает наш дрейф, тем больше работы прибавляется у Петровича. По 36 часов подряд проводит он у лунки, извлекая пробы воды с разных глубин…*

***30 декабря.***  *Петрович всю ночь работал у лунки и закончил гидрологическую станцию. Глубина, как он предсказывал, начинает увеличиваться: теперь уже 286 метров. Ширшов после большого перерыва провёл также вертушечные наблюдения. Он сидел усталый, закопчённый, его клонило ко сну. Мы позавтракали, напились чаю, и я уложил Петю спать …*

***8 января 1938 г.***  *Вместе с Петей мы ушли к трещине. Долго осматривали: не было ли где‑нибудь сжатия… Обратно к палатке мы дошли с трудом: двигаться пришлось против ветра, всё время держась за веревку… Петрович быстро перекусил и снова вернулся к трещине: ему надо было делать промер глубин…*

***16 января.***  *Петрович вернулся в палатку только в четвёртом часу, перед утром.*

*Усталый и измученный, сразу улёгся. Тяжело дыша, он рассказал нам, как добирался к палатке. Ветер дует со скоростью 17 м в секунду. По пути Ширшов несколько раз присаживался на торосы, чтобы отдохнуть. С трудом он притащил нарты со своим гидрологическим хозяйством. Всё‑таки Петя сделал четыре серии наблюдений, взял пробы с 12‑ти горизонтов и измерил глубину моря. Кренкель накормил Петровича, вскипятил ему чая, дал две рюмки коньяку. Только после этого Петрович заулыбался…*

***18 января.***  *Зверски холодно – 47 градусов мороза. Небывалая температура! Ширшов оделся тепло и ушёл в свою лабораторию, на трещину. Он измерил глубину: 272 метра. Кроме того, Петрович взял пробы воды с одиннадцати горизонтов. У него сильно опухли руки, но он мужественно продолжает трудиться, раскрывая тайны океана…*

***Фёдоров, 19 января.***  *Сейчас Петя пришёл. Сначала в дверь влетела пара меховых рукавиц, потом было слышно, как он хлещет метёлкой по рубашке, выбивая снег. Влетела рубашка. Снова хлестки – по торбасам и, наконец, вошёл сам. Петя пристраивает рукавицы у потолка.*

*– Промокли? Зачем их носишь?*

*– Руки мёрзнут.*

*Смотрит на свои закоченевшие кисти. Они слегка опухли. На тыльной стороне кисти шишки, а кончики пальцев отморожены». (Папанин, 1938; Фёдоров, 1979).*

На выполненных гидрологических станциях брались пробы грунта. Поскольку геолога на «СП‑1» не было, Ширшов упаковывал эти пробы в ящики для последующего изучения на Большой Земле. Пробы воды и планктона он относил в палатку, где подвергал всестороннему анализу. Подтверждались наблюдения самой первой станции, выполненной ещё без лебёдки, о том, что воды Атлантики мощным потоком поступают в околополюсный район, принося большое количество тепла.

Много нового дали и наблюдения за органической жизнью в океане. Первые планктонные сетки, поднятые из поверхностных слоёв, показали крайнюю бедность органики. Зато с глубины 1000 м сетка принесла большой урожай планктона, особенно рачков, окрашенных в красный цвет. Бурное весеннее цветение фитопланктона наступило только в конце июня. Стаявший к тому времени снег сделал льдины проницаемыми для солнечного света и способствовал развитию микроскопических водорослей. Все эти истины ныне общеизвестны, а тогда, на «СП‑1», были настоящими научными открытиями.

Нанося на карту результаты регулярных астрономических наблюдений Фёдорова, Ширшов сделал вывод о том, что станция попала в мощное течение, выносящее лёд из Центрального полярного бассейна в Гренландское море. Зимовщикам это принесло дополнительные хлопоты, так как чем выше скорость дрейфа, тем чаще надо делать станции. Если в июне льдина проходила в сутки по 1,5 мили, то в августе – 2,5, а в ноябре – уже 4 мили.

Полярная ночь наступила 5 октября. Гидрологическая лунка стала регулярно замерзать, бороться с этим было невозможно. Пришлось перейти на «кочевой» способ работы: нагружали на одну нарту лебёдку и приборы, на другую – палатку и доски, запрягались в лямки и тащили их к ближайшему разводью. На её краю настилали доски, укрепляли лебёдку, а рядом ставили палатку для обогрева. Но всё равно работать приходилось на морозе, часто голыми руками.

Слово П.П. Ширшову:

*«Мы возвращаемся домой после очередной гидрологической станции, то есть после 35 часов напряжённой работы, беспрерывной работы на отчаянном морозе. Хорошо после этого напиться горячего чая и нырнуть в пушистый, тёплый спальный мешок… Посмеявшись, мои приятели укладываются спать. Но я ещё не кончил работу и продолжаю титровать пробы воды, добытые из таких недр океана, о достижении которых океанографы всего мира могут только мечтать. Наконец я забираюсь в свой спальный мешок. За стеной палатки завывает ветер». (Сузюмов, 1987).*

К декабрю 1937 года льдина с лагерем была уже у берегов Гренландии. Частые торошения заставляли перетаскивать склады, палатку и научное оборудование.

…После эвакуации «СП‑1» Ширшов мечтал скорее вернуться в Ленинград и отдохнуть вместе с семьёй. Но этому желанию не суждено было сбыться. Миллионы людей хотели видеть новых героев, услышать их рассказы. Поэтому каждому из четверых папанинцев определили свой маршрут, учитывая посещение родины и предыдущих мест работы.

Ширшов начал с Днепропетровска, жители которого избрали его в Верховный Совет СССР. Поездка заняла больше месяца, выступать приходилось по нескольку раз в день. Только затем последовал желанный отдых с семьёй в одном из южных санаториев, откуда Пётр Петрович вернулся в Москву для подготовки научного отчёта.

Назначения на новые должности состоялись в апреле 1938 года. В Ленинград Ширшов вернулся уже директором Всесоюзного Арктического института, Фёдорова утвердили его заместителем. Папанина назначили заместителем начальника Главсевморпути, а Кренкеля – начальником Управления полярных станций этого Главка.

Конечно, поначалу Ширшов чувствовал себя не в своей тарелке. Ему был всего 31 год, совсем недавно он являлся рядовым сотрудником этого института, а Визе, Лактионова, Гаккеля, Карелина считал своими учителями. Теперь же они попали ему в подчинение. Но опасения и тревоги не оправдались. Среди заслуженных полярников царила атмосфера товарищества, долга и такта. Помогло и то, что представлять новое руководство приехал из Москвы О.Ю. Шмидт, чей авторитет в институте был очень высок. Главным консультантом Ширшова стал его заместитель по научной работе В. Ю. Визе.

Ширшов недолго оставался на посту директора института. В марте 1939 года Шмидта «перевели» первым вице‑президентом в Академию наук. Начальником Главсевморпути назначили Папанина, а его первым заместителем – Ширшова. Правда, Пётр Петрович по распределению обязанностей курировал Арктический институт и постоянно следил за выполнением составленных им с Визе планов. Основным же объектом его внимания стало совершенствование плавания по Северному морскому пути и обеспечение грузоперевозок в Арктике.

