

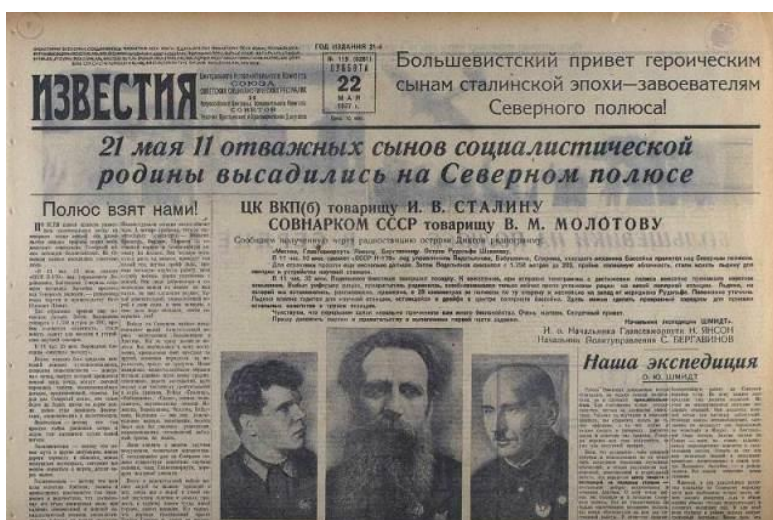
К 80-летию начала работы дрейфующей полярной станции «Северный полюс-1»

ПОДВИГ ПАПАНИНЦЕВ

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации В.В. Путина, 21 мая в России отмечается День полярника, как дань уважения и памяти покорителям Арктики и Антарктики со стороны современного общества. Именно в этот день, 21 мая 1937 года, началась история высокоширотных дрейфующих станций «Северный полюс».

Молодое Советское государство в 20—30-е годы прошлого века действительно безо всяких преувеличений было страной мечтателей, страной героев. А ещё страной пионеров, то есть первопроходцев, первооткрывателей в самых разных областях человеческой жизни, в самых разных точках планеты Земля.

За первенство в покорении Северного полюса уже несколько десятилетий соперничали многие государства. И вот, семьдесят лет назад, мир облетела весть о том, что Северный полюс завоёван большевиками!



21 мая 1937 года начальник экспедиции О.Ю. Шмидт телеграфировал в Москву: «Самолёт «СССР-Н-170» под управлением Водопьянова, Бабушкина, штурмана Спирина пролетел над Северным полюсом». Через несколько часов самолёт впервые в истории человечества успешно приземлился на арктическом льду, доставив в район Северного полюса группу исследователей-полярников и 10 тонн грузов для организации первой в мире полярной научно-исследовательской станции «Северный полюс-1». Имена четверых отважных полярников стали легендарными не только в Советском Союзе, но и во всём мире. Как и имена лётчиков, опровергших мрачный прогноз Амундсена о том, что ни одному самолёту никогда не удастся сесть на Северном полюсе.

Москва приветствовала героев словами: «Эта победа советской авиации и науки подводит итог блестящему периоду по освоению Арктики и северных путей, столь необходимых Советскому Союзу. Первый этап пройден, преодолены величайшие трудности. Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполняют порученную им задачу по его освоению. Большевистский привет завоевателям Северного полюса».

Начальником станции был назначен Иван Дмитриевич Папанин, советский полярный исследователь. Под его руководством на льдине работали: геофизик Е.К. Федоров, гидролог П.П. Ширшов и радист Э.Т. Кренкель.

Разумеется, в экипаж подобрали людей, для которых Арктика не была неоткрытой книгой.



Иван Дмитриевич Папанин (1894-1986) на Крайний Север впервые был направлен в 25-м - строить радиостанцию в Якутии. В 31-м участвовал в походе ледокола «Малыгин» к архипелагу Земля Франца-Иосифа. Год спустя вернулся на архипелаг в качестве начальника полярной радиостанции, затем создал научную обсерваторию и радиоцентр на мысе Челюскин.



Петр Петрович Ширшов (1905-1953) в 1932 году работал в экспедиции на ледокольный пароход «А. Сибиряков», а год спустя стал участником трагического рейса на «Челюскине». Так что жизнь на льдине была ему уже знакома.



Эрнст Теодорович Кренкель (1903-1971) в 1921 году показал на выпускных экзаменах курсов радиотелеграфистов такую виртуозную скорость работы азбукой Морзе, что сразу был направлен на Люберецкую радиостанцию. Но Кренкелю не сиделось на месте, и к моменту начала дрейфа он успел поработать на Маточкином Шаре и нескольких полярных станциях на Новой и Северной Землях, а также на ЗФИ, участвовал в экспедициях на «Георгии Седове» и «Сибирякове».

