

Р.Л. Самоилович

S.O.S. в Арктике
экспедиция "Красина"

Москва
«Книга по Требованию»

УДК 93
ББК 63.3
Р11

Р11 **Р.Л. Самоилович**
S.O.S. в Арктике: экспедиция "Красина" / Р.Л. Самоилович – М.: Книга
по Требованию, 2013. – 290 с.

ISBN 978-5-518-01065-9

ISBN 978-5-518-01065-9

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2013

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2013

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.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

ПРЕДИСЛОВИЕ

Летом 1928 года во льдах Арктики произошла катастрофа, которая затем надолго приковала к себе внимание культурного человечества, пробудив в сердцах многих самоотверженность, героизм и любовь к человеку. Десятки спасательных экспедиций 6-ти стран работали для оказания помощи участникам экспедиции на дирижабле «Италия» и СССР был одним из первых, взявшихся за работу в этом направлении. На поиски Итальянской Экспедиции, а также Руаля Амундсена и его спутников, были отправлены 4 советских корабля: «Персей», «Малыгин», «Красин» и «Седов», из коих на долю «Красина» выпало великое счастье вырвать у смерти 7 человек.

В предлагаемой читателю книге я, как один из участников похода на «Красине», сделал попытку с возможной полнотой и объективностью описать деятельность этой экспедиции.

Я испытывал не мало сомнений, прежде чем взяться за перо, я считал все происшедшее настолько значительным, что для изображения имевших место событий нужен был бы и большой талант и лучшее уменье. Полагая, тем не менее, что общественное мнение нуждается в последовательном изложении нашего похода на основании достоверного материала, я решился написать эту книгу, пользуясь документами или же полагаясь на то, что я лично видел и чему был свидетелем.

Попытка Итальянской Экспедиции приоткрыть завесу над тайнами полярной природы, стоила семнадцать человеческих жизней. Из них шведский молодой ученый Мальмгрен, физик профессор Понтремоли, Помелла, Алесандрини, Лаго, Ардуино, Чиакко и Каратти были участниками экспедиции на дирижабле; великий полярный исследователь — Руаль Амундсен и его мужественные спутники Гильбо, Дидрихсен, де-Кювервиль, Валетт и Брази отдали свою жизнь, вылетев на помощь итальянской экспедиции и, наконец, итальянские летчики Пенцо, Крозио и Делла Гатта разбились при возвращении со Шпицбергена на родину. Эти 17 человек, принадлежавшие к четырем разным национальностям, различны были также по своему удельному весу — в жизни, и в науке, но все они пожертвовали собой ради спасения других и во имя прогресса человечества.

С глубоким благоговением перед самопожертвованием этих людей, склонив голову перед их героизмом, я позволяю себе посвятить мой скромный труд семнадцати погибшим.

Карта полетов Итальянской Экспедиции была мне прислана Умберто Нобиле, за что я выражаю ему свою искреннюю благодарность.

Значительная часть фотоснимков, помещенных в этой книге, предоставлена мне доцентом Д-ром А. Гуль. Я позволяю себе выразить ему за предоставление их сердечную признательность.

ГЛАВА I

Тревожные дни. — Комитет Помощи Итальянской Экспедиции. — Радиолюбитель Шмидт. — Отправка «Малыгина».
— Постановление о посылке «Красна».

Прекращение радиogramмы с дирижабля «Италия» 25-го мая, естественно, вызывало беспокойство. Конечно, могла случиться непредвиденная порча радиоаппарата, — хотелось так думать, — однако, мысль возвращалась к тем многочисленным опасностям, которым подвергался дирижабль в Арктике.

Прошли дни 26-го и 27-го мая, — все еще не было никаких сведений с «Италии», на душе становилось тревожнее. Наступило, наконец, утро 28-го мая, я лихорадочно просматривал газеты — «Италия» молчала. Стало очевидным, что с экспедицией случилось несчастье.

