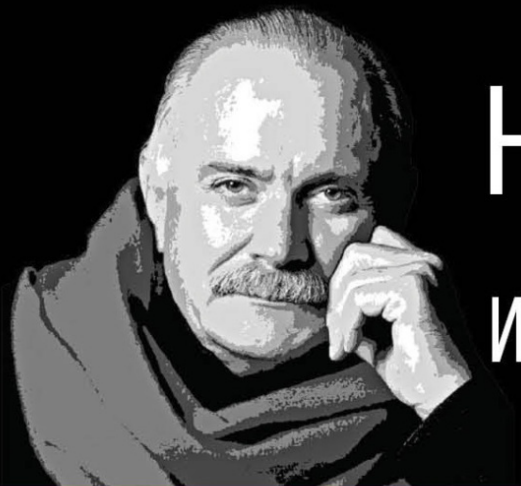




НИКИТА МИХАЛКОВ

И *Свои* ПРЕДСТАВЛЯЮТ

У НАС

БЫЛА

ВЕЛИКАЯ

СТРАНА

ИСТОРИЯ СССР В ЛИЦАХ И ФАКТАХ

Никита Михалков и журнал «Свой» представляют

**У нас была великая страна.
История СССР в лицах и фактах**

«Алисторус»

2025

УДК 94(47+57)-"1917/1991"
ББК 63.3(2)-1917/1991

У нас была великая страна. История СССР в лицах и фактах /
«Алисторус», 2025 — (Никита Михалков и журнал «Свой»
представляют)

ISBN 978-5-00222-926-0

В последние годы «диванные» битвы «красных и белых» в России то затихают, то вновь ожесточаются. Первые (условные коммунисты) эпоху Советского Союза обожествляют, вторые (условные монархисты) всячески проклинают, и эта «битва», кажется, будет длиться вечно. Журнал Никиты Михалкова «Свой» вот уже больше десяти лет не только воздерживается от участия в противостоянии, но и пытается враждующие стороны «примирить», публикуя взвешенные, основанные на фактах историко-публицистические материалы. В них рассказывается о советских героях, их подвигах и достижениях, а также антигероях великой эпохи. Многие посвященные этому периоду отечественной истории тексты представлены в данном сборнике. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

УДК 94(47+57)-"1917/1991"
ББК 63.3(2)-1917/1991

ISBN 978-5-00222-926-0

, 2025

© Алисторус, 2025

Содержание

Часть первая	6
Подвиги во льдах. Что такое челюскинская эпопея	6
Семеро первых. Как появилось звание Героя Советского Союза	10
Четверо смелых. Как дрейфовали на льдине герои-папанинцы	16
Хребет, который не сломить. Арктика – наша	21
Конец ознакомительного фрагмента.	25

**У нас была великая страна.
История СССР в лицах и фактах
Составитель Сергей Громов**



Серия «Никита Михалков и журнал «Свой» представляют»



© Громов С., 2025

© ООО «Издательство Родина», 2025

Часть первая Наши приоритеты

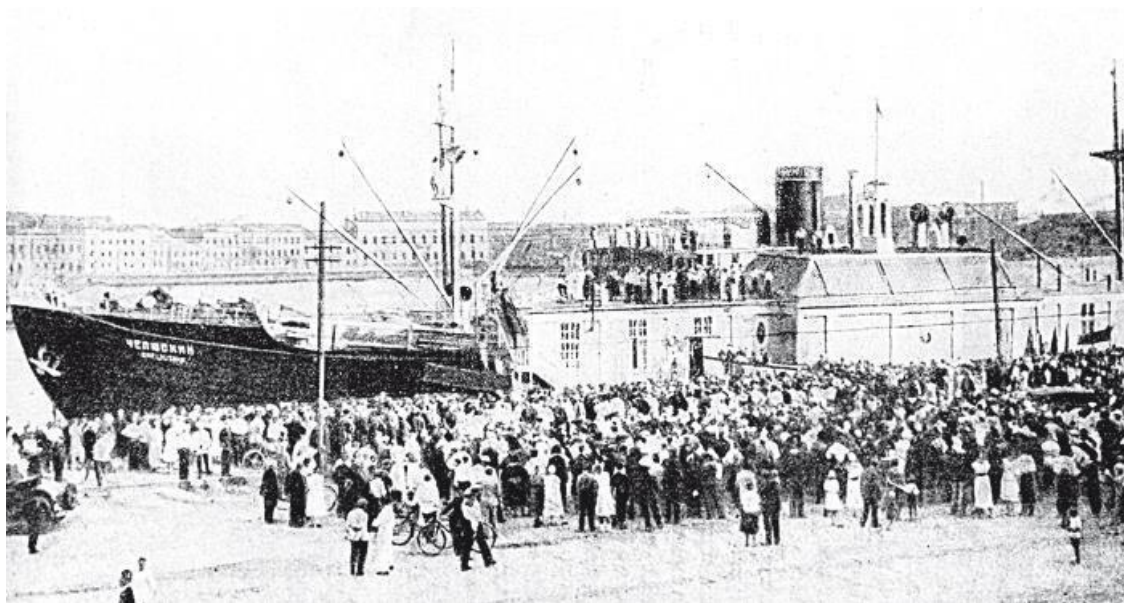
Подвиги во льдах. Что такое челюскинская эпопея

Евгений ТРОСТИН

16 июля 1933 года началась героическая экспедиция под руководством Отто Шмидта. Поход на «Челюскине», зимовку во льдах и знаменитое спасение полярников впоследствии стали с гордостью называть «эпопеей».

Счастливая сказка Севера

Это произошло спустя всего лишь полтора десятка лет после первой революционной зимы с ее блоковскими метелями и метаниями, после страшного, жестокого периода отечественной истории, характерного, по словам Есенина, тем, что «хлестнула дерзко за предел нас отравившая свобода». Страна жила и развивалась в крайне суровых условиях. Газеты постоянно напоминали о классовой борьбе, которая, мол, должна год от года обостряться. Но в то же время пробивалась, как сильный росток, и другая тенденция эпохи: людям требовалась сказка, романтика. Подобные запросы были увязаны в массовом сознании то с парившими над Россией рукотворными чудо-птицами – самолетами, то с покорением необитаемого края за полярным кругом, опасными плаваниями среди льдов.



Пароход «Челюскин» перед отплытием из Ленинграда

Советское государство стремилось доказать собственный приоритет в Северном Ледовитом океане, чтобы никто не сомневался: у Москвы хватит сил для освоения арктического пространства. Для этого требовалось создать уникальную научную школу, и Шмидт годился на роль ее организатора, как никто другой. Он умел помогать молодым, добиваться поддержки

своих начинаний во властных кабинетах и поставил себя так, что должность руководителя Главсевморпути в обществе воспринималась как одна из главных в государственной иерархии (чуть ли не наравне с постом председателя Совнаркома).

В 1932 году экспедиция под руководством Отто Юльевича на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков» сумела пройти за одну навигацию из Белого моря в Баренцево, доказав возможность сквозного плавания по Северному морскому пути. На этот раз исследователь взялся за еще более трудную задачу.