Вначале семья Ширшова жила в Доме полярников на Суворовском бульваре, а затем, до конца жизни, в печально знаменитом Доме на набережной, выстроенном для кадровой элиты. В 1939 году Петра Петровича избирают действительным членом Академии наук без защиты докторской диссертации. За докторскую ему, как и остальным папанинцам, зачли результаты работы на «СП‑1». Тогда же Е.К.Фёдоров стал членом корреспондентом Академии наук СССР.

Как показала жизнь, новые обязанности оказались вполне по плечу П.П. Ширшову, он имел достаточный опыт плавания в морях Арктики, был близко знаком с полярными капитанами и охотно прислушивался к их рекомендациям. Работа эта требовала много времени и энергии. Не успевал завершиться очередной сезон, как уже начинались разработки планов морских операций на следующий год. Были введены серьёзные коррективы в структуру руководства навигациями.

Следует отметить смелый эксперимент, на который пошёл Ширшов, в части реорганизации метеослужбы. До него прогнозы в Арктике составляли в Межведомственном бюро погоды. Пётр Петрович предложил упразднить это бюро, а синоптическое обслуживание Севморпути возложить на Арктический институт. Смелое, но вполне оправдавшее себя решение. Для концентрации сил Ширшов отобрал в Москве 18 опытных специалистов и направил их в Ленинград. При этом добился, чтобы каждому в короткий срок выделили квартиру. Так в Арктическом институте сложился крепкий кулак лучших синоптиков и гидрологов, которые под руководством В.Ю.Визе стали составлять ледовые и синоптические прогнозы, а в летнее время выезжали в штабы морских операций.

Однако заниматься наукой Ширшов практически не мог, всё время и силы отнимала работа в Главке. Он никак не мог обработать уникальные данные, полученные на дрейфующей станции, сравнить их с данными экспедиции «Садко» 1936 года и дрейфа «Седова» в 1937–1940 годах. Приходилось искать себе молодых единомышленников. И вот в 1940 году в одной из комнат Главка на ул. Варварка (в то время ул. Разина) Ширшов организовал лабораторию океанологии и стал её заведующим (по совместительству).

Лаборатория была задумана первоначально для обработки материалов «СП‑1» по биологии и гидрологии. Её первыми сотрудниками стали ныне широко известные учёные В.Г. Богоров, В.И. Калиненко, В.Б. Штокман, П.И. Усачёв, А.А. Кирпичников, Л.О. Смирнова. Первые графики были вычерчены молоденькими дипломницами Н. Зубовой, С. Кан и Е. Саускан. В комнате, где они работали, стоял огромный стол, один на всех. Пётр Петрович нередко заходил в лабораторию, принося очередную наблюдательную книжку‑пикетажку с детальными записями со льдины. Он просил девушек переносить эти первичные данные на огромные графики. Потом они вместе обсуждали полученные результаты.

Многие журналисты и полярники задавали Ширшову вопрос: будет ли создаваться новая дрейфующая станция и когда? Пётр Петрович старался много не говорить об этом, подобные вопросы тогда обсуждались в узком кругу. Между тем подготовка к такой станции уже шла. В разработке её планов активно участвовали Ширшов, Шевелёв и Либин. Уже была намечена кандидатура начальника будущей дрейфующей станции – А.И. Минеев, который в 1929–1934 годах возглавлял зимовку на о. Врангеля после Г.А.Ушакова. В 1936 году он был назначен директором Института народов Севера в Ленинграде, о нём хорошо отзывались В.Ю.Визе и Н.И.Евгенов.

Минеев с радостью принял предложение Ширшова и перешёл на работу в Главсевморпуть. Станцию намечено было высадить к северо‑востоку от острова Врангеля в районе Полюса относительной недоступности, являющегося в то время «белым пятном» на карте Арктики. Предполагалось, что отсюда она сможет продрейфовать через весь Центральный полярный бассейн.

Однако когда инициаторы доложили своё предложение начальнику Главсевморпути, то не получили поддержки. Папанин считал, что поскольку идёт дрейф попавшего в ледовую ловушку «Седова», надо сосредоточить на нём все силы и внимание. А пока следует послать небольшую воздушную экспедицию для изучения района возможной высадки «СП‑2». Ширшов, Шевелёв и Либин взялись за разработку проекта Второй высокоширотной воздушной экспедиции «Север». Для неё выбрали тяжёлый четырёхмоторный самолёт ТБ‑3 «СССР Н‑169», который участвовал в высадке на полюсе папанинской станции. По рекомендации Шевелёва командиром экипажа назначили молодого, но уже достаточно опытного лётчика И.И. Черевичного. Все остальные члены экипажа до этого участвовали в воздушной экспедиции 1937 года.

Для научной группы было выделено три места. На них отобрали геофизика М.Е. Острекина, метеоролога Н.Т. Черниговского и директора Арктического института Я.С. Либина. План полётов разработали И.И. Черевичный и штурман В.И. Аккуратов, а программу научных исследований – в Арктическом институте. Общий контроль за ходом подготовки осуществлял П.П.Ширшов. Он же выдвинул идею «прыгающего» отряда, последовательно перемещающегося с одной точки наблюдения на другую.

Экспедиция состоялась в апреле‑мае 1941 года. Черевичный совершил три уверенных посадки в заданном районе. Научные работники с помощью экипажа самолёта выполнили большой объём наблюдений, проведя по нескольку дней в каждой точке. Всего проработали на дрейфующих льдах две недели. Ещё одно «белое пятно» было стёрто. Все эти дни Ширшов напряжённо следил за ходом экспедиции и оперативно докладывал о ней Папанину. По завершении операции он заявил:

*«Теперь, когда разведка сделана и путь к Полюсу относительной недоступности проложен, будем готовить высадку в будущем году там дрейфующей станции, и я добьюсь, что буду в числе её участников». (Сузюмов, 1981).*

По возвращении воздушной экспедиции Ширшов дал указание директору Арктического института срочно приступить к подготовке второй дрейфующей станции. Было решено послать весной 1942 года три тяжёлых самолёта с грузами и персоналом станции, а также «прыгающим отрядом» для кратковременных работ в нескольких точках. Однако начавшаяся война отодвинула эти планы на несколько лет. Идея «прыгунов» была осуществлена в высокоширотных воздушных экспедициях 1948–1950 годов. Они привели к открытию подводного хребта Ломоносова – одно из выдающихся событий XX века. Когда весной 1950 года готовилась высадка «СП‑2» во главе с М.М. Сомовым, Ширшов был главным консультантом.