Не подлежало сомнению, что помощь, если она вообще была возможна, должна была быть организована в самом спешном порядке. Кем? На этот вопрос мне было не трудно ответить. В Европейском секторе Арктики имеется не много стран, которые по своему географическому положению тесно связаны с полярными областями, — то СССР, Норвегия и, отчасти, Швеция. В то время мне еще было неизвестно, предполагалась ли организация помощи в этих государствах, но я знал, что среди наших исследователей есть не мало лиц, которые могли бы оказаться крайне полезными в этом деле. С другой стороны, только СССР обладал мощными ледоколами и пароходами ледокольного типа.

Не раздумывая долго, я просил соединить свой телефон с Москвой и вызвать к телефону т. Воронова, Заведую-

щего Отделом Научных Учреждений при Совнаркомом СССР. С этим отделом наш Институт по Изучению Севера был тесно связан по своей работе. В телефонном разговоре я указал на совершенную необходимость организовать помощь экспедиции нашими научными силами, использовав один из мощных ледоколов, находившихся в нашем распоряжении. Т. Воронов просил меня переговорить по этому поводу с Итальянскими Консулом и организовать специальную комиссию из компетентных лиц.

В тот же день я встретился с итальянским консулом г. Спано в Ленинградском Отделении Комиссариата Иностранных Дел.

Я указал г. Спано, что с его земляками произошло на далеком севере большое несчастье и что единственный способ оказать им реальную помощь — это послать туда спасательную экспедицию на ледоколе или ледокольном пароходе, в зависимости от того, куда именно направить эту экспедицию. Г. Спано был мне чрезвычайно признателен и обещал дать о моем предложении подробную телеграмму своему правительству в Рим.

Вместе с тем была организована небольшая комиссия в Ленинграде в составе В. Ю. Визе, А. Г. Воробьева, А. М. Лаврова и меня. Нужно сказать, что большинство наших исследователей в это время года уже были озабочены подготовкой к летним работам, а многих уже не было в Ленинграде, поэтому комиссия состояла из небольшого числа лиц.

В то же время в Москве, уже 29-го мая утром, Осоавиахим оповестил по радио Европейский и Азиатский Север Союза о необходимости войти в связь с экипажем дирижабля «Италии» и, в случае возможности, оказать ему содействие и помощь.

В этот же день Комиссия по Большим Советским Перелетам Осоавиахима СССР созвала экстренное совещание, на которое пригласила ряд научных деятелей, известных своими исследованиями в Арктике и специалистов по воздухоплаванию и метеорологии.

На этом совещании были с большой подробностью освещены метеорологические условия, при которых могла произойти авария дирижабля. Однако, отсутствие точных сведений о месте и обстоятельствах катастрофы, лишало Комиссию возможности точно фиксировать место поисков дирижабля. Приходилось говорить об огромном районе

Арктической области между Новой Землей и Свальбардом, для исследования которого не достаточно была бы мобилизация всех ледоколов, имеющихся в наших портах. Надо было ограничить зону поисков и, с другой стороны, наметить, какие именно суда могут быть посланы на помощь. Собрание не имело в своем распоряжении точных сведений о готовности к плаванию судов, в частности, являлась сомнительной возможность использования «Седова», в виду невозможности установления срока ремонта, в котором он находился. Поэтому была в срочном порядке организована рабочая пятерка, под председательством И. Р. Грозы, которой было поручено уточнить место поисков экипажа и те средства, которыми может располагать общественная помощь экипажу дирижабля. На заседании этой же комиссии 29-го мая, было признано необходимым организовать при Осоавиахиме Комитет помощи дирижаблю «Италия» и это решение в этот же день получило санкцию Президиума Осоавиахима СССР.

Следует помнить, что тогда еще не было решительно никаких сведений о местонахождении дирижабля. Уточняя поэтому лишь на основании теоретических выкладок местонахождение экипажа, пятерка пришла к выводу, что наиболее вероятным местом нахождения экипажа следует считать район Земли Франца Иосифа и все пространство Северного Полярного Моря между этой Землей и Свальбардом. Не исключалась, впрочем, возможность нахождения дирижабля и вне этого весьма обширного района.

