

**Поход «Малыгина»**  
**Записки участников**

УДК 93  
ББК 63.3  
П64

П64 Поход «Малыгина»: Записки участников / – М.: Книга по Требованию, 2021. – 102 с.

**ISBN 978-5-458-52421-6**

В данной книге приводятся записки участников легендарного похода ледокола "Малыгин", в 1928 году участвовавшего в поисках экспедиции Умберто Нобиле на дирижабле «Италия». Ледокол был зажат льдами в районе острова Надежды. Самолет, пилотируемый полярным летчиком М. С. Бабушкиным, вылетал на поиски, дважды садился на льды, но из-за шторма вернулся на судно. Выйдя из льдов, «Малыгин» продолжал обследование районов Баренцева моря восточнее Шпицбергена. P.S. При возвращении из гидрографической экспедиции по восточной Арктике 28 октября 1940 года «Малыгин» погиб во время шторма у берегов Камчатки со всем экипажем и членами экспедиции (всего 98 человек).

**ISBN 978-5-458-52421-6**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2021  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



различных чинов, носит в значительной мере захватнический характер, в поисках баз для будущих трансарктических путей.

В разрезе такого арктического узла, в обстановке капиталистического окружения, изоляции и клеветы, когда проходит первое потрясение, вызванное катастрофой с „Италией“, Советский Союз, его общественность в лице Осоавнахима, выступает на помощь „Италии“ и героически успешными действиями „Красина“ и „Малыгина“ потрясает, изумляет и восхищает весь мир.

## II

Те причины, которые нами руководили при организации спасения, сводились в основном к следующему:

Во-первых, Советская страна высоко ценит и глубоко чтит ту борьбу и те завоевания науки, которые имеют общечеловеческое значение. Отсюда—как бы малы и ограничены ни были достижения экспедиции Нобиле в этом отношении, мы должны были притти ей на помощь и сделать все возможное для ее спасения.

Во-вторых, речь шла о человеческих жизнях, остатки которых тремя буквами, наполнившими эфир, взывали о спасении. Нужно было выручать.

Наконец, в-третьих, когда мы трижды по волнам радио, шедшим из-за пределов советского материка, были убеждены, что катастрофа произошла в пределах советского полярного сектора (Земля Франца-Иосифа), то сочли это еще одним основанием для оказания помощи. Согласно постановления ЦИК СССР от 15 апреля 1926 года, советский сектор определяется между  $32^{\circ} 4' 35''$  восточной долготы и  $168^{\circ} 49' 30''$  западной долготы.

Когда же это соображение отпало, когда, по сообщению „Италии“, оказалось, что печальная трагедия разыгралась

„Малыгина“ и их самолетов заслужила и вызвала совершенно исключительное восхищение.

Что же в особенности потрясло весь мир в эти недавние дни?

Во-первых, факт исключительно яркого проявления человеческой солидарности со стороны Советов в крайне тяжелых и опасных условиях, что не могло не отметить даже буржуазное общественное мнение.

Во-вторых, соединение скромности, уверенности и расчета, с одной стороны, слаженности, мастерства и высокого героизма — с другой. Эти черты явились для Запада как будто бы такой же новостью, как и то, что советская общественность, организовавшая и руководившая действиями спасательных экспедиций, оказалась способной на реальное проявление человеческой солидарности, и притом по-деловому, без всякой рекламы и погромашек.

Лишний раз подтвердилось, что Советская страна является не только попрежнему страной неограниченных возможностей, но и умело организованных действий. Наши товарищи, участники экспедиций, не только показали себя героями, не только утвердили высокое звание человека, но показали миру кое-что новое.

Вот почему при анализе причин того внимания и восхищения, которое проявило мировое общественное мнение по отношению к „Красину“, мы должны подчеркнуть следующие три обстоятельства, характерные в одинаковой мере и для наших экспедиций и для значительной доли нашей общей советской работы.

Прежде всего, мы сильно выросли за десять лет революции в культурном отношении и в овладении средствами техники и достижениями науки.