Но вернёмся в 1941 год. Из дневника П.П. Ширшова:

*«****22 июня 1941 года.*** *После кутежа в «Арагви», в 5 часов утра, бросив машину во дворе, принял ванну и собрался ложиться спать. В половине девятого настойчиво требовательный звонок телефона: «Товарищ Ширшов! Говорит дежурный! Приезжайте немедленно в Управление… Папанин звонил из‑за города. Едет в город. Велел немедленно разыскать Вас и других замов». Быстро одевшись, сунул голову под кран, чтобы не трещала с похмелья, выбежал во двор. И не попадая сразу ключом, завёл мотор машины. Так началась для меня война». (Ширшова, 2003).*

Великая Отечественная война застала Ширшова в должности первого заместителя начальника Главсевморпути. 3 июля он получил мандат уполномоченного по эвакуации Мурманского судоремонтного завода. В те дни судьба ледоколов, которые здесь ремонтировались, вызвала большую тревогу в Главке. Если они не выйдут на трассу, то перевозки в западном районе Арктики будут сорваны, пароходам самим не пробиться через ледовые преграды.

Гитлеровцы хорошо понимали это и заблокировали ледоколы в Кольском заливе, ведя за ними непрерывную воздушную разведку, чему способствовал полярный день. Попытки бомбёжки ледоколов были, иногда бомбы падали рядом с ними, но на первых порах немцы не особенно усердствовали в этом направлении, надеясь захватить Мурманск и флот. Ведь своих ледоколов у них не было, а планы в Арктике имелись обширные.

Слово П.П. Ширшову:

*«Перед вылетом в Мурманск короткий разговор с Косыгиным: «Как быть, Алексей Николаевич, с доками, если Мурманск будут сдавать?» – «Вы разве не знаете выступления товарища Сталина? Договоритесь на месте с Военным советом, с обкомом, и решайте». Месяц в Мурманске. Красная армия отстояла подступы к городу и доки взрывать не пришлось». (Ширшова, 2003).*

Пётр Петрович быстро организовал вооружение ледоколов пушками и пулемётами, вместе со штабом Северного флота разработал план их вывода в Карское море. Выждав благоприятную, то есть туманную и дождливую, погоду, корабли скрытно покинули Кольский залив и в сопровождении военного конвоя были выведены на трассу Севморпути.

Вспоминает Е.М. Сузюмов, который находился в то время на борту ледокола «Сталин» в составе штаба морских операций:

*«В один августовский день, когда ледокол стоял у кромки льда в ожидании подхода судов с грузами, в широкое разводье опустился лёгкий гидросамолёт, подрулил к ледоколу и из самолёта поднялся к нам по трапу Пётр Петрович Ширшов… Вслед за ним лётчики подняли на палубу тушу оленя и отнесли на камбуз. В те военные дни снабжение кораблей продуктами питания резко сократилось и, чтобы пополнить судовые запасы, моряки стреляли белых медведей, которых ели не все». (Сузюмов, 1981).*

Из дневника П.П. Ширшова:

*«Потом Иван Дмитриевич (Папанин – Ю.Б.) вытащил меня в Москву и послал на Диксон спасать суда от подводных лодок, появившихся в Карском море. Я честно слетал на старушке «Дорнье‑Валь», которую бортмеханики окрестили «ракодавом», – раков в реке давить, – слетал в пролив Вилькицкого, в море Лаптевых до островов Комсомольской Правды. Нашёл там Белоусова на «Сталине», которого Папанин загнал к тому времени в море Лаптевых, подальше от подводных лодок. Выпил с Белоусовым пол‑литра водки на двоих и полетел обратно на Диксон в поисках подводных лодок.*

*Лодок я не нашёл. В Карском море они появились в следующем, 42‑м году. И, не совершив никаких геройских подвигов, вернулся в Москву. Снова началась торговля с Папаниным, кому раньше уходить в армию». (Ширшова, 2003).*

В октябре аппарат Главсевморпути с семьями эвакуировали в Красноярск, где его работу возглавил Э.Т. Кренкель. Поскольку И.Д. Папанин занимался перевозками в Мурманске и Архангельске по заданию Ставки, Ширшову поручили небольшой филиал Главка, оставшийся в Москве.

Из дневника П.П. Ширшова:

*«В эти тяжёлые дни, когда враг был у самой Москвы и над Арбатом дрались истребители, а по Садовому кольцу уныло брели голодные стада эвакуированного скота, в эти дни я полюбил Женю». (Ширшова, 2003).*

Киевская киноактриса Евгения Гаркуша ехала через Москву во фронтовую бригаду. Случайно она встретила Ширшова на Кремлёвской набережной. Пётр Петрович почувствовал в ней настоящего друга, смелого, жизнерадостного и преданного. Они полюбили друг друга.

21 октября Ширшов получает мандат уполномоченного ГКО на Горьковской железной дороге. В то время сложилось крайне тяжёлое положение на магистралях, ведущих из центра страны на Урал и в Сибирь. Эшелоны с эвакуированными заводами забили не только станции, но и перегоны. Ширшову были даны чрезвычайные полномочия: любой ценой ликвидировать пробки и восстановить движение.

К новому месту службы Пётр Петрович едет вместе с Евгенией Гаркушей. Уже от Петушков, в двух шагах от Москвы, дорога оказалась забитой десятками брошенных поездов. Пропускали только составы на запад, везущие воинскую технику и красноармейцев. Пётр Петрович решает, как это ни парадоксально, увеличить число брошенных, пересортировав все составы по значимости и отведя их с главного пути на второстепенную ветку к Котласу. В их число попали даже вагоны с ценностями Эрмитажа – такое было время. Несмотря на все просьбы и угрозы эвакуированных людей, измученных бесконечными стоянками, на восток пропускались только эшелоны, везущие московские военные заводы.

Из воспоминаний П.П. Ширшова:

*«– Начальник, когда отправлять будешь? Пять дней стоим… – спросил простуженный голос из приоткрытой двери товарного вагона.*

*Закопчённое стекло «летучей мыши» едва пропускало тусклый свет. Вповалку, по всему полу вагона, среди мешков, узлов и всякой домашней рухляди, навалившись друг на друга, спали люди, измученные долгой дорогой. Только окликнувший нас, видимо дежурный по вагону, попыхивал цигаркой, присев на корточки у самой двери…*

*– От самого Брянска едем. Целый месяц маемся. До холодов доездились, детишки болеть стали. Хоть бы печку поставить, да где её возьмёшь, в дороге‑то». (Ширшова, 2003).*

Число «брошенных» достигло 50 тыс. человек. Начались зимние холода и голод. По приказу Ширшова срочно наладили производство «буржуек» в железнодорожных мастерских, организовали заготовку дров, доставку продуктов и воды, медицинскую помощь. Несмотря на то, что теплушки с людьми неделями стояли в глухих лесах, заболевших и умерших почти не было.

Пётр Петрович взял на себя ответственность и передал городским властям Горького около тысячи вагонов с «малоценными» грузами (лесом, маслом, салом), адресованными в Москву. Всё – равно столица принимала только воинские эшелоны. Обалдевшее от такого подарка местное начальство моментально разгрузило вагоны, которые сразу же использовали для подачи на фронт боеприпасов с волжских заводов.

Или такой пример. Узким местом считался единственный одноколейный железнодорожный мост через Волгу, который не выдерживал усиленного грузопотока. Но неподалеку имелся автомобильный мост, по которому шла трамвайная линия, соединявшая разные районы города. Ширшов, не будучи специалистом в этих вопросах, тем не менее заставил железнодорожников перешить трамвайные пути на широкую колею и вскоре по ним началось движение грузовых поездов.