То было «время молодых», хотя академик (математик, издатель, просветитель) Шмидт стал путешественником в зрелом возрасте, а полярником – и того позже. Но именно он приучил нас к тому, что важнейшие открытия свершаются на арктических рубежах, на бескрайних пространствах холодных волн и вечных льдов, там, где осуществляется мечта Михайлы Ломоносова о великом северном пути. Страна в 1930-е буквально грезилась Арктикой, и это позволяло, пусть и в мечтах, отвлечься от «трудностей существования». С другой стороны, подросло поколение начитанное, пытлиное, привыкшее верить в прогресс и героический рывок. Для многих Шмидт стал образцом современного ученого, мудрого и дерзкого. Привлекал всеобщее внимание и внешний вид Отто Юльевича, высокого, худощавого, с длинной пышной бородой. Люди загорались его идеями. Этот оратор-златоуст являлся ко всему прочему обладателем умных, живых, ироничных глаз. Репутация смельчака, передового исследователя-естествоиспытателя тоже притягивала энтузиастов.

Обыкновенный пароход

Лишних денег в бюджете государства в те годы, естественно, не было: полный ход набирала индустриализация, и это требовало колоссальных расходов. Тем не менее внешнеторговые организации СССР заказали у лучших датских корабелов строительство парохода «для арктической торговли» (не ледокола) – с усиленной конструкцией, позволяющей плавать в суровой обстановке устья Лены. Первоначально судно называли в честь великой сибирской реки, однако Шмидт очень скоро предложил дать пароходу имя великого русского путешественника XVIII века Семёна Челюскина – первого исследователя Таймыра, человека фантастически храброго, открывшего самую северную точку Евразии. Смелость этого первопроходца служила хорошим примером для полярников XX века, намеревавшихся пройти через весь Северный океан, из Ленинграда к Дальнему Востоку.

В 1933 году Отто Юльевич решил доказать, что вдоль северных границ СССР можно пройти на обычном пароходе с мощной силовой установкой, отказываясь даже от ледокольного сопровождения. Полярника упрекали в авантюризме, безрассудстве, но академик верил в свою звезду. К тому времени в его послужном списке значились покорение Земли Франца Иосифа и путешествие на «Сибирякове» (за тем плаванием следил весь мир).

Шмидт не сомневался: в новом рейсе капитаном должен стать его старый, испытанный товарищ Владимир Воронин. Отказывать именитому ученому в то время было не принято, и моряк дал согласие, не раздумывая. Однако, осматривая «Челюскин», пожимал плечами: такой пароход не преодолеет льды, все может обернуться катастрофой, плавание возможно лишь в сопровождении ледоколов, да и то больших опасностей не миновать. Воронин попытался было все это объяснить академику, но того переубедить не мог никто. Шмидт оказался всецело во власти идеи: только пароходный рейс может стать прорывом в будущее, показать, что Севморпуть – не поле для экспериментов, а призванная поднять экономику государства, вдохнуть жизнь в его северные районы транспортная артерия. Авторитетный исследователь мог часами говорить о перспективах полярных территорий, о навигации в Ледовитом океане, о новых городах и промыслах. В итоге Владимир Воронин отправился в поход как обыкновенный пассажир, а команду судна возглавил Петерис Биезайс.

16 июля 1933 года на борт «Челюскина» поднялись 111 человек: экипаж, научные работники, журналисты, смена зимовщиков и строителей для острова Врангеля. Их провожал весь Ленинград. Отто Юльевич принял на борт продукты питания на два года и – стремясь продемонстрировать всем важность и нужность транспортной артерии за полярным кругом – большой груз (3,5 тыс. т) угля. А чтобы экипаж мог питаться свежим мясом, на судно доставили 26 коров и 4 поросенка. А еще оборудование для новой станции, которую должны были построить на острове Врангеля, и гидросамолет отечественного производства.

Приключения во льдах

Шмидту снова везло. Первые льды пароход встретил в Карском море и миновал их почти без проблем. 1 сентября полярники аплодировали себе: они достигли мыса Челюскин. На первых порах не остановили и сплошные льды Чукотского моря. Однако Воронин не перестал тревожиться, понимая, что главные испытания были впереди. К тому времени он уже являлся капитаном судна – вместо сошедшего в Мурманске Биезайса... Повидавший виды мореход опасался не зря: 23 сентября многолетние глыбы сковали пароход, и тот, потеряв управление, стал дрейфовать вместе с ними. Пять недель дрейфа оказались на редкость удачными: течение несло героев к Берингову проливу.

Постепенно лед становился тоньше, и до спасительной чистой воды «Челюскину» оставалось всего несколько километров. Шмидт, и прежде не унывавший, еще более приободрился, а от предложенной помощи ледокола «Литке» (он почти с гарантией освободил бы челюскинцев) наотрез отказался. Ученый верил в успех своего эксперимента, в то, что по Севморпути способны ходить не только специальные суда. Потом он признает, что ошибался, что помощь следовало принять.

В ноябре 1933-го «Челюскин» отнесло далеко во льды, и никакие ледоколы уже помочь ему были не способны. Предстояла арктическая зимовка. Сдавленное глыбами судно получило несколько роковых повреждений и в любой момент могло пойти ко дну. На палубе все было готово для спешной эвакуации.

13 февраля 1934 года под ударами льдов пароход начал тонуть, тут-то и проявился командирский талант Отто Шмидта. Те, кто находился на борту, за два часа успели без паники перейти на льдину и перенести туда все необходимое. Последними гибнущий «Челюскин» покидали глава экспедиции и, как водится у моряков, капитан. Чрезвычайное происшествие произошло в 144 милях от мыса Уэлен. Эрнст Кренкель отправил на Большую землю радиogramму о гибели парохода.

Лагерь Шмидта

Челюскинцы начали немедленно разбивать лагерь. Извлекли из воды бревна с «Челюскина», возвели два барака на 50 человек. Эти жилища согревались двумя печками из пустых бочек, в которых на поленьях сгорало ежедневно по 50 килограммов нефти. Построили кухню и сигнальную вышку для приема летчиков. Подняли над лагерьем красное знамя.

Эти люди не собирались «выживать», они отстраивались, изучали местную природу, проводили эксперименты, выпускали стенгазету «Не сдадимся!», где было много карикатур и прощего юмора, сочиняли и распевали частушки. Шмидт организовал на льдине кружок, читал желающим лекции по диалектическому материализму и математике. Другие ученые, последовав этому примеру, повышали образовательный уровень полярников. Свои вахты несли врачи. Имелся у зимовщиков и патефон с пластинками. В общем, известный всему миру лагерь жил, а не существовал. Сам академик держался невозмутимо, вел себя так, будто никакой катастрофы не случилось, а его сотрудники просто-напросто проводят в необычных условиях научный экс-

перимент. Тем временем на душе у Шмидта было беспокойно, он задавался вопросом: как отнесутся к ЧП в Москве, не объявят ли его врагом народа или как минимум прожектором-вредителем? Но в Кремле решили представить ситуацию как победу несгибаемого духа советских людей. Кренкель получил весточку от всего Политбюро: «С восхищением следим за вашей героической борьбой». Стало ясно, что за потерю «Челюскина» руководителя экспедиции не накажут. О его товарищах пресса регулярно сообщала как о героях без страха и упрека.