Далее, мы можем гордиться тем, что самый план экспедиции — выбор средств, оснастка, подбор людей — был проведен Комитетом Осоавиахима в весьма короткий

наших экспедиций. Спрашивается: есть ли различие между любой из наших экспедиций и любой из иностранных? Можно ли считать — так, как это принято обычно понимать, — что успех дела обеспечивается только одним руководителем и степенью подготовки? Нельзя. Мы должны признать, что на руководстве, несомненно, лежала наибольшая ответственность и за успех и за неудачу, но наша советская система тем и отличается от буржуазной, что она в этой ответственной работе опиралась на всех тех, кто остался на родине, на всех тех, кто являлся хотя бы самым маленьким винтиком машины экспедиции. В этом наша особенность. В ней же и залог нашей силы. Вот почему мы гордимся именами „Красина“ и „Малыгина“. Вот почему, называя славные имена Самойловича, Чухновского, Бабушкина и Визе, мы вкладываем в эти имена особое содержание и гордимся ими как лучшими представителями великой семьи советских народов.

## V

Не говоря уже о широких слоях рабочего класса в капиталистических государствах, симпатии которых к Советскому Союзу еще более возросли в результате борьбы в Арктике за спасение человеческих жизней, несомненно, поднялись симпатии к нам со стороны остальных широчайших кругов населения этих государств.

Мы считаем уместным подчеркнуть следующее обстоятельство в связи с этим.

Прежде всего, наличие этого роста симпатий произошло в обстановке изоляции Советского Союза, сколачивания единого фронта и подготовки нападения против первого в мире рабочего государства. Несомненно, что после первой волны восторженного удивления героизмом советских экспедиций врагами Советского Союза будут приняты

Проф. В. ВИЗЕ

### „МАЛЫГИН“ У ВОСТОЧНЫХ БЕРЕГОВ СВАЛЬБАРДА<sup>1</sup>

25 мая „Италия“ дала свое последнее радио. Потом наступило жуткое молчание. Опасение, что в далекой ледяной пустыне отважные исследователи и ученые потерпели какое-то несчастье, постепенно превращалось в уверенность. Но если это так, если действительно с „Италией“ произошла авария—может быть, катастрофа,—то нужна помощь, и помощь немедленная. В ряде общественных и ученых учреждений СССР обсуждались те меры, которые на первых порах казались наиболее необходимыми и целесообразными для оказания помощи „Италии“. При Осоавиахиме—этой советской общественной организации—был образован специальный Комитет помощи „Италии“, который выработал план экспедиции, озабочился предоставлением необходимых на первое время средств, подобрал людей и руководил дальнейшей работой экспедиции.

И еще тогда, когда место аварии „Италии“ не было известно, ледокольный пароход „Малыгин“ с самолетом стал спешно готовиться к плаванию к северной части Новой Земли и оттуда к Земле Франца-Иосифа. Когда же стало известно, что Нобиле и его группа находятся

<sup>1</sup> Свальбард—старинное название Шпицбергена, ныне опять ему присвоенное.

„Малыгина“ — его вахтенные журналы — содержат не одну славную страницу, свидетельствующую о том, что не раз ему приходилось бывать в тяжелых переделках.

В январе 1920 года он был затерт во льдах у Тиманского берега и, продрейфовав со льдами через Карские Ворота, всю зиму и весну оставался в плену у льдов Карского моря. Только в конце июня его высвободил посланный на помощь ледокол „Святогор“, ныне называющийся „Красин“<sup>1</sup>. Зимой 1925 года „Малыгина“ в течение двух месяцев носило затертым во льдах Белого моря. Неоднократно на него возлагалась трудная и ответственная задача проводки судов Карской торговой экспедиции через Карское море к устьям западно-сибирских рек. При его помощи была в 1923 году построена Полярная геофизическая обсерватория в Маточкином Шаре, на Новой Земле.

Когда „Малыгин“ 12 июня выходил из Архангельска к восточным берегам Свальбарда, и Комитет помощи и я знали, что нам предстоит тяжкий бой со льдами. Ведь нам надлежало работать в области полярного Восточно-Свальбардского течения, известного своими тяжелыми льдами. Только в благоприятные годы льды здесь разрежаются настолько, что позволяют судам огибать Свальбард с востока, да и то лишь начиная со второй половины июля.