Постепенно количество эшелонов с военными заводами стало снижаться, и появилась возможность пропускать на восток остальные. В результате удалось расшить пробку на Горьковской железной дороге к Новому году. После этого Ширшову поручили и Пермскую дорогу.

В начале 1942 года Пётр Петрович получает предложение возглавить Наркомат морского флота. Некоторое время Ширшов колебался, ведь он не являлся специалистом в этой области и ходил только в морские научные экспедиции. Да и, по слухам, Наркомат находился в разваливающемся состоянии. Но затем согласился.

Аппарат Наркомата был эвакуирован в Астрахань, в Москве осталась только небольшая оперативная группа для связи с правительственными учреждениями. Торговый флот в первые месяцы войны понёс значительный урон: часть судов была потоплена, другая – заблокирована в портах, третья мобилизована в Военно‑морской флот. Ворота во внешний мир из Балтийского и Чёрного морей оказались наглухо закрытыми, связи осуществлялись только через северные и дальневосточные порты. Но там активно действовали немецкие и японские военные корабли и авиация.

В этот период большое значение приобрели морские пути через Каспийское море. Грузы из разных стран доставлялись в Персидский залив, перевозились по территории Ирана в каспийские порты, откуда морскими судами доставлялись в СССР. Это был сложный и длительный, но зато безопасный маршрут. Не случайно Наркомат морского флота перебазировали в Астрахань.

Первым заданием для Ширшова стал приказ Сталина разобраться с нефтеперевозками на Каспии и по Волге. Шла Сталинградская битва. Поток транспортов с ленд‑лизом шёл из Персидского залива на север через Астрахань. Этим же путём вывозилась нефть с промыслов Баку и Грозного. Противотоком к Сталинграду подвозились свежие сибирские дивизии. Положение было критическим. В случае захвата города немцы перерезали бы эту единственную водную артерию.

Ширшов и члены его команды непрерывно летают между городами региона. Составляют и рассылают по портам рекомендации по организации движения транспортных судов. Это помогло скоординировать действия между портами. Было найдено решение транспортировать нефть не по Волге, а через Красноводск и затем по железной дороге вглубь страны. Удалось переправить из Баку в Красноводск 100 паровозов и 500 цистерн, а в Моздок – 600 танков, прибывших из Ирана. Сибирские воинские части также стали перебрасываться в Моздок из Красноводска.

Когда в 1943 году, после разгрома немцев под Сталинградом, Каспий стал работать нормально, перед Ширшовым поставили задачу по восстановлению разрушенных портов. Он выезжает в освобождённый Новороссийск, затем в Одессу, потом организует в Измаиле Дунайское речное пароходство. В декабре 1944 года у него родилась дочь Марина.

В конце войны Ширшов руководит строительством новых морских причалов в Петропавловске‑Камчатском, Николаевске‑на‑Амуре и Владивостоке, восстанавливает Ленинградский порт. Как ни удивительно, но у него находилось время и на сугубо мирные вопросы. В феврале 1944 года Пётр Петрович выступил на общем собрании Академии наук с докладом о научных результатах дрейфа станции «СП‑1» по разделам: рельеф дна, водные массы, ледовый покров и планктон. Составление этого доклада стало серьёзным экзаменом для лаборатории океанологии, но текст написал лично Ширшов, регулярно выкраивавший час‑другой для посещения своего детища.

Очень сложной в период войны оказалась проблема кадров. Основная часть трудоспособного мужского населения была мобилизована. Но Наркомат находил решения. Большинство моряков и портовиков Чёрного и Балтийского морей было переброшено на Дальний Восток, Север и Каспий. По просьбе наркома ЦК ВЛКСМ объявил мобилизацию молодёжи для транспортного флота, в результате чего ряды моряков пополнили две тысячи юношей и девушек. Когда в северных портах широко развернулась выгрузка военных грузов, прибывающих по ленд‑лизу, для работы в Архангельском порту призвали более двух тысяч мужчин старшего возраста из Вологодской и Комстромской областей, и столько же – в Мурманский порт из Рязанской и Тульской областей.

Трудной проблемой являлась компенсация потерь торгового флота в сухогрузах и танкерах, а также в портовой технике. Ширшов обратился по этому вопросу в Совнарком СССР и вскоре получил реальную помощь: правительство поставило эту задачу перед союзниками и те наладили конвейерную сборку сухогрузов типа «Либерти», танкеров, портовых кранов, паровозов и железнодорожных платформ. Всё это стало поступать из Америки в дальневосточные порты, где за эти вопросы отвечал заместитель наркома А.А. Афанасьев.

Понятно, что рейсы судов торгового флота были в годы войны сложными и опасными. Им приходилось плыть в зоне молчания, был строгий приказ не выходить в эфир, безмолвствовали и береговые радиопеленгаторы, суда шли с потушенными огнями. Главный морской инспектор Наркомата С.И. Ушаков вспоминал:

*«Во время моей совместной работы с Петром Петровичем я убедился, насколько хорошо и квалифицированно он разбирался в навигационных вопросах, как быстро оценивал обстановку, какие правильные предлагал меры. Ширшова отличала высокая культура общения со своими сотрудниками, умение использовать их знания, взять от них как можно больше. Никогда не кичился он своими заслугами, не любил лести, был очень скромным, интеллигентным человеком». (Сузюмов, 1981).*

По инициативе министра в 1944 году проводится коренная реорганизация сети учебных заведений отрасли, создаются новые средние и высшие мореходные училища, по‑новому организуется учебный процесс.

За большой вклад в дело победы над фашистской Германией около 14 тыс. работников морского транспорта были награждены орденами и медалями. На счету моряков около 100 млн. тонн перевезённых грузов и более 1 млн. человек.

После войны работниками Министерства морского флота, пароходств и портов была проведена колоссальная работа по восстановлению разрушенного хозяйства, увеличению объёмов перевозок. Пока не восстановили судостроительные заводы, пополнение торгового флота шло за счёт трофеев. Одновременно были размещены заказы на постройку новых судов за границей, заложены новые серии на отечественных верфях.

Ширшов, накопивший большой практический опыт, обладающий широким кругозором и глубокой эрудицией, сумел предвидеть генеральные пути дальнейшего развития морского транспорта и направлял на это усилия возглавляемого им коллектива. Большое внимание уделялось оснащению новыми техническими средствами судовождения, обработки грузов в портах, внедрению прогрессивных методов в работу плавсостава и береговых служб.

Ещё в суровое военное время Ширшов обдумывал дальнейшие мирные планы. Он мечтал создать научный центр, где бы изучалась физика, гидрология, биология, геология, химия морей и океанов. Уже в 1943 году он договорился с молодыми тогда учёными В.П. Зенковичем и А.Д. Добровольским о геологическом обследовании берегов Чёрного и Каспийского морей.

