

УДК 910.4
ББК 84

Серия «Великие экспедиции»
Для младшего школьного возраста

Сафонов С., Бурлаков Ю.

Спасение челюскинцев: для младшего и среднего школьного возраста: 7+. Иллюстрации Ольги Зинюковой. – М.: Паулсен, 2016. – 32 с.: илл. – 21.

ISBN 978-5-98797-139-0

13 февраля 1934 года пароход «Челюскин», совершавший плавание по Северному морскому пути, раздавили льды. Судно затонуло примерно в 150 километрах от берегов Чукотки. Но экипаж и пассажиры «Челюскина» были готовы к такому повороту событий: они успели выгрузить припасы на льдину, разбили палаточный лагерь и обустроили посадочную площадку для самолётов. Полярники вели научные наблюдения и верили, что страна их не бросит. Пилотам, отправленным к ним на помощь, предстояло сделать невозможное. Лётчики ещё не умели совершать посадку на лёд, да и погода большую часть времени стояла нелётная. Тем не менее всё получилось – челюскинцев, среди которых были женщины и дети, благополучно эвакуировали.

Эта история вошла в летопись освоения Арктики как величайший подвиг советских людей. Мы по праву можем гордиться столь героической страницей нашего прошлого.

ISBN 978-5-98797-139-0

© Издательство «Паулсен», 2016

Путь среди льдов

Северный морской путь – водная дорога с запада на восток по арктическим морям, вдоль северных берегов нашей страны.

Обычно суда выходят из Мурманска, порта на Кольском полуострове, и стремятся достичь Берингова пролива. Пройдя через него, они оказываются в Тихом океане, на Дальнем Востоке.

Так получается гораздо быстрее, чем через тёплые моря, мимо Африки и Индии, но и гораздо опаснее. Десять месяцев в году Северный морской путь перекрыт огромными ледяными полями. Они движутся по воле океанских течений и ветра и нередко сталкиваются друг с другом. Многолетний лёд, из которого поля состоят, может быть очень толстым, толще трёх с половиной метров. К тому же он намного прочнее обычного, пресноводного, из-за содержащейся в нём соли.

Пройти по Северному морскому пути можно только в августе и сентябре, когда часть льдов тает, освобождая проход. Предсказать, увенчается ли путешествие успехом, невозможно даже в наши дни. А ведь сегодня впереди каравана судов идут мощные ледоколы, при необходимости прокладывая дорогу, вертолёты летают на разведку, докладывая о том, много ли льда впереди, а со спутников можно получать фотоснимки льдов. Наконец, и климат стал теплее, льдов меньше, однако несмотря на всё это плавание в полярных водах остаётся очень непростым, опасным делом.

А раньше полярным капитанам приходилось надеяться только на свой опыт и удачу. Часто экипажи зимовали в Арктике на вмёрзшем в лёд судне, то есть месяцев десять плыли вместе с ледяными полями по воле ветров и течений – дрейфовали. Если же удача совсем отворачивалась от моряков, судно раздавливалось льдами, и им приходилось спасаться без него. Именно это произошло в 1933 году с экипажем и пассажирами парохода «Челюскин». Однако и сами челюскинцы, и их спасатели вели себя так мужественно, что операция по снятию людей со льдины стала одной из самых известных и героических страниц освоения Арктики.

О том,
почему пароход
«Челюскин» оказался
во льдах, как он погиб
и как спасали советских
полярников,
мы и расскажем
в этой книге.



Пароход ледокольного типа не боится ударов отдельных льдин, но пробивать себе путь через ледяные поля он не может.



За год до начала похода «Челюскина», в 1932-м, правительство Советской республики отправило ледокольный пароход «Сибиряков» исследовать Северный морской путь. Командовал судном капитан Владимир Иванович Воронин, а экспедицией в целом руководил Отто Юльевич Шмидт. «Сибирякову» поставили сложную задачу: впервые в истории пройти по Северному морскому пути за одну навигацию, за короткое полярное лето. Он почти справился, но в самом конце пути, в Чукотском море, у парохода из-за удара об лёд испортился последний оставшийся винт. Однако полярники не сдались: они поставили паруса, сшив их из чёрных от угля трюмных брезентов, и с попутным ветром пошли к Берингову проливу. А там «Сибирякова» встретило рыболовецкое судно «Уссуриец», взяло его на буксир и 1 октября 1932 года вывело в Тихий океан. Северный морской путь был покорён! Это значило, что грузы из Мурманска и Архангельска на Дальний Восток по Северному Ледовитому океану возить можно.



Иосиф Сталин, генеральный секретарь коммунистической партии Советского Союза.