<sup>1</sup> „Святогор“ („Красин“) в то время был захвачен англичанами и направлен в Англию при эвакуации Архангельска осенью 1919 года белогвардейским генералом Миллером. Английское правительство потребовало за выдачу „Святогора“, принадлежавшего советскому правительству, тридцать тысяч фунтов стерлингов, несмотря на то, что знало, что принадлежит он советскому правительству, и что на погибавшем „Малыгине“ находилось много пассажиров, в том числе женщины и детей. Для спасения их требуемая сумма советским правительством была уплачена.

Карла, лежавший на полпути между „Малыгиным“ и островом Фойном, несколько бидонов с бензином, вернуться к „Малыгину“ и затем уже лететь к „Италии“.

После пробных полетов наш самолет 24 июня вылетел к острову короля Карла, имея на борту летчика Бабушкина, бортмеханика Грошева и кино-оператора Валентя, исполнившего одновременно обязанности радиста. Во время старта самолета погода стояла ясная, но через пять часов в районе судна налег густой туман. Этот туман настиг самолет на обратном пути с острова короля Карла, вследствие чего он был вынужден спуститься на лед и переждать. Только на следующий день, утром 25 июня, самолет вернулся. Бензинная база на острове короля Карла была устроена, и, кроме того, были произведены поиски Амундсена как на самом острове, так и на пути следования самолета. Расстояние между „Малыгиным“ и островом короля Карла равнялось 225 километрам.

Следующий день ушел на установку на самолете нового мотора, а потом налег туман густой, как молоко. Несколько дней пришлось провести в томительном ожидании, пока туман не рассеется. Туман—это второй враг нашей экспедиции, может быть, еще более злой, нежели льды. Наконец, 29 июня туман разорвало. Небо, правда, было пасмурно; видимость благодаря низким облакам была неважная, временами шел редкий снег. Наш метеоролог предсказал, что такая погода продержится около суток, а затем наступит длительный период с туманом и сильным ветром восточного направления. Значит—нужно или лететь сейчас же, или отложить полет еще на много дней. Решение могло быть только одно—лететь сейчас: с каждым днем положение людей там, на севере, вероятно, становилось все более и более тяжелым.

29 июня Бабушкин вылетел. Из этого полета он вернулся только через пять дней, то-есть 4 июля.

Предположения оправдались в полной мере: войдя в лед на меридиане  $31^{\circ}20'$  О и на широте  $76^{\circ}58'$  N, „Малыгин“ уже на следующий день, 6 июля, достиг 78-й параллели. 7 июля на широте  $78^{\circ}18'$  мы оказались затертыми во льдах. Теперь нас отделяли от группы Вильери, находившейся у мыса Лей-Смита, только двести километров—расстояние, вполне преодолимое нашим „юнкерсом“ и без промежуточной базы. Поэтому было решено выгрузить самолет и совершить полет к мысу Лей-Смиту. Густой туман задержал самолет до утра 11 июля. „Малыгина“ к этому времени отнесло ветрами и течением на  $78^{\circ}45'$  северной широты и  $34^{\circ}0'$  восточной долготы. Вылетев при хорошей видимости, самолет уже в скором времени попал в туман. Да, тяжелы операции самолетом над полярными льдами летом, особенно на дальние расстояния! Только в очень редких случаях условия погоды здесь таковы, что дают возможность покрыть большие расстояния. На долю нашей экспедиции таких исключений не выпало. Наш самолет, летая на дальние расстояния,—а таких полетов было всего пять,—неизменно попадал в туман, хотя бы он и вылетал при абсолютно ясном небе и сверкающем солнце. В отношении туманов наша экспедиция, работавшая у постоянно блокируемых льдами восточных берегов Свальбарда, была в особенно невыгодных и тяжелых условиях.

Полет 11 июля оказался для нашего самолета роковым. При подъеме с сильно изрытого выбоинами и озерами ледяного поля он повредил себе обе лыжи, при чем одну—непоправимо, и работать не мог. Впрочем, аварией это нельзя было назвать. То скорее была естественная смерть хрупких лыж, изношенных за предшествующие пятнадцать подъемов и спусков.