В ноябре 1945 года по инициативе Ширшова в Академии наук была создана Комиссия по изучению Каспийского моря, а он стал её председателем. За годы войны Пётр Петрович детально ознакомился с условиями навигации и спецификой природы этого бассейна, хорошо представлял его роль в народном хозяйстве. Вскоре Ширшов обратился в Правительство с предложением о создании специального института широкого океанологического профиля и развитии экспедиционной деятельности в морях и океанах всего Земного шара. 24 декабря 1945 года Совнарком принял постановление об организации в системе Академии наук Института океанологии на базе слияния Лаборатории океанологии и Каспийской комиссии. Директором института утвердили академика П.П. Ширшова.

Деятельность нового института носила комплексный характер. В первые годы его сотрудники изучали географию и природу отечественных морских бассейнов, а с конца 50‑х годов, уже после смерти Ширшова, перешли к изучению процессов, происходящих в водах Мирового океана, на его дне и в толще Земной коры под ними.

Послевоенные годы были чрезвычайно плодотворны для Ширшова. Он вторично избирается депутатом Верховного Совета СССР, на этот раз от Новороссийска. Власти города предложили ему выбрать для личной дачи участок земли на берегу моря. Участок он выбрал, но построил там Южное отделение Института океанологии, впоследствии знаменитую «Голубую бухту».

Надо отметить, что ведомственная жилка подталкивала Ширшова и к не совсем продуманным решениям. Так, он задумал передачу Морфлоту всех арктических портов, принадлежавших до войны Главсевморпути, а научную часть предлагал сконцентрировать в Академии наук. Вольно или невольно, но это стало началом распада Главного управления Северного морского пути.

Семейные отношения у Ширшова к тому времени стали сложными и запутанными. Первая его жена с сыном Роальдом и вторая – с дочкой Лерой вернулись в Москву из эвакуации. Третья жена с дочкой Мариной жили с ним. Приходилось налаживать и эту сторону жизни. Но он и не предполагал, какие испытания ждут впереди.

Когда в 1946 году Сталин снял с должности начальника Главсевморпути И.Д. Папанина, Ширшов пригласил его к себе в институт начальником отдела научного флота. При этом надо помнить, что до того Папанин Ширшова особо не жаловал, считая «шмидтовцем», как и Э.Т. Кренкеля. Тем не менее, Пётр Петрович первым протянул руку помощи своему опальному начальнику, хотя это грозило ему крупными неприятностями.

С помощью своего первого заместителя А.А. Афанасьева, возглавлявшего советскую делегацию в Тройственной комиссии по разделу немецкого флота, Ширшов добился выделения институту изъятого в счёт репараций быстроходного грузового судна, ставшего первенцем советского научного флота. По его заданию в «Ленпроекте» разработали схему переоборудования трофейного банановоза «Марс» и отправили его на судоремонтный завод в ГДР. Здесь он превратился в научно‑исследовательское судно «Витязь». По итогам первых его рейсов в 1949–1950 годах девяти сотрудникам Института океанологии присудили Государственную премию. Свою фамилию Ширшов из списка вычеркнул.

Дальше в жизни наркома наступил трагический период. О нём, как ни странно, нет ничего в полярной и биографической литературе. Как будто ничего особенного и не было. И это практически до конца века. Только благодаря младшей дочери Ширшова, Марине Петровне, бывшему заместителю по Наркомату морского флота А. А. Афанасьеву и бывшему помощнику Е.Н. Сузюмову кое‑что стало известно в последние годы. Правда, в экземпляре, подаренному Г.Д. Буркову, тогда президенту Московской ассоциации полярников, Сузюмов приписал от руки: *«К сожалению, при подготовке к печати рукопись была сокращена на треть, главным образом – последние главы».* Кому это надо было – выяснить не удалось, так как Сузюмов вскоре после этого скончался.

Предоставим слово А.А. Афанасьеву:

*«Однажды произошла катастрофа. Как‑то утром Ширшов на работу не явился. Я звонил ему на квартиру, на дачу – никто к телефону не подходил. Подумал: «Наверное, заболел».*

*Во время обеденного перерыва внезапно в кабинет буквально ввалился нервно взбудораженный, с трясущимися руками Пётр Петрович. Глухо рыдая, упал на кожаный диван и залился следами.*

*– Что случилось? – подбежал я к нему.*

*Он продолжал рыдать, его начал трясти озноб…*

*– Страшно, непостижимо, невероятно, не могу поверить. Мою жену сегодня ночью на даче арестовали сотрудники НКВД…После её ареста мне было предложено прямо ехать в Парткомиссию ЦК, к её председателю Шкирятову. Он с ходу предложил мне написать заявление, что я отказываюсь от своей жены в связи в её арестом за спекуляцию, иначе меня исключат из партии и снимут с работы… Я знаю, что она невиновна, буду бороться и ждать её». (Афанасьев, 2003).*

Целый год нарком не знал, где его красавица‑жена. Целый год он бился головой о глухую стену. «Мы найдем ему другую жену» – было решение самой высокой инстанции – Сталина. Ширшову показали протоколы допроса, где жена признавалась, что была английской шпионкой и специально осталась в 1941 году в Москве, чтобы дождаться немцев.

Вновь слово А.А. Афанасьеву:

*«Продолжу рассказ о Петре Петровиче Ширшове. При встрече с ним я был крайне поражён его состоянием: он сильно похудел, постарел, имел вид тяжело больного человека. Нервы совершенно сдали, рассказывая, он часто кусал губы. Увидев меня, Ширшов искренне обрадовался. Мы обнялись, как старые друзья, товарищи.*

*– Наконец, дождался тебя. Рад передать тебе Министерство морского флота. Я тяжело болен, Саша, и больше у меня нет сил, – сказал он только. – Уйду в науку, там мне будет спокойнее. Может, восстановлю здоровье.*

*– Поделись, легче станет. Что тебя продолжает волновать? Что слышно о жене? Как дочурка? Здорова, растёт?*

*– Абсолютно ничего узнать о жене не смог, хотя только для этого остался на должности министра, считая, что, может быть, Берия, видя мои переживания и состояние, рано или поздно вернёт её мне. Просил его, писал о помиловании Сталину. Но безрезультатно – он не пожелал видеть меня. Дочурка растёт, славный ребёнок. Ждёт маму…*

*Пётр Петрович помолчал немного, а потом, подойдя вплотную ко мне, тихо и с большой горечью добавил:*

*– Саша, мне очень тяжело, я смертельно болен. У меня рак – я скоро уйду из жизни. Что будет с женой, дочуркой – не представляю.*

*Он быстро подошёл к столу, вынул таблетки, высыпал в ладонь несколько и проглотил, запивая минеральной водой». (Афанасьев, 2003).*

Таким образом, в 1947 году Ширшова сняли с поста министра морского флота. Сняли за жену, от которой он не захотел отрекаться. Хотя официально инкриминировали развал работы, плохой подбор кадров и прочее. Пётр Петрович остался только директором созданного им Института океанологии.