Челюскинцы заранее подготовили на льдине «аэродром», своеобразную взлетно-посадочную полосу, которую почти каждый день заметало снегом. За ней следила команда во главе с мотористом Александром Погосовым. Проходили недели, а самолеты все не появлялись...

Еды оставалось на два месяца, и уже приходилось экономить каждую галету. Люди привыкли пить солоноватый напиток из растопленного льда. Печник Михаил Березин вспоминал: «Наш рацион был не слишком обильный: утром – чай, в полдень – обед из одного блюда – консервный суп или каша, вечером – ужин и опять чай, который грели сами в палатках. Старостам палаток выдавался сухой паек, на три дня – банка сгущенного молока, каждому четвертому – поочередно – банка рыбных консервов, затем – немного сахара, конфеты, галеты, иногда сыр, свинина. Раздавали муку, из которой пекли на примусах лепешки. Потом, когда в железной бочке оборудовали «хлебозавод» очень хитрого устройства, стали печь лепешки на весь коллектив». В общем, несмотря на лишения, держались челюскинцы стойко.

Спасли всех до одного

Самым радостным днем для них стало 5 марта 1934 года, когда летчик Анатолий Ляпидевский нашел лагерь и, покружив над ним, приледнился. Первыми на Большую землю взял с собой женщин и детей. Тем не менее все уже поняли: спасение пришло. 13 апреля пилоты Михаил Водопьянов, Николай Каманин и Василий Молоков прилетели сюда в последний раз, чтобы доставить на материк последних челюскинцев: заместителя Шмидта Алексея Боброва, радистов Кренкеля и Серафима Иванова, боцмана Анатолия Загорского, моториста Погосова и, само собой, капитана Воронина. Забрали со льдины и восемь собак, помогавших людям в течение всего периода дрейфа. Лагерь опустел, а вскоре бесследно растворился в Северном океане. Так завершилась самая, пожалуй, эффектная и эффективная спасательная операция в истории: никто не погиб, благополучно вызволили всех. В живых остались и летчики, совершившие десятки опаснейших слепых полетов над льдами. Использованная ими техника сегодня кажется почти первобытной.

Эпопея дала не только морально-пропагандистский эффект. Остались десятки научных трудов об Арктике, которых не было бы без этой экспедиции. Утвердилась идея дрейфующих полярных станций. Появилось звание Героя Советского Союза, учрежденное специально для того, чтобы наградить спасших челюскинцев летчиков. А кроме того, в памяти потомков сохранился замечательный подвиг. Он и сегодня поддерживает нас в трудные минуты.

Семеро первых. Как появилось звание Героя Советского Союза

Евгений АЛЕКСАНДРОВ

Их было семеро, как в русской сказке о богатырях или в знаменитом кинофильме о смелых энтузиастах 1930-х. Первыми в отечественной истории звания Героев Советского Союза получили 90 лет назад Анатолий Ляпидевский, Михаил Водопьянов, Иван Доронин, Николай Каманин, Сигизмунд Леваневский, Василий Молоков и Маврикий Слепнев – отчаянные парни, ставшие любимцами огромной страны. Один из тех, кого отважные летчики спасли из полярного плена, художник Федор Решетников изобразил на своей картине всю семерку, и даже на этом, не отличающемся особой детализацией полотне видно: они были очень разными – по характеру, темпераменту, возрасту. А объединяло их главное – то, что делает человека героем.

Ледовый плен

К авиации в Советской России относились с особой любовью, даже нежностью. В железных птицах наши люди видели воплощенную мечту о покорении неба, о возвышении человечества над бранным, суетным миром.

В 1934 году, когда пароход «Челюскин» терпел бедствие в Арктике, многие в СССР надеялись именно на летчиков. Когда льды сковали судно, ему пришлось дрейфовать. 13 февраля в 13 часов 30 минут после серьезного повреждения пароход начал тонуть. За 120 минут Шмидт организовал эвакуацию экипажа с многотонным скарбом на льдину. Потом за несколько дней был построен целый городок. Его обитатели проводили исследования, читали друг другу лекции, в общем – не паниковали. В Советском Союзе их сразу же объявили героями, а в остальном мире считали смертниками.



Первые Герои Советского Союза (слева направо): Сигизмунд Леваневский, Василий Молоков, Маврикий Слепнев, Николай Каманин, Михаил Водопьянов, Анатолий Ляпидевский, Иван Доронин

Западная пресса утверждала, что люди на льду обречены и вселять в них надежду на спасение, дескать, негуманно, это, мол, только усугубит их мучения. Датская газета «Политикен» заочно оплакивала советских полярников: «На льдине Отто Шмидт встретил врага, которого еще никто не мог победить. Он умер как герой, человек, чье имя будет жить среди завоевателей Северного Ледовитого океана». И таких публикаций было немало. В спасительную миссию авиации на Западе в то время не верили, а ледоколы просто-напросто не смогли бы к челюскинцам пробиться. У них уже заканчивались запасы продовольствия, но больше всего ученые, анализировавшие ситуацию на льдине, опасались сильных морозов и ветров.

Найти и не сдаваться

Но советская авиация не подвела. Не обращая внимания на погоду, не думая о смертельном риске, пилоты настойчиво искали лагерь Шмидта. Полеты в основном были «слепыми», нередко – без нужных карт и всегда – без радиоподдержки. Никаких сведений о том, на каком клочке бескрайней белой пустыни расположились челюскинцы, у летчиков не было. Радист Эрнст Кренкель неустанно посылал сигналы, но лишь немногие из них долетали до Большой земли. Двадцать восемь полетов надо льдами совершил на верном АНТ-4 Анатолий Ляпидевский, и все оказались безрезультатными. Мешал плотный туман, а у пилота не было ни радиосвязи, ни навигационных приборов. В снегах он не обнаружил ни малейших признаков жизни, дошел до отчаяния, не мог спать. И все ж таки в 29-й попытке ему повезло. 5 марта в 40-градусный мороз при ясной погоде Ляпидевский не только нашел лагерь, но и благополучно сел на крохотном, заранее расчищенном челюскинцами участке ровного льда. С каким восторгом они его встречали! Встал вопрос: кого первыми вывезти на Большую землю? Ни ас, ни полярники над ответом долго не думали. В салон туполевского бомбардировщика с трудом удалось

вместить десятерых женщин и двух маленьких девочек, одна из которых – Карина Васильева – родилась на борту «Челюскина», а имя свое получила в честь Карского моря. (Острослов Кренкель вскоре прозовет популярнейшего Ляпидевского «дамским летчиком».)