Поиски в этом районе чрезвычайно затруднены были вследствие того, что кромка полярных льдов в это время года располагается южнее 75° , как это можно было видеть по схемам, составляемым ежегодно Датским Метеорологическим Институтом. В связи с этим стал вопрос о немедленной посылке в этот район пароходов ледокольного типа. Однако, дело усложнилось тем, что суда «Таймыр», «Седов» и «Малыгин», стоявшие в Архангельске, находились в ремонте. Единственным судном, которое было готово к плаванию, было судно «Персей» Пловучего Морского Института. «Персей» — обыкновенный деревянный корабль, укрепленный в носовой части дубовой обшивкой бортов. Мощность его паровой машины всего 250 лш. сил.

Само собой разумеется, что такое судно было совершенно непригодно для активного плавания во льдах, т. е.

форсирования льдов. С другой стороны, без ледокольной базы невозможно было предпринимать каких-либо воздушных операций.

Второго июня было в Москве созвано второе совещание Комитета Помощи под председательством г. Уншлихта. Был прежде всего решен вопрос о «Персее». Этому кораблю решили поручить работу по обследованию морской зоны между Землей Франца Иосифа и Новой Землей, опрос всех промысловых судов и сбор сведений о возможных признаках пребывания экспедиции. Одновременно Персей должен был служить связью между другими посылавшимися судами. Используя Таймыр, предполагалось осветить район между 30 и 40 меридианами, примерно, до 78° сев. шир. на 30-м меридиане.

Комитету Помощи удалось к этому времени установить связь с базисным кораблем Итальянской Экспедиции Читта ди Милано, от которого была получено сведение о длине волны, на которой работает этот корабль и дирижабль «Италия». Как выяснилось, коротковолновая установка Нобиле работала на волне 30—35 метров.

К этому времени уже весь культурный мир с тревогой следил за судьбой итальянской экспедиции. Сотни радиостанций, десятки тысяч радиолюбителей напряженно прислушивались к радиосигналам с дирижабля «Италия». Тщетно... Суровая Арктика хранила свою тайну. Неожиданно Комитетом была получена телеграмма, что радиолюбителем Шмидтом в одном из самых глухих уголков СССР, в селе Вознесение-Вохма Северо-Двинской губернии, были приняты сигналы радио на иностранном языке.

Это было 3-го июня в 19 часов 30 минут. Были приняты следующие слова: «Itali Nobile Franz Josef sos sos sos terra tengo Eh H».

5-го июня было созвано в Москве расширенное Совещание Комитета Помощи с участием представителей Института по Изучению Севера и Главной Географической Обсерватории. Именно на этом заседании было решено отправить спасательную комбинированную ледно-морскую экспедицию.

Исходя из того, что поиски должны производиться в районе Земли Франца Иосифа, комиссия постановила:

«Ледокол Малыгин, ремонт которого мог быть закончен в наиболее короткий срок, направляется с самолетом