После представления А.А. Афанасьева в качестве министра членам коллегии Минморфлота, Берия пожелал пообщаться с Ширшовым:

*«Пётр Петрович! Вам надо встряхнуться, взять себя в руки. В жизни всё проходит. Может быть, ко мне консультантом работать пойдёте? А то в науке совсем скиснете, – ободряюще сказал Берия.*

*Ширшов сразу преобразился, воспрянул духом, глаза широко раскрылись, загорелись, он как‑то сразу ожил, в глазах появилась надежда.*

*– Да, да, Лаврентий Павлович, я к вам с удовольствием пойду, оправдаю ваше доверие, – торопливо, не сводя глаз с Берии, ответил Ширшов». (Афанасьев, 2003).*

Афанасьев был удивлён согласием Ширшова, однако тот объяснил свой поступок желанием скорее узнать, где его жена. Но на новой работе ничего о супруге не выяснил, болезнь прогрессировала, он перестал выходить из квартиры, считал, что все его забыли.

Выполняя просьбу Петра Петровича, Афанасьев узнал, где находится на поселении его жена, и помог добраться туда её матери. По возвращении та со слезами рассказала, что Евгения сильно простудилась и умерла у неё на руках. Перед смертью она призналась, что на одном из приёмов в Кремле её, молодую и красивую актрису, увидел и стал домогаться Берия. Получив отпор, велел Абакумову сфабриковать дело и арестовать непокорную.

…Но жизнь продолжалась. Богатый практический опыт Ширшова привёл его к мысли о необходимости создания фундаментального научного труда по транспортно‑географической характеристике Арктики. Он сам с увлечением взялся за эту работу, привлекая к сбору материалов сотрудников Института океанологии, Арктического института, Минморфлота. За несколько дней до своей кончины он продиктовал секретарю первые страницы этой монографии.

Большую научно‑организационную работу вёл Ширшов в Академии наук. Он возглавлял ряд комиссий, которые разрабатывали важные проблемы наук о Земле. Можно назвать Океанографическую комиссию, Тихоокеанский национальный комитет, Гидробиологическое общество. В 1949 году его избрали заместителем академика‑секретаря Отделения геолого‑географических наук АН СССР.

Вспоминает Е. М. Сузюмов:

*«В 1949 году я был приглашён на работу в Институт океанологии по рекомендации В. Г. Богорова на должность учёного секретаря и проработал там два года в непосредственном подчинении у Петра Петровича. Хотя он и был очень загружен на высоком государственном посту, но находил время регулярно бывать в институте, не выпуская бразды правления из своих рук… Поражали его эрудиция, умение видеть не только очередные, но и более отдалённые перспективные задачи морской науки и определять пути их осуществления.*

*Это был в высшей степени интеллигентный человек большого личного обаяния, ровный в общении со всеми, независимо от их должности, с высокими требованиями к себе и подчиненным. Не помню, чтобы он когда‑нибудь повысил голос на кого‑либо, но каждое его слово воспринималось как неукоснительная директива. В его кабинете на видном месте висел портрет Фритьофа Нансена». (Сузюмов, 1981).*

Ширшова всё больше интересует экономическая сторона развития Севера. Пётр Петрович вникает в проблемы ледовой разведки, флота, способного работать во льдах Арктики, комплектации караванов судов, идущих Северным морским путём, размышляет над строительством меридиональных железных дорог от Транссиба к судоходным участкам рек Лены, Индигирки и Яны.

Ширшов становится председателем Бюро по транспорту при Совмине СССР, теперь в его ведении находится и Минморфлот, и Главсевморпуть. В Институте океанологии, директором которого он остаётся, организуется сектор Севера с уклоном в экономические исследования. Сектор занялся разработкой детального плана транспортного освоения Крайнего Севера с учётом применения различных видов транспорта. Дело это было новым и неизбежно влекло ошибки и издержки. Так, в вину Петру Петровичу ставят поддержку идеи строительства крупного морского порта в мелководной бухте устья реки Оби (за противодействие этому проекту сняли А.А. Афанасьева). Порт был построен, но никакого значения в развитии арктических перевозок не сыграл.

Отдавая работе большую часть времени, Ширшов не забывал о семье, о доме. Младшая дочь Марина вспоминает, что летом он часто сажал её и сводного брата Роальда в байдарку и прямо от Дома на набережной пускался в плавание по Москве‑реке.

*«А ещё он строил настоящие парусники. Правда, они были длиной около полутора метров. Но он делал всё сам, начиная от чертежей и до спуска на воду. В его комнате стоял маленький токарный станок, и была масса инструментов. Даже пушки, выточенные из бронзы, стреляли порохом. А командой были маленькие мишки. Где он их доставал – не знаю. Сейчас сохранился только один корабль, сделанный отцом. Он находится в Музее мирового океана в Калининграде, на борту его любимого «Витязя». (Ширшова, 2003).*

Пётр Петрович собрал обширную библиотеку. Больше всего он любил старинные книги, особенно про морские путешествия и по искусству, старинные карты. Свободно читал по‑английски, хуже по‑немецки. Собирал изображения Будды.

Примерно в это время Ширшов знакомится в Большом театре с молодой учительницей Н.И. Деевой. Малолетней дочери Марине нужен был уход, у самого Петра Петровича здоровье заметно сдало, нервная система расшаталась. Кроме того, он просто влюбился и решает жениться. Эта женщина скрасила последние его годы.

Вспоминает А.А. Афанасьев:

*«Признаюсь честно, я был страшно удивлён согласием Ширшова на предложение Берии идти работать к нему в аппарат Совмина… Забегая вперед, скажу, что болезнь сломила его, он перестал выходить из квартиры, на новой работе ничего о жене не узнал… Позднее я навестил Ширшова в его квартире. Он уже не вставал, встретил меня очень тепло, пожаловался, что все его забыли.*

*Разговорились. Пётр Петрович поведал, что решил жениться.*

*– Я многое передумал, готовясь к уходу из жизни. Кто же будет воспитывать дочурку? Я встретил молодую преподавательницу английского языка, которая учит ребёнка. Я предложил ей расписаться со мной. После моей смерти она получит мою академическую пенсию, ну и всё, что у меня: эту большую квартиру, обстановку и так далее. Взамен должна удочерить мою дочурку и воспитывать её до совершеннолетия». (Афанасьев, 2003).*

Болел Ширшов долго и тяжело. Это был рак, диагноз поставили слишком поздно. Боли дикие, до потери сознания. Много раз его увозили с работы в больницу на «скорой». Болезнь то прогрессировала, то отступала. Сделали три операции, но всё бесполезно.

Через всю свою жизнь пронёс П.П. Ширшов неугасимую любовь к Арктике. Даже в период своей опалы он послал в Правительство докладную записку, в которой изложил меры, необходимые для более эффективного транспортного освоения Крайнего Севера. Тогда по его предложению была организована Межведомственная Арктическая комиссия, а Пётр Петрович назначен председателем. К её работе привлекли широкий круг министерств и ведомств, научных и проектных институтов. Комиссия разработала программу комплексных исследований Арктики, определила планы для каждой из привлечённых организаций. Пётр Петрович и здесь показал себя смелым и решительным руководителем, внесшим системный подход в дело исследования и освоения Севера.