Долгих два часа переполненный самолет добирался до базы в Уэлене. Там спасенным полярникам пришлось долго отбиваться от восторженных соотечественников, стремившихся их обнять или хотя бы потрогать.

Прислушиваясь к триумфальным сообщениям радио и первым интервью вызволенных, страна ликовала. Казалось, что уже через несколько дней летчики спасут всех пленников Арктики. Однако вновь добраться до челюскинцев удалось лишь 7 апреля, причем на сей раз повезло не Ляпидевскому (он так и не сумел вторично пробиться к лагерю), к ним прорвался Николай Каманин.

Герои и судьбы

Самый молодой из спасателей показал себя истинным офицером – по духу, системе ценностей, внутренней дисциплине. Действовал предусмотрительно, аккуратно – так, чтобы полностью исключить риск для людей. На своем Р-5 за девять удачных полетов вывез из лагеря 35 человек.

Этому пилоту выпала поистине уникальная судьба, в которую вплелись и Великая Отечественная, и покорение космоса.

Будучи «летным папой» первого отряда космонавтов, курировал звездную программу от Министерства обороны, являясь, по сути, вторым человеком после Сергея Королева. Наверное, не было ни одного принципиального, связанного с полетами на орбиту вопроса, по которому руководители государства и главные конструкторы не советовались бы с генералом Каманиным. А тот, несмотря на возраст, не раз проходил сложнейшие тренировки вместе с будущими космическими первопроходцами, на себе испытал, что такое невесомость.

Он обладал стратегическим мышлением, хорошо разбирался как в технических проблемах, так и в людях, отлично понимал, какими качествами должен обладать человек, чтобы с честью перенести и колоссальные перегрузки в полете, и «фанфары» по возвращении на Землю. Для первых космонавтов Николай Петрович был не только командиром, но и незаменимым советчиком.

На аллее покорителей космоса в Москве, увы, до сих пор нет памятника Каманину. Это неправильно, несправедливо...

Крестьянский самородок из Подольского уезда Василий Молоков на двухместном самолете Р-5 умудрялся вывозить по шесть человек, приспособив для пассажиров парашютные ящики. Дядя Вася (как называли его в полярном лагере) доставил на материк 39 челюскинцев, больше, чем кто-либо из коллег. Когда Шмидт предложил ему стать начальником Управления полярной авиации, Василий Сергеевич отказался. Руководящую работу он не любил, а посему вернулся за штурвал – на арктическую авиалинию Красноярск – Дудинка.

Во время Великой Отечественной Молокова назначили ответственным за американские поставки по ленд-лизу, которые шли с Аляски через Арктику. Но опытный авиатор стремился на фронт и был назначен командиром 213-й авиадивизии ночных бомбардировщиков. Его соединение принимало участие в освобождении Белоруссии, помогая не только регулярным войскам, но и партизанам, потом сражалось в Восточной Пруссии, взламывая укрепления Кенигсберга. Василия Молокова летчики запомнили как мудрого командира, невозмутимо покуривающего трубочку и отдающего самые правильные приказы в почти безвыходных ситуациях.

Еще одним героем спасательной операции стал сын крестьянина из Тамбовской губернии. В народной песне, которая на мотив «Мурки» звучала по всей стране, о нем пелось: «Если

бы не Миша, Миша Водопьянов, не видали б вы родной Москвы». Этот всегда уверенный в успехе летчик вселял олимпийское спокойствие во всех, с кем имел дело. Михаилу Васильевичу удалось вывезти из лагеря Шмидта 10 человек.

Через несколько лет после челюскинской эпопеи Водопьянов первым в мире «прилетел» самолет (23-тонную машину) в районе Северного полюса и высадил на льдину экспедицию папанинцев. За этот подвиг летчик, несомненно, заслуживал вторую «Золотую Звезду». Но тогда оставалось в силе неофициальное решение не награждать первых героев ею повторно, их статус и без того считался высочайшим. На сей раз храбрый пилот получил только орден Ленина.

Воевал он тоже героически, бомбил Берлин еще летом 1941-го. По окончании войны проявил себя как талантливый писатель, адресовал свои книги и взрослым, и детям.

Участвовал в секретных экспедициях к Северному полюсу, когда пилоты, ученые и военные руководители решали в Арктике оборонные задачи.

Маврикий Слепнев спас шесть полярников, включая страдавшего туберкулезом легких Отто Шмидта (по распоряжению Совнаркома его пришлось отправить в госпиталь на Аляску, на территорию США). В годы Великой Отечественной Маврикий Трофимович был заместителем командира авиационной бригады ВВС Черноморского флота. Затем служил в Главном управлении ВВС ВМФ, в Главном штабе Военно-морского флота.

Добродушный силач Иван Доронин в ледовом лагере побывал однажды и вывез оттуда двух человек. После операции по спасению челюскинцев пилот продолжал летать на воздушных трассах Восточной Сибири и Севера. Окончив Военно-воздушную академию, стал начальником лётно-испытательной станции авиационного завода № 1, а в годы Великой Отечественной возглавлял аналогичное подразделение на авиазаводе в Химках. Предприятие выпускало конструктивно сложные, требовавшие дополнительных испытаний и доводок истребители Яковлева. За их боеготовность как раз и отвечал Доронин.

Чистая победа

13 апреля 1934 года Водопьянов, Каманин и Молоков доставили на материк самых последних из 104 челюскинцев: заместителя Шмидта Алексея Боброва, радистов Кренкеля и Серафима Иванова, боцмана Анатолия Загорского, моториста Александра Погосова и капитана затонувшего парохода Владимира Воронина, по традиции покинувшего «корабль» (то, что осталось от «Челюскина») последним. Вывести живыми и невредимыми удалось всех, включая собак, которые помогали людям выжить. Эта была чистая, не имевшая прецедентов в мировой истории, победа авиации.

16 апреля 1934 года ЦИК СССР особым постановлением установил (далее цитата) «высшую степень отличия – присвоение за личные или коллективные заслуги перед государством, связанные с совершением героического подвига, звания Героя Советского Союза».

Героем номер один стал сын, внук и правнук священников, нашедший лагерь Шмидта Ляпидевский. Несмотря на обрушившуюся на него славу, он оставался скромным и на редкость терпеливым. Рядом с ним во время официальной церемонии улыбался активный участник поисковых полетов, обаятельный, раскрепощенный франт Леваневский. Именно ему удалось в труднейших условиях доставить в Ванкарем хирурга Леонтьева, который сделал срочную операцию заместителю Шмидта Боброву. Начинал Сигизмунд Александрович морским летчиком на Черном море, позже проявил себя и как полярный авиатор, и как испытатель-первопроходец дальних авиатрасс. Судьба этого мечтавшего о неоспоримом личном первенстве пилота оборвалась трагически. Из первых героев Советского Союза погиб только он, причем до сих пор неизвестно, где произошла унесшая его жизнь катастрофа. В 1937 году Леваневский задумал совершить перелет с торговым грузом на борту из Москвы в Фербенкс через Северный

полюс. Совершить этот подвиг в составе экипажа из шести человек знаменитый ас собирался на экспериментальном четырехмоторном самолете конструкции Виктора Болховитинова. Полет выдался тяжелым. Один из моторов отказал, а сама крылатая машина покрылась коркой льда. Где-то над Аляской Сигизмунд Леваневский принял решение совершить аварийную посадку. Вскоре радиосигналы от него приходиться перестали. С 13 августа 1937-го он числится пропавшим без вести, а обломки самолета ищут до сих пор.