Между делом в 30-м успел установить мировой рекорд, связавшись из Арктики с американской антарктической станцией. После гибели «Челюскина» именно Кренкель поддерживал связь ледового лагеря с Большой землей и пришедшими на выручку летчиками.

Не был новичком в Арктике и самый молодой из четверки - Евгений Константинович Федоров (1910-1981). Он работал магнитологом на полярной станции в бухте Тихой на ЗФИ, а затем в обсерватории на мысе Челюскин. На этих зимовках, кстати, его начальником был Иван Папанин. Приметив трудолюбивого и талантливого парня, Папанин и включил его в свою команду, когда пришла пора для небывалого дела.



6-го июня 1937 года самолеты, доставившие отважную четверку на льдину, взяли курс на большую землю, дрейф первой полярной станции начался. Вот как вспоминали участники экспедиции о самых первых, минутах пребывания на Северном полюсе:

И. Д. Папанин: *«Свою радость тогда я тебе и описать не могу... Сразу же принялись ставить палатку для Кренкеля - ему же надо налаживать радиосвязь с Большой землей...»*

Э. Т. Кренкель: *«Знаете, у меня тогда только и было в голове - не то, что мы, наконец, на льдине, а как бы быстрее передать в Москву первую радиограмму.»*

Кстати, в группе был и пятый член команды, о котором нынче нередко забывают упомянуть - пес Веселый. Его подарили экспедиции зимовщики острова Рудольф, с которого самолеты и совершали бросок к полюсу. Подарили, чтобы жизнь на льдине не была слишком однообразной. Пес отличался весьма независимым нравом и Папанина признавал как товарища по зимовке, а не начальника, а шkodливость была главной чертой его характера. Например, пока полярники работали, Веселый пробирался на склады с продуктами и от души отъедался. Как деликатно заметил в своих воспоминаниях Эрнст Кренкель, пес «никогда не отказывался кушать после этого и с нами».



Веселый с Иваном Папаниным. Станция «Северный полюс». 1937-1938

Объемами научных заданий полярников не обделили. Работы там было не на четверых, а пожалуй, на восьмерых. Членам экспедиции приходилось трудиться по 16-18 часов в сутки.

Папанинцы собрали богатейший научный материал, провели комплекс научных исследований и сделали ряд значимых открытий. Объем дневников экспедиции по исследованию Арктики и Северного ледовитого океана составил 52 килограмма тетрадей!

Со времен Ф. Нансена приполярные океанические глубины считались необитаемыми, но уже первые пробы воды, взятые с различных горизонтов, доказали ошибочность этого утверждения – было доказано наличие планктона в арктических водах. Оказалось, что и весь Арктический район подле полюса полон жизни: зимовщики видели множество птиц, встретили даже медведей - это на 88-й параллели! Так близко к полюсу животных никто прежде не видел.

Зато, другая гипотеза знаменитого норвежца о существовании в Ледовитом океане мощного атлантического течения, полностью подтвердилась. Ширшов впервые

исследовал и изучил влияние этого теплого глубинного течения на климат северного ледовитого бассейна. Были исследованы и другие подледные течения, закономерности движения льдов.

Федоров провел тысячи замеров метеорологического характера и разведал теорию о существовании в Арктике постоянного антициклона. По результатам экспедиции на климатической карте Северного полюса осталось значительно уменьшилось количество «белых пятен».

Именно папанинская четверка закрыла вопрос о существовании земли в районе Северного полюса. А таких сведений - о всевозможных островах - было множество. Все они оказались миражом и развеялись подобно эфемерному видению. Наоборот, в районе полюса обнаружили впадину с максимальной глубиной 4 395 метров.

Ради этих интереснейших научных открытий стоило приложить столько трудов и идти на риск - тоже стоило.

Работа проводилась в суровых условиях, природа ни в чем не желала делать скидку отважным покорителям Арктики. В воспоминаниях скупно упоминается о трудностях, которые довелось преодолевать. Летом приходилось работать в сырости, постоянно мокрой одежде. Особо донимало, когда проходил дождь, а потом сразу наступал мороз. Влажная одежда превращалась в ледяную броню. Спасались в тесной палатке, где у примуса терпеливо ждали, когда с одежды стечет вода. С приходом полярной ночи установились крепкие морозы, они принесли новые испытания на прочность. Стало трудно вести гидрологические работы, которые производились каждые 25 морских миль. Непросто оказалось даже добывать из снега воду для приготовления пищи и прочих житейских нужд.