Уже будучи тяжело больным, он продолжал трудиться. Часто Ширшова навещали на дому и в больнице сослуживцы, учёные, специалисты, с которыми он обсуждал злободневные вопросы, давал соответствующие поручения. Его помощница и секретарь А.А. Павлова вспоминала:

*«Я ежедневно приходила к нему в больницу и стенографировала под его диктовку часа по два. Случалось так, что во время диктовки у него начинались сильные боли, и на какие‑то минуты он терял сознание. Тогда я вызывала медсестру, она делала укол, и через полчаса он снова начинал диктовать. Так продолжалось до тех пор, пока врачи, убедившись, что его болезнь неизлечима, не выполнили его желание и не выписали домой. По‑прежнему я приходила к нему, и он диктовал мне часа по два, чтобы на следующий день я могла принести ему уже отпечатанный материал». (Сузюмов, 1981).*

В 1952 году его отдали домой, как безнадёжного. Был установлен пост медсестёр, но основная тяжесть по уходу за этим измождённым человеком легла на плечи жены, Нины Ивановны, и дочери Марины. Несмотря на весь трагизм происходящего, Пётр Петрович постоянно думал о работе. Последнюю записку Сталину «О развитии транспорта на Крайнем Севере», напечатанную под диктовку, он подписал за два дня до смерти.

Умер Ширшов 17 февраля 1953 года, едва переступив порог сорокалетия. Похоронен на Новодевичьем кладбище Москвы, первым из четвёрки папанинцев. Теперь они все лежат там, неподалеку друг от друга. Здесь же и могила О.Ю. Шмидта, их первого руководителя и «крёстного отца».

###### *Из воспоминаний друзей и коллег о Петре Петровиче Ширшове*

***О.Ю. Шмидт:*** *«Гидробиолог и биолог П.П. Ширшов – мой товарищ по экспедициям на ледокольном пароходе «Сибиряков» и пароходе «Челюскин», где он показал себя не только выдающимся научным работником, но и замечательным стойким человеком». («Вопросы географии», 1976).*

***Е.К. Фёдоров:***  *«Пётр Петрович охотно выполнял любые обязанности, тщательно к ним готовился. Это было необходимо, чтобы в науке по своей специальности и в смежных науках быть на должном уровне и чтобы другие возлагавшиеся на него побочные поручения выполнить также наилучшим образом. Гидробиолог по специальности, он взял на себя много других работ – и гидрометеорологию, и многие стороны географических исследований. Готовил себя и к тому, чтобы быть поваром. Серьёзно учился быть врачом и лечил нас, когда это было нужно, и мы ему доверяли». («Летопись Севера», 1979).*

***И.Д. Папанин:***  *«Это очень много значит, когда человек влюблён в своё дело. Но ещё больше, когда он увлечён будничными, кропотливыми опытами, которые рождают открытие. Петрович – это молодой учёный, человек советского воспитания, настоящий исследователь, для которого в работе важна каждая деталь, каждая мелочь; всё новое волнует его и приобретает для него особый смысл». («Летопись Севера», 1979).*



*Участники спасательной экспедиции направляются к лагерю папанинцев*

## От редактора

В ходе встреч со школьниками, проводимых нашей организацией, мы видим, что героика прошлых лет – полярные исследования, высокоширотные морские и авиационные экспедиции – вызывают у них определённый интерес. Однако большинство не знают, кто и за что был первым удостоен звания Героя Советского Союза, чем знамениты и почему вошли в историю ледокол «Красин», суда «Челюскин», «Сибиряков» и «Дежнёв». В лучшем случае кто‑то где‑то слышал имена И.Д. Папанина и О.Ю. Шмидта. Не знают они и о том, почему вёл бой порт Диксон, находившийся в глубоком тылу, с немецким линкором «Адмирал Шеер».

К сожалению, в настоящее время в продаже почти не найти книг, рассказывающих об эпохальных событиях в истории нашей страны, каковыми являются освоение Арктики и Антарктики, походы к полюсам планеты. Это способствует развитию и укоренению бездуховности молодёжи, о чём неоднократно приходилось слышать от педагогов и государственных деятелей. Происходит потеря преемственности поколений, утрата традиций и, как следствие, потеря «национальной идеи».

А ведь в 30‑е – 40‑е годы прошлого века мальчишки играли в «папанинцев» и «челюскинцев», совершали во дворах полёты «как Валерий Чкалов», в играх спасали дирижабль «Италия» и дрейфовали на судне «Георгий Седов». Толчком служили, как правило, книги, издававшиеся, несмотря на слабую полиграфическую базу тех лет, оперативно и массовыми тиражами. Книги эти были доступны всем детям, во всех уголках огромной страны. И прочитавшие их становились исследователями Арктики и Антарктики, капитанами морских судов, лётчиками. Именно они совершали подвиги на фронтах Великой Отечественной войны и самоотверженно ковали Победу в тылу, осваивали 6‑ой континент и превращали Северный морской путь в постоянно действующую транспортную магистраль.

В настоящее время преодоление разрыва связи поколений является, на наш взгляд, первоочередной задачей.

Книга вице‑президента Ассоциации полярников Ю.К. Бурлакова отражает один из этапов освоения арктического региона нашей страны – так называемую «папанинскую эпопею». Хотя об «СП‑1» издано более 2200 публикаций различного формата, от газетных заметок до литературных произведений, Юрию Константиновичу удалось в сжатой форме рассказать не только о подготовке и дрейфе первой научной станции, но и о людях, являвшихся непосредственными участниками этих событий. Кроме того, он в сжатой форме освещает и предшествующие героическому дрейфу «СП‑1» события – плавание ледокольного парохода «Сибиряков», героический рейс парохода «Челюскин», спасение обитателей ледового лагеря О.Ю.Шмидта.

Читатели книги встретятся на её страницах не только с папанинцами, но и со многими лётчиками – первыми Героями Советского Союза, полярными исследователями, ледовыми капитанами. Книга Ю.К. Бурлакова – желанная ласточка, которая вернёт читателей к героическим событиям освоения Арктики и Антарктики и будет не только интересна юному читателю, но и напомнит ветеранам‑полярникам их молодые годы, жизнь и работу в Арктике и Антарктике, коллег, уже ушедших из жизни.