Встреча на Большой земле

Шедший с Дальнего Востока в столицу «поезд челюскинцев» на всех станциях встречали с оркестрами и митингами. «Каждый приносил нам в подарок что мог. Несли молоко, редиску, салат, самодельные шкатулки, конфеты, торты. Торты дарили в огромном количестве. Здесь были торты-корабли, торты-заводы, торты-вокзалы, торты с начинкой и без начинки, торты пухлые и торты поджарые», – вспоминал Молоков.

19 июня спасенных и спасителей чествовала вся страна. Москва их встречала как триумфаторов. На улицах ликовали сотни тысяч людей. Прибывший на Белорусский вокзал состав усыпали цветами. Всюду пестрели приветственные транспаранты. Когда герои в открытых автомобилях медленно проезжали по столичным проспектам в сторону Красной площади, сограждане выкрикивали их фамилии, узнавая то Водопьянова, то Ляпидевского, то Молокова (портреты летчиков часто публиковались в газетах).

Играла музыка, автомобили забрасывали цветами и приветственными листовками. На главной площади страны челюскинцев и пилотов встречали руководители Советского Союза. Капитан Воронин подарил Сталину ленту со спасательного круга с надписью «Челюскин» (сохранилась в знак памяти о затонувшем пароходе).

«Праздничное настроение царит повсюду. Все смотрят друг на друга, как на лучших своих друзей. Это же надо: так сплачивает совершенно незнакомых людей одна общая идея. Одна великая общенародная радость в связи с таким блестящим окончанием эпопеи спасения. Все стали на это время совсем родными. И как хорошо улыбаются друг другу. С какой гордостью думают сейчас и о своей Родине, и о ее героических свершениях», – вспоминал современник великих событий, который вместе с другими москвичами ликовал в тот день на улице Горького.

Фабрика «Большевик» подготовила ко встрече героев огромный – весом более 60 кг – торт с надписью «СССР завоюет Арктику».

«Что вы за страна!.. Даже полярную трагедию превратили в национальное торжество!» – воскликнул тогда Бернард Шоу. Его ирония всегда была обоюдоострой, однако в тот раз на репутации Союза ССР сказывалась вполне положительно. О спасении челюскинцев, подвиге наших летчиков узнал весь мир. Документальные фильмы о них шли в десятках стран. С державой, способной на грандиозные научные экспедиции и готовой вызволить из полярного плена с помощью авиации собственных граждан, приходилось считаться...

На тот момент прошло всего лишь 30 лет после первого полета братьев Райт, а советские летчики уже выполняли фантастически сложные задачи на Крайнем Севере.

С тех пор в каждом городе, в каждом дворе дети годами играли в полярных летчиков и челюскинцев. Так воспитывалось поколение будущих фронтовиков Великой Отечественной.

Преемственность героизма

Традиция награждать наиболее достойных граждан золотыми звездами сохранилась. И сегодня такая награда является наивысшей. Она предназначена для тех, кто идет на смерть

за други своя, самоотверженно защищает Родину, открывает нечто неизведанное без оглядки на риск.

Эти герои несут службу в космосе, Арктике, Новороссии... там, где нужно храбро сражаться, преодолевать невероятные трудности, действовать за гранью человеческих возможностей. Когда мы видим, как посверкивают золотые звезды на кителях молодых героев, непременно вспоминаем тех, с кого началось формирование блистательной когорты, – полярных летчиков, открывавших новые воздушные пути, доблестно воевавших и побеждавших.

Четверо смелых. Как дрейфовали на льдине герои-папанинцы

Валерий БУРТ

В одной старой, когда-то очень популярной у нас песне есть такие строчки: «Мы все добудем, пойдем и откроем: холодный полюс и свод голубой. Когда страна быть прикажет героем, у нас героем становится любой». Слова из «Мариша веселых ребят» словно специально посвящались четверем отважным покорителям Арктики: радисту Эрнсту Кренкелю, геофизику Евгению Федорову, гидробиологу Петру Шишову и начальнику первой на планете дрейфующей научно-исследовательской станции «Северный полюс-1» Ивану Папанину.

Просим не беспокоиться

Летом, осенью и в начале календарной зимы 1937 года погода нашим полярникам в основном благоприятствовала. Однако в феврале 1938-го арктическая природа начала буйствовать: подул шквальный ветер, заколебался прежде неподвижный лед. Радист отстучал в Москву радиограмму: «В результате шестидневного шторма в 8 утра 1 февраля в районе станции поле разорвало трещинами от полкилометра до пяти. Находимся на обломке поля длиной 300, шириной 200 метров. Отрезаны две базы, также технический склад... Наметилась трещина под жилой палаткой. Будем переселяться в снежный дом. Координаты сообщу дополнительно сегодня; в случае обрыва связи просим не беспокоиться». У этой истории, как водится, была довольно длинная предыстория.



Почтовая марка СССР. Члены станции «Северный полюс» на борту парохода «Таймыр». 1938 год

С началом освоения Северного морского пути нашим исследователям предстояло изучить очень многое, включая гидрологический режим течений, закономерности дрейфа льдов. Собрать такие данные можно было только на дрейфующей научной станции.

Самый известный в истории СССР покоритель Арктики Отто Шмидт и его сотрудники еще в 1929 году высадились с ледокола «Георгий Седов» в бухте Тихой у острова Гукера. Под грохот ружейного салюта в небо взвился алый стяг Страны Советов. Глава экспедиции торжественно объявил архипелаг нашей территорией. Через три года Отто Юльевич организовал новое путешествие. На ледоколе «Сибиряков» он со своей командой отправился из Архангельска во Владивосток, благодаря чему по этой трассе было налажено постоянное сообщение.

Опыт освобождения из ледового плена

Следующая экспедиция Шмидта на пароходе «Челюскин» прошла по Северному морскому пути в «расширенном составе». На судне находились не только ученые и моряки, но и женщины с детьми. На борт взяли даже поэта Илью Сельвинского. Это был очень трудный и опасный рейс. Льды обступали пароход все плотнее и в конце концов сковали его. Вызванный на помощь ледорез «Федор Литке» пробиться к «Челюскину» не смог. Спустя восемь месяцев после начала плавания, в феврале 1934-го, в Беринговом проливе корпус дрейфовавшего судна не выдержал напора льдов, и в пробоины хлынула вода.

Пароход затонул, а люди высадились на огромную льдину. Среди этой сотни с лишним человек был и грудной ребенок, родившийся во время экспедиции. Всем им предстояло прожить в лагере Шмидта два месяца...