Холод бесцеремонно проникал и в палатку, которую для жилого лагеря строил московский завод «Каучук». Её каркас был сделан из легко разбирающихся алюминиевых труб, стены — четырехслойные, брезентовые, между ними проложено два слоя гагажьевого пуха, пол — резиновый, надувной.

Центральная радиолaborатория в Ленинграде изготовила две радиостанции — мощную на 80 ватт и 20-ваттную аварийную. Все оборудование, начиная от антенны и кончая мельчайшими запасными деталями, было сделано при личном наблюдении Кренкеля. Благодаря радиостанциям он поддерживал постоянную, круглосуточную связь с Большой землей. Его подробные радиограммы ложились в основу статей и заметок, расходившихся из Москвы по всему миру. Радиосвязь Кренкеля помогла осуществить беспосадочный перелет через Северный полюс в Америку самолетам В. П. Чкалова и М. М. Громова летом 1937-го года.

По специальным чертежам судостроительный завод им. Каракозова (Ленинград) построил специальные нарты из ясеня. Институт Инженеров общественного питания приготовил для зимовщиков запасы продуктов питания. Всего их должно было хватить на полтора года. Правда, без учета пса Веселого и его аппетита...

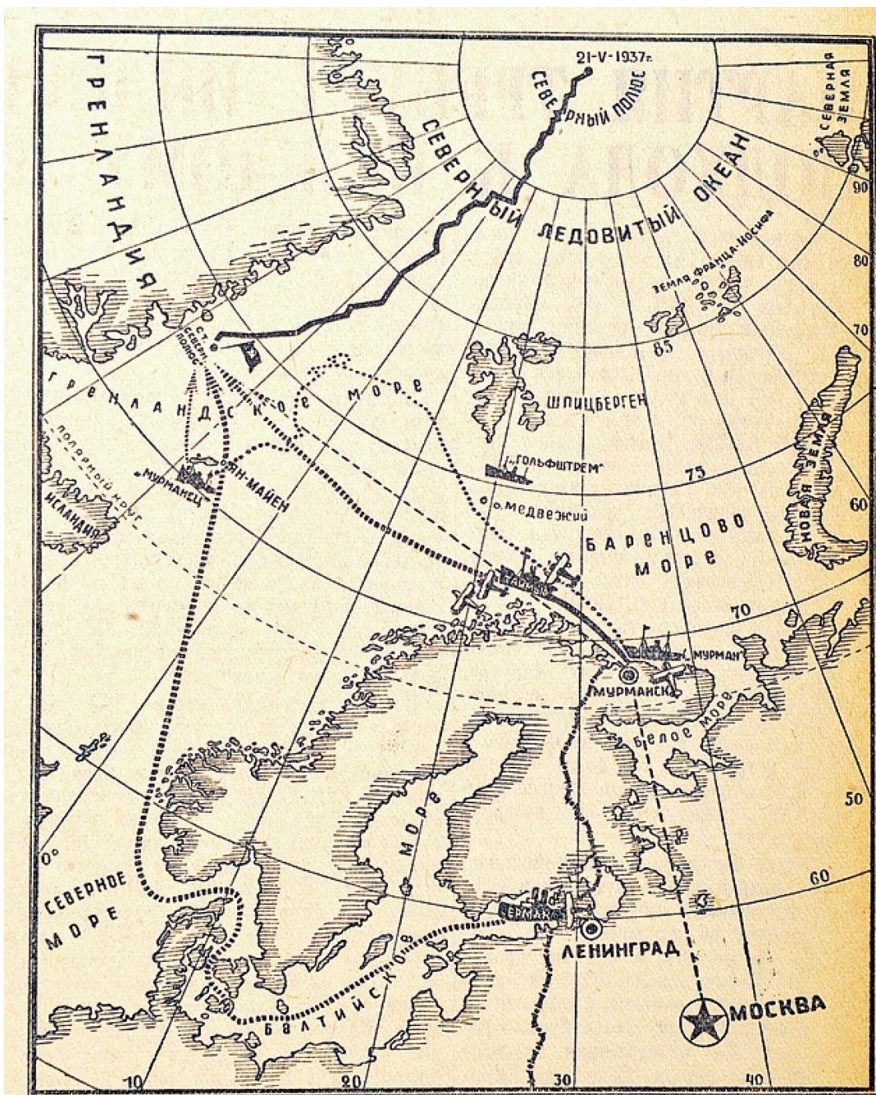
Зимовщики не брали с собой врача, его обязанности были возложены на Ширшова.