«Ю-13» к западным берегам Новой Земли. По пути на о. Колгуеве и на о. Вайгаче он оставляет запас бензина и масла, необходимого для пополнения топлива мощного самолета, предназначенного для непосредственной разведки Земли Франца Иосифа. Подойдя к западным берегам Новой Земли, он выискивает наиболее подходящий район, обеспечивающий возможность посадки самолета. Наиболее вероятным местом первой остановки, по состоянию льдов, могла явиться Белушья Губа. Обследование Земли Франца Иосифа должно быть произведено при помощи тяжелого самолета «Дорнье-Валь», который из Ленинграда вылетит через Архангельск к Северной оконечности Новой Земли, а оттуда к Земле Франца Иосифа. Однако, Малыгин должен будет пробраться возможно севернее, примерно в район Крестовой Губы или полуострова Адмиралтейства. Отсюда вылетает вспомогательный самолет «Ю-13» к Северной оконечности Новой Земли, с задачей организовать в Русской Гавани, путем нескольких полетов от ледакола к этому пункту, базу с запасом горючего для мощного самолета. Одновременно с этим, из Ленинграда, под управлением летчика Б. Г. Чухновского, в Архангельск вылетает мощный самолет и, пополнив там свои запасы, летит к месту своей конечной базы, имея на пути посадки на о. Колгуеве, у Белушей Губы или у Полуострова Адмиралтейства. Дойдя до конечной базы у Русской Гавани, мощный самолет совершает несколько полетов от этого пункта в район Земли Франца Иосифа, имея задачу осветить юго-западный берег Земли Франца Иосифа. Следующие рейсы самолета должна захватить районы этой Земли с постепенным отклонением к Северу. Состояние льда, сковывающего в это время года Землю Франца Иосифа, делает крайне затруднительной посадку большого самолета и вынуждает весь путь, от Русской Гавани до Земли Франца Иосифа и обратно, совершать в один прием без посадки. Это все же дало бы возможность, в случае нахождения участников Итальянской Экспедиции, поддержать экспедицию Нобиле, сбрасывая им продовольствие и все необходимое и дать им возможность укрепиться до того момента, когда могла бы быть организована длительная операция форсирования льдов ледаколом. Лишь в крайнем случае особо благоприятных условий посадки, самолету удастся снизиться в этом районе и тогда возможно будет принять

на борт в несколько приемов экипаж экспедиции. Более вероятным случаем представлялось лишь обнаружение местонахождения итальянцев, после чего немедленно должна быть произведена дополнительная экспедиция на ледокольном пароходе «Седов», оставляемом Комитетом на этот случай в Архангельске».

На том же заседании 5-го июня я внес предложение не останавливаться лишь на посылке «Седова», а готовить к плаванию один из мощных ледоколов в Ленинградском порту. Это предложение было сочувственно встречено присутствовавшими.

Весь вышеизложенный план работ, принятый Комитетом, конечно, был весьма сложным и не легко выполнимым, однако, исходя из тогдашней уверенности, что экспедиция Нобиле потерпела аварию где-то в районе Земли Франца Иосифа, он был единственно правильным.

Во главе организуемой экспедиции поставлены были три лица: профессор В. Ю. Визе, геофизик и знаток полярных условий, гидрограф А. М. Лавров и летчик Б. Г. Чухновский*), летавший ранее в районе Новой Земли. Начальником экспедиции был назначен В. Ю. Визе.

Подготовка этой экспедиции шла форсированным темпом.

В то время, еще не было известно местонахождение участников итальянской экспедиции. Начальник экспедиции на Малыгина В. Ю. Визе и его помощник А. М. Лавров — участник экспедиции Вилькицкого, 7-го июня выехали из Ленинграда и уже в пути узнали о том, что удалось войти в связь с группой Нобиле. В связи с этим план работ экспедиции Малыгина должен был быть изменен. 11-го июня Малыгин получил приказ взять курс на остров Надежда, лежащей к юго-востоку от Шпицбергена, попытаться пройти во льдах возможно севернее, откуда начать полеты к местонахождению группы Нобиле. Капитаном Малыгина был Д. Т. Чертков, а летная группа состояла из М. С. Бабушкина, известного своими полетами над беломорскими льдами, второго пилота Д. И. Сергеева и механиков Квятковского и Грошева. Комиссаром экспедиции был назначен П. П. Стрелков.

*) Согласно первоначального плана Б. Г. Чухновский должен был принимать участие в экспедиции «Малыгина».

Ровно в полночь 12-го июня М а л ы г и н под музыку и громкое «ура» провожающих отвалил от пристани, а через два дня, 14-го июня, пришел в Мурманск, куда должен был прибыть летчик Б а б у ш к и н.