Несмотря на постоянные опасности, связанные с ветрами, морозами, торосами и трещинами, полярники вели научные наблюдения. Моральный дух товарищей Отто Юльевич всячески поддерживал: в свободное время он, используя свою громадную эрудицию, рассказывал им обо всем на свете, от истории Южной Америки до теории психоанализа Фрейда.

На спасение челюскинцев были брошены лучшие летчики и самые современные из имевшихся в СССР технические средства. Эвакуация прошла успешно, и вскоре в Москве десятки тысяч соотечественников восторженно встречали вырвавшихся из ледового плена героев.

Длительное пребывание на льдине натолкнуло Шмидта на мысль обустроить арктическую дрейфующую станцию, и он стал разрабатывать специальный план. Его детали наш прославленный полярник, на тот момент начальник Главсевморпути, Герой Советского Союза, изложил на совещании в Кремле 13 февраля 1936-го. Руководители страны согласились с докладчиком и утвердили состав четверки исследователей. Каждый из них не раз бывал в Арктике, зимовал на полярных станциях, выполняя важную и многотрудную работу.

Планировалось привлечь и пятого специалиста, участника исторической экспедиции под руководством Георгия Седова, авторитетного ученого, океанографа Владимира Визе. Однако неумолимая медицинская комиссия не позволила ему из-за болезни сердца войти в число исследователей.

Новый год на Северном полюсе

Подготовка к экспедиции шла больше года. Была сформирована эскадра воздушной экспедиции из четырех четырехмоторных самолетов АНТ-6-4М-34Р «Авиаарктика» и двухмоторного разведчика Р-6. Чтобы выбрать место промежуточной базы на Земле Франца-Иосифа, на остров Рудольфа весной 1936 года отправились летчики Михаил Водопьянов и Василий Махоткин. В августе с грузом для строительства новой полярной станции и оборудования аэродрома вышел в путь ледокольный пароход «Русанов».

Полярников снабдили всем необходимым, причем снаряжение было отечественного производства. К примеру, теплую палатку для лагеря создал московский завод «Каучук». Специалисты Центральной радиолaborатории города на Неве изготовили две радиостанции, мощную на 80 ватт и аварийную 20-ваттную. На ленинградском судостроительном заводе имени

Каракозова построили легкие нарты. В Институте инженеров общественного питания продовольствие заготовили на полтора года. Именно на такой срок была рассчитана работа станции. Однако реальность внесла в планы полярников весьма существенные коррективы...

Ровно через год после решения об организации станции, 13 февраля 1937 года, руководитель экспедиции Шмидт представил Сталину и его соратникам отчет о подготовке. Никаких возражений сверху не последовало.

21 мая рано утром четверка полярников (их впоследствии будут называть по фамилии начальника станции папанинцами), Отто Шмидт и пес Веселый вылетели на четырехмоторном воздушном корабле Н-170 в район Северного полюса. В 11.35 машина совершила посадку на льдине трехметровой толщины, размером 3 на 5 километров. Вскоре закипела работа.

В обязанности исследователей входили наблюдения, связанные со множеством научных дисциплин: метеорологией, океанологией, исследованиями земного магнетизма, гравиметрией, астрономическими определениями. Изучались лед и морские глубины. Сведения о погоде члены экспедиции передавали на материк по нескольку раз за сутки. Один раз в месяц в столицу шли отчеты о проделанных научных изысканиях.

31 декабря Иван Папанин оставил в своем дневнике запись: «Кренкель включил Москву, и мы у себя в палатке слышали звуки Красной площади, “Интернационал” и бой часов Кремлевской башни, извещавший весь советский народ о том, что начинается новый, 1938 год, год новых больших успехов нашей великой Родины. Я поздравил своих товарищей с Новым годом, мы спели “Интернационал”, расцеловались и пожелали, чтобы 1938 год был таким же счастливым, как минувший».

В эту чудную ночь на небе отчетливо видна каждая звезда, термометр показывал шесть градусов ниже нуля. Однако к концу дня 1 января подул сильный ветер и ударил 35-градусный мороз. «От такой резкой перемены температуры лед трещит, все время кажется, что льдина под нами ломается», – записал Папанин.

Горячий привет из Москвы

Огромная полярная глыба, постепенно уменьшаясь в размерах, устремилась на юг. 31 января папанинцы стали ощущать сильные толчки. Образовалась пересекающая лагерь надвое трещина. «Чувствую, что спокойное житье на льдине окончилось, начинаются тревожные дни, надо быть к ним готовыми, – отмечал Папанин. – За свою жизнь мы видели немало опасного. Мы большевики, и надеюсь, что сумеем победить и стихию!.. Спим по очереди, надо все время быть начеку».

Большинство записей в дневнике начальника экспедиции отличает удивительная бесстрастность, редкое хладнокровие. Полярники продолжали делать привычную работу, читали, играли в шахматы, слушали патефон. Понятно, что были встревожены, однако осознавали, что поддаваться панике нельзя. Хотя и полнейшее спокойствие сохранять было трудно, когда таившаяся в белом безмолвии опасность подступала все ближе.

Положение ухудшилось, на льдине появилось еще несколько трещин, затопило склад, и полярникам пришлось спасать имущество. Самое ценное отвезли на середину оставшейся площадки и укрыли перкалем, тканью особой прочности. Иван Папанин приготовил обед сразу на четверо суток, поскольку со дня на день могло залить и кухню. Постоянно нависала опасность новых разломов...

2 февраля четверо смелых получили ответ из Москвы: «Все восхищены вашим мужеством, большевистской выдержкой в столь тяжелый для вас момент. Все шлют вам горячий привет и уверены, что в героической борьбе со стихией победителем будет ваш отважный коллектив. Правительство утвердило ряд новых мер по оказанию вам большой помощи. “Таймыр”

выйдет третьего с Остальцевым. “Мурманцу” поручено обязательно пробиться к вам. Срочно готовится “Ермак”. Я выхожу на “Ермаке”. Шмидт».

Северная природа продолжала безумствовать, сильный шторм еще больше усугубил положение «островитян». Убежище исследователей становилось все меньше. Яростно лаял Веселый, которого никто не мог успокоить. Папанинцы приготовились перебраться на клипер-боты...

Эпопея полярников завершилась 19 февраля. К ним пробились суда, освободившие героев из ледового плена. В тот день Кренкель записал в дневнике: «Прощай, льдина. Папанин крепит красный флаг на торосе, чтобы он не упал. Плыви же, наша льдина, под красным флагом. Мы, не оглядываясь назад, уходим на родные корабли».

Выдержавшие все трудности, пережившие множество опасностей люди проявили редкую отвагу и удостоились великих почестей. Про них писали повести, слагали стихи, им рукоплескала вся страна. Василий Лебедев-Кумач сочинил строчки, которые положил на музыку Александр Александров:

*Четыре имени весь мир твердит сегодня:
Папанин, Кренкель, Федоров, Шишов.
Есть мало подвигов смелей и благородней,
Чем подвиг четырех большевиков!*

*В пустыне ледяной, на крошечном пространстве,
Рискуя ежечасно головой,
Бесценные труды своих полярных странствий
Они спасли науке мировой!..*

17 марта 1938 года в Кремле состоялся торжественный прием, на котором чествовали участников экспедиции. О том, что там происходило, записал для истории корреспондент «Правды» Лазарь Бронтман.