274 дня весь мир следил за перипетиями жизни четверки отважных советских полярников.

Пожалуй, ни одно событие – от Первой до Второй мировой войны – не привлекло к себе столько внимания. Начавшийся 21 мая 1937 года дрейф станции закончился 16 февраля 1938 года. За 9 месяцев льдина проплыла 2100 километров, перенеся полярников от точки полюса к берегам Гренландии.

Ледяной дрейф должен был продлиться около года. Считалось, что средняя скорость движения льдины в направлении Атлантического океана составляет около 1–2 мили в сутки и через 10–12 месяцев она отойдет к югу примерно до 83–81° с. ш. Здесь предполагалось снять зимовщиков самолетами. Но природа диктует свои правила. Уже в первые месяцы жизни на льдине выяснилось, что она движется быстрее, чем ожидалось. Скорость дрейфа оказалась неожиданно стремительным - за сутки льдина проходила до 35 километров. Описав небольшую петлю на 84° с. ш., льдина снова устремилась на юг. Вскоре ее вынесло в Гренландское море. В июне средняя температура воздуха достигла плюс двух градусов. Минимальная - всего минус один. Стало наблюдаться сильное торошение. Опасаясь разлома льдины, полярники подготовили аварийный запас, разместив его на трех нартах.

Изначально это была огромная льдина, достигающая несколько квадратных километров, но к моменту, когда полярников снимали с неё, она уже стала размером с волейбольную площадку. Когда льдина сократилась до критических размеров, Папанин был вынужден просить у Большой земли помощи в эвакуации станции. Папанинцы не особо надеялись, что их снимут со льдины, которую быстро несло на юг. Когда спасатели нашли станцию, все вещи были упакованы в прорезиненные мешки – в надежде, что хотя бы результаты наблюдений не пропадут.



На этой карте показаны корабли и самолеты, направляющиеся к станции «Северный полюс». В Ленинграде готовится к выходу в море ледокол «Ермак». На борту у него самолет-амфибия. Руководит работами на «Ермаке» О. Ю. Шмидт. Ледокол «Таймыр», на борту у которого находятся самолеты «П-5», «У-2» и «Ш-2», вчера в полдень был на широте $71^{\circ} 17'$ и восточной долготы $23^{\circ} 27'$. «Мурманец» вчера в 1 час дня находился на широте $70^{\circ} 2'$ и западной долготы $9^{\circ} 1'$. В Мурманске готовится к выходу в море судно «Мурман». Кроме того, в Мурманске находится самолет «П-5» летчика Черевичного. Траулер «Гольфштрем», находящийся в районе острова Медвежьего, служит для более четкой радиосвязи.

Карта дрейфа станции и ее спасения («Комсомольская правда» от 06.02.1938г.).

Выпуски новостей по радио в те дни обязательно начинались с сообщений о ходе спасательной операции. Самолеты на расколотую и хрупкую льдину сесть уже не могли. 11 января 1938 г. на спасение папанинцев уходит маленький пароход «Мурманец», но пробиться к дрейфующей станции ему оказалось не под силу. 3 февраля снимается с якоря пароход «Таймыр», 7-го – «Мурман», а из Кронштадта вышел, досрочно закончив ремонт, сам дедушка ледокольного флота «Ермак».

В спасательной операции принимали участие подводные лодки Северного флота Д-3, Щ-404 и Щ-402, выполняя задачи по обеспечению радиосвязи между ледоколами и базой Северного флота. В этом походе подводная лодка Д-3 впервые в истории Военно-Морского Флота СССР осуществила подлédное плавание - форсируя большие полосы льда, 30 минут шла подо льдами.

Вечером 13 февраля было получено известие, что ледоколы "Мурман" и "Таймыр" подходят к льдине с полярниками. Подводные лодки получили приказ возвращаться в базу.

19 февраля «Таймыр» и «Мурман» стали на якорь у кромки ледового пояса в 1,5 километрах от лагеря полярников – небольшой черной палатки с буквами «СССР» на скате кровли.