Отто Шмидт, начальник Северного морского пути, математик, альпинист и полярник.

Вернувшись в Москву, Отто Шмидт рассказал о путешествии правительству Советской республики. Он объяснил: чтобы каждое лето суда могли ходить из Архангельска во Владивосток и наоборот, разные организации должны построить метеостанции и радиостанции, порты, закупить ледоколы...

Выслушав всё это, Сталин – глава правительства – попросил показать на карте посёлки Тикси, в котором планировали построить порт, и Диксон, где нужен был радиоцентр.

«Нет, – сказал Сталин, увидев, где находятся Тикси и Диксон, – так дело не пойдёт. Если всем этим будут заниматься разные ведомства, ничего не получится. Должна быть одна организация, которая отвечала бы за всё. А мы с неё спросим, и строго! Пишите: создать Главное управление Северного морского пути, поручить ему проложить этот путь и держать в исправном состоянии. Руководителем назначить Отто Юльевича Шмидта».

Под чёрными парусами



Лагерь Шмидта

Ледокол или баржа?

Принимая руководство Северным морским путём, Шмидт наверняка мечтал о флотилии мощных ледоколов. Но для начала ему удалось получить только одно судно: новый пароход ледокольного типа, «Лена», который как раз достраивали за границей – в Дании. Считалось, что это судно подготовлено к плаваниям в Арктике: корпус ниже ватерлинии был дополнительно укреплён, а нос имел особую форму для борьбы со льдами. Пароход перегнали в Ленинград (сейчас этот город называется Санкт-Петербург) и переименовали в «Челюскин» – в честь знаменитого полярного штурмана Семёна Ивановича Челюскина.



Владимир Иванович Воронин – лучший полярный капитан своего времени, храбрый, но осторожный.

«Челюскин» и так был неповоротлив, а его ещё и загрузили по самую ватерлинию.

Опытный капитан Воронин, увидев этот пароход за три дня до отплытия, сразу обозвал его «волжской баржей» и отказался принять командование. Он понял, что судно слишком неповоротливое и мало подходит для плавания во льдах, да и корпус укреплён очень слабо. Но Шмидт упрямился и просил его пройти с ними хотя бы небольшой отрезок пути, до Мурманска – поделиться опытом, присмотреться к судну получше. Конечно, Отто Юльевич хитрил – он понимал, что если кто-то и может провести «Челюскин» по Северному морскому пути, так это капитан Воронин, и надеялся уговорить его.

В Ленинграде на борт приняли экипаж и часть груза. В качестве мотористов взяли семерых студентов, будущих инженеров. Кроме моряков, Шмидт пригласил в плавание журналистов, писателя и кинооператора – вести летопись экспедиции. А чтобы содержать судно в чистоте, в команду зачислили четырёх уборщиц.

Понимая, что «Челюскин» вполне может по дороге вмёрзнуть в лёд на год и даже погибнуть, в плавание запасли еды на полтора года. А ещё взяли палатки, меховую одежду и тёплые спальные мешки для каждого, кто был на борту.

«Женщины на судне – не к добру!»



«Челюскин» теряет время

Пролив
Маточкин Шар –
одно из самых
красивых мест
в Арктике.

Из Ленинграда «Челюскин» вышел 16 июля 1933 года. Он должен был отправиться в Мурманск, чтобы принять на борт остальную груз и пассажиров, но по дороге пришлось на неделю зайти в Копенгаген кое-что починить – оказалось, что датчане немного не доделали пароход. Целая неделя коротким арктическим летом – большой срок. И для «Челюскина» потеря этих семи дней, как мы дальше увидим, стала решающей.

Из-за
сломанного
при погрузке
пропеллера
пришлось
потерять ещё
три дня.

Ещё по пути в Данию выяснилось, что волнами «Челюскин» раскачивает с борта на борт, да так сильно, что даже опытным морякам приходится худо. Капитан Воронин, глядя на всё это безобразие, остался очень недоволен. А Шмидт успокаивал его, говоря, что дальше, между ледяных полей, волн не бывает.

В Мурманске на «Челюскин» взошли полярники, отправлявшиеся зимовать на остров Врангеля, – в том числе их начальник, Пётр Буйко, с женой и годовалой дочерью Аллой. Там же на судно в разобранном виде приняли две избы для зимовщиков и бригаду деревенских плотников, которым предстояло эти избы собрать.