Во время пышного банкета слово взял Сталин, провозгласивший тост: «За талантов, мало известных раньше, а теперь – за героев, которым нет цены: за Папанина, Кренкеля, Шишова, Федорова. За то, чтобы мы, советские люди, не пресмыкались перед западниками, перед французами, англичанами, не заискивали, чтобы мы, советские люди, усвоили новую меру в оценке людей – не по рублям, не по долларам, а чтобы мы научились ценить людей по их подвигам».

На банкете вождь прилюдно упрекнул Отто Шмидта в том, что тот промедлил с организацией спасения полярников: «А мы говорили: нет уж, начинайте сейчас... Товарищ Шмидт, у вас ледоколы застряли на Севере, там, где им застревать не следовало!»

Над прославленным ученым и путешественником, казалось, сгустились тучи. Но, к счастью, гроза прошла стороной.

По словам Сталина, помощь в спасении полярников предлагали иностранцы: «Норвежцы обратились к нам, но знали, что мы можем обойтись без них. Они так прикидывали – какая тут выгода, какая здесь. Мы для внешнего эффекта поблагодарили норвежцев, а между тем все организовывали сами».

Сегодня, когда освоение Арктики идет полным ходом, подвиг полярников станции «Северный полюс-1» является не просто славной страницей отечественной истории, но и предвестником новых свершений. Героическая четверка открыла путь для целых армий покорителей Арктики, показав пример мужества и бесстрашия всем гражданам нашей великой страны.

Хребет, который не сломить. Арктика – наша

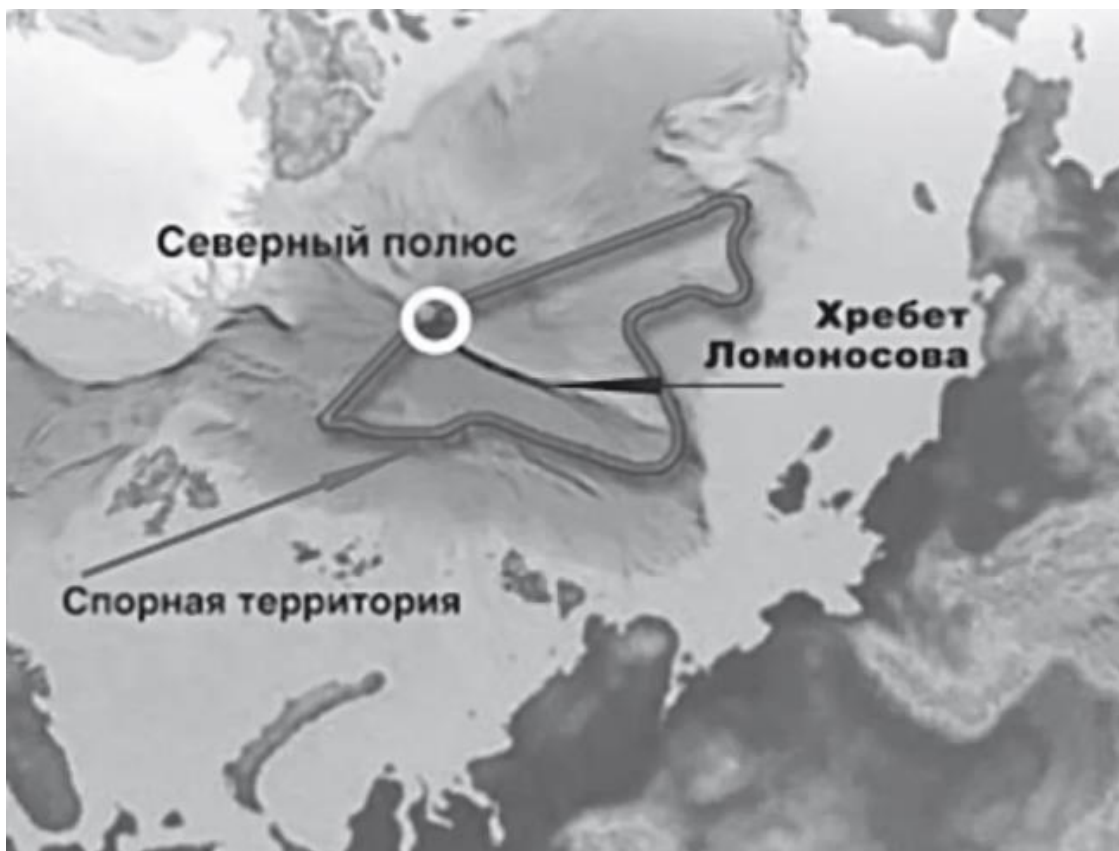
Евгений ТРОСТИН

Через три года после Великой Отечественной войны советские полярники совершили чрезвычайно важное для всего мира открытие, и вслед за этим на географических картах планеты появился большой подводный хребет, названный в честь великого русского ученого-просветителя. Несмотря на удаленность этих территорий от материковой России и непрекращающиеся международные споры, хребет Ломоносова должен по праву принадлежать нашему государству.

Имя Ломоносова

Веками Русь осваивала полюса недоступности, прорубалась сквозь тайгу, отвоевывала у вечных льдов безлюдные пространства – такой уж характер у страны и ее народа. Эта преемственность сполна проявилась и в нашей новой истории. Экспедиции 1948-го и 2007-го рассказали миру о прежде неведомой, таинственной подводной земле.

В названии корабля, как принято считать, скрыта его судьба. То же самое относится и к островам, хребтам, проливам... Советские первопроходцы не только открыли нечто весьма ценное, но и нашли для него удивительно верное название.



Подводный хребет Ломоносова на карте

То, что новую гряду под водой нарекли именем великого помора, конечно же, не случайно. Наш просветитель в юности ходил на зверобойных судах по Белому морю, слышал

рассказы земляков об их походах на Новую Землю и зимовках на этих островах. Среди его открытий – подтвердившаяся гипотеза о движении льдов с арктического востока в направлении Атлантики. Михаил Васильевич подготовил первую научную карту Арктики как обширного океанического пространства, достигающего побережья открытого Колумбом континента. Когда-то Ломоносов заявил: «Северный океан есть пространное поле, где... усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерною пользою, чрез изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку». Наш первый русский академик лучше других понимал, что этими территориями будет приумножаться могущество России, и над загадками Севера размышлял не меньше, чем над секретами химии.

Ломоносов считал Арктику бесценной кладовой страны, ратовал за освоение Северного морского пути. Его предсказания начали сбываться как раз в середине XX века, когда наши летчики, моряки и зимовщики броский лозунг «Даешь полюс!» триумфально претворили в жизнь.