12 и 13 июля „Малыгин“ продолжал стоять в тумане, сжатый льдами. 14 июля мы двинулись на север, по

и 79° и меридианами 26° и 34°, а также район к югу от Свальбарда. К сожалению, несмотря на сверхчеловеческие усилия, ни нам, ни другим экспедициям полярные льды не открыли тайны великого путешественника. Наконец, необходимо отметить, что в течение всей экспедиции не упускались случаи, когда представлялась возможность производить научные исследования. В этом отношении экспедицией собран обширный материал, обработка которого обещает дать ценные результаты.

В заключение нужно сказать, что советская экспедиция на „Малыгине“ сделала решительно все возможное для выполнения поставленной задачи, а работа всего состава экспедиции проведена с исключительной самоотверженностью и слаженностью.

дрейфующих льдов, так и в нагоне тумана. В сплоченном льду корабль бессилен продвигаться вперед, а во время тумана, даже и при наличии разводий чистой воды, совершенно невозможно держаться нужного курса.

Как видно из сказанного, район восточного берега Свальбарда мало доступен мореплаванию. Тем не менее, когда советская общественность узнала о бедствии „Итални“, сразу же была послана туда экспедиция, которой ставилась задача, невзирая на все заранее предвиденные трудности, в наивозможно кратчайший срок оказать помощь гибнувшим людям.

Для выполнения этой цели был снаряжен специально приспособленный к ледовым условиям плавания ледокольный пароход „Малыгин“, уже не раз преодолевавший ледяные преграды в других северных морях Советского Союза.

## 2. „Малыгин“ во льдах у острова Надежды

В продолжение тридцати трех дней, с 18 июня по 21 июля, „Малыгин“ боролся со льдами у восточных и южных берегов Свальбарда. Направляясь первоначально к острову Надежде, „Малыгин“ встретил лед, еще не доходя до этого острова. Продвинувшись во льду за сутки до параллели северной оконечности Надежды, „Малыгин“ оказался затертым во льдах почти на целые две недели.

Лед под влиянием восточного, нажимного на берег, ветра был в крайне сплоченном состоянии, и все усилия ледокола выбраться из его объятий ни к чему не приводили. Судно все время вместе со льдами дрейфовало в разных направлениях, преимущественно под влиянием приливо-отливных течений. Временами „Малыгин“ подвергался сжатию, и льдины громоздились по его бортам до самой палубы. Особенно сильный дрейф наблюдался 2 и 3 июля. Из-за сильного восточного шторма лед

и на семьдесят восьмой параллели 5 июля опять вошел в лед с намерением попытаться подойти к острову Карла.

Но и здесь состояние льда было не лучше. Мы опять встретили те же огромнейшие, не взломанные ледяные поля, протяжением более десяти миль и толщиной до двух метров. Пользуясь разводьями чистой воды, „Малыгин“ продвинулся лишь до 78-й параллели, где вынужден был остановиться, так как дальше на север ни каналов, ни разводий не было—поля были сжаты.

Несмотря на все усилия и порыв вперед, и здесь ледяные объятия оказались продолжительными. В течение двенадцати дней „Малыгин“ дрейфовал со льдами, но на сей раз, в итоге, все же в желаемом для нас направлении.

17 июля мы достигли широты 79° 9'.

От этой наивысшей достигнутой экспедицией широты „Малыгин“, пользуясь разводьями, появившимися вследствие раздвижки льда под влиянием благоприятного ветра, 18 июля вышел из льда и вдоль его кромки пошел на запад к Сторфиорду.

#### 4. Весна в Баренцевом море

В посещенной экспедицией северо-западной части Баренцева моря мы видели лишь однолетний лед, многолетнего льда там не было. Ровные поля простирались на десятки миль, и местами на них возвышались торосы осеннего взлома, покрытые снежным покровом, как и вся поверхность ледяных полей. „Малыгин“ пришел туда к самой начальной стадии весеннего таяния и разрушения льда, и за месячный срок своего пребывания мы наблюдали интересную картину бурного вступления в свои права короткого полярного лета.