А ещё на борт подняли самолёт-амфибию Ш-2 лётчика Бабушкина, в процессе погрузки сломав ему пропеллер, – и снова потеряли время, дожидаясь, пока доставят новый. В носовой трюм на-

сыпали дополнительный запас угля, из-за чего «Челюскин» совсем глубоко осел. Наконец, на судно подняли четырёх живых свиней и 26 коров – чтобы в пути было свежее мясо и люди не заболели цингой от недостатка витаминов.

Отчалив из Мурманска 2 августа, «Челюскин» двинулся на восток. И, конечно, вёл его капитан Воронин. Не хотел он браться за это дело, да не мог бросить товарищей на столь неподходящем для ледового похода пароходе. Сначала предполагали, что «Челюскина» будет сопровождать ледокол «Красин», но, пока возились в Мурманске, «Красин» ушёл – ему нужно было сопровождать три парохода к устью реки Лены.

Уже 12 августа 1933 года челюскинцы увидели горы архипелага Новая Земля. Они прошли по красивому проливу Маточкин Шар, разделяющему Южный и Северный острова Новой Земли, и оказались в Карском море, пользуясь у моряков дурной славой.

КОРОВЫ



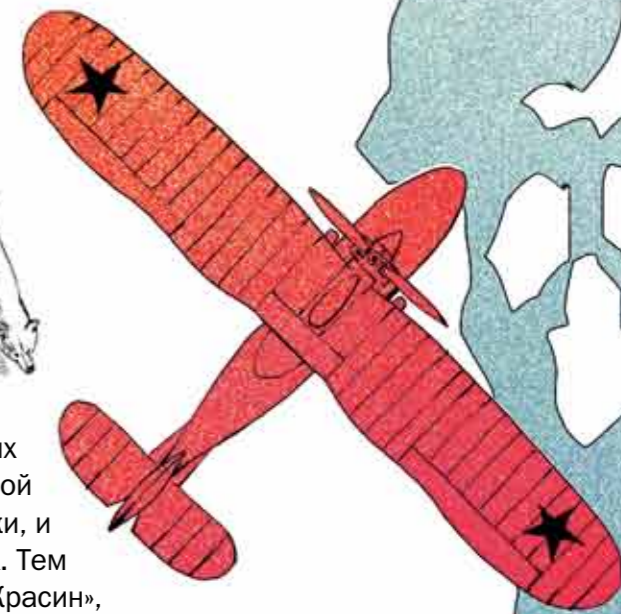


Как и предполагал Воронин, для полярного мореплавания «Челюскин» подходил плохо.

Первая же встреча со льдами обернулась бедой для «Челюскина». От ударов на обоих бортах, у носа, разошлись швы – отлетели заклёпки, которыми был скреплён металл. В одном месте образовалась большая вмятина. Дело в том, что корпус судна был укреплён только в нижней части, а сейчас он слишком глубоко сидел в воде. Вот и вышло, что лёд ударил по незащищённому месту. Ремонтники быстро заделали течь пластырем из досок, но требовалось поднять повреждённый нос «Челюскина» повыше над водой, чтобы избежать новых повреждений. Для этого решили освободить носовой трюм от угля. Все – и моряки, и плотники, и зимовщики, и журналисты – дружно работали, таская мешки наверх. Тем временем радист Эрнест Кренкель вызвал ледокол «Красин», находящийся неподалёку, и попросил забрать уголь – ту его часть, что брали про запас. Встрече люди с обоих судов обрадовались. Правда, моряки с «Красина» подшучивали над челюскинцами: «Эге, – говорили они, – да ваш «Челюскин» – настоящий водокол!»

Дальше «Челюскин» двигался через ледяное поле вслед за «Красиным», по пробитому им коридору. Но и это оказалось непростым делом – узкое и длинное судно действительно оказалось неповоротливым, особенно на небольших скоростях. А разгоняться посильнее было опасно. Но всё же за сутки пароход вышел из льдов и расстался с «Красиным» – у того была другая задача.

Чтобы снова не попасть в ледовые поля, челюскинцы проводили разведку с воздуха с помощью гидроплана Ш-2. Лётчик Бабушкин уговорил капитана Воронина летать на разведку вместе с ним – искать проходы. Сперва морской волк Воронин опасался новой техники, но потом пришёл в восторг от её возможностей и заявил, что хотел бы иметь такую «стрекозу». Самолёт мог взлетать с воды и со льда и опускаться на воду или лёд, а обратно на судно его поднимали краном.



Самолёт Ш-2

первый советский серийный самолёт-амфибия
Длина 8,2 м
Размах крыла 13,0 м
Максимальная скорость 139 км/ч
Дальность полёта 500 км

Аврал – в трюме течь!

Уголь таскали все – и моряки, и зимовщики, и журналисты с кинооператором.