«Прыгающая» экспедиция

Весной 1948 года приступила к работе высокоширотная воздушная экспедиция (ВВЭ) «Север-2». СССР еще не преодолел послевоенную разруху, но арктические приоритеты нельзя было откладывать на потом, они требовали особой государственной заботы. Начальником ВВЭ назначили генерал-майора авиации Александра Кузнецова, его заместителем – геофизика Михаила Острекина. Миссия им выпала трудная и далеко небезопасная: полеты с посадками на дрейфующий лед. В этой программе оказались задействованы крылатые машины Ли-2, Ил-12, Пе-8, а летные экспедиционные маршруты с приземлением в различных пунктах Ледовитого океана по уже сложившейся традиции называли «прыгающими».

Среди пилотов, принявших участие в виртуозных по техническому исполнению бросках, значились Михаил Водопьянов, Иван Черевичный, Михаил Титлов. Той весной достижения советских полярников вновь изменили привычную карту северных морей. 23 апреля небольшую группу исследователей под началом Острекина по воздуху доставили на макушку Земли. А через два дня тот же самолет забрал их обратно, уже в ореоле славы, в статусе первых в мире людей, с абсолютной достоверностью подтвердивших свое пребывание на полюсе.

Участники экспедиции разделились на четыре отряда, работавших согласованно, но на разных участках. Группа гидрологов под руководством Виктора Буйницкого проводила наблюдения на льдине между Новосибирскими островами и Северным полюсом. Океанограф Яков Гаккель определял глубины и не переставал удивляться странным результатам. Первый промер показал 2733 метра. Следующие установленные цифры – 2355, на 378 метров меньше. Мерить стали чаще, и в крайней юго-западной точке Гаккель зафиксировал сенсационно малую глубину – 1290 метров.

Тут же вспомнили и о других вероятных признаках скрытой от невооруженного глаза возвышенности. Давние наблюдения за температурой придонных вод подтверждали гипотезу о подводных скалах. Сказали свое слово и сейсмологи, наблюдавшие за землетрясениями в Сибири. Они установили, что по дну океана проходит сейсмический пояс. На суше подобные феномены присущи горным системам, значит, пришли к выводу русские ученые, и здесь находится хребет, причем огромный. Дальнейшие исследования показали: «нарос» поднимается над ложем океана на 2500–3000 метров и простирается от Новосибирских островов к Северному полюсу, а далее – к канадскому острову Элсмир. Через три года после Великой Победы СССР одержал еще одну, на сей раз сугубо мирную. И, приняв героическую эстафету от прежней России, снова показал себя полновластным хозяином Арктики.

Россия, вперед

Следующий бросок к хребту Ломоносова соотечественники предприняли в составе экспедиции «Арктика-2007». К полюсу двинулись атомный ледокол «Россия» и научно-экспедиционное судно «Академик Федоров». Перед учеными стояла задача – добыть веские доказательства того, что хребет является продолжением Сибирской континентальной платформы.

Кульминация похода – первое в истории погружение на дно морское непосредственно на Северном полюсе. 2 августа 2007 года две группы на глубоководных аппаратах «Мир-1» и «Мир-2» спустились вглубь на четыре с лишним километра. Изучение впадин океана сродни исследованию космического пространства – каждый шаг чреват экстремальными, подчас смертельными рисками, но обещает невероятные открытия. А одна из главных проблем в том, что ледяной покров искажает радиосигналы.

По прошествии без малого трех часов после начала погружения полярник Артур Чилингаров наконец-то вышел с «Академиком Федоровым» на связь: «Сели на грунт желтого цвета. В иле подняли такую бучу, что она долго не могла осесть».

Спустившись на дно Ледовитого океана, изумленные полярники обнаружили там жизнь – несколько рыбок и водоросли. Через иллюминаторы удалось разглядеть пейзаж, весьма похожий на лунный. На рекордной глубине взяли пробы грунта. Среди трофеев, добытых в этот день, оказалось донное животное – стебельчатая лилия – поразительный «цветок» океанских котловин. Чилингаров установил на глубине 4302 метра титановый флаг России – первооткрыватели имеют право на эффектные жесты.

Впервые люди достигли морского дна в точке полюса, но самое трудное оставалось впереди, предстоял подъем на поверхность. Всплытие проходило тяжело, в поисках полыньи пришлось блуждать подо льдом около часа. «Мир-1» даже повредил антенну и прожектор, столкнувшись с килем «Федорова». Но триумф состоялся.

Особенно важно то, что и ледоколы, и чрезвычайно наукоемкие аппараты погружения были разработаны отечественными специалистами, правда, в советские годы. России в ближайшем будущем придется создать еще более совершенную технику, необходимую для скрупулезного исследования хребта Ломоносова. И здесь потребуются немалые капиталовложения без надежды на скорую экономическую отдачу.

Идет война холодная

Хребет растянулся на 1800 километров: от материковой отмели Азии – через Северный полюс – до прибрежной зоны Северной Америки. По экспертным оценкам, в этом районе сосредоточено около 25 процентов мировых запасов углеводородов. Даже если данные завышены, то все равно речь идет о «золотой» территории.

Неудивительно, что началась настоящая холодная война за северную пустыню. «Боевые» действия усилились после триумфальной «Арктики-2007». На хребет Ломоносова всерьез претендуют Дания и Канада. В Копенгагене, например, полагают, что оспариваемые территории являются естественным продолжением Гренландии. В Оттаве уверены, что данная часть Арктики – зона ее исключительных интересов. Многим запомнилось отчаянно резкое высказывание бывшего министра иностранных дел Джона Бэрда, заявившего, что хребет продолжает канадскую территорию, и уж совсем не дипломатично пригрозившего: мол, Страна кленового листа для отстаивания своих интересов готова применять в том числе и военную силу.

А ведь Арктика – во всех смыслах необыкновенный край. Даже во времена самого жесткого противостояния государственно-политических систем полярники приходили друг к другу на помощь, не считаясь с нюансами «международного положения». На полюсе невозможно

выжить без взаимовыручки. Русские спасали итальянскую экспедицию Умберто Нобиле, невзирая на вражду с фашистским режимом Муссолини. Советский пилот Сигизмунд Леваневский однажды спас американца Джимми Маттерна, а потом, когда сам Сигизмунд Александрович пропал во льдах, его искали не только наши, но и заокеанские летчики. До сих пор продолжается поиск частей исчезнувшего самолета ДБ-А. И подобных примеров в истории Севера немало. Однако в XXI веке рыцарские правила арктических пионеров, как видно, стали уступать место законам большого бизнеса, за полярные недра приходится так или иначе сражаться.

У России, как и прежде, имеется единственный способ доказать свой приоритет – осваивать неизведанное пространство. Наши несомненные преимущества в борьбе за сокровища Ломоносовского хребта – славная история и ледокольный флот, который за последние годы стал существенно мощнее.

Арктику нельзя превращать в театр военных действий. Однако в учебниках истории и географии надо указывать четко: хребет Ломоносова – открытие советских полярников. Несколько десятилетий эту землю обживают именно русские, и такой статус-кво не подлежит пересмотру.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.