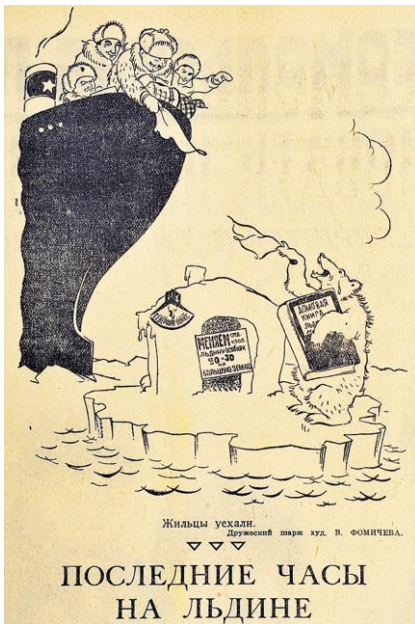


И к четвертым, почти девять месяцев никого, кроме друг друга, не видевшим, полярникам направились две колонны встречающих - со знаменами и транспарантами, любовно изготовленными накануне. Как на демонстрации на Красной площади...

Первым на борт подняли Веселого, а последним, соблюдая извечную морскую традицию, покинул льдину Иван Папанин. За 3,5 часа эвакуация людей с практически распавшейся льдины завершилась, и оба судна взяли курс на Большую землю.



Передовица газеты «Комсомольская правда» от 20.02.1938г.



«Дружеский шарж» (газета «Комсомольская правда» от 20.02.1938г.)

14-го марта 1938 года участники первой арктической дрейфующей экспедиции прибыли в город Ленинград, а затем в Москву. Мужественных ученых встречали как героев. Встречать папанинцев на Комсомольскую площадь столицы вышли тогда более 100 тысяч человек! Их принял Сталин, которому папанинцы подарили своего друга - Веселого.

Статья из газеты «КРАСНОЕ ЗНАМЯ» №120 от 29.06.1937г.

«О награждении участников экспедиции на Северный полюс»

«Постановление Центрального Исполнительного Комитета СССР

Центральный Исполнительный Комитет СССР постановляет:

За образцовое выполнение задания Правительства и героизм наградить участников Северной экспедиции, достигшей Северного полюса и основавшей полярную станцию на дрейфующем льду у полюса:

Званием героя Советского Союза, со вручением ордена ЛЕНИНА:

1. Шмидта О.Ю. – начальника экспедиции.
2. Спирина И.Т. – майора, флаг-штурмана экспедиции.

3. Шевелева М.И. – зам. начальника экспедиции.
4. Папанина И.Д. – начальника станции «Северный полюс».
5. Алексеева А.Д. – командира самолета «Н-172».
6. Мазурука И.П. – командира самолета «Н-169».
7. Головина П.Г. – командира самолета «Н-166».
8. Бабушкина М.С. – пилота самолета «Н-170».

Вторым орденом ЛЕНИНА:

1. Водопьянова М.В. – Героя Советского Союза, командира отряда и самолета «Н-170».
2. Молокова В.С. – Героя Советского Союза, командира отряда и самолета «Н-171».

Орденом ЛЕНИНА:

1. Козова М.И. – второго пилота самолета «Н-169».
2. Орлова Г.К. – второго пилота самолета «Н-171».
3. Мошиовского Я.Д. – капитана, второго пилота самолета «Н-172».
4. Догмарова А.А. – парторга экспедиции.
5. Кренкеля Э.Т. – радиста станции «Северный полюс».
6. Ширшова П.П. – научного сотрудника станции «Северный полюс».
7. Федорова Е.К. – научного сотрудника станции «Северный полюс».
8. Ритсланда А.А. – штурмана самолета «Н-171».
9. Жукова Н.М. – штурмана самолета «Н-172».
10. Бассейна Ф.И. – 1-го бортмеханика самолета «Н-170».
11. Сугрובהва К.Н. – 1-го бортмеханика самолета «Н-172».
12. Ивашина В.Л. – 1-го бортмеханика самолета «Н-171».
13. Кекушева Н.Л. – 1-го бортмеханика самолета «Н-166».
14. Шекурова Д.П. – воентехника 1-го ранга, 1-го бортмеханика самолета «Н-169».
15. Строилова Н.Н. – радиотехника и бортрадиста самолетов «Н-171», «Н-166» и «Н-169».
16. Иванова С.А. – бортрадиста самолета «Н-170».