К этому времени стали известны первые радиосигналы от Нобиле с точным указанием местонахождения итальянцев к востоку от Северо-Восточной Земли у мыса Лей-Смит.

Для Ленинградской Комиссии Помощи стало совершенно очевидным необходимость немедленной посылки мощного ледокола К р а с и н, о чем и было сообщено в Москву Комитету Помощи. Маршрут ледокола был также ясен: он должен был идти вдоль западного побережья Шпицбергена, затем повернуть к Семи Островам на восток до м. Лей-Смит.

Само собой разумеется, что и первоначальный план экспедиции на М а л ы г и н е должен был быть перестроен. М а л ы г и н у было предписано идти к Лей-Смиту восточным вариантом, взяв в Мурманске самолет и летчика М. С. Бабушкина, запастись достаточным количеством топлива, взять курс, примерно, по 30 меридиану на Север с тем, чтобы возможно ближе подойти к месту нахождения итальянцев. Так как по состоянию льда М а л ы г и н не сможет пройти дальше о. Надежды, то остающееся пространство должен будет покрыть самолет «Ю-13» с тем, чтобы оказать соответствующую помощь экспедиции Нобиле.

Тем временем и итальянское правительство пришло к заключению о необходимости посылки в район катастрофы мощного ледокола.

11-го июня в 11 часов 25 минут я получил телеграмму-молнию:

«Итальянское правительство просит посылке мощного ледокола Шпицберген Кингс-бей и далее к западу вдоль Шпицбергена месту экспедиции находящейся 80°30' северной широты и 28°04' восточной долготы. Нуждается обуви теплых вещах оружии медикаментах необходимо решить основной вопрос может ли выполнить эту задачу М а л ы г и н, если нет — срочно послать Л е н и н а или К р а с и н а установив возможность, — первое установки на нем Д о р н ь е - В а л я, второе — иметь значительные запасы горючего как для ледокола так и для самолета, третье, —

определить более целесообразный способ переброски состава экспедиции и запасов. Случае похода Л е н и н а или К р а с и н а. Необходим срочный ответ не позже двадцати с половиной часов сегодня.

Комитет Помощи Уншлихт».

По получении этой телеграммы, я немедленно созвал совещание Ленинградской Комиссии, в составе: А. Г. Воробьева, Б. Н. Сорокина (командир К р а с и н а) и Б. Г. Чухновского, вынесшей постановление, в котором указала, что «единственно подходящим кораблем, по своей мощности и конструкции, для посылки из Ленинграда на Шпицберген, для помощи Нобиле является К р а с и н. При сильном напряжении возможна подготовка его в течение трех дней. К р а с и н должен пойти вдоль западного побережья Шпицбергена и затем на восток к мысу Лей-Смит. В виду необходимости для котлов кардиффского угля, является целесообразным заход его по пути в один из Норвежских портов.

Летчик*) должен лететь из Мурманска непосредственно на Шпицберген. Затем аппарат грузится на ледокол (желательно в Кингсбее), чтобы затем идти к Лей-Смит.

Такова была самая первая попытка уточнить работу К р а с и н а. Самолет предполагалось отправить летом до Шпицбергена, ибо являлось опасение, что Д о р н ь е - В а л ь не поместится на палубу ледокола. Впоследствии, когда выяснилась возможность получения трехмоторного «Юнкера» с отнимающимися плоскостями, решено было взять самолет на К р а с и н уже в Ленинграде.

Решение Комиссии телеграммой-молнией было отправлено в Москву.

Однако, почти одновременно, в 14 часов 01 минута, из Москвы была отправлена мне следующая телеграмма:

«По приказу Наркомпути тов. Рудзутак немедленно приступить подготовке отплытия Шпицберген ледокола К р а с и н... Подготовка требует исключительной срочности. Необходимо добиться готовности не позже утра

*) К этому времени уже состоялось назначение Б. Г. Чухновского.