*Президент Московской благотворительной* *общественной организации полярников,*

*капитан дальнего плавания,* *лауреат Государственной премии СССР,*

*Почётный полярник Г.Д. Бурков*



*Папанин подписывает рапорт Сталину о завершении дрейфа*

## Список использованной литературы

***Аккуратов В.И.***  *«Покорённая Арктика».*  – М., Молодая гвардия, 1948.

***Аккуратов В.И.***  *«Лёд и пепел. Записки штурмана».*  – М., Современник, 1984.

***Аккуратов В.И.***  *«Лед и пепел. Записки штурмана».* Сокр. переиздание. – М., ЖАГ – ВМ, 2001.

***Афанасьев А.А.***  *«На гребне волны и в пучине сталинизма»* . – М., РКонсульт, 2003.

***Бабушкин М.С.***  *«Записки лётчика»* . – М., Граница, 2‑е изд., 2005.

***Белогорский Б., Зенин С.***  *«Полюс наш».*  – М.‑Л., Детгиз, 1938.

***Бронтман Л.К.*** *«На вершине мира»* . – М., Гослитиздат, 1938.

***Бурлаков Ю.К., Логинов А.А.***  *«Первые кавалеры Золотых звёзд».* – М., Патриот, 2004.

***Визе В.Ю.***  *«На «Сибирякове» и «Литке» через ледовитые моря».* – М., Главсевморпуть, 1946.

***Визе В.Ю.***  *«Моря Советской Арктики. Очерки по истории исследования».* – М., Главсевморпуть, 1948.

***Виленский Э.С.***  *«Шестнадцать дней на полюсе».*  – М.‑Л., Детгиз, 1938.

***Водопьянов М.В.***  *«Полёт на Землю Франца‑Иосифа».*  – М.‑Л., ОНТИ, 1937

***Водопьянов М.В.***  *«К сердцу Арктики».*  – Л., Главсевморпуть, 1939.

***Водопьянов М.В.***  *«На Крыльях в Арктику».*  – М., Географгиз, 1954.

***«Вопросы географии»***  /*Сборник* . – М., 1976.

***Громов Б.В.***  *«Поход «Сибирякова»* . – М., Молодая гвардия, 1934.

***Громов Б.В.***  *«104 дня на дрейфующей льдине».*  – М., Сов. лит., 1964.

*«Как мы спасали челюскинцев»* / *Сборник* . – М., Правда, 1934.

***Каминский Ю.А.***  *«Кремлёвские перелёты».*  – М, Гласность, 1998.

***Каминский Ю.А.***  *«В небе покинутой Арктики».*  – М., Гласность, 2006.

*«Караван историй»* / *Журнал* . – М., 2004, август.

***Кренкель Э.Т.***  *«Четыре товарища. Дневник».*  – М., Главсеморпуть, 1940.

***Кренкель Э.Т.***  *«RAEM – мои позывные. (Воспоминания)».* – М., Советская Россия, 1973.

***Лебедев А.А., Мазурук И.И.***  *«Над Арктикой и Антарктикой».*  – М. Мысль, 1991.

*«Летопись Севера» / Сборник, том 11.* – М., Мысль, 1985.

***Минеев А.И.***  *«Зачем мы организовали экспедицию Папанина».* – М., Госполитиздат, 1938.

***Миронова А.***  *«Ледовая одиссея»* . – М., Дет. лит., 1984.

***Мошковский Я.Д.***  *«Записки пилота. Москва – Северный полюс – Москва»* . – М., Молодая гвардия, 1938.

***Муров М.С.***  *«Записки полярника»* . – Л., Лениздат, 1938.

*«На дрейфующей льдине»/ Сборник.*  – М., Госполитиздат, 1938.

*«На полюс. Сборник статей и рассказов о завоевании Северного полюса».* – М., Молодая гвардия, 1937.

*«Наш Кренкель»/ Сборник* . – Л., Гидрометеоиздат, 1975.

***Папанин И.Д.***  *«Жизнь на льдине. Дневник»* . – М., Мысль, 1938.

***Папанин И.Д.***  *«Лёд и пламень»* . – М., Политиздат, 1977.

***Пинегин Н.В***  . *«Записки полярника».*  – М., Географгиз, 1952.

***Романенко В.А.***  *«Иван Дмитриевич Папанин»* / *Московский журнал* . – М., 2005, № 9.

*«Северный полюс завоёван большевиками» / Сборник.*  – М., Партиздат, 1937.

***Спирин И.Т.*** *«Исторический рейс. Очерки о полёте на Северный полюс».* – Л., Главсевморпуть, 1939.

***Спирин И. Т.***  *«Полёты в Арктике».*  – М.‑Л., Главсевморпуть, 1940.

***Спирин И.Т.*** *«На Северный полюс».*  – М.‑Л., Детиздат, 1952.

*«Станция «Северный полюс». Жизнь папанинцев на дрейфующей льдине». / Сборник.*  – М., Молодая гвардия, 1938.

***Стромилов Н.Н.***  *«Впервые над полюсом. Из записок полярника».* – Л., Гидрометеоиздат, 1977.

***Сузюмов Е.М.***  *«Четверо отважных. (Покорение Северного полюса)»* .

– М., Просвещение, 1981. ***Сухановский А.Ф.***  *«Окрылённая тундра».*  – Архангельск, Ск‑Россия, 2006.

***Тихомиров Г.С.***  *«К истории экспедиции Папанина»* . – М., Мысль, 1980.

***Тихомиров Г.С.*** *«Герой Арктики Иван Папанин»* . – М., Мысль, 1984.

***Трёшников А.Ф.***  *«Их именами названы корабли науки. Академик Фёдоров».* – Л., Гидрометеоиздат, 1990.

***Фёдоров Е.К.***  *«Полярные дневники»* . – Л., Гидрометеоиздат, 1979.

***Шевелёв М.И.***  *«Арктика – судьба моя. Воспоминания первого начальника полярной авиации»* . – Воронеж, МОДЭК, 1999.

***Ширшов П., Хмызников П.***  *«На Челюскине»* . – М., Правда, 1935.

***Ширшова М.П.***  *«Забытый дневник полярного биолога»* . – М., АВАНТИ, 2003.

***Шмидт О.Ю.***  *«Наши задачи по освоению Арктики»* / В сб. «За освоение Арктики». – Л., Главсевморпуть, 1935.

***Шмидт О.Ю.***  *«Избранные труды. Географические работы»* – М., АН СССР, 1960.

***Шнейдеров В.А.***  *«Поход «Сибирякова»* . – М., Молодая гвардия, 1933.



*Начальник экспедиции прощается с сыновьями*

*Автор сердечно благодарит за поддержку и участие в подготовке книги ветеранов‑полярников, друзей и сослуживцев, и в первую очередь:*

– президента Московской благотворительной общественной организации полярников Г.Д. Буркова, любезно согласившегося на редактирование рукописи, и его референта Е.И. Мороз;

– детей известных полярников Т.К. Кренкеля, М.Г. Ушакову и М.П. Ширшову, племянницу И.Д.Папанина В.А.Романенко, поделившихся семейными материалами и воспоминаниями о своих родителях и родственниках;

– заместителя Председателя Государственной Думы Российской Федерации А.Н. Чилингарова и сотрудников его секретариата А.М. Богатырёва, А.А. Горяинова, Е.Л. Макарову и В.И. Скоропупова, давших ценные рекомендации;

– моих коллег по Ассоциации полярников Ю.Е. Сенаторова и П..В.Селезнёва, разделивших трудности работы, вдохновлявших на её продолжение и терпевших неизбежные неудобства;

– заместителя директора Московского дома фотографии С.Н. Бурасовского, подобравшего и отсканировавшего нужные фотографии;

– начальника Морской арктической экспедиции РосНИИ культурного и природного наследия П.В. Боярского;

– моих друзей и единомышленников из г. Переславля‑Залесского Ярославской области А.М. Дыму, депутата областной думы, и ветерана полярной авиации И.А. Баянова, взявших на себя заботы по увековечиванию памяти о И.Д. Папанине в п. Борок.

С большинством из них меня связывают и объединяют годы жизни и работы на Севере, а также подготовка и проведение многочисленных экспедиций – это наше единое полярное братство. Все мы работали над книгой безвозмездно – это наш долг перед историей.



*Митинг, посвященный завершению работы станции*