Орденом Красной звезды:

1. Крузе Л.Г. – командира разведывательного самолета «Н-128».
2. Дзердзеевского Б.Л. – синоптика экспедиции.
3. Морозова К.И. – второго бортмеханика самолета «Н-170», представителя завода № 24 в экспедиции.
4. Петенина П.П. – воентехника 1-го ранга, второго бортмеханика самолета «Н-170».
5. Гутовского В.Н. – инженера экспедиции.
6. Шмандина И.Д. – второго бортмеханика самолета «Н-172».
7. Фрутецкого С.К. – второго бортмеханика самолета «Н-171».
8. Терентьева В.Д. – второго бортмеханика самолета «Н-166».
9. Тимофеева Д.А. – второго бортмеханика самолета «Н-169».
10. Гинкина В.Г. – воентехника 1-го ранга, второго бортмеханика самолета «Н-172».
11. Аккуратова В.И. – штурмана самолета «Н-169».
12. Волкова А.С. – лейтенанта, штурмана самолета «Н-166».
13. Трояновского М.А. – кинооператора экспедиции.

Орденом Трудового Красного знамени:

1. Рубинштейна Л.М. – штурмана-радиста разведывательного самолета «Н-128».
2. Кистанова И.Г. – техника, представителя завода «Авиаприбор».
3. Брезина Я. – механика разведывательного самолета «Н-128».
4. Радоминова Е.Г. – военинженера 3-го ранга.

5. Бронтман Л.К. – спец. корреспондента газеты «Правда».
6. Виленского Э.С. – спец. корреспондента газеты «Известия».

Выдать денежную премию:

- а) В размере 25.000 рублей каждому – т.т. Водопьянову, Молокову, Шмидту, Спирину, Шевелеву, Папанину, Алексееву, Мазуруку, Головину и Бабушкину.
- б) В размере 15.000 рублей каждому – т.т. Козлову, Орлову, Мошковскому, Догмарову, Кренкель, Ширшову, Федорову, Ритсланд, Жукову, Бассейн, Сугробову, Ивашине, Кекушеву, Шекурову, Стромилову и Иванову.
- в) В размере 10.000 рублей каждому – т.т. Крузе, Дзедзеевскому, Морозову, Петенину, Гутовскому, Шмандину, Фрутецкому, Терентьеву, Тимофееву, Гинкину, Аккуратову, Волкову и Трояновскому.
- г) В размере 5.000 рублей каждому – т.т. Рубинштейн, Кистанову, Брезину, Радоминову, Бронтман и Виленскому.

**Председатель Центрального
Исполнительного Комитета СССР
М. Калинин**

**Секретарь Центрального
Исполнительного Комитета СССР
И. Акулов**

Москва, Кремль.
27 июня 1937 года.»

(Орфография печатного документа полностью сохранена)

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

<http://kino.rgo.ru/films/43> - документальный фильм "Притяжение 90-й широты", снятый к 75-летию начала работы первой дрейфующей станции СССР «Северный полюс – 1» / Портал фильмов Русского географического общества

Жанр: документальный фильм, экспедиция
Автор/режиссер: Владимир Соловьев
Год выхода: 2012
Возрастная категория: 12+

<https://www.net-film.ru/film-53777/> - Кинодокумент фильм «ПАПАНИНЦЫ» (1938)
Уникальные кадры, снятые участниками экспедиции

<https://ria.ru/riatv/20120606/666596027.html> - из цикла передач «Хроники Александра Рацимора»/ к 75-летию папанинской станции.

https://vk.com/doc3020673_444096954?hash=fb49cdddb9bc910e43&dl=028400bdb8593f4da7
[Арктика. Методические рекомендации. 18. 12. 2015.pdf](#)
Болотина Т.В., Крылова О.В./ МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ по организации и проведению Всероссийского урока «Арктика – фасад России» / ФГАОУ ДПО АПК и ППРО / Москва 2016 г.

<http://xn--80abwhbbb5btm6ici.xn--p1ai/> - интернет-ресурс «Я люблю Арктику»

<http://xn--80abwhbbb5btm6ici.xn--p1ai/lesson/videos> - Урок «Арктика - фасад России»

Цель и задачи проведения

Видеозапись урока

Видеоприветствие от Дмитрия Игоревича Шпаро

Видеоприветствие от Тишкова Аркадия Александровича

Видеоприветствие от Бориса Филиппова

Видеоприветствие от Писарева Сергея Викторовича

Природные зоны Арктики

<http://xn--80abwhbbb5btm6ici.xn--p1ai/index/about/> - «ОБ АРКТИКЕ»

Животный и растительный мир

Природные ресурсы

Арктика. Правовой режим

Освоение Арктики

Дрейфующие полярные станции

Материал подготовлен заведующей НПО А.В. Иваненко